

Afrontamiento espacial de estudiantes con discapacidad física *

Johana Linares García

Profesora Universidad Industrial de Santander – UIS, Bucaramanga - Colombia.

johana.linares.garcia@gmail.com

 <http://orcid.org/0000-0001-5401-4633>

Andrea Hernández Quirama

Profesora Universidad Industrial de Santander – UIS, Bucaramanga - Colombia.

ahernanq@uis.edu.co

 <http://orcid.org/0000-0003-1955-0566>

Hector Mauricio Rojas Betancur

Profesor Universidad Industrial de Santander – UIS, Bucaramanga - Colombia.

hmrojasb@uis.edu.co

 <http://orcid.org/0000-0003-0569-8236>

RESUMEN

Para conocer las formas de apropiación territorial cotidiana de estudiantes con discapacidad física y visual en la ciudad de Bucaramanga, Colombia, se realizó un estudio desde un enfoque cualitativo, en donde se combinan técnicas etnográficas, entrevistas y análisis cartográfico con la participación de seis estudiantes de una universidad pública. Se concluyó que existen grandes limitaciones de movilidad, incrementadas por la falta de conciencia ciudadana y la discontinuidad espacial de las acciones implementadas, destacando la capacidad de afrontamiento y resiliencia de los jóvenes en situación de discapacidad y su interpretación sobre las barreras culturales que les impide el derecho a la educación y la participación social. Finalmente se llama la atención sobre la efectividad y sostenibilidad de ordenamiento urbano para la inclusión, el cual se logra cuando se trasciende la gestión pública instrumental para convertirse en ejercicio de reflexión y acción basado en la comprensión del ser humano, más allá del control y explicación del comportamiento.

PALABRAS CLAVE

Ordenamiento territorial, discapacidad, movilidad urbana, educación

Mobility of students with physical disabilities

ABSTRACT

In order to know the forms of daily territorial appropriation of students with physical and visual disabilities in the city of Bucaramanga, Colombia, a study is carried out from a qualitative approach, where ethnographic techniques, interviews and cartographic analysis are combined with the participation of six students of a public university. It is concluded that there are great mobility limitations, increased by the lack of citizen awareness and the spatial discontinuity of the actions implemented, highlighting the capacity of coping and resilience of young people with disabilities and their interpretation of the cultural barriers that prevent them from right to education and social participation. Finally, attention is drawn to the effectiveness and sustainability of urban planning for inclusion, which is achieved when instrumental public management is transcended to become an exercise in reflection and action based on the understanding of the human being, beyond control and explanation of behavior.

KEYWORDS

Land use planning, urban mobility, disability, education

Recibido: 10/12/2018 Aceptado: 05/05/2019

* Artículo de investigación científica y de desarrollo tecnológico, derivado de la tesis de maestría "Experiencias de apropiación territorial de estudiantes con discapacidad física: aportes al ordenamiento territorial", USTA, Bucaramanga, 2018. UIS, Vicerrectoría de Investigación y Extensión, Código 5006, Universidad Industrial de Santander.

<http://dx.doi.org/10.18041/1900-3803/entramado.2.5672>

Este es un artículo Open Access bajo la licencia BY-NC-SA

(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>) Published by Universidad Libre - Cali, Colombia.

Cómo citar este artículo: LINARES GARCÍA, Johana; HERNÁNDEZ QUIRAMA, Andrea; ROJAS BETANCUR, Hector Mauricio. Afrontamiento espacial de estudiantes con discapacidad física. En: Entramado. Julio - Diciembre, 2019. vol. 15, no. 2, p. 174 -187 <http://dx.doi.org/10.18041/1900-3803/entramado.2.5672>



Enfrentamiento espacial de alumnos con deficiências físicas

RESUMO

Para conhecer as formas de apropriação territorial diária de estudantes com deficiência física e visual na cidade de Bucaramanga, Colombia, foi realizado um estudo de abordagem qualitativa, onde técnicas etnográficas, entrevistas e análises cartográficas são combinadas com a participação de seis estudantes de Uma universidade pública. Concluiu-se que existem grandes limitações de mobilidade, aumentadas pela falta de conscientização do cidadão e pela descontinuidade espacial das ações implementadas, destacando a capacidade de enfrentamento e resiliência dos jovens com deficiência e sua interpretação das barreiras culturais que os impedem de direito à educação e participação social. Finalmente, chama-se atenção para a eficácia e sustentabilidade do planejamento urbano para a inclusão, o que é alcançado quando a gestão pública instrumental é transcendida para se tornar um exercício de reflexão e ação com base na compreensão do ser humano, além de controle e explicação de comportamento.

