

DIVERSIDAD FUNCIONAL E IMPACTO PSICOSOCIAL FRENTE AL DESARROLLO DEL TERRITORIO¹



AUTORAS²

Claudia Yiseth Blandón - claudia.blandobl@amigo.edu.co

Verónica Castro Suarez – verónica.castrosu@amigo.edu.co

Estefany Isabel Galvis Martínez – estefany.galvisma@amigo.edu.co

Yisela Machado Márquez - yisela.machadomar@amigo.edu.co

Zuleidy Villegas Regino - zuleidy.villegasre@amigo.edu.co

ASESOR

Juan Carlos Botero Velásquez³

Facultad de Psicología y ciencias sociales

Programa Psicología

Universidad Católica Luis Amigó

Medellín

Noviembre - 2020

¹ Artículo producto de la investigación “Diversidad Funcional e Impacto psicosocial” para optar al título de psicólogas.

² Estudiantes de Psicología – Universidad Católica Luis Amigó – Colombia, Medellín

³ Psicólogo - Docente Cátedra Psicología – Magister en Desarrollo.

RESUMEN

Al hablar de impacto psicosocial se hace referencia a las consecuencias o cambios positivos y/o negativos, previstos y no previstos que surgen de los acontecimientos, planes, políticas, desarrollos, o proyectos. El objetivo de este artículo es comprender el impacto psicosocial que han tenido algunas personas con *diversidad funcional visual y física* residentes en la *comuna cuatro Aranjuez de la ciudad de Medellín* frente al desarrollo del territorio y sus modificaciones a nivel urbano llevadas a cabo entre 2008 al 2019. Para la metodología se utilizó el paradigma interpretativo, desde una concepción fenomenológica, bajo un diseño cualitativo tipo estudio de caso. En los hallazgos encontrados prevalece que las barreras de accesibilidad, tanto, en las obras de infraestructuras física como en el transporte público, generan un impacto psicosocial en las personas con diversidad funcional, ya que estas producen un sin fin de emociones y sentimientos tales como ira, tristeza y desilusión; ocasionando un malestar clínicamente significativo en su calidad de vida y afectando a su vez la salud mental, física y social. Una de las principales conclusiones es que en el desarrollo de la ciudad moderna sigue primando lo estético sobre lo funcional y el vehículo sobre el peatón; en busca de vender una ciudad de servicios ante el mundo, pero dejando de lado a sus residentes quienes la viven día a día enfrentándose a múltiples barreras.

Palabras claves

Barreras de accesibilidad; Diversidad funcional; Desarrollo del territorio; Impacto psicosocial; Normatividad.

ABSTRACT

When we talk about psychosocial impact it makes reference to the positive or negative consequences / changes, previous or not which it comes to the events, plans, legislations, government developments or projects. The article's objectives is to understand the psychosocial impact that some people had have to diversity visual and physical persons who lives in Aranjuez 4th comuna in Medellin in front of the territory development and urban modifications between 2008- 2019. For the methodology was utilitied the interpretative paradigm, since phenomenal conception under qualitative design like case studies. In the goals we can find that the main problem is the poor accessibility in the infrastructure and the public transportation, it makes an psychosocial impact in the people with functional diversity, cause these people feel angry, dissatisfaction and sadness. Causing a high clinical disorder in their quality life that affects their mental, physical and social health. One of the main conclusions is that the modern development of the city is about the esthetic above the functionality and the vehicles over the pedestrian to sell a services city to the world, avoiding his population who lives everyday fighting with multiples barriers.

Keywords

INTRODUCCIÓN

Para efectos de este artículo se emplea el concepto diversidad funcional el cual se describe en el capítulo I: “Términos y evolución de la diversidad funcional”, haciendo referencia a las personas con discapacidad; sin embargo, sigue estando en discusión el cómo nombramos a estas personas que manifiestan algún tipo de capacidad diversa.

Medellín es una de las principales ciudades de Colombia, es la capital del departamento de Antioquia y se localiza en el noroccidente colombiano; desde los años 40´s debido a la migración ha incrementado exponencialmente su nivel poblacional, y su desarrollo moderno, enfocado en la industrialización, urbanización y en la prestación de bienes y servicios, por lo que estas nuevas dinámicas le dieron mayor prioridad al vehículo, poca accesibilidad al peatón y prioridad al transporte público, generando un nivel de riesgo mayor para quienes tienen dificultades en su movilidad; entre ellos las personas con diversidad funcional visual y física, en las cuales se enfocó esta investigación.

Si bien se cuenta con un manual de Espacio público (MEP) y los diferentes gobernantes lo adoptan, aún se observan inconsistencias y quejas por parte de la ciudadanía y organizaciones sociales sobre la forma como se diseña y construye el espacio público en Medellín.

La diversidad funcional se ajusta a una realidad en la que una persona funciona de manera diversa, por lo que se considera que la diversidad es un valor enriquecedor para la sociedad en que vivimos, el término hace alusión a aquello que es mal nombrado como, enfermedad, deficiencia y minusvalía. Lo que ha permitido en algunos momentos la exclusión y estigmatización de esta población. No obstante, se reconoce que con el paso del tiempo y la creación del diseño universal, las personas con diversidad funcional visual y física se han visibilizado en la ciudad moderna; sin embargo, aún falta que esta población sea tenida en cuenta, respecto a cambios territoriales que vayan en pro de su beneficio en movilidad y transporte.

Frente a lo planteado anteriormente, Peralta (2006) propone que la movilidad y el transporte público sea de gran importancia para toda la población, en particular para las personas con diversidad funcional visual y física ya que las barreras físicas y sociales pueden hacer que se vea afectada su libertad y autonomía (p.01); por esto es importante conocer y reconocer que dicha población sea tenida en cuenta dentro del territorio, garantizando una buena accesibilidad y funcionalidad, partiendo del derecho fundamental referido en la ley estatutaria 1618 de Colombia del año 2013, “por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad”.(MINSALUD, 2017)

La alcaldía de Medellín informa que para el año 2014 la ciudad contaba con una población de 11.840 personas con discapacidad; una de las comunas con mayor población identificada con estas características fue la comuna 4 - Aranjuez con un total de 1.406, es decir, con un porcentaje del 12%. (Medellín A. d.,2018), (Medellín A. d., 2016). Con base en lo anterior, esta investigación se enfocó en dicha comuna a partir del ejercicio estadístico en relación a las personas con discapacidad, lo cual permite dar cuenta de cómo las principales obras de infraestructura física son de gran importancia para el adecuado desplazamiento en este territorio.

Por esta razón se hace alusión a las principales problemáticas enfocadas a la poca accesibilidad en diferentes espacios de la comuna, siendo de interés indagar sobre el impacto psicosocial que han tenido las personas con diversidad funcional visual y física, entendiendo éste como la mirada sobre los hechos, es decir los cambios que estos generan tanto en la persona como en las redes de apoyo familiar y social, frente a la experiencia vivida.

