

LA PERCEPCIÓN DEL IMPACTO DE LA SEMIÓTICA DE LA COMUNICACIÓN  
URBANA EN LA MOVILIDAD SEGURA PARA LOS PEATONES CON  
DISCAPACIDAD VISUAL

ESTUDIO DE CASO UNIÓN NACIONAL DE LIMITADOS VISUALES DE  
MEDELLÍN, SECTOR PRADO CENTRO

SEBASTIÁN POSADA ESCOBAR  
MARIA PAULA GALLEGO CHAMAT

UNIVERSIDAD CATÓLICA LUIS AMIGÓ  
FACULTAD DE COMUNICACIÓN, PUBLICIDAD Y DISEÑO  
MEDELLÍN  
2020





LA PERCEPCIÓN DEL IMPACTO DE LA SEMIÓTICA DE LA COMUNICACIÓN  
URBANA EN LA MOVILIDAD SEGURA PARA LOS PEATONES CON  
DISCAPACIDAD VISUAL

ESTUDIO DE CASO UNIÓN NACIONAL DE LIMITADOS VISUALES DE  
MEDELLÍN, SECTOR PRADO CENTRO

SEBASTIÁN POSADA ESCOBAR  
MARIA PAULA GALLEGO CHAMAT

Trabajo de grado

Docente Asesor  
Nélida María Montoya Ramírez  
Magíster en Educación y Desarrollo Humano

UNIVERSIDAD CATÓLICA LUIS AMIGÓ  
FACULTAD DE COMUNICACIÓN, PUBLICIDAD Y DISEÑO  
MEDELLÍN, ANTIOQUIA  
2020

Nota de aceptación

Firma del presidente del jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

**Medellín, Antioquia (19 mayo de 2020)**



## **DEDICATORIA**

Este trabajo de grado lo dedicamos a todas las personas que nos acompañaron durante la investigación. A los docentes asesores, a los integrantes de la Unión Nacional de Limitados Visuales, a nuestra familia y al ímpetu propio como compañeros de clase, para sacar adelante este proyecto.

## AGRADECIMIENTOS

Agradecemos a la Universidad Católica Luis Amigó, por abrir espacios de formación investigativa, con miras a una educación de calidad en el campo de la Comunicación Social. Asimismo, damos gracias a los educadores de las distintas áreas del conocimiento que tuvieron participación en el desarrollo de esta investigación:

- VII Nivel – Teorías Cognitivas y del Aprendizaje: Juan Carlos Hoyos - Juan Fernando Zúñiga.
- VIII- Semiótica de la Educomunicación: Carolina Echavarría.
- IX – Etnografía de la Comunicación – Educación: Carolina Echavarría, Nélida Montoya Ramírez.

Finalmente, agradecemos a los directivos e integrantes de la Corporación Unión Limitados Visuales de Medellín, por su disposición para permitirnos realizar esta investigación.

## TABLA DE CONTENIDO

ÍNDICES DE TABLAS, FIGURAS, Y ANEXOS .....	7
FICHA TÉCNICA DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN PLANTEADO .....	8
1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....	10
1.1 JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN.....	10
1.2 FORMULACIÓN DE LA PREGUNTA PROBLEMA.....	12
1.3 OBJETIVOS.....	13
1.3.1 Objetivo general .....	13
1.3.2 Objetivos específicos .....	13
3.4 TÉCNICAS DE ANÁLISIS DE INFORMACIÓN .....	50
3.5 MUESTREO INTENCIONADO O PARTICIPANTE .....	50
3.7 PLAN DE TRABAJO .....	51
3.8 PRESUPUESTO DE LA INVESTIGACIÓN .....	53
4. SISTEMATIZACIÓN Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN.....	54
4.2 ANÁLISIS CATEGORIAL.....	73
5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	89
6. REFERENCIAS .....	93
7. ANEXOS .....	97
7.1 TÉCNICAS DE GENERACIÓN Y RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN.....	97
7.2 CONSENTIMIENTOS INFORMADOS .....	99
7.3 TÉCNICAS DE ANÁLISIS DE INFORMACIÓN .....	100
7.4 Y OTROS QUE SEAN REQUERIDOS (opcional) .....	100

## ÍNDICES DE TABLAS, FIGURAS, Y ANEXOS

Tabla 1 Técnica de generación y recolección de información.....	9
Tabla 2 Plan de trabajo .....	53
Tabla 3 Presupuesto de la investigación.....	53
Figura 1 Triada de Peirce.....	37
Anexo 1 Técnica de generación y recolección de información.....	97
Anexo 2 Técnica de generación y recolección de información.....	97
Anexo 3 Técnica de generación y recolección de información.....	98
Anexo 4 Técnica de generación y recolección de información.....	98
Anexo 5 Consentimientos informados.....	99

## FICHA TÉCNICA DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN PLANTEADO

### **Título del proyecto de investigación:**

La percepción del impacto de la semiótica de la comunicación urbana en la movilidad segura de los peatones con discapacidad visual.

Estudio de caso Unión Nacional de Limitados Visuales de Medellín, sector Prado Centro.

**Línea de Investigación:** Comunicación - educación

**Sublínea de investigación:** Comunicación y Ciudad

**Facultad:** Comunicación, Publicidad y Diseño

**Programa Académico:** Comunicación Social

### **Palabras clave:**

Peatón, seguridad, percepción, comunicación, movilidad, discapacidad, ciudad, signos.

### **RESUMEN DE LA PROPUESTA INVESTIGATIVA:**

Este proyecto de investigación pretende identificar las dificultades de comunicación urbana que afronta un peatón en situación de discapacidad visual en el momento de movilizarse por la ciudad de Medellín y sus lugares de residencia. Es un estudio al impacto de la semiótica de la comunicación en el plano urbano, enfocada en la movilidad segura para los peatones con discapacidad visual. Personas que bajo estas condiciones se afectan en su libre desplazamiento en el espacio público, al enfrentarse a un entorno deficiente en el sistema de información y comunicación, señalética de orientación, textos de fácil lectura, formatos de información con lengua de señas, deteriorando su calidad de vida y aumentando el riesgo de atropello en la vía pública en condición de peatón vulnerable.

De acuerdo con lo anterior, este estudio buscó caracterizar el sistema de señales creadas para la movilidad segura de los peatones en situación de discapacidad visual a partir de la semiótica de la comunicación urbana, desde el enfoque de responsabilidad social que es inherente a todas las profesiones, en este caso, partiendo de las competencias de la comunicación, dejando conceptos fundamentales del aporte de la semiótica en el plano urbano y cómo el signo aporta a la resignificación de las personas de a pie, y cómo éstos nos permiten establecer estrategias de comunicación asertiva para la movilidad y seguridad vial con discapacidad visual.

Todo esto se realiza con el objetivo de dar cuenta de un análisis pertinente para el tema objeto de estudio.

Tabla 1 Técnica de generación y recolección de información

## 1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

### 1.1 JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

La presente investigación se enfoca en el estudio de la percepción de los diferentes sistemas de signos que permiten la comunicación de las personas con discapacidad visual en los diferentes entornos de la ciudad de Medellín, especialmente, en el sector Prado Centro, con el fin de diagnosticar si el peatón con este tipo de discapacidad, cuenta con un entorno adaptado para su desplazamiento seguro. El proyecto de investigación fue realizado con la finalidad de analizar las características de la comunicación urbana para la movilidad segura de los peatones con discapacidad visual, partiendo de la falencia de la comunicación urbana para una movilidad segura e incluyente, entendiendo que la ciudad es un espacio simbólico y no únicamente físico que debe ser condicionado para el desplazamiento libre y seguro de todos sus habitantes. Esta indagación comprende un aspecto benéfico puesto que se pretende mostrar una realidad ciudadana que no se ha abordado con pertinencia y no es objeto prioritario, ignorando que todas las personas por naturaleza son peatones y nacen con la necesidad de comunicarse según su entorno o realidad personal.

Por lo tanto, se plantea establecer mecanismos de inclusión mediante estrategias comunicativas para este tipo de peatones que presentan limitaciones de desplazamiento libre en la ciudad de Medellín, especialmente en el sector Prado Centro. Además, promover la sensibilización y el apoyo para estas comunidades, mediante la posibilidad de identificar cómo es la lectura del espacio público de los peatones con discapacidad visual, en que se refleje la comprensión de intervenciones sociales desde la interpretación de expresiones no lingüísticas. Este es un tema de interés común por el valor de la vida y la seguridad en la vía pública.

Este proyecto se realiza con fines educativos, para reconocer la importancia de priorizar a las personas en situación de discapacidad en el espacio público, además, de la toma de conciencia ciudadana hacia la construcción y desarrollo social que, permita mediante estrategias simbólicas significativas, abordar un tema que enfrenta problemas de salud pública, siendo fundamental promover acciones precisas para lograr métodos progresivos con los cuales las personas con discapacidad visual, tengan fácil acceso a la información mediante distintas herramientas y acciones comunicativas. La investigación se ubica en la línea de Comunicación-Educación, el documento maestro de la línea de la facultad lo expone como “Pensar el desarrollo de las sociedades contemporáneas: la comunicación, en razón de la expansión sustantiva de los medios de comunicación, de los avances de la telemática y de la informática y la complejización que esta realidad acarrea en los diversos referentes lingüísticos y simbólicos de nuestras culturas”; y la educación, por cuanto “son crecientes e intrincadas las exigencias de cambio que la sociedad le reclama para asumir adecuadamente sus funciones de socialización y de preparación de los individuos en este momento histórico”. La línea de Comunicación-Educación, se encuentra presente en los trabajos de grado de Comunicación Social, cuyo profesional se responsabiliza de mediar socialmente para establecer criterios que apunten a la aceptación de que todo ser humano tiene una gran capacidad de significar.

La base de esta investigación es el impacto de la semiótica de la comunicación urbana, cuyo eje principal es identificar las acciones comunicativas de la movilidad segura para los peatones con discapacidad visual, que permita un alto grado de significación e interpretación de los signos en la vía pública, mediante el reconocimiento de los recursos sonoros, visuales y demás, que ayudan al proceso comunicativo, utilizando los cinco sentidos del ser humano para que las personas con limitaciones visuales puedan acceder a la información y mejorar su calidad de vida. Además, se tomó como apoyo y referencia a la Fundación en los Zapatos del

Peatón de Medellín, quienes trabajan a favor del peatón promoviendo sus derechos e incentivando la caminabilidad.

## 1.2 FORMULACIÓN DE LA PREGUNTA PROBLEMA

Este proceso de investigación analiza la percepción del impacto de la semiótica de la comunicación urbana, tomando como referencia de estudio a los integrantes de la Unión Nacional de Limitados Visuales de la ciudad, sector Prado Centro. Se identificó si la movilidad segura para los peatones con discapacidad sensorial es una prioridad o no, para las ciudades que trabajan por la sostenibilidad y la accesibilidad a la información de sus habitantes. Según la Pirámide de la Jerarquía de la Movilidad Humana, desarrollada por el Plan de Ordenamiento Territorial de la Alcaldía de Medellín durante el año 2014, se hace un cambio de modelo de movilidad en la ciudad, donde el vehículo deja de ser prioridad y se le da lugar a la movilidad no motorizada, siendo ésta la cúspide de la pirámide. Es ostensible la desigualdad que existe en lo que concierne a la capacidad de acceso a la información, además, la falta de uso de nuevas tecnologías como dispositivos sonoros, aspectos implicados en la temática de la discapacidad como líneas de deseo peatonal y demás factores que constituyen la movilidad segura e incluyente. La carencia de estos recursos, ha dado paso a las muertes en la vía y que, según la Organización Mundial de la Salud, se han convertido en un problema de salud pública.

El desarrollo de las ciudades debe ser incluyente, seguro y disfrutable, permitiendo ejercer el derecho a la ciudad y partiendo de la Jerarquía de la Pirámide de Movilidad Urbana, en la que el vehículo deja de ser la prioridad, dándole paso a la movilidad no activa (peatones y ciclistas) de acuerdo en el P.O T (Plan de Ordenamiento Territorial) de Medellín. Sin embargo, estos parámetros quedan relegados, como también los peatones, que son los más vulnerables en la vía pública y aportan cerca del 50% del total de las víctimas fatales en la ciudad de

Medellín y declarado como problema de salud pública por la Organización Mundial de la Salud.

Pese a las políticas públicas establecidas, los peatones en situación de discapacidad no cuentan con las herramientas comunicativas necesarias y fundamentales para un libre desplazamiento en la vía pública, lo que conlleva a la privación de desplazamiento por falta de seguridad y garantías para preservar la salud y la vida del peatón. Este proyecto desea indagar sobre:

**¿Qué importancia tiene la percepción del impacto de la semiótica de la comunicación urbana para la movilidad segura de los peatones con discapacidad visual de la Unión Nacional de Limitados Visuales de Medellín, sector Prado Centro?**

### **1.3 OBJETIVOS**

#### **1.3.1 Objetivo general**

Analizar las características de la comunicación urbana para la movilidad segura de los peatones con discapacidad visual de la Unión Nacional de Limitados Visuales de la ciudad de Medellín sector Prado Centro.

#### **1.3.2 Objetivos específicos**

- Comprender las dificultades de comunicación urbana que afronta un peatón con discapacidad visual al momento de movilizarse por la ciudad de Medellín o sus lugares de residencia.
- Identificar la percepción de los peatones con discapacidad visual de las señales creadas en la ciudad de Medellín para la movilidad segura, a partir de la comunicación urbana.

- Establecer las estrategias de comunicación asertiva para la movilidad y seguridad vial de los peatones en situación de discapacidad visual.

## **2. MARCO TEÓRICO O REFERENTE CONCEPTUAL**

En esta investigación se exponen las principales teorías y estudios referentes a nuestro trabajo de grado. Estos artículos se basaron fundamentalmente en la semiótica de la comunicación urbana para la movilidad segura e incluyente de los peatones con discapacidad visual de la Unión de Limitados Visuales de Medellín, sector Prado Centro.

### **2.1 ANTECEDENTES**

Esta investigación se basó en los siguientes antecedentes. Se aportan distintos trabajos de grado y artículos que anteceden esta propuesta de investigación para diagnosticar cómo se adaptan los planos urbanos a las necesidades de todas las personas de manera incluyente. Se tuvo como propósito describir los conceptos de las variables que anteceden a este proyecto de grado, características y conceptos claves, que apoyan la investigación para un mejor rastreo de los temas a abordar.

La comunicación es inherente al ser humano, es un instrumento natural en el proceso de transmitir, informar y educar, lo que permite desarrollar estrategias para extender lenguajes que permitan el entendimiento y comprensión de una colectividad. De ahí la importancia de significar el lenguaje, mediante signos, símbolos y sonidos que además de desarrollar los sentidos, son herramientas para la capacidad de extender el lenguaje y su significación. Sin embargo, existen factores que determinan un estudio más detallado sobre las formas de comunicar, debido a las culturas y condiciones físicas y/o motrices de las personas, factores que reúnen la importancia del reconocimiento de las necesidades de todas las

personas, como un lenguaje universal que permita la accesibilidad de manera incluyente en toda clase de contexto, en la cual la comunicación no sea un tema ajeno sino la base para la integración de las sociedades, por lo tanto, la lectura de territorios pasa a ser clave en la ejecución de estrategias para el desarrollo que permitan una ejecución eficiente, para que no se quede solo en planos de proyección ciudadana.

Es importante reconocer cómo las ciudades han evolucionado en temas de accesibilidad, movilidad segura e inclusión, sin embargo, se evidencia que aún en la actualidad hay falencias que impactan a las personas en situación de discapacidad sensorial y de movilidad reducida, quienes se enfrentan a ciudades no adaptadas a la atención que requieren, para una seguridad controlada de sus desplazamientos en vías públicas. Por lo tanto, los peatones son actores viales vulnerables en la vía, y se hace necesario estudiar el impacto de las formas de comunicación a partir de los signos, símbolos y demás, que son clave para mitigar los siniestros viales, además de beneficiar a las personas a la hora de moverse libremente y de forma segura según su realidad urbana.<sup>1</sup> Opinan que “La movilidad es el mayor desafío de la vida urbana contemporánea. Las referencias de los autores son un aporte a la discusión del concepto y de dos de sus dimensiones básicas: segura y sostenible. Segura para que personas y objetos no estén expuestos a riesgos previsible evitables. Sostenible para un desplazamiento con propósito, eficiente, al mínimo costo, intergeneracionalmente disponible ahora o mañana y aceptable para individuos y sociedades”.

Es así, como la movilidad se convierte en un actor indispensable en el desarrollo de las ciudades, que debe ser mediado para abordar tácticas que encierren la seguridad como tema fundamental, ante los desarrollos económicos que puedan implicarse. Siendo la movilidad no motorizada priorizada para los desplazamientos de las personas en contextos urbanos, donde se desea apreciar como entornos

---

<sup>1</sup> CABRERA ARANA, Gustavo, *et al.* Movilidad: Aporte para su discusión. Rev. Facultad. Nacional. Salud Pública 2015; 33(3): 429-434.

naturales y no desconocidos. En este sentido, las sociedades y ciudades determinan un equilibrio para un desarrollo planificado y equitativo, de la movilidad, para poder realizar acciones de conjunto hacia la seguridad de los implicados. “diversos actores públicos y privados se esfuerzan en implementar procesos de gestión ética, ambiental, cultural, técnica y económicamente válidos para garantizar la oferta y demanda de servicios y bienes con los cuales alcanzar un mejor nivel de bienestar y calidad de vida para todos sus integrantes”.<sup>2</sup>

La movilidad es un fenómeno que emprende propósitos sociales, a partir del acceso a oportunidades a mayor número de personas, donde se llega a masificar necesidades de desplazamientos a través de la búsqueda de medios para lograrlo, es aquí donde entra el transporte público y privado y la movilización de a pie.

Por lo anterior se reconoce la movilidad segura como un derecho ciudadano, sea aérea, terrestre o automovilística. En este caso, la investigación se enmarca en la prioridad que se le da a la movilidad no motorizada; el peatón, quien es el actor más vulnerable en la vía pública y el más expuesto a la accidentalidad debido a la poca protección que garantiza las infraestructuras, puentes peatonales y cruces viales. Debido a esto, es un tema que debe abordarse desde todos los ejes, debido a que la seguridad debe ser garantizada en todo tipo de condiciones, por lo que “el riesgo vial es el factor comportamental, vehicular, estructural, ambiental, contextual, cultural, político, normativo o de gestión que aumenta o reduce la probabilidad de morir, lesionarse con diferente severidad o de daños materiales mientras se usa un sistema de movilidad”.<sup>3</sup> En la actualidad se han diseñado proyectos de intercesión para la movilidad segura, pese a esto, continúan presentándose consecuencias por la falta de control vial, problemática social que al no ser intervenida eficazmente se prolonga por la demanda vehicular y espacios públicos inseguros para el libre desplazamiento, lo que arroja como consecuencia la exposición a constantes peligros en la vía. “La historia de la movilidad humana

---

<sup>2</sup> CABRERA. Op. Cit. p. 430.

<sup>3</sup> CABRERA. Op. Cit. p. 431

reciente se construyó sobre mejoras progresivas del ingreso y bienestar que permitieron a las personas acceder a más bienes y servicios, con una mayor demanda de vehículos. Los automotores fueron el medio elegido para la mayoría de viajes cortos y medios; el centro tradicional de las políticas para el desarrollo fue proveer infraestructura para su uso; y la gestión territorial se focalizó en responder, del mejor modo posible, a las demandas ciudadanas por más opciones de movilidad”.<sup>4</sup>

El desarrollo de las ciudades parte del interés por generar en sus habitantes seguridad y bienestar, desde las garantías del Estado para promover normas sociales educativas, porque el formar personas solidarias enfocadas en el bienestar común, incrementa la proyección por un mejor espacio social, además, de trazar estrategias comunicacionales que permita a todo tipo de personas acceder al desplazamiento efectivo por las zonas urbanas. Es así como los resultados de este artículo arrojan que “Mejorar la movilidad en Medellín y el Valle del Aburra parte del avance del Sistema Integrado de Transporte (SITVA) que ofrezca acceso equitativo, incluso gratuito, a diversos destinos de manera oportuna, con impactos ecológicos y financieros sostenibles. La ciudad y la región cuentan con diagnósticos, herramientas de planificación y gestión para hacerlo aunque es deseable una conceptualización explícita para fundamentarlos. Esto, junto con la sensibilización ciudadana para decisiones voluntarias de usar cotidiana y preferentemente transporte público, caminatas, bicicletas propias o públicas, el hundimiento de vías expresas para liberar espacio a peatones y ciclistas, la exoneración de restricciones a vehículos con cupo completo y la restricción decidida de autos con sólo el conductor o un pasajero, son apenas una parte de las opciones para mejorar incluso la salud, mediante decisiones y acciones impostergables relacionadas a movilidad”.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> CABRERA. Op. Cit. p. 432

<sup>5</sup> CABRERA. Op. Cit. p. 433

Los imaginarios sociales representados en la mentalidad, son visiones creadas para cuestionar y poner en juicio personas, situaciones, formas de pensar y estilos de vida, dando un análisis propio o colectivo. Se muestran como perspectivas irracionales al interpretar características sociales porque no se manifiesta como aceptación de las diferencias, sino que, pasan a ser límites para el reconocimiento de la cultura, de los derechos y la participación de todas las personas en los diferentes escenarios urbanos. Lo anterior, permite una división en la sociedad, donde se ven agrupados colectivos con características particulares, quienes son sometidos a prácticas de segregación y discriminación como una manera naturalizada, de acuerdo a capacidades físicas o cognitivas, que requieren tratamiento especializado. Siendo un claro referente<sup>6</sup>. Se enfoca en el estudio de las necesidades emergentes para las personas discapacitadas, describiendo cómo es el trato de la sociedad hacia ellos, cómo realmente son ellos quienes deben adaptarse al entorno y no el entorno a ellos, como lo concluye la autora, “la identificación de imaginarios discriminatorios frente a la discapacidad, se enmarca en el desarrollo del marco conceptual, de la comprensión de la discapacidad desde el modelo social, y desarrolla un marco teórico desde el enfoque de derechos desde una perspectiva de desarrollo humano, el enfoque diferencial e inclusión social, se enfatiza en la comprensión de la discapacidad como la relación de las personas con discapacidad y sus entornos, donde se identifican los facilitadores y barreras, así también se realiza una mirada conceptual de la discapacidad desde el modelo Individual o médico y el modelo social”.<sup>7</sup> La anterior concepción define la importancia de la identificación de imaginarios urbanos frente a la discapacidad, asumiendo que investigaciones de esta índole supone métodos de compromiso frente a la no segregación y discriminación que se imponen en los distintos sectores sociales. En este sentido se da relación entre las personas en situación de vulnerabilidad y sus entornos, para identificar las barreras y apoyos

---

<sup>6</sup> NIAMPIRA, Alexandra. Identificación de imaginarios sociales segregadores y discriminatorios frente a la discapacidad. Bogotá. Facultad de Ciencias de la Educación. 2014.