PALAVRAS-CHAVE

Planejamento territorial, deficiência, mobilidade urbana, educação

Introducción

La discapacidad como concepto dinámico, está íntimamente relacionado con la concepción y los modelos de desarrollo social vinculados a las posibilidades políticas para materializarlas en términos de la construcción de espacios (Reguillo, 2015), como relaciones sociales, que permitan un mejoramiento de la calidad de vida y de las posibilidades de ampliación de la participación social de diferentes individuos y grupos (Vidaña, 2017).

La inclusión social de los grupos minoritarios, concepto que engloba a las personas en situación de discapacidad, es posible a través de la garantía de derechos como el derecho a la educación (Correa y Rúa, 2018), el cual es la base fundamental para reducir la pobreza y lograr el desarrollo autónomo de los seres humanos. Por tal razón, en Colombia a partir de la ratificación de la Convención Internacional de los Derechos de las Personas Con Discapacidad (NACIONES UNIDAS, 2006), las instituciones educativas se han visto en la obligación de realizar adecuaciones en términos de infraestructura, considerando los lineamientos de diseño universal.

A pesar de los esfuerzos institucionales, siempre insuficientes, por contar con una infraestructura incluyente para los grupos con diversidad funcional, uno de los mayores problemas es la estructura urbana de la ciudad en general, que si bien avanza en el propósito de garantizar un diseño universal, no es un asunto prioritario y por ende se cuenta con recursos bastante limitados, cuestión que se halla aunada a la falta de conciencia social sobre las necesidades de inclusión de las personas con discapacidad que reclaman su participación para el ejercicio pleno de su ciudadanía (Rodríguez y Gómez, 2016), mediante el acceso a la educación (Campos y Brenna, 2015).

Los estudiantes con discapacidad, motriz y visual, específicamente en el tema de barreras físicas y ausencia de infraestructura especial en la ciudad, dan cuenta de un proceso de lucha cotidiana por adaptarse a las condiciones del espacio, incluyendo las limitaciones de la población general por aceptar y apoyar la participación de personas en situación de discapacidad (Bárcena, Cruz, & Jenkins, 2018), problema generalizado en las ciudades latinoamericanas (Echeverría & Flores, 2018).

En el caso colombiano específicamente, es en la reciente década donde empiezan a medirse las dificultades de acceso espacial de este grupo poblacional a los sistemas educativos (DANE, 2010), (ALCALDÍA DE BUCARAMANGA, 2014), en especial a aquellos de nivel superior. No obstante parecen esfuerzos aislados dado que no se hallan articulados los espacios universitarios con los circuitos urbanos por donde los estudiantes deben transitar de manera cotidiana para cumplir con sus prácticas educativas.

Es importante, por ello, entender desde el lugar propio de estudiantes con discapacidad, la manera en que asumen cotidianamente las barreras sociales y espaciales que deben afrontar para lograr el acceso a la educación superior. Estas experiencias de apropiación territorial permiten una mejor comprensión sobre las condiciones de equidad en el uso del espacio y dan cuenta de las situaciones de estigmatización de estas minorías.

Para tal fin se plantea un estudio de tipo etnográfico con enfoque fenomenológico en el cual se analiza el territorio en función de tres elementos fundamentales: medio físico, espacio y movimiento. Se encuentra entonces a continuación una reflexión teórico-conceptual alrededor de la exclusión y la discapacidad expresadas en el sistema territorial. Luego de ello se expone el enfoque y las técnicas de recolección

de información usadas en el estudio para finalmente dar paso a los hallazgos por cada una de las categorías y su discusión.

I. Marco teórico

La exclusión social se manifiesta en tres dimensiones: económica, política y sociocultural. Ella, se halla expresada en el tiempo y espacio, lo cual dificulta el goce de ciertos derechos, como el de la educación, el cual debe ser un derecho real de todos los ciudadanos (Gacitúa, Sojo, & Davis, 2000, p. 12).

Garantizar la permanencia de las personas con discapacidad en el sistema educativo superior, depende en gran medida del entorno educativo que “debe concebirse, planificarse y estructurarse de acuerdo con los criterios de la accesibilidad universal y diseño para todos, de tal forma que consiga un ámbito inclusivo libre de cualquier barrera” (De Lorenzo, 2007, pág. 393). No obstante, generalmente, la permanencia en el sistema académico de las personas con discapacidad, se reduce a un asunto que compete a la institución, la cual se presenta como un ente desligado de la configuración territorial.

Por ello, las estrategias de orden territorial son fundamentales para la integración de grupos históricamente vulnerables, dado que deben estar orientadas a integrar la singularidad de los seres humanos, sobre todo en áreas urbanas, caracterizadas por mayor concentración poblacional y con gran diversidad humana en donde se reclama que todos los habitantes que comparten ese espacio geográfico tengan “derecho a la vida urbana, transformada, renovada” (Lefebvre, 1969, p. 138).