Es importante mencionar que existen diferentes investigaciones dirigidos a la percepción de las personas con discapacidad frente al desarrollo moderno, por ejemplo autores como Cuesta & Meléndez (2019) proponen que la comunicación urbana es una herramienta que permite una transformación de perspectiva e imaginario frente a las personas con discapacidad ya que por medio de esta, se

cumpliría con el propósito de incluir socioculturalmente a las personas en condición de discapacidad en la vida cotidiana de la ciudades. (p. 273); por otro lado, existe otra investigación propuesta por Soto (2013) quien hace referencia a los cambios estructurales dirigidos a la evaluación de la calidad de vida relacionada con la salud como la depresión, afrontamiento centrado en la fantasía, trascendencia, pesimismo, ansiedad y autoeficacia. (p.125). Frente a estas investigaciones se pudo establecer que la persona con diversidad funcional a nivel general debe ser escuchada y reconocida por igual en su comunidad y ciudad.

Teniendo en cuenta que la comuna 4 - Aranjuez representa un número alto de personas con diversidad funcional visual y física, es un tema de interés para sus habitantes, ya que la administración municipal viene realizando inversiones de infraestructura física para pasar de una ciudad difusa a una ciudad compacta, como se menciona en el Plan de Ordenamiento Territorial de la ciudad del 2014, donde prima el espacio público para el peatón y que las personas con diversidad funcional visual y física deban ser prioridad; para esta investigación es de interés indagar por los espacios construidos para el peatón en la comuna 4 - Aranjuez, si las personas con diversidad funcional visual y física se sienten incluidas o no y por ende ¿Cuál es el impacto psicosocial que han tenido algunas personas con diversidad funcional visual y física residentes en la comuna 4, Aranjuez de la ciudad de Medellín frente al desarrollo del territorio y sus modificaciones a nivel urbano llevadas a cabo entre los años 2008 al 2019?

Esta investigación permite a la Psicología tener una amplia perspectiva de la inclusión social, ya que aporta significativamente a la formación de profesionales que, desde una mirada integral, contribuyan al mejoramiento de la salud mental, la calidad de vida y el bienestar psicológico dentro de la comunidad.

Por medio de este proyecto, como profesionales en formación se tuvo la posibilidad de encontrar elementos que nos permitieron afianzar la participación, e interacción social adquiriendo herramientas para el abordaje integral de la

población con diversidad funcional , y buscando siempre el potenciamiento de sus habilidades, como el reconocimiento de sus derechos; desde una mirada normativa se permitió la revisión de planes de desarrollo, leyes, manuales y demás instrumentos que garantizan la inclusión de esta población en la sociedad, adicional se contó con la orientación de líderes y personas con amplia experiencia en trabajos frente al espacio público, obras de infraestructura física y accesibilidad.

Para la universidad católica Luis Amigó, la investigación no sólo puede dejar las puertas abiertas para una próxima intervención con la comuna 4 Aranjuez, si no también, brinda una mirada amplia sobre los procesos de inclusión y participación social, aportando así en la transformación y desarrollo humano de todas las personas, entre ellas la población con diversidad funcional visual y física.

METODOLOGÍA

Con la finalidad de dar respuesta a la pregunta de investigación y los objetivos planteados, este trabajo se desarrolló desde el paradigma interpretativo el cual se centra según Parra (2001) como citado en (Kuhn, 1962) a las actitudes, creencias, sentimientos y acciones, que configuran los patrones de relación de un colectivo determinado en un momento histórico preciso. (p.21); se fundamentó bajo el estudio de la fenomenología mencionado por León (2009) como citado en (Heidegger, 2003, p.277) “Método que consiste en hacer ver desde sí mismo aquello que se muestra, y hacerlo ver tal como se muestra desde sí mismo”; es decir, es de gran importancia entender el fenómeno como un acto de totalidad frente a la vivencia del sujeto.

Uno de los grandes aportes de las ciencias sociales a los procesos de investigación es el campo de acción. “La cuantificación y medición de procesos tales como opiniones, creencias, actitudes, valores, hábitos, comportamientos y otros se ha presentado como uno de los avances más importantes, y se ha convertido en el principal indicador y criterio de desarrollo científico” (Rueda, 1999, p. 108). Además, esto incluyó elementos del análisis del discurso, en el cual se

indagó para comprender qué sienten, qué piensan, y qué sueñan sobre estas obras las personas con diversidad funcional visual y física en la comuna 4 Aranjuez y cómo afectan en su diario vivir.

Con el fin de comprender e interpretar como fenómeno particular los significados que otorgan los sujetos en un contexto específico como las obras de infraestructura física de la comuna 4 - Aranjuez, se trabajó la investigación bajo un estudio de caso, entendido este por López (2001) como citado por (Serrano, 1994, p.102) “el examen intensivo y con profundidad de diversos aspectos de un mismo fenómeno, es decir, es un examen de un fenómeno específico, como un programa, un evento, una persona, un proceso, una institución o un grupo social”.

Como instrumentos de recolección de información se accedió a fuentes secundarias como documentos indexados, normatividad existente y diferentes fuentes bibliográficas que permitieron una visión amplia de lo que significa la diversidad funcional y el impacto psicosocial en la ciudad moderna, así como reconocer las principales obras de infraestructuras ubicadas en la comuna 4 Aranjuez, igualmente, se entrevistó a diferentes líderes del sector para acceder a sus percepciones y significados. Dichos líderes pertenecientes a la comuna 4 – Aranjuez, así como otros líderes y profesionales que trabajan con el tema a nivel de ciudad y en otras comunas como la comuna 10, específicamente el barrio Prado, de ahí que en algún momento del documento se encuentren contrastes con obras de infraestructura desarrolladas en el centro de la ciudad y el barrio Prado sin perder de vista el enfoque hacia la comuna 4 – Aranjuez.

Para la categorización y análisis se utilizó una triangulación de la información lo que permitió contrastar toda la información recolectada que dio lugar al trabajo de grado y al presente artículo.

Tabla 1.

Categorización

Obras de infraestructura física e inclusión social	Percepción de riesgo
Normatividad	Percepción de emociones
Transporte público	Impacto psicosocial
Barreras de accesibilidad	Participación ciudadana

Nota: Tabla propia acerca de las categorías con las que se guiaron los objetivos de la presente investigación

HALLAZGOS

La presentación de los hallazgos y su discusión se llevó a cabo en tres capítulos que dan muestra del análisis realizado en torno a los objetivos propuestos, los cuales se enfocaron en reconocer el término de diversidad funcional para luego indagar sobre las herramientas de accesibilidad con las que cuentan las principales obras de infraestructura física de la comuna 4 – Aranjuez y posteriormente, comprender el impacto psicosocial que tiene en algunas personas con diversidad funcional la construcción de la ciudad moderna.