<sup>7</sup> NIAMPIRA. Op. Cit. p. 9.

requeridos para un adecuado desarrollo de actividades de la vida cotidiana y la interacción con el medio. La discriminación es un fenómeno social perpetuado por hechos que priorizan la desigualdad y obstaculiza el desarrollo humano, en consecuencia, la identificación de estas barreras es la apertura de un plan extendido hacia la educación que reconstruye el reconocimiento de los derechos humanos. A partir de las perspectivas sociales debe aceptarse las particularidades de cada ser, sus necesidades en el medio y así mismo atenciones estandarizadas particularmente para las personas con limitaciones.

<sup>8</sup>En la búsqueda de imaginarios sociales y discriminatorios, identifica la importancia del reconocimiento de los imaginarios sociales, desde enfoques diferenciales que hacen desde el reconocimiento de importante el reconocimiento de los aportes teóricos de los imaginarios sociales, desde un enfoque diferencial, enfoque de derechos e inclusión social, que reconocen y visibilizan la población con discapacidad, así también, que los imaginarios sociales también generan otros reconocimientos que han permitido o no la participación de niñas y niños con discapacidad y sus familias, la transformación y potenciación de las prácticas, las cuales son indispensable no solo frente a la discapacidad, sino para todas las niñas y los niños, esto en camino de la Educación inclusiva y finalmente la identificación de los imaginarios.

El lenguaje es considerado como un mediador en la comprensión de la discapacidad, por ende, las interacciones e intercambios entre las personas dan lugar a diferentes perspectivas y comprensiones de la realidad del otro. La seguridad social abarca una serie de medidas adoptadas por la sociedad y por el Estado, para garantizar a sus miembros la certeza para abolir sus necesidades, desde el reconocimiento de los derechos humanos.<sup>9</sup> Este tema lo abordaron

---

<sup>8</sup> NIAMPIRA. Op. Cit. p. 11.

<sup>9</sup> GÓMEZ, N; DUQUE S y QUINTERO M. El estudio de la discapacidad como una tendencia actual en la enseñanza del derecho de la seguridad social. Universidad Autónoma del Caribe. 2014.

desde la comprensión de los múltiples sentidos de las acciones humanas en su generalidad, particularidad y singularidad, en él proponen que “Las instituciones de educación superior deberían brindar a los estudiantes la posibilidad de desarrollar plenamente sus propias capacidades con sentido de la responsabilidad social, educándolos para que tengan una participación activa en la sociedad democrática y promuevan los cambios que propiciarán la igualdad y la justicia. Las instituciones de educación superior deben formar a los estudiantes para que se conviertan en ciudadanos bien informados y profundamente motivados, provistos de un sentido crítico y con capacidad para analizar los problemas, buscar soluciones, aplicarlas y asumir responsabilidades sociales”.<sup>10</sup>

Los estudios y propuestas para la inclusión de todos los habitantes de una sociedad se permite intervenir desde todos los enfoques y profesiones, “(...)proyecto de sentido, posibilitará por medio del proceso hermenéutico, conversar con los textos -literatura especializada, normatividad y jurisprudencia- hasta alcanzar la fusión de horizontes, esto es, el análisis sobre la discapacidad como una tendencia actual en la enseñanza del derecho a la seguridad social, en tanto todo, y discapacidad, enseñanza, seguridad social, en tanto partes; fusión de horizontes que se manifiesta en el acuerdo, en lo nuevo de la investigación, es decir, en un análisis sobre la discapacidad como una tendencia actual en la enseñanza del derecho a la seguridad social y diseño de un caso que incluye el concepto de discapacidad para la formación de abogados<sup>11</sup>, por lo anterior, es así como plantean desde su profesión realizar un análisis frente a la importancia de desarrollar mecanismos para una sociedad con multiplicidad de necesidades. “Así el ejercicio como docentes e investigadoras, ha llevado a reflexionar sobre la propuestas que desde el derecho, articulado a otros saberes, contribuyan al mejoramiento de la calidad de vida de las poblaciones más vulnerables, para el caso de estudio indagar sobre el concepto de discapacidad y su inclusión en la enseñanza del derecho a la seguridad social”.

---

<sup>10</sup> GÓMEZ. Op. Cit. p. 271.

<sup>11</sup> GÓMEZ. Op. Cit. p. 272.

En este sentido, sus autores afirman que es fundamental partir desde una aceptación de la discapacidad como una tendencia contemporánea, para dar paso al estudio del cumplimiento de las normas de Seguridad Social y analizar si son eficaces para las personas en situación de discapacidad, que les permita disponer de inclusiones sociales a partir de las articulaciones educativas. Sin embargo infieren que “Además en lo que concierne a los estudiantes, posibilita una formación crítica y reflexiva, trascendiéndola memorización y repetición de normas. Es claro que esta situación no se ve reflejada únicamente en el estudio de la Seguridad Social pero la importante es aportar desde conceptos concretos para lograr transformaciones significativas dentro de la enseñanza del derecho”.

Para concluir,<sup>12</sup> en su artículo de revista “El estudio de la discapacidad como una tendencia actual en la enseñanza del derecho de la seguridad social” producto del proyecto de investigación titulado “La protección del derecho al trabajo, mirado desde el acceso y la permanencia, de las personas con limitaciones físicas, psíquicas o sensoriales en el ordenamiento jurídico Colombiano” para la Universidad de Antioquia, validan que “no es suficiente en las aulas de clase abordar simplemente la consagración de las normas sobre las personas con discapacidad en ejecución al programa del curso y se deben buscar desde diferentes enfoques como podrían aplicarse las construcciones legislativas para el goce efectivo de derechos. No es comprensible que en nuestra Constitución y legislación todavía sigan vigente conceptos como invalido, minusválido, disminuido, entre otros y como los profesores los replicamos, y que por otro lado, contradictoriamente se hable de instrumentos internacionales y derechos humanos. Es una realidad que las reformas en Seguridad Social en el país han estado más preocupadas por la sostenibilidad financiera del sistema que en armonizar las normas contrarias a los convenios ratificados por el Estado sobre la materia, aspecto fundamental a tenerse en cuenta para identificar las normas restrictivas que evitan la participación plena y efectiva en la sociedad y en igualdad

---

<sup>12</sup> GÓMEZ. Op. Cit. p. 7.

de condiciones de este grupo vulnerable. En este sentido, es importante tener en cuenta que para el caso de la discapacidad como tendencia en la enseñanza de la seguridad social, es importante tener en cuenta que la eficacia de la normas no se logra solamente desde el derecho y se requieren grupos interdisciplinarios para articular el saber médico, educativo, psicológico, ocupacional y fisioterapéutico, entre otros, que estudien la discapacidad de forma integral y por tanto logren conceptos unificados que no generen la dispersión de la legislación y por consiguiente su aplicación simbólica”.

La movilidad urbana para las personas en situación de discapacidad, es un reto que afrontan las ciudades que se encaminan en un desarrollo social estructurado por y para las necesidades de todos sus habitantes, el abarcar toda la ciudadanía supone que sean estrategias que se articulen de manera incluyente y sostenible, que soporten mecanismos que aporten a la reducción de los altos niveles de vulnerabilidad que asumen estas personas al enfrentar los espacios públicos. Claramente, es un tema que se aborda desde investigaciones que dimensionen las estrategias con alto grado de efectividad para una ciudad construida en pro del bienestar ciudadano,<sup>13</sup> analizan la movilidad urbana de personas en situación de discapacidad visual, debido a que Medellín no se encuentra adaptada en planos urbanos y públicos para el desplazamiento de dicho grupo de personas. “En la ciudad de Medellín se ha avanzado en la implementación de ayudas para las personas con baja visión, es por este motivo se ha implementado una campaña originada inicialmente en el sector público y posteriormente adaptada por los particulares para instalar baldosas con altos texturas y semáforos sonoros para que personas que sufren esta discapacidad se puedan desplazar por el espacio público. Este tipo de medidas se han implementado parcialmente y de una manera poco efectiva, lo cual genera la aparición de muchos factores de riesgo(...) Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) hay más de 2000 personas con discapacidad visual, (personas ciegas y personas con dificultad para

---

<sup>13</sup> CARDONA SALDARRIAGA, F y GARCÍA HERNÁNDEZ, R. Movilidad Urbana para la Movilidad de Medellín. Universidad Pontificia Bolivariana. 2015.

ver a pesar de utilizar lentes) en Antioquia, lo cual nos demuestra que existe una gran población ávida de ayudas que le puedan mejorar su calidad de vida y su desenvolvimiento en actividades cotidianas”.

En Colombia es un tema inaugural, que se abordó a partir del año 2002 mediante el Programa de Fortalecimiento del Espacio Público Accesible y de Calidad, adelantadas por las direcciones de Desarrollo Territorial y del sistema habitacional del gobierno nacional, que dio lugar a otros programas donde se orientan las articulaciones de proyección urbana, accesible y sostenible para las ciudades. En este caso, la perspectiva es en Medellín, donde ya se encuentran sistemas tecnológicos e inteligentes para esta selectividad de manera parcial, por ende, su ejecución se ha puesto en duda porque no se ha establecido gran efectividad, además, son sistemas que en muchas ocasiones alteran los riesgos de vulnerabilidad.<sup>14</sup> Esta ley consiste en la aprobación de la convención interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad y afirman que “Es necesario entender la accesibilidad no sólo como una condición a cumplir por los espacios y edificaciones y los medios de transporte público, sino como la articulación y complementación de todos ellos, para hacer posible una red de espacios, que garanticen el disfrute de lo público por parte de todos los ciudadanos, incluyendo las personas con discapacidad, en condiciones de seguridad, comodidad y bienestar. La constitución o construcción de una red peatonal accesible, se debe establecer sobre parámetros de continuidad, fluidez e integración, que garanticen el desplazamiento, fácil y cómodo, dentro del entorno urbano público”.

La accesibilidad segura en los espacios urbanos se adapta o modifica según las necesidades de las personas que forman parte de dichos contextos, por ello se realiza la Guía de accesibilidad al espacio público, a edificaciones abiertas y de

---

<sup>14</sup> CARDONA. Op. Cit. p. 12.

uso público.<sup>15</sup> Donde se establece que “los elementos que hacen posible la accesibilidad al medio físico van ligados a los conceptos de: señalización táctil, sonora, visual, y superficies continuas, entre otras. Las personas ciegas o de baja visión, al interactuar con el espacio público pueden encontrar obstáculos o barreras que perjudiquen su integridad física. Con elementos como bastones, sonidos, superficies con relieves, colores contrastantes, entre otros, se puede lograr la localización de dichos obstáculos, facilitando su circulación en el espacio público.

Establecida la necesidad de atender las discapacidades visuales, e identificados los medios para hacerlo, es necesario que cada municipio defina los lugares donde se implementará el sistema de superficies táctiles, teniendo en cuenta lo siguiente: -Su implementación debe ser universal y coordinada con los sistemas de atención a las personas con movilidad reducida como rampas, vados, semaforización, etc.

Las personas ciegas y de baja visión tienden a utilizar, con mayor intensidad ciertos servicios, zonas o medios de transporte, facilitando la identificación de rutas de desplazamiento. En cuanto a la investigación, los autores arrojan resultados que pueden ayudar a esta problemática y dar aportes para ayudar a solucionar esta problemática, además, de diseñar conjuntos de factores de riesgo rediseñando interfaces para una mayor efectividad de las mismas. Además.<sup>16</sup> concluyen que “El análisis de los lugares examinados nos permitió inferir la validez de la pregunta que originó este estudio, es decir, que las mayoría de zonas peatonales del espacio público de la Ciudad de Medellín, en especial aquellas que se encuentran en barrios de estratos bajos, no cuentan con las mínimas condiciones para que una persona con movilidad reducida, particularmente aquellas con baja visión o ceguera, no cuentan con los más mínimos estándares

---

<sup>15</sup> MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL. Guía de accesibilidad al espacio público, a edificaciones abiertas y de uso público. 2013.

<sup>16</sup> CARDONA. Op. Cit.

de confort, seguridad y usabilidad, si no que por el contrario representan un latente riesgo a la seguridad e integridad de esta población”.

La construcción de procesos comunicativos en la vía pública, se da a partir de la lectura de los territorios, para hacer un reconocimiento de las necesidades y emprender campañas comunicativas que promuevan la conciencia urbana para la prevención de accidentalidades en las ciudades.<sup>17</sup> Hicieron un diagnóstico con datos estadísticos sobre accidentalidad en la capital del departamento del Meta, entre 1999 y 2014, y encontraron datos emitidas por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Instituto Nacional de Vías, entre otras, donde se establece que “la cantidad de accidentes de tránsito en las vías, además de las estadísticas revelan una alta tasa de mortalidad, accidentalidad y lesionados en accidentes de tránsito, que generan un impacto en la población específica. Además del interés de entender la capacidad del ciudadano. Lo que les permitió generar reflexión para realizar campañas viales comunicativas, implementación de normas y estrategias para un manejo eficaz de la seguridad vial”.

En esta tesis de grado propuesta por<sup>18</sup>, se fundamenta la educación vial como base para la seguridad ciudadana, entendida como “la forma de adquirir los conocimientos de normas y señales y como plataforma para consolidar las actitudes y valores que generan hábitos y comportamientos viales en las personas”. Lo que concierne al gobierno incluir en la educación estrategias de movilidad segura, siendo un tema prioritario de intervención por las problemáticas que se presentan frecuentemente en las vías por no contar con sistemas validados para un libre desplazamiento. Este diagnóstico de investigación parte de la importancia frente a la educación y el sistema de cambio social, al establecer conductas desde la formación que promuevan un bienestar social, es así como la

---

<sup>17</sup> GONZÁLEZ VALENZUELA, S y RICO, A. Estudio de impacto de las campañas comunicativas viales en Villavicencio. Corporación Universitaria Minuto de Dios. 2016.

<sup>18</sup> GÓNZALEZ. Op. Cit.

comunicación pasa de ser netamente informativa a ser un estimulante para promover normativas de tránsito. Dentro de la investigación obtenida plantearon como hipótesis la ausencia de estrategias que se pudieron haber ejecutado en periodos mencionados para, generar recordación en los ciudadanos y así evitar consecuencias que afecten la integridad y la salud de las personas. Por lo anterior, plantean como objeto de estudio el enfoque de la comunicación como proceso simbólico y la comunicación como sistema de educación y acción.

“Se puede lograr entender que lo que se construye en un proceso comunicativo se deriva también de procesos simbólicos, que hacen parte del marco cultural y precisamente los significados o forma en que la sociedad produce los diferentes sistemas de comunicación, como; los verbales y no verbales. Estos sistemas de comunicación son utilizados en el proceso educativo, en este caso el vial, para ayudar a establecer culturalmente patrones de conductas socialmente aceptados”. La sociedad al estar compuesta por sistemas simbólicos, determina códigos para comunicaciones efectivas a través de las experiencias significativas de transmisión de mensajes, lo que logra un acercamiento social. Lo que se puede comprender como el interaccionismo simbólico de Rizo como: las palabras, actos, objetos y todo lo que nos rodea, genera un significado y sentido. Por ende, las diferentes estrategias comunicativas para la educación vial, propenden una interacción simbólica siendo finalmente la comunicación entre los seres humanos lo que establece parámetros de conocimiento frente al accionar. Además, reconocen, el término Self (en sí mismo), para hablar del interaccionismo simbólico, <sup>19</sup> “da como aporte el hecho que para que este proceso sea dado no solo es suficiente con la producción del lenguaje o los símbolos, sino que requiere de la reflexión o la capacidad de ponernos inconscientemente en el lugar de otros y de actuar como lo harían ellos. Es mediante la reflexión que el proceso social es interiorizado en la experiencia de los individuos implicados en él. Por tales medios, que permiten al individuo adoptar la actitud del otro hacia él, el individuo está conscientemente

---

<sup>19</sup> RIZO. 2011. Citado por GÓNZALEZ. Estudio de impacto de las campañas comunicativas viales en Villavicencio. Corporación Universitaria Minuto de Dios. 2016.

capacitado para adaptarse a ese proceso y para modificar la resultante de dicho proceso en cualquier acto social dado”.

La comunicación al ser un proceso permanente del ser humano, que busca la comprensión no solo de palabras, sino de acciones, gestos, formas de comportamiento y todo lo que incluya la caracterización para definir de forma asertiva el mensaje compartido, lo anterior, da una significación importante en la búsqueda de estrategias para dar perspectivas de construcción social en los espacios urbanos porque se logra establecer ejes comunicacionales que ayuden a generar en las personas seguridad para entender la señalética y los parámetros viales establecidos.

Dentro de las dinámicas de campañas comunicativas se toma como referencia la cultura de los entes involucrados, para entender fenómenos simbólicos ya establecidos socialmente y coincidir con la significación desde las perspectivas de los individuos, es así como en esta investigación se implementaron campañas dirigidas únicamente a un público en específico y consideran que los demás actores de la vía se excluyen, siendo todos implicados en los procesos de responsabilidad social, es así como concluyen que “La poca continuidad de las campañas, radica en el escaso interés de los entes gubernamentales para implementarlas y los mínimos recursos asignados para la planeación y ejecución de las mismas, plasmado a través de la casi nula recordación y del efecto en el cambio de comportamiento de los ciudadanos que las recuerdan, reflejado también a través del incremento de accidentalidad en la ciudad de Villavicencio. La importancia de crear estrategias efectivas y constantes que generen cambios de conducta en los individuos de manera permanente, es un proceso que está supeditado a generar reciprocidad entre el agente que comunica y quien recibe la información, estimulando así al cambio del individuo y por ende de la sociedad”.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> GÓNZALEZ. Op. Cit.

Al referirse a una ciudad equitativa e igualitaria incluyente en la movilidad segura, cabe destacar la importancia de enfocarse en las personas que presentan cualquier tipo de vulnerabilidad, debido a que las políticas públicas se han encargado de dimensionar los proyectos partiendo de las necesidades de las mayorías poblacionales. Por ende, las personas en situación de discapacidad han sido afectadas en sus derechos como ciudadanos, esta es una situación que alerta tanto a la sociedad como a los entes encargados del desarrollo social desde lo jurídico, porque a pesar de las estrategias ya promovidas para el cumplimiento de libre desarrollo seguro, no se ha priorizado en totalidad la atención que este tipo de población requiere. Los autores<sup>21</sup> describen que las formas de vivir del hombre son productos culturales y resultados de experiencias asertivas y erradas y se reconoce que las colectividades prevalecen por sus mismas condiciones y necesidades, sobre grupos segmentados que requieren mayor atención y un enfoque prioritario de atención e intervención. Esos grupos de personas se ven expuestas a la aculturación, lo que se permite dar como resultado la exclusión e inequidad, debido a que se imponen desventajas por sus condiciones para realizar actividades de su vida cotidiana, la poca integración con el medio y demás factores que impiden un libre desarrollo. Estas limitaciones, requieren de estrategias públicas que conlleven a la erradicación de toda forma de segregación por discapacidad, situaciones que competen el Estado afrontarlas y tratarlas de manera frontal, como responsabilidad de satisfacer las necesidades humanas como coordinación social.

Los autores<sup>22</sup> exponen que “La iniciativa de integrarse con personas discapacitadas, física, psíquica, sensorial o mentalmente debe ser una actitud mediatizada por el sentido común de los ciudadanos, y esta iniciativa debe consolidarse como el eje común para convertirse en el interlocutor de todo

---

<sup>21</sup> CORTÉZ, S y ARÉVALO, C. Discapacidad: nuevo imaginario social. Del mito y la exclusión a la comunicación para todos. Universidad Javeriana, Departamento de Comunicación. 2013.

<sup>22</sup> CORTÉZ. Op. Cit.

proceso de acción”, lo que incide como esfera social y cultural para el favorecimiento de las personas con limitaciones, además, afirman que el Comunicador tiene un papel importante para la movilización social, para influir directamente en procesos educativos que informen sobre la responsabilidad de todas las personas, proporcionando el interés de contribuir para el enriquecimiento cultural de una ciudadanía, y así cooperar a una solidaridad colectiva para asumir las diferencias como diversidad poblacional que enriquece la cultura, ya una mejor calidad de vida colectiva. Además, ejemplifican la significación de un buen manejo de los medios sobre la discapacidad, el no hacerlo de manera positiva genera mitos sobre la “difícil superación” de esta población, al usar calificativos que parten del desconocimiento y crea prejuicios sobre la capacidad, lo anterior permite una mala lectura de quien recibe el mensaje, en vista de lo anterior, el auge de la difusión de información abre espacios para la socialización y debates de temas de interés común debe considerarse un método para incluirlo en planes tácticos para una adecuada circulación de información. Es así, como el comunicador pasa a crear y potenciar estrategias para superar brechas sociales, asumiendo desde la investigación un rol de vocero que proponga posibles soluciones a los problemas de las sociedades, dado que el primero paso para una intervención de estrategias para barrer con imaginarios sociales sobre las personas en situación de discapacidad es reconocer las dimensiones de este fenómeno para asumir atribuir acciones de responsabilidad colectiva. Los autores<sup>23</sup> en su artículo concluyen que “Es válido considerar cualquier acción en beneficio de las personas con discapacidad por pequeñas que esta sea, pues su proceso debe traducirse en el bienestar de la humanidad, ya que la discapacidad por sí misma es incluyente: si las acciones del diario vivir se encuentran enfocadas a la discapacidad, se puede mejorar nuestra comunicación interpersonal, poner en práctica nuevos valores, no sólo como individuo(...)” lo que también concierne en lo profesional, para dar nuevos ejes de abarcamiento sobre el tema y dar ideas de superación desde todas las perspectivas laborales.