En este sentido, puede afirmarse que la exclusión de ciertos grupos poblacionales como el de personas con discapacidad, se halla en estrecha relación con el territorio, dado que “se hace posible y se manifiesta en tiempos y espacios determinados” (Gacitúa, Sojo, & Davis, 2000, p. 12).

Entonces, el territorio debe ser entendido más allá de sus elementos materiales y funcionales, es decir, más allá de la dimensión física o geográfica, dado que su construcción responde a procesos de producción social, es así como se concibe el territorio como “base de la reproducción social, de la producción de la gente o como espacio vital” (Echeverría & Rincón, 2000, p. 14). Para Montañez, et. al., (2001), el territorio es

un concepto relacional que insinúa un conjunto de vínculos de dominio, de poder, de pertenencia o de apropiación entre una porción o la totalidad del espacio geográfico y un determinado sujeto indivi-

dual y colectivo [...] Es pues el espacio geográfico revestido de las dimensiones política, identitaria y afectiva, o de todas ellas (2001, p. 20).

Según Toledo y Romero, la noción de territorio mantiene una estrecha relación con el espacio social y el espacio vivido, lo cual permite “un análisis de la forma de inserción de los individuos dentro de grupos, como también, de las manifestaciones políticas de control del espacio que garanticen especificidad y permanencia; asegura la producción y reproducción de los grupos sociales” (2006, p. 18)

Esa relación entre el sujeto y el territorio tiene un efecto transformador recíproco y por lo tanto el territorio y la territorialidad poseen una “mutua contención, en la cual el uno forma parte del otro” (Echeverría & Rincón, 2000, p. 15). La territorialidad hace referencia al modo en que los actores sociales se apropian del territorio y las relaciones que establecen con la sociedad y el espacio (Rodríguez D. 2010, p. 5). Frente a estos elementos, el ordenamiento territorial cumple un papel protagónico.

Para Montañez (2001), la territorialidad puede entenderse como:

El grado de dominio que tiene determinado sujeto individual o social en cierto territorio o espacio geográfico, así como el conjunto de prácticas y sus expresiones materiales y simbólicas, capaces de garantizar la apropiación y permanencia de un territorio dado bajo determinado agente individual o social (p. 22).

Ciertamente, garantizar la permanencia en el sistema educativo de las personas con discapacidad depende en gran medida de los procesos de ordenamiento, los cuales deben considerar acceso al medio físico, así como de su relación con el espacio y el movimiento, entendidos estos tres elementos como fundamentales para lograr la apropiación territorial.

2. Metodología

Este estudio es parte de una investigación social situada en el paradigma interpretativo de tipo etnográfica con enfoque fenomenológico. Este tipo de estudios permiten dar cuenta de la cotidianidad de los actores y su percepción sobre la realidad social (Hammersley & Atkinson, 1994). Para el caso, el proceso de investigación se divide en cuatro fases: preparatoria, de trabajo de campo, analítica e informativa (Rodríguez, Gil, & García, 1996). En la primera fase, se realiza la problematización de la realidad y la identificación de las categorías deductivas a partir de la realización del estado del

arte. Para el caso, las experiencias de apropiación territorial fueron estudiadas desde dos elementos fundamentales: accesibilidad espacial y estrategias de apropiación territorial.

Con las categorías se diseñaron los instrumentos y técnicas de recolección de información. Se realiza el diseño de una entrevista semiestructurada, se utiliza la técnica de observación participante que es empleada durante el acompañamiento que se realiza con los estudiantes en sus recorridos cotidianos desde sus hogares hasta la institución universitaria y se emplea material cartográfico para identificar las condiciones de acceso. Los recorridos desde sus residencias a la Institución, se dividieron en tres tramos (residencia – estación de bus, en el medio de transporte, y de la estación de bus a la Institución).

La población participante cumple con el criterio de ser estudiante activo en uno de los programas de pregrado presenciales en la Universidad, tener más de un semestre de vinculación con la institución y hallarse con una discapacidad motriz o visual permanente. El rol de estos actores es activo durante la fase de trabajo de campo y para la verificación de los resultados y obtención de las conclusiones.

Durante el trabajo de campo, cada uno de los participantes fue contactado, se le presenta el propósito del estudio, se expresan los riesgos y beneficios del mismo y se solicita su consentimiento para la toma de información. Es importante destacar que con el consentimiento informado se busca garantizar el principio de justicia, beneficencia y confidencialidad de la información, razón por la cual se suprimen los datos de identificación de los participantes y son reemplazados por códigos. Los estudiantes participantes en el proceso de investigación fueron seis, cuatro hombres y dos mujeres. Con edades entre los veintidós y treinta años, residentes en los municipios de Floridablanca, Girón y Piedecuesta, en el Área Metropolitana de Bucaramanga, Colombia.