Capítulo I: Términos y evolución de la Diversidad Funcional (concepto aún en construcción)

A través de la historia las personas con diversidad funcional han sido vistas desde una mirada ambigua, tal como menciona el autor Valencia, (2014) en los principios del siglo XIX, fue vista la discapacidad como una situación de supervivencia ya que estas personas eran abandonadas o asesinadas por ser consideradas débiles o una carga a la hora de desplazarse a diferentes campamentos, en busca de refugio o comida, ya en el antiguo Egipto de la V Dinastía (2500 AC) existió el abandono e infanticidio de niños y niñas con discapacidad a causa de lo antes mencionado y frente a las personas con discapacidad visual, estas eran categorizadas por haber sido cegados por un Dios

distinto al que adoraban; por otro lado la sociedad hebrea consideraba a la discapacidad como una “marca del pecado”, por lo que las personas con discapacidad presentaban dificultades con su religión, es importante mencionar que existieron diversos tipos de tratamiento, por ejemplo, amputaciones sin ningún tipo de anestesia, ingeniosa férula inmovilizadora y trepanaciones las cuales consistían en realizar una herida en el cráneo, ya que por medio de esta se pensaba que salía el espíritu o maldad que según ellos estaba impregnada en el cuerpo de la persona. (p.p.3-4)

Dando continuidad a la historia de diversidad funcional es importante hacer una descripción y mencionar la evolución del presente término, lo cual es mal nombrado enfermedad, deficiencia y minusvalía.

El Clasificador Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y la Salud, (CIDDM) elaborado en la década de los ochenta por la Organización Mundial de la Salud y descritos por García y Sánchez (2001). Hacen una diferenciación y aclaración de los términos enfermedad, deficiencia, minusvalía, además del concepto de discapacidad y diversidad funcional; el primero nombrado como **Enfermedad**, hace referencia a una situación intrínseca que abarca cualquier tipo de trastorno o accidente. Lo segundo nombrado como **Deficiencia**, hace hincapié en toda pérdida o anormalidad dentro de una estructura o función psicológica, anatómica o fisiológica. Las deficiencias pueden ser innatas, adquiridas, de carácter permanente o temporal, algunos ejemplos son la ausencia de una mano, la mala visión, la sordera, el déficit mental, etc; Continuando con lo anterior, el tercer término **minusvalía** se refiere a una situación de desventaja (como consecuencia de una deficiencia o de una discapacidad) que limita o impide el desarrollo personal de un sujeto en condiciones de igualdad de oportunidades respecto al resto de personas de su comunidad. El cuarto término **discapacidad** abarca las deficiencias, limitaciones de la actividad y restricciones de participación, entendiendo **deficiencias** como problemas que afectan una estructura o función corporal; limitaciones de la actividad como dificultades para ejecutar acciones o tareas, y **restricciones de la participación** como problemas para participar en

situaciones vitales. En este sentido, la discapacidad es un fenómeno complejo que refleja una interacción entre las características del organismo humano y las características de la sociedad en la que viven. Finalmente, el último término **diversidad funcional** se ajusta a una realidad donde una persona funciona de manera diferente o diversa, razón por la cual se considera que la diversidad es un valor enriquecedor para la sociedad. (p.16)

Todo territorio habitado por el ser humano ha sido sometido a modificaciones y transformaciones físicas que le permiten adaptarse a nuevos espacios o simplemente hacer más cómoda su permanencia en los mismos. Estas transformaciones y reestructuraciones traen consigo un conjunto de cambios que van más allá del componente urbanístico y visual, puesto que impactan las dinámicas sociales de cada contexto particular y las personas que lo habitan, es decir, cada modificación urbanística realizada en la estructura de un espacio trasciende el aspecto físico, debido a que influye en las dimensiones biológicas, psíquicas y sociales de las personas que habitan el espacio modificado.

Teniendo en cuenta lo anterior es propicio preguntarse por las personas que habitan e interactúan dentro de cada contexto específico, pues es bien sabido que al interior de estos es posible encontrar una gran variedad de sujetos que desde sus diferencias y similitudes conviven diariamente entre sí. Por ende, atendiendo al interés de esta investigación, el foco central fueron algunas personas que presentan alguna discapacidad o diversidad funcional visual y física, ya que dicha población encarna las modificaciones y desarrollo del territorio de un modo diferente. Su vinculación con los espacios implica el desarrollo de otros sentidos y habilidades, por tal motivo, la transformación de estos para su beneficio sugiere tener en cuenta aspectos que trascienden las miradas comunes.

Existen 3 modelos expuestos por Juaristy, (2016) los cuales explican las causas, lugar y concepción de las personas que presentan alguna discapacidad.

El primer modelo era llamado **MODELO DE PRESCINDENCIA** este suponía que las causas que dan origen a algún tipo de deficiencia, tenían un

motivo religioso y mensajes diabólicos o eran la consecuencia del enojo y la ira de los dioses.

El segundo modelo era el **MODELO REHABILITADOR**. Este consideraba que las causas que ocasionaron la deficiencia no son religiosas, sino científicas.

El tercer modelo es denominado **MODELO SOCIAL** y se rige por dos supuestos esenciales. En primer lugar, las causas que originan algún tipo de deficiencia no son ni religiosas ni científicas, son en gran medida sociales; en segundo lugar, se considera que las personas con deficiencias podrían contribuir a la sociedad en la misma medida que el resto de las personas que no presentaba esta dificultad visual, física, cognitiva o intelectual. De este modo, partiendo de la premisa fundamental: “toda vida humana es igualmente digna”, desde el modelo social se sostiene que aquello que pueda aportar a la sociedad las personas con dificultades visuales, físicas, cognitivas o intelectuales se encuentra íntimamente relacionado con la inclusión y la aceptación plena de su diferencia.

Lo anterior dejó entrever con mayor detalle la evolución del concepto de las personas con diversidad funcional y sus vicisitudes a nivel social. Habrá quien piense que algunos de los modelos anteriores han sido abandonados en la actualidad, sin embargo, aún es posible encontrar miradas ancladas a viejos paradigmas que no fraternizan con las personas que presentan algún tipo de dificultad visual, física, cognitiva o intelectual. Así mismo, la investigación se apoyó en la propuesta del Modelo Social, debido a que este ha comenzado a cobrar mayor fuerza en la actualidad y tipifica la discapacidad para un bien común, pensándola como un fenómeno social que debe ser normalizado e incluido y haciendo referencia a las barreras físicas, sociales y actitudinales presentes dentro del tejido social.

Capítulo II: Obras de infraestructura física y herramientas de accesibilidad normativas en la comuna 4 Aranjuez.