---

<sup>23</sup> CORTÉZ. Op. Cit.

La seguridad jurídica establece normativas que respaldan los derechos de las personas en situación de discapacidad, por las vulnerabilidades a las que son sometidas este grupo de personas, que de alguna u otra manera terminan convirtiéndose en discriminación, por ello, la creación de leyes e instituciones que respaldan la seguridad y el bienestar para garantizar la defensa de estar en las mismas condiciones, al ser todos iguales ante la ley.<sup>24</sup> Como producto del proyecto de investigación “La protección del derecho al trabajo, mirado desde el acceso y la permanencia de las personas con limitaciones físicas, síquicas o sensoriales en el ordenamiento jurídico Colombiano”, financiado por el Comité para el Desarrollo de la Investigación-CODI- de la Universidad de Antioquia, donde se plantea la necesidad de describir el concepto de discapacidad desde la resocialización a partir la normatividad. La Corte Constitucional ha establecido que las personas en dichas circunstancias deben ser objeto especial de protección por parte del Estado que permita el desarrollo integral y una integración social. “El modelo social desde la concepción de derechos humanos, pretende el respeto a la dignidad humana, la igualdad y la libertad personal, propiciando la inclusión y concluyendo que las causas que dan origen al fenómeno de la discapacidad, no son individuales sino sociales, al no prestarse servicios adecuados que garanticen las necesidades propias de esta población”<sup>25</sup>, por lo tanto, la lectura a las necesidades de los ciudadanos debe formularse a partir de la comprensión y aceptación de las diferencias, debido a que la misma sociedad es quien impone barreras para afrontar el servicio con este grupo de personas, caso que también se suele presentar en desarrollo normativo, al usar o referirse a este grupo de personas discriminatoriamente. Pese a esto, reconocen la invisibilidad y se estipulan políticas públicas que suponen que las personas con limitaciones tengan los mismos derechos del resto de los seres humanos.

---

<sup>24</sup> DUQUE QUINTERO, S y GONZÁLEZ SÁNCHEZ, S. Sobre el concepto: Persona en situación de discapacidad: en el ordenamiento jurídico colombiano. 2015.

<sup>25</sup> DUQUE. Op. Cit.

Los autores<sup>26</sup>, arrojan datos en su artículo “Sobre el concepto: Persona en situación de discapacidad: en el ordenamiento jurídico colombiano”, de acuerdo a las investigaciones y normativas jurídicas, que respaldan la inclusión y equidad de los grupos poblaciones más marginados, propuestas que abogan por las necesidades de todas las personas de manera igualitaria. El campo legislativo es la herramienta más organizada para la protección de esta población, sin embargo se cuestiona su total ejecución, porque los derechos humanos son poderes constituidos y es claramente una obligación del estado y respetarlos, protegerlos y promoverlos, es así como concluyen que “La protección de los derechos de las personas en situación de discapacidad pasa por la eliminación las barreras que impidan un desarrollo adecuado en la sociedad, las cuales no son únicamente de índole físico, sino también jurídico. Las diferentes modalidades de infraestructura, la conformación institucional y las reglas jurídicas deben, en ese orden de ideas, adaptarse de modo tal que su configuración no imponga limitaciones de acceso a las personas con discapacidad”.<sup>27</sup>

Para concluir, la serie de investigaciones encontradas mediante la búsqueda de hallazgos, se relacionan con la importancia del estudio de una sociedad en condiciones igualitarias para las personas con discapacidad, donde la comunicación es un eje fundamental para el desarrollo de estrategias que promuevan la inclusión en todo tipo de contextos. A partir del análisis del objeto de estudio, abordado desde diferentes áreas y por diferentes actores se da continuidad a un conjunto de conceptos que son claves para enmarcar la investigación.

El proceso de comunicación es innato al ser humano, todo de sí comunica independiente de la forma en la que se de dicho proceso, es de ahí de donde nace la necesidad de darle sentido y significado a todo lo que hay a su alrededor. El concepto de semiótica, se da como un estudio cultural de los procesos

---

<sup>26</sup> DUQUE. Op. Cit.

<sup>27</sup> DUQUE. Op. Cit.

comunicativos que parten del análisis del sistema de los signos y las significaciones, para representar lenguajes no verbales, donde las prácticas sociales influyen en esta técnica al reconocer que la realidad se articula como un sistema de signos, por ende, la lectura de los signos aparece como una necesidad para la lectura del entorno. Todo lo que el ser humano puede percibir a través de los sentidos compone una realidad de significación a través de signos, compuestos de vivencias y experiencia; es así como la naturaleza de los signos es un fenómeno social y por ello se convierte en un instrumento de comunicación. En el momento de imaginar o idealizar algo, se hace una reproducción mental guiada mediante de la percepción de informaciones recibidas que el hombre ha construido signos para la interacción y entendimiento con el otro, por lo que la comunicación debe ser entendida como un acto social.

Al ser una disciplina, la semiótica enmarca un conjunto de normas que conduce a ciertos resultados, el análisis semiótico permite profundizar en el mensaje y la comunicación, para analizar si el mensaje se traduce de manera consciente y coherente en la ejecución, con base en lo que se pretende comunicar, para así detectar posibles elementos que relativicen el significado del mensaje, por lo que la semiótica es un instrumento fundamental en la interacción de las personas con discapacidad visual, debido a que la producción de signos, es una estimulación programada por un grupo social, destinada a manifestar aspectos de su vida y entorno, En consecuencia, el signo no es tan solo el significado de la palabra o una referencia de un objeto, sino que abarca las diferentes facetas de la cultura y contexto donde se utiliza.

“Lo que queda establecido es que el sistema abierto de signos, su totalidad, su capacidad de transformación y capacidad dinámico de autorregulación, esto es la función semiótica, se constituye en la alternativa para la interpretación de la realidad y es la condición para establecer la validez intersubjetiva de dicha interpretación. Así, la función semiótica media entre el hombre interpretador del universo y su mundo, colocando en lugar de relevante importancia, el sistema sígnico y, haciendo del discurso su expresión prototípica, lo cual establece las

condiciones para una teoría del significado o del uso del lenguaje con sentido”<sup>28</sup>. Es importante entender esta noción e identificarla como punto de partida de este proyecto de investigación, porque se establecen relaciones y características con la comunicación urbana y el contexto cultural de las ciudades que se adaptan a sus habitantes. La teoría de los signos está incorporada en la vida cotidiana por medio de la denotación cuyo fin es expresar directamente aquello de lo se está hablando y la connotación que es la que expresa más de un significado, donde se asigna a códigos una representación significativa a nivel social que no se trata solo de una lectura sino de una exploración del entorno. Es por esto, que se da una clasificación, donde los signos naturales son creados en el seno de la sociedad debido a la convención cultural, para designar a alguna cosa como signo, signos verbales y no verbales y la creación y movilidad de los signos que son las instituciones y el hombre los encargados de crear signos para comunicarse, manifestar pensamientos, expresar sentimientos y dar conocer visiones sobre el mundo.

El interaccionismo simbólico afirma que la interacción humana se da en torno a los símbolos que tienen un significado socialmente preestablecido, sin embargo, esa significación es influenciada por las experiencias particulares, las emociones que generan determinados signos y por el contexto social donde se da la interacción, por lo anterior, los seres humanos actúan respecto de las cosas, basándose en los significados que estos tienen para ellos, siendo manejados o modificados por medio de los procesos interpretativos de las personas. El interaccionismo simbólico, ha sido abordado por una serie de autores dentro del paradigma interpretativo socio-psicológicos, cuyos principales aportes fueron por los autores<sup>29</sup>, en su libro, exponen posturas mediante una exploración teórica del concepto de interacción, donde en primer momento interpretan las aportaciones que ambos han hecho a la conceptualización de la interacción y la comunicación. “Este enfoque considera que una sociedad

---

<sup>28</sup> PARDO. 2008. p. 12

<sup>29</sup> BLUMER, H y MUGNY, G. Psicología social: Modelos de interacción. 1992.

humana se compone de personas comprometidas en el acto de vivir. La vida es un proceso de continua actividad en la que los participantes desarrollan líneas de acción ante las innumerables situaciones que han, de afrontar. Están como engranados en un vasto proceso de interacción, en el seno del cual deben hacer que sus acciones en desarrollo se adapten a las ajenas”<sup>30</sup> Luego de esto, entran a determinar tres premisas, donde la primera es que el ser humano orienta sus actos hacia las cosas en función de lo que éstas significan para él, la segunda, es que el significado de estas cosas se deriva de, o surge como consecuencia de la interacción social que cada cual mantiene con el prójimo y la tercera, es que los significados se manipulan y modifican mediante un proceso interpretativo desarrollado por la persona al enfrentarse con las cosas que va hallando a su paso. Por lo anterior, se le asigna gran significación al entorno donde la sociedad es educada mediante códigos colectivos, que apoyan la interacción simbólica como prácticas culturales adaptadas a las necesidades de los individuos y su forma de comunicar, lo que permite una extensión de desarrollo del lenguaje no verbal como instrumento eficaz y rápido para la transmisión de información.

Otra propuesta de la semiótica<sup>31</sup>. Indica que hay que tener en cuenta dos diferencias en el campo de la semiótica: la primera habla de la semiótica de la comunicación, que consiste en el proceso del paso de una señal a través de un transmisor hasta un destinatario y la segunda consiste en la semiótica de la significación, la cual consiste en una construcción de la comunicación autónoma, abstracta e independiente. Su propuesta es la que impacta con mayor fuerza a las ciencias sociales en general y al estudio de la comunicación en particular. Además plantea los umbrales de la semiótica: el umbral inferior y el umbral superior. Al primero lo constituyen una serie de signos naturales como el estímulo, la señal y la información física, es decir, está determinado por fenómenos físicos que proceden de una fuente natural y comportamientos

---

<sup>30</sup> BLUMER. Op. Cit.

<sup>31</sup> ECO, Umberto. Tratado de Semiótica General. 2000.

humanos emitidos inconscientemente por los emisores. Lo que permite una comprensión natural de la lectura de los signos y sus significados como procesos adheridos al ser humano, entendido desde la inconsciencia a partir de la atemporalidad, donde se sitúan las ideas, recuerdos, pensamientos, sin importar el orden cronológico, es así como el signo es estudiado en relación con los entornos sociales para su comprensión de acuerdo a la significación otorgada culturalmente y es así como la semiótica pasa de estudiar sólo el signo, para estudiar los sistemas de significación cuyo principal campo de acción es la vida social.

Este autor<sup>32</sup> indica que es importante reconocer otras propuestas semióticas partiendo del problema de la misma en su relación con la comunicación en el que el punto de vista se convierte en un instrumento metodológico. Además, hace referencia a la comunicación como concepto constructor.

En la sociedad, la comunicación ha sido considerada como una forma de poder, además por la relevancia que tiene la información y el recelo que con esta se guarda. El proceso comunicativo toma forma cuando está la intención de emitir y recibir un mensaje en un contexto determinado en el que se espera una respuesta por parte del receptor. Es un acto natural en el que lo verbal y no verbal toman protagonismo. En este libro<sup>33</sup> habla acerca de las dos etapas de la semiótica, que son la pre semiótica y la pro semiótica. La pre semiótica se remonta hasta la aparición misma del ser humano y al desarrollo de su capacidad de reconocer que hay signos, aquí la lectura de los signos aparece como una necesidad para sobrevivir a su entorno y la pro semiótica emerge la primera propuesta del signo como un modo general de ser, trascendiendo la naturaleza y la cultura dentro y fuera de la conciencia. Es en este momento que aparece la conciencia sobre la acción de los signos o semiosis en un movimiento hacia la epistemología. El ser humano a través del tiempo ha priorizado la construcción de simbologías que socialmente han sido aceptadas y practicadas como naturaleza de comunicación para la interpretación no hablada,

---

<sup>32</sup> VIDALES. Semiótica y teoría de la comunicación tomo II. 2011.

<sup>33</sup> VIDALES. Op. Cit.

además, se construyen análisis de explicitación de la realidad donde pasa a ser clave los procesos de apropiación de la significación de objetos y fenómenos para el uso significativo del lenguaje y la construcción de conocimiento.

Es importante reconocer algunas características que permiten ampliar el panorama sobre el concepto de semiótica y semiología que están encaminadas a las relaciones comunicativas y que se basan en algunos autores representantes de este concepto. Los procedimientos de interpretaciones a nivel sensorial que dan caracterizaciones construidas socialmente para la transmisión de mensajes, tienen un gran significado para una adecuada comprensión a través de contextos representativos donde se desarrollan las personas, siendo una herramienta para la emisión y recepción de códigos comunicacionales afirmativos. En relación con lo anterior se reconoce que “La noción de signo no se basa en la identidad o en la equivalencia entre significante y significado, entre expresión y contenido, sino en la inferencia, en la interpretación, en la dinámica de la semiosis”<sup>34</sup>. Además concluyen que las personas están inmersas en los signos debido a la significación que se le da a objetos por naturaleza o de forma cultural, esto para las manifestaciones interpersonales y comunicaciones asertivas que permiten la capacidad de interpretar sonidos y gestos. De manera que el camino hacia una semiótica urbana a partir de la comunicación mediática se desarrolla para reconocer las sociedades como signos, donde en casos particulares a abordar como la comunicación de las personas con discapacidad visual generan significantes de valor para combinar elementos narrativos auditivos como construcción de tejidos comunicacionales en temas de inclusión y atención que se requiere para el desarrollo de las comunidades.

El autor<sup>35</sup> en su escrito, Peirce y la teoría de los signos, indica que los signos parten del sistema filosófico de Peirce y evidencia la definición de este autor en su “División of Signs” de 1987, en la que habla de una relación triádica en la que menciona que el signo está en lugar de otra cosa como un sonido, imagen,

---

<sup>34</sup> CONESA y NUBIOLA. 1999. p. 69.

<sup>35</sup> ATENCIA.2003.

palabras y demás que inciden en la traducción de mensajes coherentes integrando el signo, el objeto y el intérprete.

Triada Pierce:

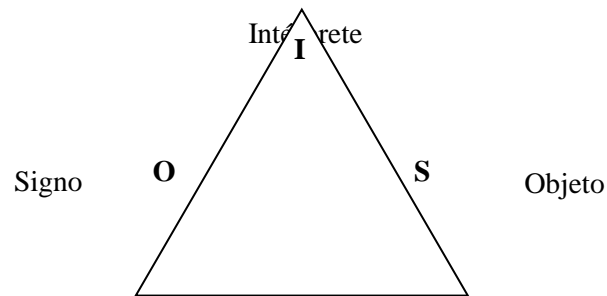


Figura 1 Triada de Peirce

De acuerdo a la anterior grafica es posible comprender la definición de Peirce (como se citó en<sup>36</sup>) "Un signo, es algo que está para alguien en lugar de algo en cuanto a algún aspecto o capacidad. Se dirige a alguien, es decir, se crea en la mente de esa persona un signo equivalente o, quizás un signo más desarrollado. Al signo que crea lo denominó interpretante del primer signo. Este signo está en lugar de algo que constituye su objeto. Está en lugar de ese objeto no en cuanto a la totalidad de sus aspectos, sino respecto a una especie de idea, que a veces he denominado ground de la representación". Lo anterior describe que la significación tiene referencias para los pensamientos que la interpreta, partiendo de un signo dimensionado al proceso de mediación del interpretante.

En la semiótica contemporánea se reconoce que todo conocimiento es interpretación, por lo que la comunicación simbólica es una exploración a través de la experiencia humana denominada comunicación intersubjetiva dado que es un conocimiento compartido y no singular, dado que las personas usan los

---

<sup>36</sup> ECO. Op. Cit.

signos a partir de la transformación de significados establecidos socialmente que permiten la facilidad de usabilidad y reconocimiento, teniendo como finalidad un proceso de comunicación intencional.

## 2.2 Percepción

La mente y el cuerpo mantienen en sintonía debido a las experimentaciones permanentes a través de los sentidos: oído, vista, olfato, tacto y gusto; que permiten obtener información y una representación simbólica que contribuyen a la generación de los estados anímicos de las personas.

Las manifestaciones sensoriales tienen estímulos cuya influencia es el entorno y las imágenes que se repren en la mente, por la tanto en muchas ocasiones se tienden a dar de forma continua pensamientos, expresiones y acciones que suponen una situación ya vivida o lo que se define como instinto desde la experiencia.

Tal como lo describe Forgas (1972) en su libro: Percepción proceso básico en el proceso cognoscitivo el proceso perceptivo comienza con el proceso de 'transducción sensorial', mediante el cual ciertos mecanismos del sistema nervioso transforman la información física del medio en mensajes informativos inteligibles para los centros superiores cerebrales. Esta etapa impone una selectividad de la información atribuible a la atención y a la sensibilidad de los receptores sensoriales, para captar preferentemente determinado conjunto de energía física.

A través de los sentidos, la percepción es marcada por códigos de repetición, se suele asociar algo que se está viviendo con un momento en específico ya vivido, es por eso que las personas suponen la respuesta de los estímulos y acciones, porque al tener un patrón en la mente se suele asociar con experiencias significativas y lo expresamos como una reacción sea positiva o negativa, lo que finalmente determinan las decisiones; porque al saber qué viene después se genera predisposición.

Al hablar de los estímulos del oído y el tacto en esta investigación de caso tiene como objeto el estudio de la percepción de un grupo en específico que son las

personas con discapacidad visual, en el que los sentidos mencionados tienen un mayor grado de valor porque son los medios que transmiten la seguridad en un diario vivir.

### **2.3 Semántica**

Es un término entendido de la ciencia de la comunicación que se encarga del estudio de los signos como expresión de las acciones, por lo tanto, estudia el actuar a partir de la comprensión del lenguaje. Su objeto de estudio son los actos lingüísticos, donde no solo se da la concepción de decir algo sino también hacer algo, es decir, en un contexto determinado, la comunicación está sujeta a variaciones, que no dependen únicamente a lo que se refiere el emisor, sino también la fuerza asertoria de los actos lingüísticos emitidos. Lo que significa el reconocimiento de la comunicación verbal con funciones conativas del interpretante. La comunicación es el instrumento natural para la transmisión de información, por ello es importante la participación activa de los actores implicados, donde el receptor cumple una función primordial porque es quien comprende una comunicación transmitida y también lo promueve a inducir una acción, de ahí parte la importancia de significar correctamente la comunicación, debido a que muchos factores pueden interferir en una comunicación no comprendida, por ejemplo: la información errada sobre un aviso de peligro o precaución, donde el receptor pasa a ser un pasivo por no tener claridad de lo informado, que puede llevarlo a poner en riesgo su vida y su integridad tanto física como moral, por ese motivo, la transmisión de lenguaje no verbal mediado por signos y la interferencia del canal mediante códigos sonoros, deben ser practicados en un contexto donde todos los participantes tengan un claro conocimiento colectivo.

#### **2.3.1 Pragmática**

No solo es importante hablar de los signos, sus funciones y sus significados; sino también de las personas que los emplean para su desarrollo personal y social, en efecto, es lo que refiere a la pragmática, una importante relación entre los signos y las personas, donde interfiere el entorno. La correcta interacción

mediante la comunicación depende de las estrategias a abordar en el momento de comunicar, no es lo mismo guiar por medio de símbolos en un lugar cerrado, que en una zona extensa, en la última, se requieren de muchos más elementos comunicativos para generar un ambiente de confianza, donde no solo llega a participar el entorno, sino también las herramientas utilizadas para el entendimiento de la información transmitida.

## 2.4 Comunicación Urbana

La ciudad es un escenario de lenguaje donde se construye desde la cultura para desarrollar efectos imaginarios. Esta construcción se realiza incesantemente mediante la identificación de lugares como expresión urbana que sirve de referente o guían un uso social. La comunicación urbana se da desde el reconocimiento de los espacios y sus representaciones. Cada ciudad tiene su propia reseña e identificación, al unir lo físico con la vida social se concluye que la comunicación urbana son efectos simbólicos. Esta transformación urbana inicia desde el reconocimiento del entorno desde sus habitantes para dar continuidad a la proyección e imaginarios de una ciudad interiorizada, además los proyectos de desarrollo social de las ciudades como transporte, eventualidades e incorporación de nuevas tecnologías configuran normas generales de espacios públicos que inciden en las interpretaciones simbólicas de una sociedad estructurada.

La autora<sup>37</sup> expresa que la por segmentación y cortes imaginarios de sus moradores, conduce a un encuentro de especial subjetividad con la ciudad: ciudad vivida, interiorizada y proyectada por grupos sociales que la habitan y que en sus relaciones de uso con la urbe no sólo la recorren sino que la interfieren dialógicamente, reconstruyéndola como imagen urbana. Sin embargo, ¿Se piensa realmente en las necesidades de todas las personas?, generalmente se piensa en

---

<sup>37</sup> SILVA, A. Imaginarios Urbanos. 1992.

la atención requerida por la mayoría, se excluye la atención del peatón, como partícipe de prioridad en la vía pública.

### **2.4.1 Movilidad**

El desplazamiento a nivel espacial y temporal es una necesidad inherente de las personas, Según<sup>38</sup> “caminar es la primera cosa que un niño quiere hacer y la última que una persona mayor desea renunciar”. Las ciudades deben de estar hechas a favor de sus habitantes, donde prime la sostenibilidad, la accesibilidad y demás agentes que intervienen en el desarrollo de una sociedad. Es importante hacer eco en la movilidad segura e incluyente para los peatones, puesto que son los agentes viales más vulnerables, especialmente cuando se trata de las personas que se encuentran en situación de discapacidad sensorial y movilidad reducida, identificando sus patrones de comunicación y el rol de la misma en el plano urbano.