Una vez aprobada la participación, el equipo investigador aplica las entrevistas, luego realiza el acompañamiento durante los recorridos con los estudiantes en cada uno de los días de la semana en donde se toman los datos de tiempo, distancia, obstáculos, accesos y estrategias, allí se apoya la captura de datos con la APP GPS Essentials® y la ficha de observación. La información recopilada es organizada y codificada. Se realiza la transcripción del material y se procede al análisis.

Durante la fase de análisis se apoya el ejercicio de categorización con el software cualitativo Atlas Ti versión 6.2 para los datos cualitativos. Allí se procedió a realizar un análisis textual general a partir de la categoría deductiva, identificando los elementos inductivos. Estos últimos fue-

ron relacionados permitiendo entender la complejidad del fenómeno y tener una representación gráfica de los datos mediante redes semánticas. Adicional se contó con el software SIG ArcGis® versión 10.2.1 que permitió espacializar el fenómeno.

Una vez obtenidos los resultados del estudio se procede a su validación con los actores participantes, precisan y amplían algunos datos. Luego de ello se realiza la construcción de un informe de investigación y se procede a la socialización ante la comunidad académica y la ciudadanía.

3. Principales hallazgos

La cotidianidad de estos jóvenes se desarrolla en la institución. Dejan sus casas desde las primeras horas de la mañana y permanecen en este espacio durante todo el día, los cinco días de la semana. Se movilizan en transporte público y, en razón a las distancias, pero sobre todo por las condiciones de accesibilidad, procuran reducir su permanencia en el espacio público, especialmente en aquellos lugares con gran flujo peatonal.

Los recorridos de los jóvenes desde sus casas a la Universidad, comprenden distancias entre los 8.00 km y 24.52 km, registrando un tiempo máximo de 1h22'13" y uno mínimo de 43'58". Los medios de transporte dependen del tramo del recorrido. Para los tramos uno y tres se movilizan a pie; y en el tramo dos, es más usual el uso de MetroLínea que de bus convencional. Es importante señalar que ninguno de los actores se moviliza en vehículo particular. En promedio, el número de barreras reportadas por tramo fue de 5,5 (tramo 1), 2,2 (tramo 2) y 14 (tramo 3). Siendo el tramo 3, el espacio con menos condiciones de accesibilidad (Tabla 1).

Condiciones de accesibilidad durante el recorrido cotidiano a la Universidad: transporte, espacio público y comportamientos culturales

Las condiciones de accesibilidad de los estudiantes están marcadas por las características presentes en el transporte (tramo 2) y el espacio público (tramo 1 y 3), así como por los comportamientos culturales (Figura 1). Este último elemento, se halla inmerso en las relaciones cotidianas que se tejen en estos dos escenarios.

Condiciones de accesibilidad en el transporte urbano

El transporte urbano es un medio para integrar procesos económicos y espaciales centro de análisis del Plan Maestro de Movilidad, diseñado por la Universidad Industrial de Santander, UIS y el Área Metropolitana de Bucaramanga, AMB (2011, p. 7). Las barreras presentes en estos espacios se

asocian con el alto flujo de viajeros, la necesidad de realizar trasbordos, la deficiente señalización de las rutas, las deficiencias en el sistema de ascensores y sonido; así como comportamientos ciudadanos violentos. Específicamente, estas son condiciones ligadas al SITM-Metrolínea (Sistema Integrado de Transporte Metropolitano).

Si bien es cierto que estos sistemas de movilidad buscan solucionar las deficiencias existentes en el transporte urbano de pasajeros, dados los problemas de “sobreoferta, rutas y operación inadecuadas, equipos obsoletos, deficiente calidad e insostenibilidad de la infraestructura vial” (CONTRALORÍA, 2010). Se torna complejo atender a las necesidades de manera diferencial en buses con alta capacidad. Para el caso, los jóvenes señalan estas características como barreras del sistema, situación que los

lleva a extender la jornada en la Universidad con el ánimo de tomar la ruta en un horario menos congestionado.

Difícil subirse al Metrolínea cuando va lleno y para bajarse también, sobre todo en horas pico (AC4_Hombre_Motriz).