Para comprender las obras de infraestructura física construidas en la comuna 4 es importante conocer un poco cómo se ha dado el crecimiento y desarrollo de su territorio hasta consolidar lo que conocemos hoy.

El poblamiento de la Comuna 4 - Aranjuez tiene dos orígenes: a principios de 1920 está el surgimiento de barrios como Berlín, Aranjuez y Campo Valdés. Se ligan a la existencia de grandes fincas pertenecientes a familias de comprobada solvencia económica, quienes, después de trazar el barrio con sus respectivas calles, empiezan a vender terrenos a grandes plazos y precios módicos en los sectores hoy conocidos como Campo Valdés y Aranjuez (Plan de desarrollo local comuna 4 Aranjuez, Alcaldía de Medellín, 2014, p.31).

Su conformación inicial data de mediados del decenio de los 40' y su proceso se inició por el sistema de urbanización pirata, que se transformó en un desarrollo de asentamientos espontáneos en la década del 50 . De ahí, la poca relación de la conformación urbana con la topografía y la carencia de espacios públicos (Plan de desarrollo local comuna 4 Aranjuez, Alcaldía de Medellín, 2014, p.31).

El segundo período de poblamiento surge en la década de los 60' producto de flujos migratorios ocasionados por la violencia en diferentes zonas rurales del país y en particular del departamento de Antioquia. Desde entonces se configuran como proceso ilegal de urbanización sectores como Moravia, Los Álamos y Palermo, altamente poblados, en condiciones de hacinamiento, con alta presión por los usos del suelo, insuficiente infraestructura para educación, vivienda y salud; inadecuada calidad de los servicios públicos y problemas de habitabilidad (Plan de desarrollo local comuna 4 Aranjuez, Alcaldía de Medellín, 2014, p.31).

La comunidad identifica dos sectores según el grado de consolidación urbanística y caracterización socioeconómica, de un lado están los barrios de

configuración más temprana como Manrique, Campo Valdés, Las Esmeraldas, Miranda, Aranjuez, Berlín, La Piñuela, San Pedro y Sevilla; convirtiéndose en uno de los sectores más vitales y populares de la capital antioqueña, en donde se evidenció el mayor crecimiento en la primera mitad del siglo XX. Por otro lado, están los barrios de urbanización tardía, ubicados de manera paralela al eje estructurante del río y la vía Regional, tales como Moravia, Los Álamos, Palermo y San Isidro (Plan de desarrollo local comuna 4 Aranjuez, Alcaldía de Medellín, 2014, p.31).

Según los planes de desarrollo municipal y local comprendidos entre los periodos 2008 -2019 se lograron identificar en la comuna 4 Aranjuez las siguientes obras principales de infraestructura física:

Tabla 2.

Obras de infraestructura física

Parque Norte	Parque de los Deseos	Centro Regional Comunitario de Atención Administrativa (Cerca)	Iglesia El Sagrario
Parque de Aranjuez	Ciudad Universitaria, Universidad de Antioquia	Casa Gardeliana	Iglesia El Calvario
Jardín Botánico "Joaquín Antonio Uribe"	Parque Explora	Edificio remodelado del antiguo manicomio municipal (hoy sede Comfama)	Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburra
Museo Cementerio San Pedro	Centro de Desarrollo Cultural de Moravia	Iglesia San Nicolás de Tolentino	
Casa Museo Pedro Nel Gómez	Clínica León XIII	Iglesia San Cayetano	
Planetario de Medellín "Jesús Emilio Restrepo"	Hospital Concejo de Medellín	Iglesia El Señor de las Misericordias	

Nota: Tabla propia de las obras principales de infraestructura física ubicadas en la comuna 4 Aranjuez

Se pudo identificar que los planes de desarrollo revisados, concordaron en la definición de las principales obras ubicadas en la comuna 4 Aranjuez, a su vez que describen de forma secuencial los avances y cambios en dichas construcciones; pero cabe resaltar que no se menciona en ninguno, como obra

principal el colegio para ciegos y sordos Francisco Luis Hernández Betancur, el cual constituye una pieza clave para la formación e inclusión de las personas con diversidad funcional residentes en la comuna y la ciudad en general, por lo que surgen algunas preguntas como: ¿qué implica que esta institución educativa no sea considerada, mencionada o reconocida como una obra principal ubicada en la comuna?

Teniendo en cuenta lo anterior, una evidente desventaja para la institución educativa sería el poco protagonismo a la hora de ser tenida en cuenta para proyectos de inversión, remodelación o desarrollo; trayendo consigo afectaciones como el deterioro de la infraestructura física, generando dificultades y riesgos en la asistencia de las personas con diversidad funcional visual y física a dicho centro educativo e interfiriendo en el pleno goce del derecho a la educación, dando cuenta del desconocimiento por parte de algunos gobernantes sobre dicha institución, así como el interés por priorizar en obras que serán más visibles ante el mundo como Parque de los Deseos, Parque Explora, Jardín Botánico y demás; obras emblemáticas para la construcción de esa ciudad moderna que se vende ante el mundo, pero que puede dejar de lado aquella Medellín que crece en los barrios y las comunas, así como aquellas poblaciones como las que venimos mencionando.

Cabe mencionar que el periodo administrativo del alcalde Aníbal Gaviria entre 2012 y 2015 tuvo un programa llamado Jornadas de vida y Equidad (JVE) donde la ciudadanía y los miembros de la institución educativa Francisco Luis Hernández solicitaron unas adecuaciones físicas para el centro educativo, más estas no se dieron por iniciativa de la alcaldía municipal.

Imagen 1.

Institución Educativa Francisco Luis Hernández Betancur



Nota: Fotografía propia. Puerta de ingreso a la Institución Educativa Francisco Luis Hernández Betancur tomada el 27 de septiembre del 2020.

Se puede evidenciar en la imagen que la acera que rodea el centro educativo cuenta con loseta táctil para facilitar la orientación de las personas con diversidad funcional visual al momento de realizar su recorrido de ingreso; en el caso de las personas con diversidad funcional física, la topografía del sector y las pronunciadas pendientes podrían ser un riesgo a la hora de moverse en silla de ruedas, sin embargo, se cuenta con las rampas necesarias para su acceso.

En cuanto al desplazamiento por los alrededores y cercanías para llegar a la Institución Educativa, a aproximadamente 300 metros, se logró identificar una acera donde la loseta táctil pierde su continuidad como se evidenciará en la siguiente foto:

Imagen 2.

Acera ubicada en la carrera 49



Nota: Aproximadamente a 300 metros del centro educativo acera donde la loseta táctil pierde su continuidad. Fotografía propia tomada el 27 de septiembre del 2020.

Dejando a las personas con diversidad funcional visual a la deriva; en el caso de las personas con diversidad funcional física o movilidad reducida en este mismo sector de la carrera 49 se forma una especie de “Y” donde no se cuenta con semáforo para garantizar y permitir un paso o cruce seguro, como se evidenciará en la siguiente foto:

Imagen 3.