La infraestructura debe de caracterizarse por cumplir todos los parámetros necesarios para considerarse accesible e incluyente, comenzando por el concepto semiótico que incluye los sistemas de signos instituidos por la práctica social lingüística y no lingüística adaptada al plano de la comunicación urbana. La movilidad avanza hacia una revalorización de los estudios culturales, permite una mejor calidad de vida al condicionar el desplazamiento como un desarrollo social para la experiencia, por lo cual, la sociología urbana es una fuente fundamental de producción teórica sobre movilidad.

### **2.4.2 Movilidad segura**

---

<sup>38</sup> BUTCHER, J. 1999.

Las políticas públicas de ordenamiento urbano y sistemas de tránsito son normativas que pretenden asegurar una movilidad responsable en la vía pública, lo que promete la integración social, aportar más seguridad en los desplazamientos urbanos y no comprometer las condiciones de salud de los ciudadanos.

Afirman que las partes del cuerpo que más resultan lesionadas en caso de un accidente son la cabeza, piernas, cara, cuello y pecho. Las partes del vehículo que generan la mayoría de las lesiones son el parachoques, el capó, el parabrisas y demás enceres que hacen parte de la parte delantera del vehículo. La seguridad vial es parte importante de la disciplina social y su práctica responsable preserva la vida propia y la de los demás, además de caracterizar la conciencia vial como respeto e integración social.

### **2.4.3 Peatón**

Las personas al moverse libremente por el espacio público, necesitan de una infraestructura adecuada para su movilización, ciudades amigables con la caminabilidad y la apropiación de los espacios que deben de ser pensados para todos. Según La Ciudad Accesible, los peatones se clasifican en personas con discapacidad física, auditiva, visual, cognitiva (PCD) y personas con movilidad reducida adultos mayores, mujeres en embarazo y obesos, personas con lesiones temporales, personas de talla baja y niños (PMR). Los peatones tienen una gran desventaja con relación a los vehículos, el uso irresponsable y descuido, tiene como consecuencia mayor la muerte.

Cuando un peatón con discapacidad sensorial o movilidad reducida no tiene las garantías para moverse y no está dotado de los dispositivos de comunicación sonora, imágenes o demás signos que le permitan transitar seguro en la vía, es en ese momento donde se presentan los siniestros, convirtiéndolo en uno de los actores más vulnerables.

A la mayoría de los ciudadanos les cuesta reconocer su propio rol como peatones en cualquier espacio en el que se movilizan, cuando la persona

constantemente se está transportando en su vehículo particular, motocicleta e incluso en el transporte público, no se identifica como peatón, desconociendo sus derechos y de qué manera la ciudad está adecuada o no para su movilidad segura y la de los demás agentes viales.

#### **2.4.4 Seguridad Peatonal**

La ciudad ante todo es para el uso y beneficio del peatón, sin embargo se le ha asignado prioridad al vehículo, por ello, existen derechos para respetar y reconocer la vía peatonal como prioritaria ante un aparato automovilístico. Los problemas del tránsito y sus consecuencias más serias, de lesiones y muertes, constituyen una preocupación mundial, donde los peatones son las víctimas más frecuente especialmente en las áreas urbanas, el Plan de Ordenamiento Territorial<sup>39</sup> –P.O.T- del Municipio de Medellín, acogido mediante acuerdo municipal 046 de 2006, en su artículo 156, define los puentes peatonales como parte de la red vial peatonal general de la ciudad; y establece así mismo, las condiciones de accesibilidad adecuadas para las personas con movilidad reducida en los equipamientos públicos. Es prioridad del estado adecuar los espacios públicos con condiciones óptimas de accesibilidad, por lo tanto, las estrategias deben ejecutarse de manera incluyente donde todas las personas cuenten con la misma seguridad de desplazamiento.

Las ciudades deben de estar hechas a favor de sus habitantes, donde prime la sostenibilidad, la accesibilidad y demás agentes que intervienen en el desarrollo de una sociedad. Es importante hacer eco en la movilidad segura e incluyente para los peatones, puesto que son los agentes viales más vulnerables, especialmente cuando se trata de las personas que se encuentran en situación de discapacidad sensorial y movilidad reducida, identificando sus patrones de comunicación y el rol de la misma en el plano urbano.

---

<sup>39</sup> ACUERDO MUNICIPAL 046. Plan de ordenamiento territorial. 2006.

## 2.5 Discapacidad

Los autores<sup>40</sup> definen que “La humanidad no es solo un tipo ni un solo modelo de persona. La humanidad está formada por quienes pueden ver y quienes no ven, por quienes pueden oír y quienes no oyen, por quienes caminan y por quienes no pueden caminar. Y todos, absolutamente todos, son igualmente útiles y necesarios para mejorar la vida de la humanidad”.

Todas las personas son aptas para desarrollarse en sus contextos de forma libre y con total certeza de aceptación en sociedad, sin embargo existen algunos factores que impiden una adecuada comunicación en las personas que no cuentan con habilidades para tener una recepción de ellas.

El término discapacidad se asigna a las limitaciones sean físicas o cognitivas que presentan las personas para desarrollarse sin barreras en su entorno.

Existen varios tipos de discapacidad: Discapacidad física, discapacidad sensorial, discapacidad intelectual, discapacidad psíquica, discapacidad visceral, discapacidad múltiple.

Es un tema que ha sido abordado gradualmente en la medida que la sociedad acepta que es una problemática inherente al ser humano y perjudica a un significativo número de personas que se ve afectada en su entorno desde aspectos sociales, políticos, culturales y jurídicos.

Una sociedad justa interviene para erradicar barreras físicas y mentales que vulneren los derechos humanos para desarrollar ambientes no agresivos para las personas que presentan algún tipo de limitación y tener como fin estrategias para intervenir de manera frontal contra la marginación y los prejuicios sociales.

Los autores<sup>41</sup> afirman que “mientras este sector de la comunidad permanezca invisible a las iniciativas y políticas de desarrollo, cientos de miles de personas, que representan ayudas potenciales para sus familias y la economía de sus

---

<sup>40</sup> ELISSALDE, E. citado por PIÑEROS, I. 2008. p. 13.

<sup>41</sup> ZEBALLOS. Citado por PIÑEROS, I. 2008. p. 14

países, seguirán siendo relegados a los márgenes de la sociedad. Los países pobres continuarán así mientras no incluyan a las personas con discapacidad en sus políticas de desarrollo; el Estado, los políticos y la sociedad civil tienen que aprender a pensar obrar en función de la totalidad de la población, a ofrecer y exigir desarrollo para todos”.

Teniendo en consideración lo abordado anteriormente, se requieren estrategias que ayuden a mejorar las condiciones vitales de las personas con limitaciones, para tener acceso a la información, la mayoría de ellas intervenciones políticas-públicas para que sean regidas como normas sociales y sea un tema de manejo central.

Cuesta, M. Indica que, las urbes necesitan vincular diferentes disciplinas en los procesos que permiten diagnosticar las necesidades de sus habitantes, donde la comunicación juega un papel fundamental en la apropiación del espacio público, expresiones artísticas y demás espacios en los que la comunicación genera impacto.

### **2.5.1 Discapacidad visual**

La educación inclusiva aborda temas que responden a la diversidad de las personas por medio del aprendizaje, reconociendo que no todas las personas tienen los mismos niveles de competencia, lo que busca extender el apoyo hacia las limitaciones. Según<sup>42</sup>, la función visual se subdivide en cuatro niveles: visión normal, discapacidad visual moderada, discapacidad visual grave y ceguera. Sus causas congénitas son: Inadecuado desarrollo de los órganos visuales, Glaucoma congénito que es una serie de enfermedades que aumenta de la presión interna del ojo, dañando al nervio óptico, órgano encargado de transmitir la información visual al cerebro, ceguera o discapacidad visual grave como consecuencia de que la madre padeció rubéola, sarampión o sífilis durante el embarazo y causas adquiridas como la diabetes, tuberculosis, escarlatina, viruela, difteria, meningitis, hipertensión arterial, embolia, entre otros representan riesgo significativo para los ojos, accidentes traumáticos y el

---

<sup>42</sup> CLASIFICACIÓN INTERNACIONAL DE ENFERMEDADES. 2006.

envejecimiento. La OMS<sup>43</sup> en su libro Salud ocular universal: un plan de acción mundial, cuyo objetivo es reducir la discapacidad visual evitable como problema de salud pública mundial y garantizar el acceso de las personas con discapacidad visual a servicios de rehabilitación, se basa en cinco principios y enfoques: el acceso universal y la equidad, los derechos humanos, la práctica basada en datos científicos, un enfoque basado en la totalidad del ciclo vital y la potenciación de las personas con discapacidad visual. Además, establecen una meta mundial, donde los Estados miembros aúnan esfuerzos en un plan de acción hasta el año 2019, para reducir la prevalencia de la discapacidad visual prevenible en un 25% con respecto a los niveles de base definidos por la OMS en 2010.

La discapacidad visual es una de las limitaciones físicas más comunes, impide beneficiarse de las estimulaciones normales, por ello, requiere prioridad y una atención especial, para que las personas con dicha limitación tengan las mismas condiciones que el resto de la humanidad. Se enfatiza en la información transmitida desde otros ejes como la simbología, sonidos y texturas, como herramientas fundamentales para una adecuada información y recepción de mensajes, lo que toma un sentido esencial las diferentes vías sensoriales.

---

<sup>43</sup> ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. Salud ocular universal: un plan de acción mundial para 2014-2019. 2013.

### **3. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN**

#### **3.1 PARADIGMA Y TIPO DE INVESTIGACIÓN**

La presente investigación es de corte cualitativo, cuyo interés es exponer resultados de una manera descriptiva del contexto en el que se realizó el estudio, reconocer las interacciones entre los seres humanos en su naturalidad, construyendo realidades sociales. Por lo que, se pueden establecer características del entorno en el que se mueven los peatones con discapacidad sensorial visual y la manera en la que las ciudades están diseñadas para los mismos, adaptándolas al proceso de comunicación urbana a partir de los signos y su interpretación.

El paradigma etnográfico se enfocó en estudiar los fenómenos sociales adheridos a las acciones mediante el análisis de las actividades humanas con relación directa a los signos, permitiendo tener una perspectiva entre el significado y el significante ligado al concepto de realidad. Según<sup>44</sup> la etnografía se da como una rama de la antropología en la que convergen el lenguaje, la psicología y demás técnicas que le permiten al investigador tener una concepción de la realidad estudiada.

#### **3.2 DELIMITACIÓN POBLACIONAL**

---

<sup>44</sup> ELSIE, Rockwell. 2009. La Experiencia Etnográfica Historia y Cultura en los Procesos Educativos.

La población escogida para este estudio son los integrantes de la Unión Nacional de Limitados Visuales ubicada en el sector de Prado Centro de la ciudad de Medellín. Se estudia esta comunidad mayor de 18 años, puesto que son personas que frecuentan la fundación realizando diferentes actividades educativas y de sano esparcimiento. El objetivo es evidenciar cuáles son las características a la hora de moverse de manera segura por la ciudad y el sector, y cómo es el impacto de la semiótica de la comunicación en el plano urbano a través de la interpretación.

### 3.3 DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

El trabajo de investigación que se realizó es de corte transaccional no experimental por lo que en el trabajo se están aplicando instrumentos de recolección de datos, en un único momento direccionados a nuestro objetivo que es, analizar las características de la comunicación urbana para la movilidad segura de los peatones con discapacidad visual de la Unión Nacional de Limitados Visuales de la ciudad de Medellín sector Prado Centro.

### 3.4 TÉCNICAS DE GENERACIÓN Y RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

Las técnicas que se utilizaron para la recolección de datos de este proyecto de investigación fueron orientadas a los objetivos planteados al inicio del estudio y complementan el enfoque etnográfico, el cual se planteó con miras a descubrir el significado y la significancia de la realidad de los peatones con discapacidad sensorial y el impacto de la semiótica de la comunicación en el plano urbano.

#### **Técnicas escogidas:**

**Grupo focal:** Permite reconocer actitudes en cuanto al comportamiento de las personas reunidas cuyo propósito es entender y explicar conceptos y preguntas encaminados a este proyecto de investigación. Además, con esta técnica se

pretendió reconocer las dificultades de comunicación que afronta un peatón en situación de discapacidad sensorial a la hora de moverse por la ciudad de Medellín y sus sitios de residencia. Por lo tanto, “La discusión en grupos dirigidos consiste en usar la interacción con el grupo para generar datos e interpretaciones que serían menos accesibles sin la interacción encontrada en un grupo”<sup>45</sup>. Esta técnica de recolección de información se dirige a cumplir los objetivos específicos:

- Conocer las dificultades de comunicación que afronta un peatón en situación de discapacidad visual en el momento de moverse por la ciudad de Medellín y sus lugares de residencia.
- Caracterizar el sistema de señales creado para la movilidad segura de los peatones en situación de discapacidad visual a partir de la semiótica de la comunicación urbana.

**Entrevista:** La entrevista en profundidad opera como una técnica de producción de información de doble tipo: información verbal oral (las palabras, significados y sentidos de los sujetos implicados en la entrevista) e información de tipo gestual y corporal (las expresiones de los ojos, el rostro, la postura corporal, etc.), que son leídas o interpretadas durante la interacción cara a cara y que, por lo general, resultan claves para el logro de un mayor o menor acceso a la información y “riqueza” del sujeto investigado.<sup>46</sup> Por lo anterior, la entrevista consiste en obtener información de los sujetos en estudio, proporcionados por ellos mismos, sobre opiniones, conocimientos, actitudes o sugerencias, que se lleva a cabo en el contexto de la vida cotidiana, utilizando procedimientos estandarizados de interrogación con el fin de conseguir mediciones cuantitativas sobre una gran cantidad de características objetivas y subjetivas de la población. Esta técnica permite cumplir los objetivos planteados a lo largo de esta investigación enumerando y estableciendo características de comunicación asertiva y

---

<sup>45</sup> MORGAN. 1988. Grupo Focal. p. 12.

<sup>46</sup> CANALES, Manuel. 2006. Metodologías de investigación social. Introducción a los oficios.

parámetros para la seguridad vial de todos los peatones. Esta técnica de recolección de información apunta al objetivo general que es: Analizar las características de la comunicación urbana para la movilidad segura de los peatones con discapacidad visual de la Unión Nacional de Limitados Visuales de la ciudad de Medellín sector Prado Centro.

### **3.4 TÉCNICAS DE ANÁLISIS DE INFORMACIÓN**

El presente trabajo es multivariable donde el objetivo se desarrolló al hacer un proceso de recolección de información descriptivo para desarrollar sistemas de información que permitan el diagnóstico de la presente investigación a partir de la semiótica de la comunicación de las personas con discapacidad visual por medio de entrevistas semiestructuradas y grupo focal.

### **3.5 MUESTREO INTENCIONADO O PARTICIPANTE**

**Universo:** Las personas con discapacidad sensorial.

**Población:** Las personas con discapacidad visual específicamente los pertenecientes a la Unión Nacional de Limitados

**Muestra:**

**Unidad de análisis: Qué es lo que se va a analizar.**

- 1. Indicador:** Personas.
- 2. Dimensión:** Movilidad.
- 3. Medida:** Cómo está adaptado el sistema de señales

El tipo de muestra para sacar la muestra es intencionado, donde las técnicas y otros instrumentos escogidos como el grupo focal son orientados para la recolección y análisis de información y así realizar un diagnóstico para dar respuesta a la pregunta de investigación: ¿Qué importancia tiene la percepción del impacto de la semiótica de la comunicación urbana para la movilidad segura de los peatones con discapacidad visual de la Unión Nacional de Limitados Visuales de Medellín, sector Prado Centro?

### 3.7 PLAN DE TRABAJO

PLAN DE TRABAJO				
ACTIVIDAD	OCTAVO SEMESTRE	NOVENO SEMESTRE	DÉCIMO SEMESTRE	RESPONSABLE
Revisión y ajuste del proyecto	X			Maria Paula Gallego Sebastián Posada Escobar
Etapas de consolidación de los referentes teóricos y las categorías.	X			Maria Paula Gallego Sebastián Posada Escobar
Revisión del diseño de instrumentos de registro y sistematización de la información.	X			Maria Paula Gallego Sebastián Posada Escobar
Aprobación de instrumentos.	X			Maria Paula Gallego Sebastián Posada Escobar
Trabajo de campo.	X			Maria Paula Gallego

				Sebastián Posada Escobar
Informe de avance octavo semestre.	X			Maria Paula Gallego Sebastián Posada Escobar
Correcciones, triangulación y categorización.		X		Maria Paula Gallego Sebastián Posada Escobar
Preliminar análisis.		X		Maria Paula Gallego Sebastián Posada Escobar
Correcciones totales.			X	Maria Paula Gallego Sebastián Posada Escobar
Análisis categorial.			X	Maria Paula Gallego Sebastián Posada Escobar
Socialización.				Maria Paula Gallego Sebastián Posada Escobar
Entrega proyecto final.				Maria Paula Gallego Sebastián Posada Escobar

Tabla 2 Plan de trabajo

### 3.8 PRESUPUESTO DE LA INVESTIGACIÓN

RUBROS	COSTOS	TOTAL
Movilización personal	60.000	60.000
Materiales	10.000	10.000
Refrigerios	50.000	50.000
<b>Total:</b>	-----	<b>120.000</b>

Tabla 3 Presupuesto de la investigación

## **4. SISTEMATIZACIÓN Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN**

### **4.1 ORGANIZACIÓN DE DATOS CUALITATIVOS PARA EL ANÁLISIS**

En la búsqueda de responder a la pregunta de qué importancia tiene la percepción de la semiótica de la comunicación urbana para la movilidad segura de los peatones con discapacidad visual, se realizó el estudio en la Unión Nacional de Limitados Visuales de Medellín, sector Prado Centro y se establecieron objetivos que llevaron a comprender las dificultades de la comunicación urbana que afronta un peatón con discapacidad visual en el momento de moverse por la ciudad de Medellín o sus lugares de residencia, a partir de la percepción propia de los entrevistados.

Además, se identificó la percepción de los peatones con discapacidad visual de las señales creadas en la ciudad de Medellín a partir de la semiótica de la comunicación urbana, para finalmente establecer las estrategias de comunicación asertiva para la movilidad y seguridad vial de los peatones con esta situación de discapacidad.

La información fue recolectada durante varias visitas realizadas al lugar donde está ubicada la Unión Nacional de Limitados Visuales de Medellín, en el sector Prado Centro. Las entrevistas y grupo focal, instrumentos usados en esta investigación, fueron grabadas y posteriormente transcritas, con las respuestas literales de los participantes. Asimismo, sucedió con la entrevista realizada al experto Sebastián Posada García, quien para ese entonces, formaba parte del equipo de la Secretaría de Movilidad de Medellín. Esto nos permitió realizar la

triangulación de los datos e identificar las categorías y subcategorías establecidas y emergentes. Lo anterior llevó al análisis de los datos cualitativos, comprendiendo las dificultades de comunicación urbana que afronta un peatón en situación de discapacidad en espacios públicos de la ciudad de Medellín, en especial en el Sector Prado Centro e identificando la percepción de los mismos, en cuanto a las señales creadas en la ciudad para la movilidad segura, a partir de la comunicación urbana.

Los primeros instrumentos realizados para esta investigación fueron la entrevista y el grupo focal, que dan cuenta de las categorías que componen estos objetivos, lo que permite que las percepciones que tienen los entrevistados con respecto al tema de investigación, sean más comprensibles, justificados en los conceptos establecidos en el marco teórico, lo que permite una información confiable y veraz.

A continuación se presentan las preguntas y respuestas tanto para el grupo focal y las entrevistas. Al final de este apartado, se hace dicho análisis.

### **Instrumento 1: Grupo focal.**

En total se realizaron 4 preguntas guía que ayudaron a comprender las dificultades de comunicación urbana que afronta un peatón con discapacidad visual al momento de movilizarse por la ciudad de Medellín o sus lugares de residencia. En esta única sesión participaron voluntariamente 7 integrantes de la Unión Nacional de Limitados Visuales.

#### **Asistentes:**

Mauricio Ceballos Montoya, Giovany Vásquez, Alexandra Mejía, María Gómez, Orlando Ramírez, Catalina Obando, Luz Marina González

#### **Preguntas y respuestas de cada participante:**

**1. ¿Se considera un peatón seguro en la ciudad de Medellín? ¿Por qué?**

Luz Marina González: Yo comienzo diciendo, y aunque soy una persona visual, me parece que la movilidad en Medellín es muy difícil, muchas veces uno va cruzando un semáforo en verde y se ve atropellado por las motos, porque los motociclistas en su gran mayoría son personas demasiado imprudentes y no respetan al peatón.

Alexandra Mejía: El tema de la seguridad es muy complejo, realmente la ciudad no es segura para nadie y para nosotros es mucho más complejo el desplazamiento, mucho más inseguro, por todo. Las carretas que también entendemos que hay que vender, o sea, son muchas cosas que juegan ahí y hay que entender la situación.

Carlos Mario Mejía: Hay un punto que me llama mucho la atención en el mediano y largo plazo y es que hay un auge de carros eléctricos, ese es un tema que a uno como persona ciega le preocupa sobremanera porque estos carros no generan ningún tipo de ruido que igualmente uno utiliza para no ser atropellado por ellos, es como ese punto también a tenerlo presente.

Alexandra Mejía: Y el tema de la cultura, es que uno va por los andenes y se irrespetan los espacios del peatón porque entonces está el carro montado, la moto montada, el señor de la carreta, muchas cosas que digamos que ni siquiera el mismo espacio del peatón es respetado.