Ya salgo más o menos de la universidad tipo 8 de la noche porque no me puedo ir en hora pico a Piedecuesta porque es terrible el transporte por tanta gente que se sube, entonces salgo más o menos tipo 8 de la noche para alcanzar a coger el último Metrolínea faltando más o menos un cuarto para las nueve pero yo llego a mi casa a las diez de la noche, tarde [...] el problema es el Metrolínea, porque la demanda del Metrolínea es muy alta y la mayoría a veces me toca de pie (AC3_Mujer_Motriz).

Tabla 1. Barreras y distancias por tramo y actor clave

ID. ACTOR CLAVE	Duración del recorrido	TRAMO 1		TRAMO 2		TRAMO 3	
		Número de barreras	Distancia en km	Número de barreras	Distancia en km	Número de barreras	Distancia en km
AC1_H_Motriz	1h01'44"	13	0,770	3	10,05	14	0,419
AC2_H_Visual	1h16'32"	7	0,340	2	20,43	16	0,384
AC3_M_Motriz	1h22'13"	3	0,013	4	24,15	14	0,352
AC4_H_Motriz	49'43"	5	0,203	2	11,67	12	0,446
AC5_H_Motriz	1h12'03"	2	0,023	1	11,85	15	0,251
AC6_M_Visual	43'58"	3	0,077	1	7,66	13	0,263
Promedio	1h03'08"	5,5	0,238	2,2	14,3	14	0,353

Fuente: Los autores

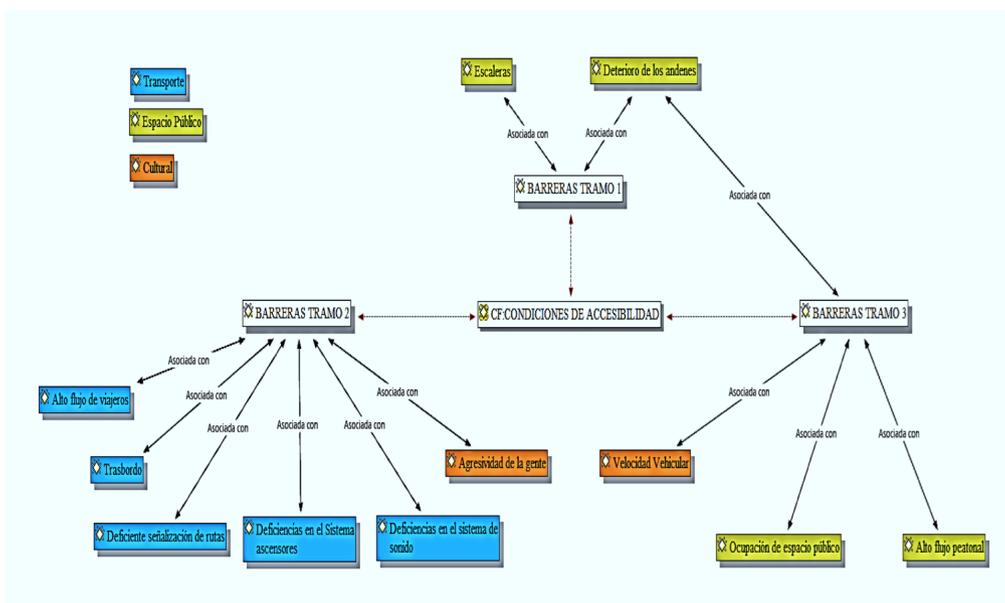


Figura 1. Red semántica sobre condiciones de accesibilidad por tramo. Fuente: Los autores, 2018.

Aunado a lo anterior, los trasbordos se consideran como acciones que complican la movilidad de este grupo poblacional, por lo cual los sujetos buscan tomar rutas en donde se reduzca el cambio de vehículo o se apoyan en sus redes familiares para hacer uso de estos.

Mi hermano me traía en el bus, pero no me acuerdo, ah si en ese tiempo ya había Metrolínea, pero tenía otras rutas, era más complicado porque tenía que hacer un trasbordo, pero mi hermano siempre estaba conmigo, mi hermano me traía y me llevaba (AC3_Mujer_Motriz).

Almuerzo y luego clases de la tarde y ya cuando salgo, pues entonces voy, cojo el bus y otra vez a la casa. Cuando llego a la estación de Metrolínea, hay un metro que es directo hasta la cumbre, pues no toca hacer trasbordo y entonces no es tan tortuoso el regreso (AC4_Hombre_Motriz).

Los actores con discapacidad sensorial identifican que la señalización de las rutas, específicamente los letreros tanto del Sistema de Transporte Masivo - SITM como del Bus Convencional, presentan fallas, al igual que existen deficiencias en el sistema de sonido. Para las personas con este tipo de discapacidad, son determinantes las formas como la ciudad se comunica con ellos, detalles como el tamaño, la forma, el color y las ayudas auditivas durante las interacciones en este espacio, median en las relaciones sociales históricamente excluyentes y se promueve la territorialidad (Reguillo, 2015).