Cruce peatonal ubicado en la carrera 49



Nota: Especie de "Y" donde no se cuenta con semáforo para garantizar y permitir un paso o cruce seguro. Fotografía propia tomada el 27 de septiembre del 2020.

Evidentemente se pone en riesgo la vida de las personas, en particular de los peatones especiales como lo describe el código Nacional de Tránsito de Colombia en la ley 769 de 2002, donde se considera a estos como agentes activos y como el actor vial más vulnerable ya que no cuenta con ningún elemento de protección ,y por tanto sin excepción debe contar con el acceso a las zonas adecuadas para el tránsito; entre ellos franjas de rebajes peatonales, franjas táctiles, alertas y demarcadoras visuales, semáforos sonoros, señalización, entre otros.

De acuerdo con los entrevistados, algunos de ellos manifiestan estar satisfechos con el desarrollo que ha tenido a nivel estructural la comuna 4 Aranjuez, sin embargo, mencionan que hay cosas por mejorar, pero que hasta el momento es un buen lugar para transitar y visitar.

Tal como lo menciona el entrevistado # 2, líder de la JAC Comuna 4: "... la comuna 4 tiene unas bondades muy significativas, tiene una línea institucional muy grande e importante, creo que es una de las más importantes y es que tengamos todo el tema de innovación, todo lo que es el Parque Norte, Ruta N, Universidad de Antioquia, Parque de los Deseos, Jardín Botánico, Centro de

Desarrollo Cultural de Moravia; creo que es una infraestructura muy muy muy estratégica para el desarrollo de la comuna 4 y también para la ciudad..."

De nuevo se observa el interés enfocado en construir una Medellín que se vende ante el mundo, y cómo dicho discurso ha permeado a los mismos líderes de las comunidades, quienes, en su imaginario, tienen como obras de infraestructura aquellas a las que se les ha dado mayor relevancia comunicacional en esa construcción de ciudad y su internacionalización; pero cuando se indaga en esa comuna 4 que se recorre a pie, se encuentra que aquellas obras de la cotidianidad como la iglesia, el parque principal de Aranjuez y la I.E. Francisco Luis Hernández para ciegos y sordos, aún no cuentan con los parámetros normativos tal como lo mencionan diferentes entrevistados:

"...Falta todavía mucho en estas construcciones de la comuna 4, se hacen tutelas y se pierde mucho dinero por no tenernos en cuenta en estos diseños..."

"...Los ingenieros y constructores dicen ve...hagamos esta rampa para las personas con discapacidad entonces dicen fuimos incluyentes que maravilla pero va una persona en silla de ruedas y resulta que esta rampa no cumple con las normas estándar que se deben tener entonces estas construcciones si deben ser más socializadas antes de su ejecución para que no se cometan esos errores..."

"...Nosotros hicimos veeduría en la construcción del puente de la madre Laura porque había unas escalas muy altas y no había rampas para las personas en silla de ruedas..." (Entrevistado # 5 - Tiflólogo de la UAI con diversidad funcional visual)

"...Las líneas táctiles son invadidas, uno va y encuentra motocicletas atravesadas, avisos de los negocios, encuentra fritadoras en toda la línea, encuentra por ejemplo en el Parque de los Deseos para nosotras las personas ciegas si queremos ir a dar un paseo que se supone que la línea táctil debe estar despejada, usted se va a encontrar mesas, se va a encontrar ventas..."

"...A mí me da pereza ir al Parque de los Deseos porque no hay por donde caminar y cuando hay unas cosas que están diseñadas para nosotros y no se respetan..."

"...Por lo general no hay semáforos sonoros, esta herramienta es muy importante, pero cuando hay los vehículos no respetan, porque primero debería ser el peatón..." "...En la comuna 4 tenemos muchas lomas y muchas escalas que no están señaladas..." (Entrevistado # 5 - Tiflólogo de la UAI con diversidad funcional visual)

Por otra parte, seis de ocho entrevistados manifestaron inconformidad con el desarrollo de las obras de infraestructura físicas, ya que estas no cuentan con una total accesibilidad para las personas con diversidad funcional visual y física, y donde según ellos prima la estética sobre la funcionalidad.

Como lo menciona uno de los entrevistados "...Me enfoco en el tema de infraestructura, accesibilidad y movilidad activa hace 8 años, hago también asesorías y formación en infraestructura e inclusión, con la universidad Nacional en política de inclusión educativa y una fundación que se llama funda peatón, les cuento no sólo desde mi profesión sino también desde mi condición ya que soy una persona con movilidad reducida, factores fundamentales para tener en cuenta a la hora de revisar la inclusión; infraestructura, cultura, y acceso a la información, parece que lo estético primara por encima de lo funcional..."

"...Se evidencian problemáticas en las obras cuando ya están implementadas porque desde la planeación no se tiene en cuenta toda la funcionalidad..." (Entrevistado # 3 - Arquitecto)

Teniendo en cuenta el desarrollo de la comuna 4 Aranjuez a nivel estructural a lo largo del tiempo, se hace necesario contrastar sus obras con la normatividad vigente, la cual aplica para cada una de ellas y por ende cobija la inclusión de las personas con diversidad funcional; en concordancia con la

legislación vigente, es preciso apropiarse como aspecto legal la normativa en los estamentos constitucionales y reglamentarios que cobijan a este sector social.

Tabla 3

Normatividad Vigente En La Constitución Colombiana

Constitución política de Colombia de 1991. Artículo 13º

Ley 105 del 30 de diciembre de 1993 del Congreso de la República de Colombia. Artículo 2º Principios fundamentales Literal C.

Ley 361 del 13 de febrero de 1997 – Congreso de la República de Colombia.

Ley 1618, 2013- Disposición que garantiza el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad.

Ley 1090 de 2006, por la cual se reglamenta el ejercicio de la profesión de psicología en Colombia.

Ley 769 de 2002- Código Nacional de Tránsito de Colombia.

Resolución 471 del 15 de mayo de 2017 - Secretaría de Movilidad de Medellín.

Resolución 1695 del 4 de junio de 2015 – Ministerio de Transporte de Colombia.

Decreto 113 DE 2017 - Por medio del cual se adopta el Manual del Espacio Público de Medellín y se asigna una función.

Decreto 1660 del 16 de junio de 2003 – Ministerio de Transporte de Colombia.

NTC 6047 del 2013- Norma Técnica de Colombia, Accesibilidad al Medio Físico.

Nota: Tabla propia acerca de los aspectos legales, la normativa en los estamentos constituciones y reglamentarios que cobijan el sector social de la comuna 4 Aranjuez.