Catalina Obando: Fuera de los huecos, incluso que se roban las tapas de los contadores, por aquí encontramos un montón. Por ejemplo, Prado Centro que es algo en que me he movido, me aterra porque tú sales a una esquina y esa esquina como tal no tiene. O sea, te vas es a un prado, tienes que desviarte entonces tienes que desviarte y yo por ejemplo a veces pierdo el sentido de hacia dónde voy porque como tal llegó a la esquina y el andén no sale hasta la calle, sino que me toca desviarme aquí o subirme a un prado.

Orlando Ramírez: Por ejemplo, en Envigado, no sé por qué les dio por poner postes en las aceras, entonces uno viene bajando o subiendo y si tiene muchos cortavientos.

## **2. ¿Qué dificultades se les han presentado a la hora de movilizarse por la ciudad? ¿Por qué?**

Mauricio Ceballos: Esta pregunta la conecto con la respuesta de Giovanni y es que ante la falta de conciencia y de cultura de todos los cohabitantes de esa calle, de la ciudad calle, hay varias dificultades, el tema que comentaba Orlando, en ciudades muy pequeñas, los andenes son pequeños. No solo pasa en Envigado, pasa también en Bello, en Itagüí, yo creo que en todos los municipios del área pasa, los andenes son muy pequeños, entonces hay que poner una señalización que ocupa la mitad del andén, entonces o pasa por un ladito o se va a la calle. Y lo que hablaban los muchachos, que la carreta, que el vendedor... Hay mucha gente, muchos obstáculos y no todo el mundo está dispuesto a ceder, a ceder el paso, por decirlo de algún modo.

Alexandra Mejía: Incluso Mauro, yo creo que hay una pregunta que uno atrevería a hacer y es que si ¿realmente en nuestra cultura hay un real concepto de peatón y si el ciudadano tiene el concepto de peatón? Porque yo siento que no somos nosotros la población ciega, yo pienso que es que no hay un concepto de peatón. O sea, aquí sálvese quien pueda y cada quien ande por donde pueda caminar y menos por dónde realmente debe caminar porque hay una confusión en la utilización de los espacios. Listo, la tapita no deja de ser una falla muy alta, pero uno hasta se la aprende, pero yo cuándo adivino que aquel le dio por montar el carro en la acera y cuándo no. Suena curioso, pero por ejemplo cuando yo trabajaba en tortas y tortas que a Itagüí lo llamaban "itahuecos", mis compañeros me decían que si a vos te tapan el hueco te pierdes, porque uno hasta los huecos se los termina aprendiendo, y usted no sabe en qué momento al mensajero del momento se le ocurrió parquear la moto en la acera, sabiendo que lo puede hacer en otra parte, porque aquí cada quien trabaja según su necesidad, no según como una corriente colectiva.

Carlos Mario Jaramillo: Hay un punto y es que desafortunadamente nuestras ciudades no son pensadas para nadie, cierto, o sea, urbanísticamente los desarrollos no se planifican, sino que caben como a bien se pueda, entonces ustedes ven pasajes peatonales que Medellín ha intentado hacer y pues desafortunadamente por temas sociales están tomados por todos los vendedores ambulantes. Por ejemplo, el Paseo Carabobo Sur y seguramente que el Paseo Bolívar va a vivir una historia similar. Entonces desde ahí uno va diciendo que claro, al no ser las ciudades pensadas desde el urbanismo y para nadie, es muy complejo convivir en una ciudad que por sí sola es hostil desafortunadamente, siendo Medellín curiosamente un referente en el tema de discapacidad para el país.

Orlando Ramírez: Otra cosa, que por ejemplo muchas veces va uno solo o acompañado y la gente tiene muy poca cultura que no se fijan que va una persona discapacitada y pasan por encima de uno, lo atropellan a uno y se lo llevan por delante, y eso le gritan “usted es que no

### **3. ¿Considera que los sistemas de señalización sonora peatonal están condicionados para que las personas con discapacidad visual tengan una movilidad segura?**

Giovanny Vásquez: No, pero la única señalización sonora que hay en la ciudad es en algunos semáforos, Medellín no tiene ningún otro tipo de señalización sonora.

Alexandra Mejía: Yo ahí no tengo cómo opinar porque la verdad el único semáforo que he escuchado es el de la universidad de Antioquia por Barranquilla.

Mauricio Ceballos: Yo en cuanto a eso creo que los semáforos sonoros fueron digamos hechos podría decirse con una buena intención, en su momento sirvieron, estuvieron ubicados en las principales calles de la ciudad, en San Juan, en La Oriental, en este momento en Envigado hay unos, pero a esos semáforos nunca se les hizo mantenimiento, algunos se dañaron y se quedaron así, y ya creo que la gran mayoría están... Incluso me paso algo y es que en la Avenida Las

Vegas, en el semáforo del centro comercial ahora Viva Envigado, habían unos semáforos sonoros muy buenos, que me gustaban mucho porque me permitían cruzar la Av. Las Vegas de manera autónoma para llegar donde mi madre y ese cruce ahí es muy duro porque antes de que estuviera el Centro Comercial Viva, había un giro desde la autopista hacia las vegas y viceversa, entonces eso era muy duro porque eran los que venían de ayurá, del norte, los que vienen de Sabaneta en el otro sentido, más los que se suman de la autopista en ambos sentidos, entonces esos semáforos me permitían cruzar con facilidad, realmente me sirvieron mucho. Un día se empezó a dañar uno, y yo decía que esto aquí se va como a dañar, claro, se dañó el de la mitad, después se dañó el de los extremos y se le fue contagiando el virus. Le escribí a la secretaría de tránsito, me dijeron “sí señor, cómo no, los vamos a arreglar”, arreglaron uno, el de la mitad, y si duró ocho días bueno fue mucho. Entonces es un tema al que no se le ha puesto cuidado y eso que creo que en Envigado respondieron, pero en Medellín no.

Giovanny Vásquez: Pues yo pienso que los semáforos sirven, los sonorizadores sirven, los pocos que hay.

Catalina Obando: Pero yo les tengo una pregunta chicos, por ejemplo, en el de Av. Oriental, que sin ese semáforo uno no podría pasar, listo, él tiene su sonido y todo, pero uno cómo sabe cuánto tiempo le falta para poder pasar, o sea, cómo se da uno cuenta de que ya no faltan diez segundos y enseguida te cambia y vos vas a mitad de calle.

Mauricio Ceballos: Esa es una pregunta importante. Yo con personal vidente hice la comparación, la señal sonora cambia diez segundos antes de que cambie la señal visual para cambiar, porque a mí me preocupaba eso, la sincronía entre la señal sonora y la señal visual.

Giovanny Vásquez: Bueno, yo pienso que los semáforos sirven en la medida que haya mantenimiento y que la red semafórica de la ciudad cuando se renueve, sí tenga en cuenta los sonorizadores que en algunos casos ahorita no se están

teniendo en cuenta. Según movilidad, ahorita se están haciendo cambios a los dispositivos, pero sí es una herramienta útil, ha servido, ha generado un poco de conciencia en la población en general y efectivamente también tienen un temporizador para personas sordas o que no alcancen a ver la luz, o sea, tienen varias herramientas dentro del tema de la semaforización. Y en lo que ustedes plantean de otras respuestas auditivas, digamos que hay que pensar en el tema de la contaminación por temas de sonido, hasta dónde la ciudad sí resiste seguirle metiendo más fuentes de audio.

#### **4. ¿Cuáles son las barreras de comunicación que ustedes perciben en cuanto a lo que se hace en la ciudad en temas de movilidad?**

Mauricio Ceballos: El tema es cuando vos hacés algo y no comunicas para qué sirve, cuando no informas. Si vos pones adoquines rectos en una acera, pero ni siquiera el que lo está haciendo sabe para qué es ni cómo ha de quedar, sino porque así lo exigen los pliegos de condiciones de la obra, ni siquiera el operador se ha tomado el trabajo de contarles a sus obreros, eso ya es un complejo, entonces desde el gobierno municipal hay un problema de comunicación, de contar, de educar a través de la palabra, de la lengua, de los distintos medios audiovisuales, qué se hace y cómo se hace, no es simplemente contar qué obra se hizo, sino qué condiciones tiene para las personas. Eso por un primer lado, lo segundo es algo muy curioso y es que hay gente que sabe para qué sirve, sin embargo la ocupan y uno se los encuentra y les preguntan y dicen sí, pero no se mueven de ahí, y eso pasa sobre todo con los vendedores ambulantes que saben que está la línea táctil pero como está ubicada en la mitad del andén, el espacio es más reducido y no pueden ubicar sus paquetes, sus carretas, incluso saben que están estorbando y le ayudan a uno cuando va a pasar. Igual es el espacio y lo están ubicando con la carreta y el man está ahí hasta las seis de la tarde vendiendo lo que le queda, o sea, eso es una confrontación donde uno les puede decir, pero también hay que entender que están buscando la comida de sus hijos, pagar los servicios públicos, el arriendo, entonces son un montón de derechos míos, de ellos y de todos que están conversando.

Alexandra Mejía: Y ahí también Giova cómo yo interpreto, cómo quiero hacer entender lo que comunico. Esta semana, en twitter, leí un tuit del metro, entonces el metro dice: “Como el metro se preocupa por la movilidad de sus usuarios, permite los perros guía para las personas con discapacidad visual”. Yo me preguntaba... ¿permite? O es un asunto de norma. Porque ese permite es como si tuviéramos que estar muy agradecidos con el metro porque nos está haciendo el favor. Entonces el tema comunicacional va en muchas vías, hay que saber qué información se entrega, cómo se entrega y si no se hace, porque eso también es una barrera, porque a mí me pareció muy mal esa comunicación, dizque “permite”.

## **Instrumento 2: Entrevista**

En total se realizaron 25 preguntas guía que ayudaron a establecer las estrategias de comunicación asertiva para la movilidad y seguridad vial de los peatones con discapacidad visual. En esta única sesión participó Sebastián Posada García, Ingeniero contratista de la Secretaría de Movilidad de Medellín.

### **1. ¿Cómo garantizan la seguridad vial de un peatón en la ciudad de Medellín y qué actividades realiza la Secretaría de Movilidad de Medellín a favor de seguridad vial del peatón?**

Esa pregunta por ejemplo se puede contestar desde dos ámbitos de la secretaría, por ejemplo, desde la unidad de prospectiva que es una subsecretaría de la Secretaría de Movilidad, digamos que se procura por las condiciones del peatón tradicionalmente conocidas, un paso seguro tipo cebra, un semáforo con un tiempo peatonal. Se crea a partir del año 2014, la Gerencia de Movilidad Humana, qué hacen ellos, tradicionalmente siempre el tránsito o el transporte se ha visto así, como tránsito y transporte, donde hay unos actores viales donde están jerarquizados según modos o medios de transporte y ahí está el peatón, la moto, la bicicleta, el carro, el bus, el vehículo más pesado, y, de alguna manera digamos que se necesitaba humanizar eso, es decir, muchas veces es injusto poner a competir un actor con otro actor porque no siempre están en igualdad de

condiciones para competir respecto a infraestructura. Entonces desde el 2014 aproximadamente aparece la Gerencia de Movilidad Humana, que es como esa subdirección que lo que hace es generar un enlace entre ciudadanía e institucionalidad y de alguna manera lo que hace es humanizar el ejercicio de movilizarse y se empieza ya no a hablar de TTO Y TTE sino de movilidad, entonces ya aparece el actor que es el peatón como el eje estructurante de la movilidad donde es el más vulnerable y por ende tiene que ser el más cuidado y el más protegido en la vía, y desde la gerencia de movilidad humana aparece entonces el tema de redes camineras y urbanismo táctico que precisamente lo que logra es eso, proteger al peatón generando resguardos en la vía, generando acortamientos en las intersecciones para que las distancias que tenga que cruzar una persona no sean tan largas, donde genera resguardos entre vías para que una persona se pueda quedar albergada en caso de estar por así decirlo atrapada entre flujos vehiculares. Entonces eso es lo que se hace por la seguridad vial del peatón en Medellín, aparte pues de que ya cada administración, por ejemplo, la de este cuatreño nace con una campaña que se llama así “tu compromiso es con vos”, que es dirigida por la subsecretaría o la subdirección de educación vial, entonces lo que hacen es campañas de sensibilización, donde salen a la vía, le enseñan a los peatones por dónde deben de cruzar, cuáles son los comportamientos que deben de seguir en la vía para precisamente no ser vulnerables; y ya como secretaría, desde este cuatreño se viene implementando y se viene haciendo una apuesta grande por invertir la pirámide de la movilidad. Tradicionalmente el TTO y el TTE se ha pensado para los vehículos motorizados, pero eso nos ha llevado a múltiples problemas que los estamos viviendo día a día como lo es el problema de la ocupación inadecuada del espacio público, del gran distanciamiento entre centros generadores de viajes, la contaminación ambiental y auditiva, la emisión de gases del efecto invernadero, la misma incidentalidad en las vías, entonces al vos invertir eso te das cuenta de que las ciudades deben de ser pensadas para las personas, para que caminen. Entonces en este cuatreño la administración se ha volcado a eso, a generar pues como la conciencia de que el

actor más importante es el peatón, seguido de la bicicleta, seguido del vehículo de TTE público colectivo, individual y los vehículos privados.

**3. ¿Consideran que la ciudad cuenta con las características necesarias para la movilidad de peatones con discapacidad? ¿Por qué?**

**4. ¿Consideran que en la ciudad de Medellín la prioridad en la movilidad es el peatón? ¿Por qué? ¿Cómo lo evidencian?**

**5. ¿Cuáles son las dificultades más recurrentes que se le presentan a un peatón a la hora de movilizarse por la ciudad? ¿Por qué?**

**6. ¿Cree que la ciudad de Medellín está construida para los peatones con algún tipo de discapacidad? ¿Por qué?**

**Las respuestas de las preguntas 3 a las 6, el entrevistado las condensó en una sola:**

Medellín urbanísticamente tiene unas condiciones bien interesantes. Cuando vos ves las grandes urbes a nivel mundial, te voy a dar ejemplos muy puntuales y que he conocido: Los Ángeles, Madrid, Buenos Aires, Ciudad de México, tienen algo en común y es la topografía, Bogotá, por ejemplo. Por lo general la topografía de esas ciudades son planas, son ciudades donde las laderas casi no se ven, las lomas casi no se ven, casi siempre son las zonas planas donde se establecen esas ciudades. Medellín tiene una topografía especial que imposibilita por así decirlo urbanísticamente muchas cosas. El tema peatonal es un tema que queda ahí metido entre la espada y la pared porque la topografía impide que sea accesible para todo el mundo y digamos que de alguna manera las ciudades latinoamericanas, y Colombia no ha sido ajena a esos conflictos territoriales de la violencia. Aquí cuando vos ves pues urbanísticamente cómo fue conformado Medellín, vos ves que los primeros barrios y las primeras comunas que tuvo Medellín, te estoy hablando de La América, alguna parte de El Poblado, Prado Centro, toda esta zona de Aranjuez, una parte de Manrique, Belén, vos ves que las calles son amplias, tienen antejardín, tienen andén, de alguna manera está el

espacio distribuido y se pensaban hacer una ciudad diseñada urbanísticamente bien. Cuando vos ves el cambio que tuvo la ciudad en los años sesenta a ochenta y cuando se hizo ese desplazamiento masivo a las ciudades, se van generando asentamientos que no tienen ningún tipo de diseño urbanístico, entonces empiezan a aparecer las calles muy pequeñas, los diseños no en cuadrícula sino trezados, es decir, va llegando la gente a las grandes ciudades de Colombia, se van estableciendo en cualquier parte por así decirlo y empiezan a aparecer estos nuevos barrios emergentes que tienen Medellín, que imposibilitan por así decirlo al peatón. Entonces a eso sumado con la topografía, el aprovechamiento inadecuado del espacio público y algo característico que tiene Medellín son estas zonas ambientales protegidas por ejemplo los cerros, vos ves la ubicación de los cinco cerros que tiene Medellín, son muy hermosos y ambientalmente son pulmones que tiene la ciudad, pero están urbanísticamente muy mal ubicados porque te cortan la ciudad de un lado a otro, aparte tenemos como limitantes algunos equipamientos que no debieron haber estado en una ciudad para tantas personas como está en estos momentos. Por ejemplo, el aeropuerto Olaya Herrera, es un cuerpo enorme que te separa la comuna 15 guayabal con la comuna 11 laureles, estadio, entonces vos ves que te toca dar unas vueltas enormes y atravesar unas distancias muy largas para poder acceder a esos dos lugares y empiezan a aparecer esos centros como ambientales que también lo impiden. Entonces Medellín no tiene una condición adecuada para el peatón ya que la topografía tiene mucho que ver, la falta de control urbano en el otorgamiento de licencias. Acá vos ves que vas caminando por una cuadra y la misma cuadra te puede cambiar cincuenta veces de niveles, cada persona hace su acceso como quiere, como puede y según las necesidades que tiene, entonces ves los andenes modificados porque alguien tiene un carro y lo necesita entrar a su predio o alguien tiene una moto o alguien tiene un familiar en condición de discapacidad y necesitó generar un acceso para subir una silla de ruedas a un tercer, cuarto piso, entonces te cambian completamente las condiciones de movilidad para el peatón.

**7. ¿Qué estrategias de comunicación han implementado para evitar mayor riesgo de incidentalidad a peatones con discapacidad?**

Respecto a las personas en condición de movilidad reducida o alguna discapacidad, digamos que no tengo el conocimiento exacto de qué se hace. En términos generales hacia el peatón, sé que sí se hace desde la Secretaría de Movilidad esfuerzos para comunicar. Como te mencionaba ahorita, en este cuatreño se han venido implementando desde la subsecretaría de educación vial campañas de sensibilización hacia el peatón. Por ejemplo, salen educadores viales a las partes estratégicas donde se registra incidentalidad fuerte ya sea por accidente o por muerte de peatones por cualquier tipo de evento de tránsito que haya ocurrido ahí y se dan charlas sobre cruzar por las partes seguras, esperar el semáforo. Hace tres semanas salió una campaña que me gustó mucho que es la de los semáforos humanos, que salen personas de negro con luces y le enseñan al peatón cómo usar el semáforo, por dónde cruza, en qué momento cruzar. Todo eso se va haciendo articuladamente con el observatorio de movilidad que es una unidad que recopila datos diariamente de lo que está sucediendo en las vías, de accidentes, de incidentes, todo respecto a incidentalidad lo va recogiendo no solo de peatones sino también vehículos motorizados, bicicletas, todo lo que va sucediendo. Ya el área de educación vial mapea estos lugares y va y hace las intervenciones en el territorio, incluso hace intervenciones también sobre el mal parqueo, transporte público con los conductores donde los ponen en los zapatos del peatón o del ciclista, los bajan de los buses y les dicen que vengan y compartan la experiencia de cómo tienen que convivir en el espacio público.

**8. ¿Qué proyectos de inclusión ciudadana están desarrollando a favor de los peatones con algún tipo de discapacidad?**

No sé, respecto a ese tipo de actores no tengo conocimiento la verdad. Me imagino que sí debe de haber alguna secretaría de la alcaldía encargada de hacerlo, me imagino que es la Secretaría de Inclusión Social porque de la Secretaría de Movilidad no tengo conocimiento que sea muy puntual esos actores.

**9. ¿Qué estrategias se han implementado en contra de la invasión del espacio público para garantizar los dignos desplazamientos de los peatones?**

En eso se ha venido trabajando fuertemente porque Medellín tiene una condición fuerte de ocupación del espacio público donde de alguna manera se han dado dinámicas muy diferentes en los barrios y también la ciudad en los últimos diez años ha generado unos cambios urbanísticos fuertes e importantes donde tradicionalmente los sectores de la ciudad no eran reclamados para ningún tipo de proyectos de ciudad y una vez empiezan a requerir, se cambian dinámicas de barrios, de zonas y es muy complejo. Por ejemplo, un caso muy puntual es Palacé y la cicloruta de Palacé. Tradicionalmente entre Tierragro y San Juan es un sector comercial muy fuerte, y siempre ha sido así. Llevaba cincuenta años siendo un sector comercial muy fuerte de autopartes, de comercio de industria agrícola, donde realmente si vos ves la sección de la vía, es una sección muy importante de aproximadamente 13 o 14 metros que de alguna manera u otra permitía la ocupación inadecuada o indebida del espacio público en ambos costados de la vía donde están los negocios que te requieren si muchos dos metros a lado y lado en una calzada de circulación libre de 10 metros aproximadamente donde te caben dos carriles para circulación vehicular, y digamos que durante muchos años funcionó así pero cuando vos lo ves desde un ámbito urbanístico te das cuenta que es una vía que te permite la conexión entre el sur y el centro de la ciudad, es una vía que te da conexión directa hacia el sur entonces tenemos muchísimas rutas de transporte público del sur que entran a Medellín por ese correo y cuando vos ves la jerarquía que tiene esa vía, te das cuenta que es de tipología arteria. Si te remites al P.O.T vigente, no te permite parqueo en vía, pero debido a las dinámicas comerciales, se hacía. Entonces venimos con una propuesta muy fuerte que es la cicloruta de Palacé y nos encontramos con que los comerciantes ya se habían apropiado del espacio y no lo querían por así decirlo soltar, entonces es muy complejo cuando vos llegas y de alguna manera cambias las dinámicas y vas a irrumpir en el día a día de estas personas, decirles que ya no lo pueden hacer. Es muy complejo porque se arraiga mucho la actividad que se hacía, incluso en el corredor de Palacé pasa algo muy particular y es que los andenes también se pierden, o sea, los comerciantes literalmente también se apropiaron del espacio de circulación peatonal, encuentra uno andenes demarcados para celdas vehiculares,

donde uno ve que el peatón se tiene que salir a la vía a caminar, donde ahí sí lo he visto, hay peatones en condición de movilidad reducida o invidentes que se tienen que salir a la vía, entonces devolverle ese espacio al peatón es sumamente complejo, sin embargo, la secretaría, también con educación vial y la gerencia de movilidad humana, se hacen campañas donde se socializa el tipo de vía que se tiene y cuáles son las disposiciones y el uso que deberían de tener.