Algo se me dificulta a diario bueno algo que yo tengo que vivir con eso diario es tomar rutas de bus, entonces me pasa algo particular es que por mi casa pasan dos rutas que son idénticas en lo único que se diferencia incluso el letrero es del mismo color; lo único que se diferencia es que hay una ruta es 28ª y la 28, la 28 no me sirve y la 28ª sí. En Metrolínea, con los letreros azules veo claro cuando hay mucha luz, con el amarillo creo que es naranja bueno no, con el naranja es como el más difícil entonces por ejemplo cuando tengo que tomar ruta, tengo que esperar a que llegue [...] A veces se me pasa, si también preguntó ese es el p8 ese es el p3 o algo así, no casi siempre espero que llegue y abra las puertas a veces tiene el letrero apagado. (AC6_Mujer_Visual)

Donde yo no supiera los movimientos del bus, donde fuera una ruta nueva, llegaría siempre perdido, o preguntándole siempre a alguien, porque los altoparlantes que debería ser obligación tener el anunciador de paradas nunca funciona, es muy rara la vez que tienen prendido el altavoz, tam-

co le indican a uno el saldo de la tarjeta ni nada (AC2_Hombre_Visual).

Por su parte, quienes tienen algún tipo de discapacidad motriz, señalan las deficiencias en el sistema eléctrico del elevador del SITM, pues se consideran insuficientes y además se reportan daños que indudablemente dificultan la libre movilidad de este grupo poblacional.

Muchos metrolíneas tienen dañada su parte de que ayudan a las personas con sillas de ruedas, pues yo que lo uso tan seguido, ya muchos no usan este servicio porque es que los Metrolíneas que tenían ese servicio, muchos están dañados (AC3_Mujer_Motriz).

En cuanto a transporte el metrolínea, yo me movilizó en metrolínea, pero por ejemplo alguna vez yo vi a un joven en silla de ruedas y le tocó esperar como unos cinco metrolíneas porque ninguno tenía el sistema de ascensor; entonces le toca esperar entre dos horas, dos horas y media mientras llega un articulado que tenga el sistema para poder subir (AC4_Hombre_Motriz).

Con lo anterior, se reafirma el hallazgo reportado en otros estudios (Rodríguez y Gómez, 2016), (Gómez, Etchegorry, Avaca y Caón, 2016), quienes expresan que el sistema no cumple con los requerimientos establecidos por el gobierno nacional. El 15% de toda la flota de vehículos del transporte público masivo tienen elevador para facilitar el acceso a las personas que usan silla de ruedas, lo establecido por el gobierno es que sea 20%, por tanto, no cumple con la exigencia establecida (2016, p. 30).

A pesar de las dificultades, los actores consideran que el SITM es uno de los medios de transporte público más accesible en términos de infraestructura asociada y costo de movilidad. La presencia de rampas escalonadas y franjas podotáctiles son ayudas que facilitan los recorridos. Sin embargo, esta última característica puede ser un obstáculo para las personas con discapacidad motriz, dado que dificulta su tránsito.

Por ejemplo, el hecho de que el puente de Metrolínea no sea con escaleras, sino que sea una rampa, contribuye muchísimo porque no hay que hacer mucho esfuerzo para llegar al puente, igual para llegar a la estación de Metrolínea (Hombre_Motriz) En el metro la guía, las líneas táctiles son una ayuda. Diría que la única para las personas como yo por lo del sistema de comunicación que usualmente no sirve o está apagado (AC2_Hombre_Visual). Me toca tener mucho cuidado con las guías para

ciegos, porque vuelven mi andar bastante inestable, entonces de un lado o del otro, o si no se puede, con la guía entre las piernas porque pisarlas me da inestabilidad en las piernas (AC1_Hombre_Motriz).

Situaciones como la anterior reflejan la necesidad de idear estrategias que permitan a los sujetos moverse de manera independiente considerando la diversidad existente en cada tipo de discapacidad. Por ende, se demanda del ordenamiento directrices de intervención diferenciadas, es decir, procesos de planeación que contemplen la singularidad de los ciudadanos (De Lorenzo, 2007), a fin de lograr su participación la construcción y reconstrucción del espacio, reduciendo así la exclusión manifiesta en el territorio.

Quizá una de las barreras que genera mayor conmoción en las PCD son los comportamientos sociales, asociados a prácticas culturales basadas en el individualismo, que demuestran el bajo grado de sensibilidad social respecto a la inclusión de este grupo poblacional. En el escenario del SITM, se presentan disputas por la comodidad. En ocasiones, los sujetos son sometidos a malos tratos durante su permanencia en el sistema.