Para tal fin, se realizó un recorrido por algunas de las principales obras de infraestructura física ubicadas en la comuna 4 Aranjuez y al contrastar sus características con lo plasmado en la normatividad, se logró evidenciar la falta de cumplimiento en su totalidad con los lineamientos y regulaciones vigentes a la hora de diseñar y construir estructuras físicas las cuales sean accesibles a todas las personas y garanticen el pleno goce de la población en general, teniendo en cuenta las adecuaciones necesarias para personas con movilidad reducida o cualquier tipo de diversidad funcional.

Imagen 4.

Iglesia ubicada en el parque principal de Aranjuez



Nota: Rampa de acceso a la iglesia principal.
Fotografía propia tomada el 27 de septiembre del 2020.

Se puede evidenciar en las imágenes que la rampa para acceder a la iglesia está ubicada al lado de un negocio, en el cual permanecen personas paradas a su entrada realizando sus compras; pero a su vez obstaculizando el libre acceso de una silla de ruedas a la rampa, generando así barreras para las personas con movilidad reducida o diversidad funcional física. En la imagen #5 se observan diferentes tipos de obstáculos ubicados en las aceras, entre ellos avisos de almacenes, publicidad de restaurantes, basura, escombros y hasta la cabina de un teléfono público el cual no está en funcionamiento; todos estos convirtiéndose en riesgos de caídas, golpes y demás para la comunidad, en especial las personas con diversidad funcional que transitan por allí; interrumpiendo la loseta táctil y su orientación.

Imagen 5.

Alrededores del parque principal



Nota: Obstáculos en aceras y loseta táctil.
Fotografía propia tomada el 27 de septiembre del 2020.

Imagen 6.

Alrededores del parque principal



Nota: Invasión de motos al sendero peatonal y loseta táctil.
Fotografía propia tomada el 27 de septiembre del 2020.

En esta ocasión la invasión de las motocicletas al sendero peatonal es un riesgo latente para las personas que transitan por allí, estando en mayor riesgo las personas con diversidad funcional visual, que se deberían desplazar confiadas y tranquilas por su línea táctil sin tener que preocuparse por percibir una moto invadiendo su sendero, adicional las personas con diversidad funcional física o movilidad reducida no tendrían el tiempo suficiente para esquivar una motocicleta

que se acerque a alta velocidad, generando así accidentes que ponen en riesgo la vida de cualquier peatón.

Algunos de los entrevistados que hacen parte de la población de personas con diversidad funcional refirieron conocer en su mayoría la normatividad vigente a la hora de garantizar su plena inclusión y acceso a las obras de infraestructura física, por otra parte algunos entrevistados como arquitectos y personas sin ningún tipo de diversidad funcional, refirieron poco o nulo conocimiento frente a esta normatividad, y a su vez manifestaron que dicho cumplimiento y adecuaciones de accesibilidad generan más costos y trabajo, lo que evidencia la poca pedagogía y los retos que hay para las formaciones futuras frente a temas como inclusión y accesibilidad, adicional a la actualización en manuales y normas técnicas, logrando estar alineados con las convenciones y derechos de las personas con diversidad funcional.

Ahora bien, es preciso mencionar la movilidad en el transporte público percibida en algunos sectores de la comuna 4 Aranjuez, el cual dificulta el libre tránsito para el peatón, al igual que en algunas zonas como se evidencia en las anteriores imágenes, las señales de pare y siga no son suficientes para suplir la necesidad y el derecho que tienen las personas con diversidad funcional visual y física para moverse con autonomía; incluyendo el sistema de transporte masivo (metro), como lo menciona el entrevistado #4 integrante del comité comunal y corregimental de inclusión (diversidad funcional física): "...El metro, los buses... dicen que son accesibles pero eso no es tan cierto, el que la utiliza sabe que no es tan cierto como dicen. El metro no es accesible ya me ha pasado dos veces cuando voy a subir el espacio donde las ruedas de mi silla se quedan atrancadas y el metro va a arrancar y se cierra la puerta al salir o entrar; mira el peligro que corro todos los días si tengo que montar metro. Yo creo que la accesibilidad debe ser universal es un derecho que tenemos todos desde una persona con discapacidad, la tercera edad o cualquier persona; entonces debe ser para todos..."

Esto da cuenta que no hay una prioridad en el espacio del peatón en las condiciones antes descritas, situación problema por factores como el poco espacio

para la movilidad, ocupación informal del espacio público y peatonal, mala señalización y mal estado de semáforos entre otros aspectos alternos para las personas con diversidad funcional.

Las ciudades y grandes urbes en sus diseños han tratado de estar a la altura del discurso de la inclusión, está marcada no solo desde una mirada arquitectónica sino social, buscando un equilibrio cultural que engalane y a su vez saque a relucir sus grandes hitos de relevancia tradicionalista e histórica propios de cada lugar, esto en aras de la construcción de una memoria colectiva ante los ojos de la sociedad poco incluyente.

Estas construcciones o transformaciones urbanísticas aunque vistosas y enfocadas a una época delimitada, ha influido principalmente en el establecimiento de nuevas formas de urbanismo que se han enfocado más en la satisfacción de necesidades, que con el tiempo han ido emergiendo la inclusión de otros sectores sociales que van de la mano en su inicio de las normas de tránsito, hoy no solo automóviles, transeúntes y peatones son los implicados en las calles, también entran en este conjunto otro tipo de transportes que funcionan con energía limpia; las personas con diversidad funcional, se les ha dado una participación en las nuevas intervenciones, tanto en obras civiles como en la innovación tecnológica, pero, aún falta.

En ese orden, se presentan grandes dificultades en la accesibilidad de las calles y espacios públicos de los municipios en zona rural y semirural, para el caso de Medellín, esto se debe al desconocimiento por parte de la administración gubernamental o por reducir costos, la no inclusión en los planes de desarrollo de programas específicos enfocados no solo en la construcción de rutas de acceso y seguridad si no también en estrategias de capacitación y reconocimiento preliminar de las personas con diversidad funcional, que termina en la eterna discusión de la inclusión.

Capítulo III: Impacto psicosocial en las personas con diversidad funcional sobre las obras de infraestructura física.

Para dar claridad al presente capítulo es importante definir percepción e impacto psicosocial, primeramente, entendiendo por percepción como:

“La interpretación o significación de los datos sensoriales, interpretación que se procesa en distintas regiones de la corteza y neo-corteza cerebral, pero que al mismo tiempo representa un campo de estudio muy propio de la Psicología por estar implicados en los factores de aprendizaje, de motivación y de expectativas. Por ello se afirma que la percepción no es un acto mecánico, sino un proceso activo, donde interviene la mente tanto como las características físicas del objeto a percibir”. (Cosacov, 2007, p.249).

En psicología social se habla asiduamente de percepción social, la cual alude al modo en que explicamos nuestra propia conducta y las de los demás, es decir, respondemos, a por qué hacemos u opinamos de cierta manera, o por qué creemos que los otros actúan del modo que lo hacen.