#### **10. ¿Con qué cruces seguros cuenta la ciudad y con qué equipamientos comunicacionales están dotados para los peatones con discapacidad visual?**

Tiene muchos cruces seguros, te puedo hablar puntualmente de uno que recuerdo que está recién inaugurado por así decirlo, que es el cruce seguro de la avenida guayabal a la altura de industriales. Ese es un cruce seguro que habilita el paso de occidente a oriente y viceversa sobre la avenida guayabal en el sector de industriales donde están los outlet, el flujo peatonal era muy fuerte por las dinámicas comerciales del sector. Ese cruce seguro cuenta con semáforos pulsados y con guía táctil para que las personas invidentes puedan utilizarlo de manera segura y también cuenta con una faja de circulación peatonal amplia, donde una PMR puede transitar, incluso llegando a los separadores y antes de cada acceso a la vía, cuenta con rebajes para que las PMR puedan entrar de manera cómoda y también cuenta con guías táctiles para que una persona invidente pueda generar el cruce seguro por el lugar adecuado. Cuenta con semáforos pulsados porque por ser una arteria principal como es la avenida guayabal, digamos que mantener o generar tiempos fijos en los semáforos sería pues muy caótico para la circulación motorizada y también porque en ciertos momentos se albergan muchos peatones que deben cruzar, entonces con estos semáforos pulsados se dan estos cruces seguros. Adicional también sobre la avenida oriental están los sonoros que están titilando y cuando se activa el cruce, empieza a sonar más rápido y ya la persona invidente sabe que puede cruzar en ese momento. También están los de la avenida Las Vegas, a la altura del Politécnico Jaime Isaza Cadavid que también tiene una afluencia peatonal muy

grande, es de los puntos de mayor afluencia. También está el cruce de Barranquilla de la calle 57 con carrera 52 en Ruta N, en Carabobo con Barranquilla que también es un cruce importante y cuenta con los equipamientos que te mencioné y así se despliegan muchos en la ciudad.

## **11. ¿Cuáles estrategias usan para resignificar a los peatones y devolverle la vida al espacio público de la ciudad?**

Una apuesta muy grande que genera la administración desde la Secretaría de Movilidad en este aspecto al peatón sí es liderado por la Gerencia de Movilidad Humana y son las redes camineras y los urbanismos tácticos, realmente no son ideas completamente nuevas para el mundo, son estrategias que se han venido desarrollando en otros países y se han querido replicar en Medellín precisamente para lo mismo. En Medellín y el mundo también la tendencia de diseño urbano se centró en el automóvil, hace setenta años cuando se estaban empezando a generar grandes ciudades, incluso podríamos hablar de mucho más tiempo, en Europa y en EEUU ya eran urbes, París, Madrid, Amsterdam. Sin embargo, digamos que un antecedente de hace aproximadamente ochenta años cuando los usos del petróleo cambian y se empieza a masificar la venta del petróleo para uso de circulación motorizada, las ciudades se empiezan a pensar y a diseñar para los vehículos, empiezan a aparecer como estos conglomerados de ciudades donde se segregaban los espacios, es decir, había un lugar donde vivía la gente, donde se hacían las compras de víveres, había otro lugar donde se iba a estudiar, otro donde se iba a la universidad y demás. Todo este tipo de conglomerados lo que iban era segregando los espacios y haciendo que los desplazamientos fueran más grandes, como no teníamos los problemas de contaminación, calidad del aire, auditiva, lumínica, permitía que los diseñadores urbanísticos de ese momento alargaran por así decirlo los centros urbanos, sectorizándolos por servicios, entonces las ciudades se alargaban mucho y eso le hace pensar a uno que se generaban diseños para los vehículos finalmente, pensándolos para las necesidades de la gente, pero que finalmente obedecían al mayor desplazamiento

que se pudiera realizar y aparece la oportunidad que fue el vehículo motorizado, por eso te digo que la ciudad se piensa para los vehículos. Noventa años después aparecen los problemas de uso excesivo de los combustibles fósiles como el petróleo, y las ciudades las empiezan a acercar y a compactar, para evitar que la gente se tenga que desplazar tanto, sino que en un solo lugar se les empiece a otorgar todos los servicios y posibilidades, y empieza pues como a cambiarse ese concepto de diseño de ciudad donde en un mismo espacio puedes hacer todo. Por ejemplo, Medellín, digamos de alguna manera, tiene esa connotación y se puede ver muy marcado en algunas zonas. El centro de Medellín por ejemplo desde la Avenida Oriental hacia el oriente tiene un comportamiento y desde la Avenida Oriental hacia el occidente tiene otro comportamiento, es decir, hacia el oriente ves un centro más vivo, más urbano, más mixto, donde hay vivienda, comercio, servicios de salud, educativos; pero si ves del centro hacia el occidente, es completamente diferente, donde ves un centro que vive de día y muere completamente de noche. Entonces en ese afán de querer recuperar nuevamente esa identidad de las ciudades, aparecen los proyectos de redes camineras y urbanismo táctico, donde al haber hecho estos diseños tan amplios y tan grandes, vemos que se empiezan a desaprovechar muchas cosas y muchas zonas, algunos urbanistas muy famosos, como lo es Jane Jacobs, ella es una urbanista estadounidense y dice como “hábite los espacios y la gente va a llegar. Dele luz a un espacio y la gente va a llegar. Dele una banca y alguien va a llegar a sentarse. Modifique los espacios para que la gente pueda llegar y lo pueda cambiar”, entonces aparece ese concepto de urbanismo táctico, por ejemplo, donde la propuesta es en un inicio, con elementos de bajo costo, cambiar el entorno con pinturas, materas, cajas, con cosas que no sean muy costosas, cambiar el entorno y seguro las personas van a llegar y eso es lo que ha pasado. Con las redes camineras para exactamente lo mismo, llevándolo también a la propuesta de accesibilidad que se tiene en muchos casos. En Medellín, por ejemplo, se tiene una apuesta grande por las redes camineras precisamente por eso, muchas veces la constitución de las vías o las mallas urbanas dejaban espacios sin andenes, eso es muy marcado por ejemplo en los pueblos de Antioquia, todo el mundo camina

en la calle porque tradicionalmente los andenes son pequeños, y eso pasa en muchas partes de Medellín, y lo que se hace es precisamente notar que el vehículo motorizado tiene unos espacios excesivamente grandes que se le pueden devolver al peatón y que de alguna manera generan conectividad entre equipamientos de la ciudad, un parque recreativo, barrial, una escuela, un hospital, una empresa, y, pues finalmente una apuesta grande que hace la administración municipal es hacia sistemas de transporte masivo, específicamente del metro.

- 12. ¿El sistema de transporte público de Medellín es accesible en cuanto al tema comunicacional para las personas con discapacidad visual? ¿Por qué?**
- 13. ¿Los sistemas de señalización sonora peatonal están condicionados para que las personas con discapacidad visual tengan una movilidad segura? ¿Cuáles son sus características?**

**Respuesta a ambas preguntas:**

Realmente desde hace seis años aproximadamente se viene trabajando muy fuerte en un tema que se llama cultura TPM o el proyecto TPM, que precisamente lo que hace es incluir a las personas con discapacidad que tradicionalmente no lo hacía. Tenemos un sistema de transporte masivo metro, que desde su concepción lo ha hecho, pero teníamos una competencia directa que era el transporte público tradicional que no lo hacía. Teníamos una flota de servicio con los buses muy precaria para cualquier tipo de peatón, incluso para los de condiciones normales, pero para el discapacitado no lo hacían, sin embargo, las nuevas políticas de transporte se han cambiado y digamos que desde hace seis años Medellín viene renovando toda su flota y se puede decir que al día de hoy casi que en un 100% ya contamos con una flota de buses habilitada para el transporte de personas de movilidad reducida. Sin embargo, no te voy a negar que, aunque tengamos los buses, todavía tenemos cierta cultura del centavo, donde finalmente uno puede ver en una parada de un bus una persona en discapacidad de movilidad reducida o visual, que le pasan dos o tres buses y ninguno le para, digamos que en ese

caso el de visual por el tema de la identificación puede sufrir. Hoy en día Medellín cuenta con paraderos inteligentes que te indican qué vehículos y qué rutas pasan, entonces digamos que sí se está adelantando un trabajo y sí se están haciendo cosas por mejorar.

**14. ¿Cómo es el proceso de acondicionamiento del espacio en las zonas periféricas de Medellín para los peatones con discapacidad visual?**

**15. ¿Cuáles son los espacios urbanos con mayor vulnerabilidad para los peatones con discapacidad visual?**

**Respuesta a ambas preguntas:**

Por ejemplo tengo la experiencia muy grande de una red caminera que se planteó en Manrique Oriental, esa red caminera era completamente en ladera, la longitud era de tres cuadras en pendiente y una le daba la vuelta a una manzana. Esa red caminera lo que proponía era precisamente que los niveles de acceso de las viviendas estaban por encima del nivel de la vía, entonces por decir algo aquí estaba la puerta a desnivel de la vía, y se generaban pequeños senderitos y de inmediato se interrumpían, entonces la gente se tenía que bajar completamente a la vía para poder circular. Digamos que hacer la modificación espacial en infraestructura de eso es muy complejo porque pues toca de alguna manera nivelar los accesos de las casas a la vía, entonces lo que se hizo fue a través de elementos livianos como pintura y materas, la construcción de zonas peatonales. Eso inevitablemente tiene que ir articulado con unas campañas muy fuertes de educación vial y de sensibilización del espacio, realmente si no se articula todo ese tema social y técnico, no se logra ningún éxito. Incluso la red caminera por sí sola no genera ninguna sensación de seguridad para el peatón, el ciclista, ni para el mismo conductor de vehículo motorizado. Yo creo que se hacen las campañas de sensibilización, pero muchas veces se quedan cortas ante el comportamiento cotidiano de las personas y digamos que es un problema cultural más fuerte el hecho de que todavía como ciudadanos colombianos, latinoamericanos, porque cuando uno sale al extranjero ve que todo el mundo se comporta bien; me

atrevería a decir que, por nuestra condición de ciudadanos colombianos, necesitamos la vigilancia permanente de la norma, digamos que se vive esa cultura del “avispamiento”, es como querer resaltar más que el otro, digamos que el paisa tiene esa connotación más fuerte con respecto a otras regiones del país. Entonces nosotros vemos al peatón en la vía, lo vemos en la red caminera, lo vemos dentro de una faja de un color diferente en la vía, y si vamos de afán, tan sencillo como pegarnos del pito y que se corra o me lo llevo, mientras que he notado que cuando vamos con más tiempo, la gente para, lo espera, se baja del carro y lo ayuda, pero todavía vivimos en ese desorden por movilizarnos y por querer sacar ventaja a pesar de que se hacen las campañas.

**16. ¿Las políticas públicas son pertinentes para fomentar los derechos y proteger la dignidad de los peatones con discapacidad? ¿Por qué? ¿Cuáles existen?**

Sí, de hecho, en el Código Nacional de Tránsito están. Ley 769. En Medellín deben de existir decretos., el de la pirámide invertida de la movilidad.

**17. ¿La señalización podotáctil de la ciudad de Medellín está construida adecuadamente? ¿Cuántas zonas hay intervenidas?**

Es una pregunta muy interesante, yo creo que está muy bien documentada desde el manual del espacio público, es decir, los casos de aplicación son claros, pero digamos que las condiciones urbanísticas de la ciudad no permiten completamente generarlo adecuadamente, es decir, tenemos unas conformaciones de intersecciones tan extrañas y unas fachadas de edificios con unos andenes en las esquinas, por ejemplo, que no siempre te permite aplicar completamente al pie de la letra. El manual es el que rige todas las intervenciones en el espacio público, es muy claro completo y conciso de cómo se debe de implementar, el tema es que cuando vos vas al territorio te das cuenta de que es difícil generar nuevas infraestructuras.

**18. ¿Cómo están pensando la ciudad para que la infraestructura esté adecuada para todo tipo de peatones?**

Digamos que este cuatreño a través de la Secretaría de Movilidad, de Infraestructura, el Dpto. de Planeación y las otras secretarías, a partir del concepto de la movilidad, de la pirámide, la ciudad se está pensando completamente para el peatón. Digamos que todavía hay unos paradigmas en cuanto a la movilidad motorizada que le ha costado a la ciudad, en el corto plazo ha sido difícil porque todavía tenemos muchos vehículos, pero digamos que la ciudad viene apuntándole a una inclusión completamente de los peatones y a unos diseños urbanísticos para el disfrute del peatón en la vía, obviamente para llegar a eso se requiere tener un buen transporte público para poder desincentivar el uso del vehículo y darle mayor prioridad al peatón, al ciclista. Hay que atender a todos los actores de la vía, que finalmente todos tienen derecho y todos cabemos en el espacio público.

**19. ¿Qué estrategias de comunicación han implementado e implementarán para evitar mayor riesgo de incidentalidad a peatones con discapacidad?**

Yo creo que Medellín ha sido una ciudad blanco de críticas fuertes por ese tema comunicacional. Medellín hace esfuerzos por todos los medios de comunicación que hay ahora, vos puedes encontrar desde una voz a voz hasta un medio tecnológico como twitter que se utiliza mucho, entonces se hace en la calle, pautas en prensa, radio, digital, televisión en Telemédellín que siempre genera difusión de las campañas, también en Teleantioquia. Incluso los buses y el sistema metro hace divulgación de las campañas. Entonces yo creo que es una apuesta muy importante y yo más bien creo que la gente ignora lo que ya ve.

#### **4.2 ANÁLISIS CATEGORIAL**

La investigación se realizó a través del análisis categorial, el cual es pertinente para identificar y comprender resultados claros de este estudio cualitativo, donde

se analiza y comprende la información a través de diferentes categorías y subcategorías.

En el marco de esta investigación se pretende desarrollar los objetivos acerca de la percepción del impacto de la semiótica de la comunicación urbana en la movilidad segura para los peatones con discapacidad visual de la Unión Nacional de Limitados Visuales de Medellín, sector Prado Centro.

Las categorías se desprendieron de la indagación por comprender, identificar y establecer los conceptos principales: percepción, semiótica, comunicación urbana, peatón y movilidad segura que se encontraron en la recolección de la información en el trabajo de campo apoyado por las teorías de distintos autores.

### **Análisis Categorical de los resultados:**

Los participantes de las entrevistas semiestructuradas tanto para el grupo focal de la Unión Nacional de Limitados Visuales, como para Sebastián Posada García, Ingeniero contratista de la Secretaría de Movilidad de Medellín remitidos anteriormente en esta investigación, tienen claras las categorías mencionadas en la estructura de cada pregunta y comparten la convención de las necesidades de esta población. Por lo tanto, fue posible corroborar sus desarrollos en las observaciones. Estos son algunos de los apartes de la descripción que hacen los participantes sobre estas estructuras:

Hoy en día se han diseñado proyectos de intercesión para la movilidad segura, pese a esto, continúan presentándose consecuencias por la falta de control vial, problemática social que al no ser intervenida eficazmente se prolonga por la demanda vehicular y espacios públicos inseguros para el libre desplazamiento, lo que arroja como consecuencia la exposición a constantes peligros en la vía. Además, según las respuestas de la pregunta 4 del grupo focal y la respuesta a la pregunta 19 realizada al experto, dan cuenta de que si bien se ha realizado un trabajo por comunicar e implementar sistemas de señales para los peatones con discapacidad visual, aún hace falta abordar temas de cómo y cuándo comunicar lo

que se ha realizado pero de manera adecuada. Los integrantes del grupo focal, son unánimes al manifestar que es necesario que para las intervenciones que se realicen, deben ser tenidos en cuenta como un grupo que aporta a la toma de decisiones y al buen desarrollo de estas estrategias. En contraste, el experto Sebastián Posada García, indica que por parte de la administración municipal, se han realizado varias intervenciones de comunicación a través de distintos medios, incluso menciona a canales de televisión local y regional, como lo son el Canal Teled Medellín y el Canal Teleantioquia. Sin embargo, reconoce que Medellín ha sido escenario de fuertes críticas en cuanto al tema comunicacional. Esto da respuesta al primer y segundo objetivo específico de esta investigación.

Por esta razón se argumenta que todos los esfuerzos encaminados a mejorar las capacidades de las personas que sufren de baja visión están separados en distintas áreas de investigación. La medicina es una de las líneas más importantes para prevenir, combatir y rehabilitar personas con baja visión. Sin embargo, el tema comunicacional también influye en la calidad de vida de las personas con discapacidad visual, ya que a la hora de movilizarse y según la percepción de los entrevistados, no cuentan con garantías para sentirse seguros en el espacio público, especialmente en el tema de señales y mobiliarios que aportan a la comunicación urbana.

A continuación, se da cuenta de estos porqués en orden de representatividad de las categorías abordadas:

### **Semiótica:**

De manera que el camino hacia una semiótica urbana a partir de la comunicación mediática se desarrolla para reconocer las sociedades como signos, donde en casos particulares a abordar como la comunicación de las personas con discapacidad visual generan significantes de valor para combinar elementos narrativos y auditivos como construcción de tejidos comunicacionales en temas de inclusión y la atención que se requiere para el desarrollo de las comunidades.

La percepción de la semiótica de la comunicación urbana, por parte de los integrantes de la Unión Nacional de Limitados Visuales, tratada en el proceso de recolección de la información, permitió comprender qué dificultades se les presentan a estas personas en el momento de realizar sus desplazamientos cotidianos en Medellín, o por lo menos, en su desplazamiento al lugar donde está ubicada la Unión nacional de Limitados Visuales UNLV, en el sector Prado Centro.

Mauricio Ceballos, integrante de la UNLV y participante del grupo focal, indica que “el tema es cuando vos hacés algo y no comunicas para qué sirve, cuando no informas. Si vos pones adoquines rectos en una acera, pero ni siquiera el que lo está haciendo sabe para qué es ni cómo ha de quedar, sino porque así lo exigen los pliegos de condiciones de la obra, ni siquiera el operador se ha tomado el trabajo de contarles a sus obreros, eso ya es un complejo, entonces desde el gobierno municipal hay un problema de comunicación, de contar, de educar a través de la palabra, de la lengua, de los distintos medios audiovisuales, qué se hace y cómo se hace”.

De igual manera, se amplía el panorama que ayuda a identificar su percepción, en cuanto a las estrategias implementadas y mejoras que se deben de hacer, según ellos, en el campo comunicacional, como un pilar para salvaguardar la vida de los peatones con discapacidad visual. Por tal motivo tiene incidencia la pragmática cuya subcategoría comprende la interpretación del lenguaje según la interferencia del contexto donde se realice la comunicación.

Esto deja como resultado, que el trabajo que realiza la administración municipal por cuidar la vida de los peatones, en especial de los discapacitados visuales, debe de ser fortalecido con el plus de tomar en cuenta la voz de las personas que se ven directamente afectadas por la mala implementación de las señales o aditamentos que permitan una calidad de vida peatonal.

Como apoyo a estas percepciones, se suma lo que indica el experto de la Secretaría de Movilidad de Medellín cuando expresa que, “sin embargo, no te voy

a negar que, aunque tengamos los buses, todavía tenemos cierta cultura del centavo, donde finalmente uno puede ver en una parada de un bus una persona con discapacidad de movilidad reducida o visual, que le pasan dos o tres buses y ninguno le para, digamos que en ese caso el de visual por el tema de la identificación puede sufrir”.

Se evidencia que hay diferencias muy marcadas entre los integrantes de la UNLV y el experto de la STT de Medellín, debido a que sus opiniones son contradictorias, puesto que los discapacitados visuales indican que no han sido tenidos en cuenta para la ejecución de estos proyectos, hablando específicamente del tema de movilidad segura y las estrategias de comunicación, con un ejemplo claro, como los son los cruces con semáforos sonoros y piso podotáctil que hay en la ciudad que, según su experiencia de caminabilidad, ya no funcionan o son intermitentes.

“Yo en cuanto a eso creo que los semáforos sonoros fueron digamos hechos podría decirse con una buena intención, en su momento sirvieron, estuvieron ubicados en las principales calles de la ciudad, en San Juan, en La Oriental, en este momento en Envigado hay unos, pero a esos semáforos nunca se les hizo mantenimiento, algunos se dañaron y se quedaron así, y ya creo que la gran mayoría están”, indica Ceballos.

Diferente a lo que el experto indica, al describir en la respuesta a la pregunta 10 que, los cruces seguros existentes están en su pleno funcionamiento. Si bien los discapacitados visuales reconocen que estas ayudas existen, el cruce de información permite comprender que aún se hace necesario trabajar en equipo y con la comunidad directamente afectada, para que el proceso de comunicación o interpretación de los signos de la ciudad sea comprensible para ambas partes.

### **Movilidad:**

El desplazamiento por la vía pública es una construcción simbólica de las personas con discapacidad visual, al reconocer la comunicación como medio de

lectura y de comprensión de los espacios urbanos que generan seguridad según la adaptación que tenga el sistema de señales para una misma condición de accesibilidad, donde la inclusión determina el desarrollo social de las ciudades. Es así como la experiencia de movilidad se establece según las percepciones de las herramientas de comunicación implementadas para una circulación segura en especial para los peatones como también para la accesibilidad en los medios de transporte.

La experiencia en la movilidad de los peatones con discapacidad visual de la Unión Nacional de Limitados Visuales de Medellín responde a los objetivos específicos de esta investigación, cuya categoría inicialmente se teorizó según autores y por medio de instrumentos orientados a la recolección de información se contrastaron percepciones de los integrantes de la UNLV y la del experto de la STT, lo que permite identificar la percepción de las señales creadas para la movilidad segura a partir de la comunicación urbana y los lineamientos de apoyo e intervenciones de la institucionalidad.