Una cosa es que bueno que las sillas azules son para personas con algún tipo de discapacidad, pero por ejemplo en mi caso que no puedo estar de pie pero que mi discapacidad tampoco se nota, recibimos tratos groseros por parte de la demás gente. Hay veces cuando termino mi jornada de estudio, voy con tanto dolor que de verdad a mí me da pena, pero yo me hago en las sillas azules porque me duele muchísimo y las señoras empiezan a pelear; que la señorita sentada en la silla azul y me toca decir; señora yo tengo una discapacidad. Una señora una vez fue tan atrevida que me dijo pues si tiene eso por qué no se sube en una verde, y yo le dije señora yo me subo en la UIS y en la UIS ya no hay sillas y de verdad yo tengo mucho dolor; sino yo no, yo no estaría sentada aquí. Entonces el trato de la gente de Metrolínea es demasiado grosero, como que tienen que ver ahí pues con el tutor o con la silla de ruedas o con las muletas para que te crean. Incluso, yo me subí en Metrolínea cuando tenía muletas y no me daban la silla, a mi hermano que siempre iba conmigo, le tocaba pelear la silla, a mí ya me daba pena, pero a mi familia le tocaba pelear para que me dejaran una silla, o sea es como que todo, la gente es agresiva (AC3_Mujer_Motriz).

Este tipo de manifestaciones corresponden al modelo de desarrollo ideado basado en el individualismo característico de la posmodernidad, que se promueve paradójicamente

en una era en la que el ser humano es más dependiente (De Sousa Santos, 1998, p. 18). Con ello, se impide la concreción de un servicio eficiente, equitativo, seguro y, por ende, sostenible (UIS y ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA, 2011); situación que se hace más evidente en las interacciones dadas en el espacio público.

Condiciones de accesibilidad en el espacio público: el deterioro y usufructo del bien común

El espacio público es uno de los ejes más importantes en la articulación del ordenamiento dado que cumple con dos características: es un bien común que refleja los intereses particulares, así como “de apropiación simbólica que proviene de la experiencia, del estar, disfrutar y obtener un beneficio” (Campos y Brenna, 2015, p. 157); y además, es un elemento que “determina la forma de la ciudad” (Borja, 2003, p. 137), permitiendo construir un “orden deseado” (Hernández, 2010) a partir del modelo territorial proyectado.

Durante los trayectos cotidianos de los actores clave fue común el deterioro de los andenes en donde son frecuentes los baches, las escaleras, resaltos, la presencia de postes y bolardos, así como la ocupación de este en usufructo del bienestar personal, en medio de un alto flujo peatonal; especialmente en el tramo 3 (Figura 2), en donde se percibe la competencia entre ciudadanos por apropiarse del lugar, así como la necesidad de control frente a los lineamientos diseñados para garantizar el acceso con equidad.

Al salir de la estación la línea táctil, hacen que se choquen con los postes, o sea que si yo voy confiado de que voy en la línea táctil me llevo el poste por delante, lo otro es que en los andenes eso es terrible, o sea uno cruza la carretera y va a comenzar a subir para llegar a la décima con 26 cuando yo voy subiendo digamos que en la primer calle bien, no hay línea táctil pero es fácil ubicarse uno, pero de ahí para allá empieza el problema por las motos en el andén, carros o bolardos, y al llegar ya como tal a la universidad, yo cruzo al frente de la entrada de visitantes, de ahí a subir a la entrada principal y lo que hay son bolardos árboles, es terrible [...] Y llegaba a la entrada y escuchaba los pasos para ver donde estaban saliendo para yo poder ingresar (AC2_Hombre_Visual).

Por la cantidad de personas, es complicado moverse en medio de las personas, todo eso, digamos que también los vendedores ambulantes y eso, el espacio reducido para transitar; siempre dificulta. De la parada a la universidad, hay muchos carros y los andenes son irregulares, hay motos sobre el andén

y eso, cuando hay mucha gente se hace más difícil (AC_4_Hombre_Motriz).

La disputa por el territorio se da entre vendedores ambulantes, establecimientos comerciales, propietarios de vehículos y motocicletas, residentes del sector; y estudiantes que transitan por el lugar. Este espacio contiene relaciones sociales y económicas desiguales. A su vez, es el reflejo del deficiente seguimiento, control y sanción normativa en cuanto a accesibilidad (Figura 3). Los puntos que se consideran menos accesibles comprenden los alrededores de las manzanas uno y dos.