Al hablar de impacto psicosocial hace referencia a las consecuencias o cambios positivos y negativos, previstos y no previstos que surgen de los acontecimientos, planes, políticas, desarrollos, o proyectos y cuyas repercusiones se entienden desde la relación entre lo individual y lo colectivo. El impacto psicosocial fija su mirada sobre los hechos, atendiendo a los cambios que estos generan tanto en la persona como en las redes de apoyo social, en la comunicación familiar y comunitaria, en la elaboración personal y colectiva de las experiencias vividas. (Soto, 2013) (Vanclay, 2015).

Frente a lo planteado anteriormente se hace referencia que al hablar de impacto psicosocial intervienen varios aspectos biológicos, psicológicos y sociales; lo que implica asimilar el constante crecimiento de la ciudad y las barreras físicas que se presentan en la comuna 4 Aranjuez, generando en las personas con diversidad funcional posibles consecuencias en el estado de ánimo y sentimientos

de inconformidad, y por ende desarrollando creencias en estas personas donde prima más lo estético que lo funcional.

Además Rafael De Lorenzo menciona que generalmente el ser humano se relaciona o tiene una idea del otro por medio de imágenes que dan cuenta de lo que es, gracias a estas formas de pensar ya naturalizadas llegan los malentendidos, prejuicios o rechazos hacia el otro, en el caso de la imagen o idea que se tiene acerca de la discapacidad existe el temor a ser arrinconados asociado al dolor, la soledad, el miedo y la indefensión, es importante cambiar esta percepción mirando más desde la esencia de la persona que es lo único que permanece con o sin discapacidad. La sociedad crea obstáculos cuando no se ajusta a la diversidad de todos sus miembros. (García, 2003, p.p.66-68).

Por esto es importante la percepción que tienen las personas con diversidad funcional visual y física, frente a las barreras de accesibilidad y transporte público que generan las obras de infraestructura a la hora de movilizarse por la comuna 4 Aranjuez. Ya que estas generan un sin fin de emociones (rabia, tristeza, desprecio, miedo, etc.), ya sea por desconocimiento, o mal acceso a la información sobre el manejo del espacio público; evidencia de ello son las entrevistas que se realizaron a habitantes de la comuna que presenta diversidad funcional visual y física, pero también a personas que conocen sobre el tema y trabajan para que sus derechos no sean vulnerados, por ejemplo:

"Me da como piedra por que las personas que ocupan los espacios que están exclusivos para las personas con discapacidad son carros de empresas públicas en mi casa coloque uno y las personas lo ocupan con carros y como me da tanta piedra les tomo foto y le digo que los voy a subir a las redes sociales y como son empresas ellos si se quitan, pero los particulares no se quitan sino que te amenazan. Todos tenemos la culpa no tenemos consciencia de la necesidad del otro" (entrevistado #4 - integrante del comité comunal y corregimental de inclusión)

"Una vez yo estaba esperando a alguien en el camino real, cuando bajó alguien las escalas y me dio un billete y yo le dije ay no señor yo no...y el señor le dijo ah no, no los quiere... Eso genera una cosa maluca muy maluca" (entrevistado #6 - Docente en la I.E. Francisco Luis Hernández).

Frente a lo expresado anteriormente se puede evidenciar un malestar significativo por parte de las personas con diversidad funcional visual y física, debido a que se presentan prejuicios y vulneración de derechos; denotando que las personas con diversidad funcional visual y física además de enfrentar dificultades en la movilidad y el transporte público, también enfrentan percepciones negativas o positivas por parte de la comunidad y sociedad.

"Resentimiento, desilusión primero porque sentimos que no se están teniendo en cuenta nuestras necesidades, entonces eso es excluyente, yo resumiría todo lo que he dicho en exclusión. Es un sentimiento de exclusión de discriminación" (entrevistado #7 - empleado de la EDU)

Seis de los ocho entrevistados refirieron tener alguna inconformidad frente a las barreras que generan los proyectos de infraestructura física realizados en la comuna 4 Aranjuez, ya que, al tener poca participación en estos, les genera sentimiento de ansiedad, angustia, temor a perder el control y desasosiego.

Adicional, existen múltiples factores, entre ellos biológicos y sociales que contribuyen a los problemas de salud mental para las personas con diversidad funcional; Como se ha mencionado las alteraciones biológicas que generan un cambio físico, visual, cognitivo, entre otros, son visto como un componente de vulnerabilidad para la enfermedad mental, "Un ejemplo sería la estudiada vulnerabilidad a la depresión de las personas con Síndrome de Down, donde se ha sugerido que las alteraciones del par 21 también causan alteraciones en los receptores serotoninérgicos (la serotonina es una sustancia que tenemos en el cerebro y cuya alteración está relacionada con la depresión), y que por tanto podrían dar cuenta de esas mayores tasas de alteraciones del estado de ánimo"(Almudena et al.,2011.p.30). Con respecto a los factores

psicológicos, Almudena et al. (2011) menciona que las personas con diversidad funcional son un componente de vulnerabilidad para la enfermedad mental, gracias a que presentan rabia, frustración, tristeza, etc, con lo cuales deben enfrentarse día a día en la sociedad, es aquí donde entran los factores sociales evidenciando una exclusión, rechazo o discriminación hacia estas personas. (p.31); mediante la revisión documental más las entrevistas se corroboró la falta de comprensión y sensibilidad, la ausencia de apoyos (ajustes razonables), las barreras mentales y físicas que limitan la participación de estas.

El trabajo del profesional en psicología se orienta a fomentar la concientización y reflexión sobre las capacidades que tienen las personas con diversidad funcional y lo que estas pueden aportar en la sociedad; así mismo la sociedad se dé la oportunidad de escuchar a estas personas y por medio de esto posibilite la inclusión y el desarrollo colectivo de ambas partes.

CONCLUSIONES

La diversidad funcional es un término que aún está en construcción y evolución, gracias a que la sociedad aún se ha anclado a algunos términos ambiguos mencionados en esta investigación como enfermedad, deficiencia y minusvalía, esta forma de observar a las personas con diversidad funcional, ha dado como resultado, poca inclusión en cuanto al desarrollo del territorio de la ciudad de Medellín; mediante esta investigación se logró el reconocimiento de las principales obras de infraestructura física, ubicadas en la comuna 4 Aranjuez entre ellas están: el Parque Norte, el parque de Aranjuez, el Jardín Botánico, la Institución Educativa Francisco Luis Hernández y el Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá, etc. Con base a lo anterior se pudo evidenciar a través del registro fotográfico y salida a campo el incumplimiento y obstrucción del espacio público, permitiendo identificar aquellas herramientas de accesibilidad normativas como son: la loseta táctil, el semáforo sonoro, la rampa y demás, evidenciando la falta de mantenimiento y psicoeducación por parte del Municipio con respecto al uso adecuado de estas.