Carlos Mario Jaramillo integrante de la UNLV indique que “la ciudad indudablemente tiene adelantos. Tiene una red semafórica sonora en ciertas partes, que eso indudablemente ayuda mucho a la movilidad de una persona ciega, tiene en muchas partes guía táctil o textura táctil, que es una buena intención pero desafortunadamente está mal instalada o está invadida por el todo el tema de espacio público en nuestra ciudad, o está deteriorada, o no cumple el propósito para el que está pensada esa línea táctil. Yo particularmente no conozco más ajustes para el peatón, para el que va caminando; pero comparando con otras ciudades, el tener una línea táctil así sea mala y tener semaforización sonora así sea poca, es un avance. Falta mucho equipamiento urbano seguro y aún en nuestra ciudad hay muchas cosas que tienen que adecuarse”,

Es así, como se evidencia la subcategoría movilidad segura en las respuestas de los integrantes de la UNLV, que la comunicación determina la interpretación de signos y símbolos para la movilidad segura según la percepción e identificación de los espacios a través del oído y el tacto de las personas con discapacidad visual,

los participantes coincidieron en el acompañamiento de la institucionalidad para intervenir con planes de acción y garantizarles seguridad en la vía pública para todos los actores sociales en especial para los más vulnerables.

Para el experto Sebastián Posada, desde la Secretaría de Movilidad, en la unidad de prospectiva, se procura por las condiciones del peatón tradicionalmente conocidas: un paso seguro tipo cebra y un semáforo con un tiempo peatonal. “Se crea a partir del año 2014, la Gerencia de Movilidad Humana. ¿Qué hacen ellos? Tradicionalmente siempre el tránsito o el transporte se ha visto así, como tránsito y transporte, donde hay unos actores viales donde están jerarquizados según modos o medios de transporte y ahí está el peatón, la moto, la bicicleta, el carro, el bus, el vehículo más pesado, y, de alguna manera digamos que se necesitaba humanizar eso, es decir, muchas veces es injusto poner a competir un actor con otro actor porque no siempre están en igualdad de condiciones para competir respecto a infraestructura”.

“Caminar es la primera cosa que un niño quiere hacer y la última que una persona mayor desea renunciar”<sup>47</sup>. Es importante reconocer que las ciudades deben de estar hechas a la medida de sus habitantes, especialmente en el sentido de la movilidad humana. Para un peatón con discapacidad visual, se hace complejo el no tener los espacios adecuados para movilizarse, sumando la invasión del espacio público, tal como lo indica

Si bien, en gran parte de la ciudad, las aceras están acondicionadas con pisos podotáctiles, los cuales están hechos como una señal para que las personas con discapacidad visual se guíen a la hora de caminar, acompañados del bastón blanco, tomado como un signo de identidad para las personas ciegas. Sin embargo, y según la percepción de los entrevistados, estas estrategias se ven limitadas debido a que no se comunica el cómo usar y para qué se realizan nuevas intervenciones de infraestructura, los integrantes de la UNLV indican que no existe un proceso de socialización de los proyectos de adecuación urbanística,

---

<sup>47</sup> BUTCHER, J. 1999.

especialmente a las personas que no tienen ningún tipo de discapacidad, quienes también son actores en vía pública.

### **Discapacidad:**

En el tema de discapacidad, la Secretaría de Inclusión es visible gracias a que tiene un programa que es la Unidad de Discapacidad. Desde esta unidad se hacen algunos intentos como lo es la tarjeta de paso seguro y acompañamiento en procesos de adecuación urbanística, un ejemplo claro es el Paseo Bolívar que es una obra nueva en el centro de la ciudad. La secretaría de movilidad son los responsables de proponer de proponer estrategias pedagógicas para la socialización de sus acciones orientadas a las personas con discapacidad y evaluar si en realidad aportan a la seguridad vial del peatón, situación que reconoce el experto Sebastián Posada García en la entrevista al decir, Medellín ha sido una ciudad blanco de críticas fuertes por ese tema comunicacional, sin embargo, destaca que la ciudad hace esfuerzos por la difusión de información por medios de comunicación locales y regionales como en el Canal Telemedellín y en Canal Teleantioquia que apuntan a contenidos pedagógicos a través de campañas implementadas en el sistema metro, el medio de transporte que los integrantes de la UNLV mencionan como mejor estrategia de la comunicación asertiva para la movilidad, al incorporar un sistema de señal sonora que permite una percepción más confiable para un desplazamiento seguro.

En la entrevista y el grupo focal, los participantes expresan que las personas discapacidad con discapacidad visual, puntualizando en la subcategoría, tienen menor nivel de autonomía una vez se desplazan por el espacio público haciendo uso del mobiliario urbano o del transporte público, lo cual confirma que las barreras físicas en los espacios públicos entorpecen los desplazamientos derivados de las condiciones excluyentes, pues estas impiden llevar su vida cotidiana como cualquier ciudadano. Además, indican la importancia de educación y el respeto por el espacio para que se haga menos compleja la movilidad segura, cuyo concepto se desarrolló como subcategoría, para lograr condiciones urbanas más humanas.

“La humanidad no es solo un tipo ni un solo modelo de persona. La humanidad está formada por quienes pueden ver y quienes no ven, por quienes pueden oír y quienes no oyen, por quienes caminan y por quienes no pueden caminar. Y todos, absolutamente todos, son igualmente útiles y necesarios para mejorar la vida de la humanidad”.<sup>48</sup>

Discapacidad es una condición ya sea congénita o adquirida, definida por muchas personas como enfermedad o deficiencia, sin embargo, es la unión de múltiples factores como el ambiente, la comunicación, las oportunidades o falta de las mismas, la discapacidad no está en el diagnóstico sino en el ojo de quien la mira, como lo describe la entrevistada Leidy en la pregunta 7.

Los integrantes de la UNLV coincidieron al definir el concepto de discapacidad en la pregunta 8 de la entrevista, como una oportunidad para el reconocimiento de las diferencias y las necesidades de la población partiendo de la importancia del concepto comunicación para integrar todos los actores sociales que se desplazan por vía público, lo cual invita a una participación más activa y una interacción positiva en el entorno, en lo que también se expone que no hay un lineamiento de responsabilidad social, tal como ellos lo indican, no es nada fácil tener que tropezar una y otra vez por el espacio público invadido por las ventas ambulantes que propician una movilidad insegura, por lo contrario el experto de la STT de Medellín indica que “se ha venido trabajando fuertemente porque Medellín tiene una condición fuerte de ocupación del espacio público donde de alguna manera se han dado dinámicas muy diferentes en los barrios y también la ciudad en los últimos diez años, donde se ha generado unos cambios urbanísticos fuertes e importantes donde tradicionalmente los sectores de la ciudad no eran reclamados para ningún tipo de proyectos de ciudad y una vez empiezan a requerir, se cambian dinámicas de barrios, de zonas y es muy complejo”, poniendo como ejemplo Palacé y la cicloruta de Palacé.

---

<sup>48</sup> ELISSALDE, E. citado por PIÑEROS, I. 2008. p. 13.

**Peatón:**

El primer objetivo que tiene nuestra investigación es comprender las dificultades de comunicación urbana que afronta un peatón con discapacidad visual al momento de moverse por la ciudad de Medellín o sus lugares de residencia, para esto utilizamos como instrumento una entrevista para comprender las dificultades de comunicación que afronta un peatón en situación de discapacidad en el momento de moverse por la ciudad de Medellín y sus lugares de residencia.

La Ciudad Accesible expone que los peatones se clasifican en personas con discapacidad física, auditiva, visual, cognitiva (PCD) y personas con movilidad reducida adultos mayores, mujeres en embarazo y obesos, personas con lesiones temporales, personas de talla baja y niños (PMR). Los peatones tienen una gran desventaja en relación a los vehículos, el uso irresponsable y descuidado, tiene como consecuencia mayor la muerte.

Esta situación no es alejada de contexto de Medellín, para el experto Sebastián Posada “el tema peatonal se queda ahí metido entre la espada y la pared porque la topografía impide que sea accesible para todo el mundo y digamos que de alguna manera las ciudades latinoamericanas, y Colombia no ha sido ajena a esos conflictos territoriales de la violencia. Medellín no tiene una condición adecuada para el peatón ya que la topografía tiene mucho que ver, la falta de control urbano en el otorgamiento de licencias”.

Según La Ciudad Accesible, cuando un peatón con discapacidad sensorial o movilidad reducida no tiene las garantías para moverse y no está dotado de los dispositivos de comunicación sonora, imágenes o demás signos que le permitan transitar seguro en la vía, es en ese momento donde se presentan los siniestros, convirtiéndolo en uno de los actores más vulnerables. La ciudad ante todo es para el uso y beneficio del peatón, sin embargo, se le ha asignado prioridad al vehículo, por ello, existen derechos para respetar y reconocer la vía peatonal como prioritaria ante un aparato automovilístico, es así como se plantea la subcategoría

seguridad peatonal como garantía en la vía para el desplazamiento autónomo de las personas con discapacidad visual.

La mayoría de las respuestas los integrantes de la UNLV, coinciden que ante la ausencia de información sobre las condiciones de accesibilidad en la ciudad para los peatones con discapacidad, se debe a los pocos acercamientos que tiene la institucionalidad con ellos, y la no implementación de espacios propicios de escucha para a través su experiencia y percepción comunicar sus necesidades para una comunicación urbana que promueva el respeto para el peatón en la vía.

### **Comunicación urbana:**

Al entender la ciudad como un elemento comunicativo, se tuvo como objeto de estudio la percepción de los integrantes de la UNLV para identificar las dificultades que afrontan en el momento de moverse por la vía pública como actores que requieren un plan de acción diferencial para evitar entorpecer sus desplazamientos. La información obtenida por los participantes de la entrevista y el grupo focal, reflejan en todas sus respuestas la incidencia de la comunicación urbana como garantía para tener seguridad en la vía, desde la implementación de socializaciones pedagógicas para que todas las personas reconozcan la diversidad y el porqué de herramientas en contextos urbanos.

Quienes identifican los espacios que presentan barreras para acceder a servicios de comunicación, pero sobre todo a derechos fundamentales que no pueden gozar como ciudadanos, no por su condición sino porque estos no están diseñados según su diversidad. Es así que la información es entonces un elemento que fundamenta el entendimiento de la ciudad y la generación de acciones para poder disfrutarla, vivirla y transformarla.

Una de las dificultades que exponen los integrantes de la UNLV, es que los peatones en Medellín son afectados por la invasión al espacio público, las líneas táctiles mal instaladas u obstaculizadas, y el imaginario de las personas al pensar que los discapacitados tienen que salir acompañados.

Desde la Gerencia de Movilidad se abordan las redes camineras y urbanistas que logran proteger al peatón generando resguardos en la vía y acortamientos en las intersecciones para que las distancias que tengan que cruzar los habitantes no sean tan largas y así crear resguardos entre vías para que una persona se pueda quedar albergada en caso de estar atrapada entre flujos vehiculares

El experto expone que lo que se hace por la seguridad vial del peatón en Medellín son campañas de sensibilización donde se le explica al peatón por dónde debe cruzar, cuáles son los comportamientos que deben de seguir en la vía para precisamente no ser vulnerables. Según el experto de la Secretaría de Movilidad, se viene implementando la inversión por la pirámide de la movilidad, generando la conciencia de que el actor más importante es el peatón, seguido de la bicicleta, seguido del vehículo de TTE público colectivo, individual y los vehículos privados.

Esta situación la exponen los integrantes de la UNLV en el grupo focal, al indicar que se observa en las calles de la ciudad un atrofio, debido a que mientras se transita por una sola cuadra, esta puede cambiar cincuenta veces de niveles, cada persona hace su acceso como quiere, como puede y según las necesidades que tiene, es por eso que la comunicación es un determinante para la socialización de proyectos y herramientas que se establecen para la vía pública, en particular para las personas con discapacidad, que para muchos es desconocida y es mal interpretada, tal como lo exponen la comunicación urbana es tener conocimiento de el por qué los andenes se encuentran modificados o por qué un ciudadano que posea un vehículo, sea carro o moto, lo necesita para ingresar a su predio al tener un familiar en condición de discapacidad, se necesita generar un acceso para subir una silla de ruedas a un piso alto, por tanto, la comunicación se sirve para tener una lectura de territorio, en especial, entender la condiciones de movilidad para el peatón.

### **Comparación:**

En el Grupo focal dice que mientras este sector de la comunidad permanezca invisible a las iniciativas y políticas de desarrollo, cientos de miles de personas,

que representan ayudas potenciales para sus familias y la economía de sus países, seguirán siendo relegados a los márgenes de la sociedad. Los países pobres continuarán así mientras no incluyan a las personas con discapacidad en sus políticas de desarrollo; el Estado, los políticos y la sociedad civil tienen que aprender a pensar obrar en función de la totalidad de la población, a ofrecer y exigir desarrollo para todos”. Es por ello que la generación de estrategias en torno a las personas con movilidad reducida es de vital importancia para el desarrollo social de los países y las ciudades, se debe garantizar los dignos desplazamientos de los peatones, el experto comenta que se ha venido trabajando fuertemente porque Medellín tiene una condición fuerte de ocupación del espacio público donde de alguna manera se han dado dinámicas muy diferentes en los barrios y también la ciudad en los últimos diez años ha generado unos cambios urbanísticos e importantes donde tradicionalmente los sectores de la ciudad no eran reclamados para ningún tipo de proyectos de ciudad y una vez empiezan a requerir, se cambian dinámicas de barrios, de zonas y es muy complejo. Colocando como caso puntual Palacé y la ciclo ruta de Palacé. Mientras que en la Secretaría de Movilidad de Medellín que para las personas que tienen algún tipo de discapacidad las ciudades deben implementar estrategias de comunicación con el fin de evitar un mayor riesgo de incidentalidad a peatones con discapacidad. Por lo cual, Sebastián Posada explica que desde la Secretaría de Movilidad no posee un conocimiento exacto de lo que se hace en términos de comunicación para las personas en condición de movilidad reducida. “Pero en términos generales hacia el peatón, sé que sí se hace desde la Secretaría de Movilidad esfuerzos para comunicar. En este cuatrefeño se han venido implementando desde la subsecretaría de educación vial campañas de sensibilización hacia el peatón. Por ejemplo, salen educadores viales a las partes estratégicas donde se registra incidentalidad fuerte ya sea por accidente o por muerte de peatones por cualquier tipo de evento de tránsito que haya ocurrido ahí y se dan charlas sobre cruzar por las partes seguras, esperar el semáforo”. Comenta que se realizan campañas para enseñarle al peatón como debe realizar un buen uso de estos espacios. Esto se trabaja en articulación con el Observatorio de Movilidad, la unidad encargada de

recopilar datos diariamente de lo que está sucediendo en las vías, de accidentes, de incidentes, todo respecto a incidentalidad lo va recogiendo no solo de peatones sino también vehículos motorizados y bicicletas, todo lo que va sucediendo. El área de Educación Vial mapea estos lugares y realiza intervenciones en el territorio, incluso realiza también intervenciones sobre el mal parqueo, transporte público con los conductores donde los ponen en los zapatos del peatón o del ciclista, con el fin de compartir la experiencia de cómo tienen que convivir en el espacio público

**Hallazgos que demarcan rutas para la re significación de la percepción de impacto de la comunicación urbana en la movilidad segura para los peatones con discapacidad sensorial desde las necesidades del peatón:**

Tradicionalmente entre Tierragros y San Juan ha sido sector comercial muy fuerte. Llevaba cincuenta años siendo un sector comercial muy fuerte de autopartes, de comercio de industria agrícola, donde realmente si vos ves la sección de la vía, es una sección muy importante de aproximadamente 13 o 14 metros que de alguna manera u otra permitía la ocupación inadecuada o indebida del espacio público en ambos costados de la vía donde están los negocios que te requieren si muchos dos metros a lado y lado en una calzada de circulación libre de 10 metros aproximadamente donde te caben dos carriles para circulación vehicular, y digamos que durante muchos años funcionó así pero cuando vos lo ves desde un ámbito urbanístico te das cuenta que es una vía que te permite la conexión entre el sur y el centro de la ciudad, es una vía que te da conexión directa hacia el sur entonces tenemos muchísimas rutas de transporte público del sur que entran a Medellín por ese correo y cuando vos ves la jerarquía que tiene esa vía, te das cuenta que es de tipología arteria. Si te remites al P.O.T vigente, no te permite parqueo en vía, pero debido a las dinámicas comerciales, se hacía”, expresa.

Por ello, la propuesta de la Secretaría fue el ciclo ruta de Palacé y se encontraron con que los comerciantes ya se habían apropiado del espacio y no lo querían soltar. Por tanto, se vuelve complicado al cambiar las dinámicas de la población e irrumpir en el día a día de estas personas, decirles que ya no lo pueden hacer. “Es

muy complejo porque se arraiga mucho la actividad que se hacía, incluso en el corredor de Palacé pasa algo muy particular y es que los andenes también se pierden, o sea, los comerciantes literalmente también se apropiaron del espacio de circulación peatonal, encuentra uno andenes demarcados para celdas vehiculares, donde uno ve que el peatón se tiene que salir a la vía a caminar, donde ahí sí lo he visto, hay peatones en condición de movilidad reducida o invidentes que se tienen que salir a la vía, entonces devolverle ese espacio al peatón es sumamente complejo”. La Secretaría a través de la educación vial y la gerencia de movilidad humana, realizan campañas para socializar el tipo de vía que se tiene y cuáles son las disposiciones y el uso que deberían de tener.

Para la presentación de los resultados de este estudio enfocado a la pregunta de investigación del estudio.

### **¿Cuáles son las características de la comunicación urbana para la movilidad segura de los peatones en situación de discapacidad de la Unión Nacional de Limitados Visuales de Medellín sector Prado Centro?**

La ciudad se convierte también en el espacio donde sus pobladores desarrollan las actividades de la vida cotidiana, y donde se encuentran la mayoría de barreras que limitan su autonomía, su bienestar y su capacidad de elección. Estas barreras, pueden ser asociadas tanto a la movilidad y manipulación como a los sentidos y al conocimiento y tienen la capacidad de limitar las libertades fundamentales como el derecho a la participación, a la cultura, a las actividades recreativas o deportivas, a la relación en libertad, a la información, al trabajo, etc. <sup>49</sup> Por espacio urbano se entiende, toda área exterior de movimiento con zonas públicas, semi-públicas y privadas. En el espacio urbano se encuentran dos elementos básicos: las calles y las plazas. El espacio arquitectónico, se refiere a los espacios interiores de las edificaciones.

---

<sup>49</sup> RAPOPORT. 2003.

### **Categorías emergentes:**

Sistema de signos (De acuerdo al autor Pierce) Unidad lingüística que puede ser percibida por el ser humano a través de los sentidos, lo cual aporta a la construcción social dentro de un sistema

Movilidad segura (De acuerdo al autor Rolf Moller)

Es un concepto nacido de la preocupación por los problemas medioambientales y sociales ocasionados por un modelo de transporte urbano basado en el automóvil particular se encuentra la movilidad segura. Según<sup>50</sup>, las partes del cuerpo que más resultan lesionadas en caso de un accidente son la cabeza, piernas, cara, cuello y pecho. Las partes del vehículo que generan la mayoría de las lesiones son el parachoques, el capó, el parabrisas y demás enseres que hacen parte de la parte delantera del vehículo. La seguridad vial es parte importante de la disciplina social y su práctica responsable preserva la vida propia y la de los demás, además de caracterizar la conciencia vial como respeto e integración social para garantizar la seguridad vial del peatón.

Seguridad peatonal (De acuerdo al autor Rolf Moller)

El peatón es el actor vial más frágil según la pirámide de la movilidad. Además, es uno de los agentes con mayor probabilidad de muerte en la vía, por ende, hay que tener un plan seguro de movilidad para evitar que éste tipo de acontecimientos sucedan.

Los autores<sup>51</sup> afirman que en términos de salud pública la movilidad es un derecho que tienen las poblaciones de desplazarse, costo-efectivamente, sin riesgo en su integridad, para alcanzar y disfrutar con equidad bienes y servicios útiles al bienestar. Esta concepción va mucho más allá de gestionar infraestructuras, asegurar vehículos o personas, la estadística de eventos y efectos o la respuesta por atender a lesionados en iv. Calles, avenidas, carreteras, autopistas, vías

---

<sup>50</sup> PÁEZ, J. SÁNCHEZ, M., APARICIO, F. 2009.

<sup>51</sup> ZEBALLOS, M., & FERNÁNDEZ, G. Citado en PIÑEROS. 2008.

férreas de trenes metropolitanos e interurbanos se convierten, a veces e innecesariamente, en barreras segregantes, excluyentes y aislantes de las comunidades.

Posada comenta que desde el 2014 aparece la Gerencia de Movilidad Humana, que genera un enlace entre ciudadanía e institucionalidad y humanizar el ejercicio de movilizarse. Desde allí se empieza hablar de movilidad, por lo cual aparece el peatón como actor principal y como el eje estructurante de la movilidad, encontrando así que este es el más vulnerable y por ende tiene que ser el más cuidado y el más protegido en la vía.

## 5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Una vez aplicado el proceso de investigación a través del desarrollo del marco metodológico, se hizo la descripción detallada de los hallazgos arrojados por la información obtenida mediante los instrumentos utilizados, para finalmente elaborar las siguientes conclusiones.

El objetivo general de esta investigación buscaba analizar las características de la comunicación urbana para la movilidad segura de los peatones con discapacidad visual de la Unión Nacional de Limitados Visuales de la ciudad de Medellín sector Prado Centro. Luego de las definiciones teóricas y la realización del diseño metodológico, se logró dar respuesta a la pregunta de investigación, ¿Qué importancia tiene la percepción del impacto de la semiótica de la comunicación urbana para la movilidad segura de los peatones con discapacidad visual de la Unión Nacional de Limitados Visuales de Medellín UNLV, sector Prado Centro?

La ciudad es un escenario simbólico comprendido desde las representaciones que se han establecido culturalmente según las necesidades de los actores sociales para una adaptación de los espacios de manera incluyente. Inicialmente esta investigación logró comprender las dificultades de comunicación urbana que afrontan los peatones con discapacidad visual al momento de movilizarse por la

ciudad o sus lugares de residencia, lo que entorpece la movilidad al no contar con herramientas que fortalezcan sus vulnerabilidades.