Es importante mencionar el impacto psicosocial que generaron las barreras de accesibilidad, con respecto a las obras de infraestructuras física y transporte público en las personas con diversidad funcional visual y física ya que es la población foco de esta investigación; en cuanto al impacto psicosocial manifestaron un sin fin de emociones y sentimientos tales como rabia, tristeza y desilusión, ocasionando un malestar clínicamente significativo en su calidad de vida lo cual afecta su salud mental, física y social. Por consiguiente los efectos psicosociales, que emergen de las obras de infraestructura física, mediados por el discurso de las personas con diversidad funcional visual y física, son coherente, ya que por medio de la salida a campo se pudo vivenciar el deterioro de las herramientas, el no respeto por el espacio público y la falta de rampas ocasionando un posible accidente para las personas con diversidad funcional visual y física.

Como estudiantes de psicología esta investigación pudo dar cuenta de la falta de acompañamiento a algunas de las personas con diversidad funcional visual y física, residentes en la comuna 4 Aranjuez de la ciudad de Medellín, frente a cómo se está primando el vehículo y lo estético antes que el peatón y lo funcional. Por consiguiente se invita a continuar con la investigación del nuevo surgimiento de la ciudades modernas y su infraestructura física, para reconocer en realidad como es el impacto psicosocial de estas personas en las diferentes comunas de la ciudad de Medellín.

REFERENCIAS

Almudena, M. Ayuso, J. Novell, R. Carulla, L. Tamarit, J. (2011)
Discapacidad y salud mental. Guía práctica 2a Edición. Madrid, España

Colombia, Congreso de la República (1991). Constitución Política de Colombia. Bogotá D.C., Obtenida de:
http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html

Colombia, Congreso de la República (1993). Ley 463 105 - “Se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.” Bogotá D.C., Obtenida de: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1640897>

Colombia, Congreso de la República (1997). Ley 361 - “Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones.” Bogotá D.C., Obtenida de: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0361_1997.html

Colombia, Congreso de la Republica (2006), Ley 1090 – “Por la cual se reglamenta el ejercicio de la profesión de Psicología, se dicta el Código Deontológico y Bioético y otras disposiciones” Bogotá, D. C., Obtenida de: <http://www.psicologiapropectiva.com/introley1090.html>

Colombia, Congreso de la Republica (2017), Decreto 0113 – “Por medio del cual se adopta el Manual del Espacio Público de Medellín y se asigna una función” Medellín, D. C., Obtenida de: https://normograma.info/medellin/normograma/docs/pdf/d_alcamed_0113_2017.pdf

Colombia, Congreso de la Republica (2017), Resolución 471 – “Por medio de la cual se adopta el protocolo para la expedición de la tarjeta para el uso de estacionamientos accesibles para la población en situación de discapacidad.”

Bogotá, D. C., Obtenida de:

https://normograma.info/medellin/normograma/docs/pdf/r_smmed_0471_2017.pdf

Colombia, Ministerio de Transporte (2003). Decreto 1660 - “Por el cual se reglamenta la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad.” Bogotá D.C., Obtenida de:

<https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=197>

Colombia, Ministerio de Transporte (2015). Decreto 1695 - “Por medio del cual se crea la tarjeta para el uso de estacionamientos accesibles para la población en situación de discapacidad.” Bogotá D.C., Obtenida de:

<https://mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=12452>

Colombia, Norma Técnica (2013), NTC 647 – “Accesibilidad al medio físico” Bogotá, D. C., Obtenida de:

<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Programa%20Nacional%20del%20Servicio%20al%20Ciudadano/NTC6047.pdf>

Colombia, Poder Público - Rama Legislativa (2002), Ley 769 – “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones” Bogotá, D. C., Obtenida de:

https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/ley-769-de-2002-codigo-nacional-de-transito_3704_0.pdf

Cuesta, Ó., & Meléndez Labrador, S. (2019). Discapacidad, ciudad e inclusión cultural: consideraciones desde la comunicación urbana. *EURE*, 273.

García, C. E., & Sarabia Sánchez, A. (2001). Clasificaciones de la OMS sobre discapacidad. *ARTÍCULOS Y NOTAS*, 16.

GARCÍA, R. D. (2003). LA DISCAPACIDAD Y LAS NUEVAS ENCRUCIJADAS DE LA HUMANIDAD. En R. D. GARCÍA, EL FUTURO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL MUNDO (pág. 65). Fundación ONCE.

Juaristy, M. A. (2016). Turismo y Accesibilidad de Personas con Discapacidad Visual en la ciudad de La Plata. Universidad Nacional de la plata (UNLP).

León, E. A. (2009). El giro hermenéutico de la fenomenológica en Martín Heidegger. *Polis*, 277.

LEY ESTATUTARIA 1618 DE 2013. COLOMBIA: MINSALUD. (2017).

López, H. J. (2001). INVESTIGACIÓN CUALITATIVA Y PARTICIPATIVA. Medellín: Universidad Pontificia Bolivariana.

Medellín, A. d. (2016). Estudio Insuficiencia 2016. Alcaldía de Medellín, 1-84.

Medellín, A. d. (2018). Estudio de insuficiencia y limitaciones 2017-2018. Alcaldía de Medellín, 1-54.

Parra, H. J. (2001). INVESTIGACIÓN CUALITATIVA Y PARTICIPATIVA. *Universidad Pontificia Bolivariana*, 21.

Peralta, J. H. (2006). DISCAPACIDAD Y ACCESIBILIDAD LA DIMENSIÓN DESCONOCIDA. Perú: Fondo Editorial del Congreso del Perú.

Plan de desarrollo local comuna 4 Aranjuez. (2014). Alcaldía de Medellín, 1-160.

Rueda, L. (1999). Investigación Cualitativa Bases teóricas y conceptuales. *UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA*, 108.

SOTO, P. A. (2013). FACTORES PSICOSOCIALES PREDICTORES DE LA CALIDAD DE VIDA EN PERSONAS EN SITUACIÓN DE DISCAPACIDAD FÍSICA. *Scielo*, 125-137.

SOTO, P. A. (2013). FACTORES PSICOSOCIALES PREDICTORES DE LA CALIDAD DE VIDA EN PERSONAS EN SITUACIÓN DE DISCAPACIDAD FÍSICA. *ACTA COLOMBIANA DE PSICOLOGÍA*, 125-137.

Valencia, L. A. (2014). BREVE HISTORIA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD: De la Opresión a la Lucha por sus Derechos. 1-27.

Vanclay, F. (2015). Evaluación de Impacto Social: Lineamientos para la Evaluación y Gestión de Impactos Sociales de Proyectos. Banco Interamericano de Desarrollo (BID).