En el análisis realizado a las respuestas de los integrantes de la UNLV, se evidenció cómo los participantes coincidían al expresar que si bien se han realizado actividades de socialización de las obras realizadas por la administración municipal en cuanto a la infraestructura peatonal, aún hace falta ahondar en nuevas estrategias de comunicación que ayuden a que estos proyectos sean conocidos por todos los ciudadanos, en especial, por la comunidad impactada, en este caso, las personas con discapacidad visual que forman parte del espacio público.

Se entiende que desde la institucionalidad se ha tenido la intención de implementar dispositivos sonoros y pisos podotáctiles por algunas zonas como el centro de la ciudad y barrios cercanos; sin embargo, y desde el punto de vista de la comunidad estudiada, es insuficiente porque la ciudad no solo está compuesta de pasos peatonales, también se sirve de transporte público que facilita la conexión con lugares lejanos que, en la mayoría de veces, resultan siendo medios de difícil acceso para un gran grupo de personas que no cuentan con una estrategia integral de comunicación asertiva que les transmita seguridad a la hora de desplazarse por la ciudad.

La comunicación a través de dispositivos sonoros y los signos, es un apoyo para la identificación e interpretación de los lugares por los que transitan las personas con discapacidad visual. Si bien, hay algunos sectores de la ciudad con los cruces peatonales dotados con el mobiliario necesario para todo tipo de peatones, luego de un tiempo ya no son útiles porque no se le realiza ningún tipo de mantenimiento sea a los semáforos sonoros, los pisos podotáctiles o demás equipamientos que constituyan los cruces. Además, las estrategias de comunicación para dar a conocer para qué sirven este tipo de proyectos, son en su mayoría nulas o poco impactantes, lo que hace que no resulte útil la intervención porque no es integral ni desde la infraestructura, ni desde la utilidad.

La percepción que tienen los peatones con discapacidad visual sobre las señales creadas en la ciudad para la movilidad segura, a partir de la comunicación urbana, arrojó algunos aspectos positivos y negativos. Los proyectos y herramientas establecidas para poblaciones vulnerables, más que asegurarles una garantía, se debe fundamentar en el proceso pedagógico de la información de los mismos, donde además de participar los discapacitados visuales, intervienen todos los actores sociales como reconocimiento de las diferencias y la humanización para una lectura de territorio positiva, donde todos los actores sociales tengan sincronía con la identificación de símbolos y signos urbanos desde una comprensión colectiva a partir de la educación vial, lo que evita en el entorpecimiento de los desplazamientos en la vía y el respeto por las superficies podotáctiles que son invadidos por la indebida ocupación del espacio público, lo que indica que tiene gran relevancia el tema cultural y el trabajo informal.

La movilidad segura para los peatones con discapacidad visual, debe de ir ligada con las estrategias de comunicación asertiva para que se convierta en un proyecto integral y beneficioso para todas las partes. Los signos, símbolos y herramientas de comunicación sonora, son la base fundamental para que los peatones con este tipo de discapacidad puedan tener un desplazamiento seguro por el espacio público. No es solo hacer las obras, también se debe velar por la buena difusión y ejecución de las mismas, donde los ciudadanos sean los protagonistas, desde su percepción y necesidades.

A continuación, algunas recomendaciones para tener en cuenta en futuros proyectos de grado o en la continuidad del mismo:

1. Realizar un trabajo mancomunado entre la institucionalidad y la comunidad. En este caso, una estrategia no solo mediática, sino propositiva, en la que las personas involucradas en estos proyectos tengan voz y decidan cuál es la mejor ruta para abordar estas obras. Hay que entender que cada persona, en este caso, los peatones con discapacidad como grupo poblacional vulnerable, tienen una forma particular de comunicarse.

2. Identificar a profundidad que otros trabajos de grado existen con la misma temática o similar. En esta indagación no se evidenciaron trabajos que hablen de semiótica y peatón.
3. Indagar también sobre el proceso de semiosis como un aporte a la creación de significados de los signos por parte de la población estudiada. Ya que con este concepto se afianza la percepción y el objeto del signo en la mente del intérprete.
4. Aprovechas las nuevas tecnologías de la información y la comunicación mediante dispositivos electrónicos para crear estrategias asertivas para los peatones con algún tipo de discapacidad.

## 6. REFERENCIAS

CABRERA ARANA, Gustavo, VELÁSQUEZ OSORIO, Natalia y OROZCO ARBELÁEZ, Ariel. Movilidad: Aporte para su discusión. En Rev. Facultad. Nacional. Salud Pública 2015; 33(3): 429-434., 430 p.

NIAMPIRA MORENO, Alexandra “Identificación de imaginarios sociales segregadores y discriminatorios frente a la discapacidad” Trabajo de grado Profesional Magister en Educación con énfasis en Psicología Educativa. Bogotá D.C.: Universidad Libre Facultad de ciencias de la Educación Centro de Investigaciones e Instituto de Postgrados, 2014. 111 p

GÓMEZ RÚA, Natalia, DUQUE QUINTERO, Sandra y QUINTERO MARTA. El estudio de la discapacidad como una tendencia actual en la enseñanza del derecho de la seguridad social, Justicia Juris, 10(2), 71-8. En Rev: Justicia Juris, ISSN 1692-8571, Vol. 10. N° 2. Julio – Diciembre de 2014 Pág. 71-82

CARDONA SALDARRIAGA, Felipe, GARCÍA HERNÁNDEZ, Roberto. Movilidad urbana de personas con baja visión: Caso de estudio ciudad de Medellín. 2015. En Rev. <https://repository.upb.edu.co/handle/20.500.11912/3407> p.1-8.

MINISTERIO DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL. Guía de accesibilidad al espacio público, a edificaciones abiertas y de uso público. 2013. [En línea] Bogotá D.C Disponible en: <https://es.slideshare.net/MarcelFernandoGutierrez/gua-de-accesibilidad-al-espacio-pblico>

GONZÁLEZ VALENZUELA, Sara, RICO MORALES, Angie. Estudio de impacto de las campañas comunicativas viales en Villavicencio. Trabajo de grado profesional en Comunicación Social. Villavicencio, Meta.: Corporación Universitaria Minuto de Dios. Facultad Ciencias de la Comunicación. 2016. p. 72.

CORTÉS, Oscar y ARÉVALO, César. Discapacidad: nuevo imaginario social. Del mito y la exclusión a la comunicación para todos. Signo Y Pensamiento, 20(38), 131 - 139. 2001. En Rev:  
<https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/signoypensamiento/article/view/2963> p. 9.

DUQUE QUINTERO, Sandra, QUINTERO, Marta y GONZÁLEZ SÁNCHEZ, Patricia. Sobre el concepto: Persona en situación de discapacidad: en el ordenamiento jurídico colombiano. 2015. En Rev:  
<https://revistas.unilibre.edu.co/index.php/advocatus/article/view/955/746> p.18.

BLUMER Hebert y MUGNY Gabriel. Psicología social: Modelos de interacción. 1992. Argentina: Centro Editor de América Latina S.A. 1992.

ECO, Umberto. Tratado de Semiótica General. 5 ed. Milán: Editorial Lumen, S.A. 2000

VIDALES GONZÁLEZ, Carlos. Semiótica y teoría de la comunicación tomo II. 1 ed. Monterrey, N. L., México: Colección. Altos Estudios N°. 24. 2011.

CONESA Francisco y NUBIOLA Jaime. Filosofía del lenguaje. [En línea] Barcelona 1999. p. 69 Disponible en:  
<https://pensamientoylenguaje2000.files.wordpress.com/2012/01/conesa-f-nubiola-j-filosofc3ada-del-lenguaje.pdf>

CHARLES, Pierce Division of Signs” de 1987 citado por ATENCIA GARCÍA, María. Peirce y la teoría de los signos. [En línea] 2003. Disponible en:  
<https://es.scribd.com/document/397610507/Paloma-Atencia-Peirce-y-La-Teoria-de-Los-Signos>

SILVA, ARMANDO. Imaginarios urbanos. 5 ed. Bogotá: Arango Editores. 2006.

Butcher John. Carta Internacional del Caminar [En Línea] Disponible en:  
[https://www.luchemos.org.ar/files/Carta\\_Internacional\\_espanol\\_03-07.pdf](https://www.luchemos.org.ar/files/Carta_Internacional_espanol_03-07.pdf)

Alcaldía de Medellín Cuenta con vos. Plan de Ordenamiento Territorial [En línea] Medellín ACUERDO MUNICIPAL 046. 2019. Disponible en:  
[https://www.medellin.gov.co/iri/go/km/docs/pccdesign/medellin/Temas/PlaneacionMunicipal/Programas/Shared%20Content/Documentos/2019/POT/0-Informe\\_de\\_gestion\\_2018\\_POT\\_048\\_de\\_2014%20\\_20190313.pdf](https://www.medellin.gov.co/iri/go/km/docs/pccdesign/medellin/Temas/PlaneacionMunicipal/Programas/Shared%20Content/Documentos/2019/POT/0-Informe_de_gestion_2018_POT_048_de_2014%20_20190313.pdf)

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. Salud ocular universal: un plan de acción mundial para 2014-2019 [En línea] 2013 Disponible en:  
[https://www.who.int/blindness/AP2014\\_19\\_Spanish.pdf?ua=1](https://www.who.int/blindness/AP2014_19_Spanish.pdf?ua=1)

ELSIE, Rockwell. La Experiencia Etnográfica Historia y Cultura en los Procesos Educativos. 1 ed. Buenos Aires. 2009.

MORGAN, David. Focus Groups as Qualitative Research. Citado por ONWUEGBUZIE, Antony. Dickinson, Wendy. Leech, Nancy y Zoran Annamarie. Un marco cualitativo para la recolección y análisis de datos en la investigación basada en grupos focales. Paradigmas, 3, 127-157 (2011). Disponible en:  
[https://www.Dialnet-UnMarcoCualitativoParaLaRecoleccionYAnalisisDeDato-3798215%20\(1\).pdf](https://www.Dialnet-UnMarcoCualitativoParaLaRecoleccionYAnalisisDeDato-3798215%20(1).pdf)

CANALES CERÓN, Manuel. Metodologías de investigación social: Introducción a los oficios. [En línea] Santiago de Chile 2006 Disponible en:

<https://imaginariosyrepresentaciones.files.wordpress.com/2015/08/canales-eron-manuel-metodologias-de-la-investigacion-social.pdf>

RAPOPORT, Amos. Cultura, arquitectura y diseño. [En línea] Barcelona: 2003.

Disponible en:

[https://www.academia.edu/10399131/Cultura\\_arquitectura\\_y\\_dise%C3%B1o.\\_Amos\\_Rapoport](https://www.academia.edu/10399131/Cultura_arquitectura_y_dise%C3%B1o._Amos_Rapoport)

PÁEZ AYUSO, Francisco, SÁNCHEZ SANZ, Manuel, SÁNCHEZ ALEJO, Francisco, APARICIO IZQUIERDO, Francisco. Avances en la seguridad pasiva de los vehículos para la protección de peatones. En: Rev. DYNA, ISSN 0012-7361, Vol. 84, N° 4, 2009, págs. 315-320

ENTREVISTA EXPERIOS	
Tema: Movilidad de Medellín	
Nombre del Proyecto: El ingreso de la movilidad de la comunicación urbana a la movilidad urbana para los peatones con discapacidad de la Unión Nacional de Limitados Visuales de Medellín, sector Prado Centro.	
Objetivo de la entrevista: Identificar el clima de calidad ciudad para la movilidad urbana de los peatones con situación de discapacidad visual a partir de la cualificación de la comunicación urbana.	
Investigadores: María Paula Gallego Chaves - Estebán Posada Escobar	
PREGUNTAS	
1. ¿Cómo garantiza la seguridad vial de su peatón en la ciudad de Medellín?	<p><b>7. ANEXOS</b></p> <p>Esta pregunta por ejemplo se puede contextualizar desde el ámbito de la movilidad, por ejemplo, desde la ciudad de peatones que se está cobrando desde la Secretaría de Movilidad, lo que se hizo a partir del año 2014, lo que se hizo con el fin de garantizar la seguridad vial de los peatones con discapacidad visual, y en algunos casos algunos que se acostumbraban a caminar, en otros, muchas veces se les pide pagar a cambio de tener un actor porque se garantiza con igualdad de condiciones para competir respecto a los otros actores.</p> <p>Además desde el 2014 se implementó el sistema de Gestión de Movilidad Urbana, que se como una herramienta que lo que hace es garantizar un espacio urbano de calidad y de seguridad y de vialidad para los peatones con discapacidad y se implementó en el ámbito de TTE y TTE de la movilidad, con el fin de garantizar el espacio que se está creando como el eje estructural de la movilidad desde el nivel urbano y por ende, las que son el más cotidiano y el más protagonista en la vida, y desde la gestión de movilidad urbana se busca garantizar el tema de todos los actores y situaciones físicas que pretenden lo que logra es uno, proteger al peatón, generando seguridad a la vida, generando confortamiento en las interacciones para que los ciudadanos que tengan que cruzar una persona no sea tan largo, desde generar seguridad entre otros para que una persona se pueda quedar tranquilamente en caso de estar por un tiempo esperando en los lugares de espera. Entonces eso es lo que se hizo por la seguridad vial del peatón en Medellín, aparte de que se pudo administrar, por ejemplo, lo de este mundo como con una campaña que se llama así "No comparemos con uno más", que se dirige por la información a la información de educación vial, entonces lo que busca es mejorar de condiciones, desde el nivel de la vida, se busca a los peatones por donde deben de cruzar, desde con los comportamientos que deben de seguir en la vida para garantizar su ser vulnerable; y se como se creó, desde con el control de las vías implementado y se viene haciendo una apuesta grande por invertir la prioridad de la movilidad.</p> <p>Tradicionalmente el TTE y el TTE se ha pensado para los vehículos motorizados, pero eso es lo que se ha venido a mitigar el problema que los estamos viviendo día a día como lo es el problema de la congestión vial del espacio público, del gran deterioro como cuando se genera de vialidad, la comunicación urbana y se viene haciendo el espacio de generar del espacio urbano, la misma accesibilidad en las vías, entonces al no invertir en el dar cuenta de que los ciudadanos deben de ser peatones para que cambien. Entonces en este contexto la administración se lo voluta a uno, a generar para que la conexión de que el actor más importante es el peatón, desde de la historia, desde del ámbito de TTE pública, entonces, individual y los vehículos privados.</p>
2. ¿Qué actividades realiza la Secretaría de Movilidad de Medellín a favor de la seguridad vial del peatón? ¿Por qué?	
3. ¿Considera que la ciudad cuenta con los recursos técnicos necesarios para la movilidad de los peatones con discapacidad? ¿Por qué?	

ENTREVISTA UNIÓN DE LIMITADOS VISUALES		RESPUESTAS	
Nombre del Proyecto: El ingreso de la movilidad de la comunicación urbana a la movilidad urbana para los peatones con discapacidad de la Unión Nacional de Limitados Visuales de Medellín, sector Prado Centro.			
Objetivo de la entrevista: Comprender las dificultades de movimiento que enfrenta el peatón con situación de discapacidad en el momento de moverse por la ciudad de Medellín y sus lugares de residencia.			
Investigadores: María Paula Gallego Chaves - Sebastián Posada Escobar			
PREGUNTAS		Carlos Mario Jaramillo	Diego Alejandro Galindo
1. ¿Se considera un peatón seguro en la ciudad de Medellín? ¿Por qué?	<p>No, porque en una ciudad que en el caso particular para una persona ciega, presenta muchas barreras de todo tipo, de toda índole. Entonces por eso uno no se considera un peatón seguro en nuestra ciudad. Las barreras pueden ser por diversos motivos, van desde barreras físicas hasta barreras actitudinales. Surgen por el tipo de construcción que se hace en la ciudad, que cuando se construye una vía de tránsito, se construye una vía de tránsito.</p>	<p>Si parte el seguro porque uno anda con seguridad en la ciudad, pero a veces no porque las personas no dan el espacio porque cuando uno se camina los peatones tratan de ir que todo en el sentido con calma y a veces la movilidad no es usable que digamos. A veces la gente como yo comenté digamos que por la vía principal, las personas van derecho y se les ignora a las personas con limitación visual o con movilidad reducida y eso lo hace inseguro.</p>	<p>Creo que me decepciona de manera muy poco al momento de seguridad vial.</p>
2. ¿Las actividades que se realizan por parte de la Secretaría de Movilidad de Medellín ayudan a la seguridad vial del peatón? ¿Por qué?	<p>En el tema de discapacidad, la Secretaría de Movilidad es un actor que tiene un programa que es la Unidad de Discapacidad. Desde esta unidad se hacen algunos trabajos, como fue por ejemplo la ley de pago seguro, de acompañar algunos procesos de educación, además, por ejemplo el Paseo-Dólar que es una obra nueva. Entonces la Secretaría de Movilidad trata de hacer visible el tema, a nivel para la movilidad, buscando de Secretaría de Movilidad porque son los responsables, pero también ha sido bastante en donde se está trabajando, así también en personas con discapacidad en general, obviamente desde hace como un mes para nosotros la oportunidad de reuniones con algunos de la Secretaría de Movilidad, pero esta para nosotros más un tema de parados de buses. No es un tema de desplazamiento a pie. Entonces la deuda de esa dependencia es muy complicada porque uno no puede que haga un árbol de análisis las acciones que deberían "¿las acciones?" en el momento de la Secretaría.</p>	<p>A veces sí, a veces no. Pero yo creo que no porque ellos no están ahí para brindar ese apoyo con la movilidad.</p>	<p>Creo que algunos cosas. Por ejemplo cuando se crea de que se agota, si finalmente, si no hay una comisión a la movilidad según lo que se va a hacer, muchos conductores no lo tienen en un sentido o porque igual se pasa de rojo, se para sobre la línea que</p>



## 7.2 CONSENTIMIENTOS INFORMADOS

**UNIVERSIDAD CATÓLICA  
LUISAMIGO**

FACULTAD DE COMUNICACIÓN  
TRABAJO DE GRADO  
DOCENTE ENCARGADA: CAROLINA ECHAVARRÍA OSORIO  
AÑO 2018 - 1

**CONSENTIMIENTO INFORMADO**

Nombre del entrevistado: Sebastián Posada Escobar  
 Función o rol: Asesor - Gerente  
 Lugar de la entrevista: Centro de Atención de Medellín  
 Fecha de la entrevista: 25-04-2018 Hora de la entrevista: 13:00pm

**CONSENTIMIENTO INFORMADO**  
 Para realizar entrevistas  
 Curso Semiótica de la Educación - Universidad Católica Luis Amigo

Ciudad y fecha: Medellín, 25 de abril de 2018

Yo (A continuación el nombre de la persona que participará en la Entrevista) Sebastián Posada Escobar identificado con cédula de ciudadanía 8019620695 en Medellín He sido informado por el(a) o las(a) estudiante(s) \_\_\_\_\_

del curso Semiótica de la Educación, en calidad de representantes con su trabajo de campo con el proyecto de grado (tesis) \_\_\_\_\_

En el momento durante el año 2018-1 de la Universidad Católica Luis Amigo, que el objetivo de esta es consultar sobre mis conocimientos y experiencias como profesional acerca del objeto de estudio de su proyecto, así por tal motivo que, autorizo al (o a los estudiantes) recibir, analizar y publicar, al registro escrito o audiovisual de la entrevista.

Queda claro que no recibiré ningún beneficio económico por entregar dicha información. Que mi participación es una contribución voluntaria para el desarrollo de la carrera, de esta forma se tendrá mayor confiabilidad a cerca de los resultados del estudio los cuales podrán servir de comprensión con relación al objeto de estudio de este proyecto, es por lo tanto, que al momento de esta entrevista, con fines exclusivamente académicos, necesarios para cumplir con la metodología expuesta dentro del proyecto.

Firma del entrevistado: [Firma]  
 Datos del entrevistado:  
 Cel: 3134111133 Email: Sebastián Posada Escobar Ciudad: Medellín

Firma del estudiante con cédula \_\_\_\_\_

La información personal que usted proporciona sobre sus datos personales permanecerá en secreto y no será revelada a ninguna persona por fuera del equipo investigador. Aunque los resultados de esta investigación pueden ser presentados en revistas o eventos científicos, su identidad no será divulgada y se mantendrá bajo absoluta confidencialidad y será tratada según lo establecido por la Ley de protección de datos 1581 y el decreto 1377 de 2013.  
 Después de su identidad sea revelada: Sí  No

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN**

Medellín, agosto de 2018

Asunto: permiso para realizar investigación.

Dirigido a: Unión Nacional de Limitados Visuales  
 Investigador: Sebastián Posada Escobar

Cardinal Saldaña,

Esta es una investigación realizada por estudiantes de la Universidad Católica Luis Amigo, en la cual se pretende analizar el impacto de la semiotica de la comunicación urbana en la movilidad segura para las personas en situación de discapacidad sensorial y movilidad reducida de Medellín.

Usted está invitado para participar de esta investigación con fines académicos, este proceso se cumple como consentimiento informado, existe en libertad de preguntar cualquier aspecto que le ayude a aclarar sus dudas.

Debe quedar en claro que su participación en este estudio no le generará beneficio material o económico, su colaboración es una contribución para el mejoramiento de su cargo como líder.

La información personal que usted nos dará en el curso de este estudio permanecerá en secreto y no será proporcionada a ninguna persona diferente a usted bajo ninguna circunstancia, su nombre no será mencionado en la investigación, la información puede ser revisada por el jurado calificador de la investigación de la Universidad Católica Luis Amigo.

No firme este consentimiento a menos que usted haya tenido la oportunidad de hacer preguntas y recibir contestaciones satisfactorias para todas sus preguntas.

Sebastián Posada Escobar  
 Nombre del Investigador Principal  
 CC: 4020484258  
 Contacto: 8019620695

[Firma]  
 Firma del Investigado  
 CC: \_\_\_\_\_  
 Contacto: 2631533  
Don Pomogual

Anexo 5 Consentimientos informados

**7.3 TÉCNICAS DE ANÁLISIS DE INFORMACIÓN**

**7.4 Y OTROS QUE SEAN REQUERIDOS (opcional)**