Los problemas de ocupación de espacio público responden no solo a las necesidades económicas de la población, sino a su vez, a las prácticas culturales en donde el bienestar individual se encuentra por encima del colectivo. Es, por ende, un espacio de múltiples violencias, que aniquilan la diferencia y van en detrimento de un proyecto conjunto

de sociedad. La ocupación y organización de la sociedad en lo que hace referencia al espacio es conflictivo en el país (Hernández, 2010, p. 100).

Siendo entonces el territorio “un sujeto en construcción” en el que se “recoge sentires y deseos, sus tensiones y las expresiones de los seres que lo dotan de contenidos y significados” (Echeverría M. C., 1996, p. 2), es determinante para el presente estudio revisar las disposiciones del POT, específicamente para esta área, considerada por los actores como la más compleja.

En este espacio, las seis manzanas fueron categorizadas en “Actividad Comercial y de Servicios”. Específicamente bajo el código C2 (Comercial y de servicios livianos o al por menor). Esto se debe a que la tendencia del sector se centra en el comercio de artículos de papelería. Por su parte, la manzana correspondiente al Parque Estación UIS, se categorizó como Dotacional (Figura 4).



Figura 2. Mapa tramo 3. Rutas de los actores clave, manzanas y estación de bus.
Fuente: Adaptado IGAC, 2018.



Figura 3. Mapa barreras tramo 3. Refleja el deterioro de los andenes, la tendencia en la ocupación del espacio público y el alto flujo peatonal.

Fuente: Adaptado IGAC, 2018.

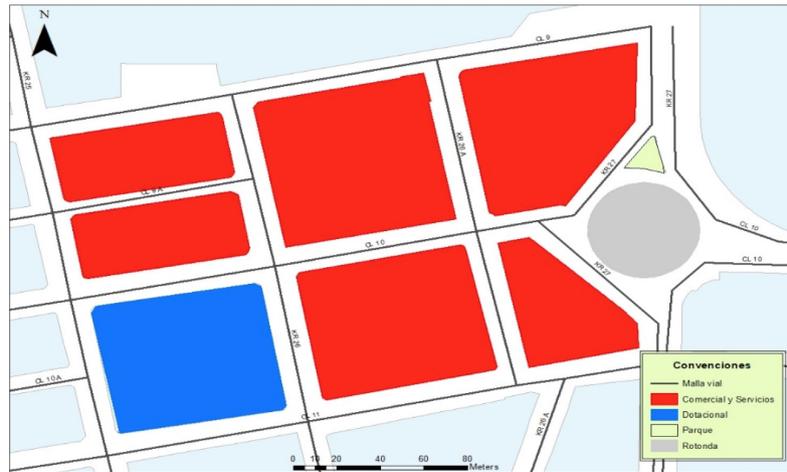


Figura 4. Mapa áreas de actividad.
Fuente: Adaptado de cartografía POT (Alcaldía de Bucaramanga, 2014).

Adicional a lo anterior, las manzanas del sector se encuentran categorizadas como tratamiento urbanístico de renovación. Solo el área correspondiente al Parque Estación UIS es de consolidación urbana (Figura 5). Frente a esto, llama la atención dos cuestiones: primero, el hecho que desde el POT no se proyecte el mejoramiento de los andenes para esa área (ALCALDÍA DE BUCARAMANGA, 2014), dado que las intervenciones son recientes (2011); y segundo la falta de control en cuanto a garantizar que las redes peatonales sean realmente accesibles, acorde a las directrices nacionales (PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA; MINTRANSPORTE; MINDESARROLLO & UNAL, 2006).

Respecto a la red vial el sector tiene dos clasificaciones: vía local nivel I y arteria secundaria. Sobre esta última, se permiten rutas pretroncales del SITM. Allí la velocidad máxima permitida es de 30km/h. Sin embargo, para los actores clave, los vehículos que confluyen por el sector; lo hacen a altas velocidades, poniendo en riesgo la seguridad de los transeúntes, especialmente de las personas con condiciones diversas como las PCD. Esto refleja la necesidad de desarrollar procesos pedagógicos sociales dirigidos a la ciudadanía, particularmente a conductores.

A veces vienen los Metrolínea entrando y uno no se da cuenta. Cuando uno llega a la estación y por ejemplo llega el P8, cuando llega el R1, el P3 que se meten de una vez a la estación bajando, entonces como que a veces bajan con mucha velocidad, entonces me toca esperar a que ellos bajen así venga arriba el Metrolínea porque hay unos que sí aceleran por esa parte. Entonces si veo que vienen mejor espero a que pasen. Igual pasar ahí si es complicado, esa salida de Metrolínea, cuando tú pasas, esa es la décima, esa sí es muy complicada porque los

carros bajan a toda. Hay que tener mucho cuidado porque los carros bajan a toda. Incluso una vez no vi un carro y mi compañero que iba conmigo me salvó y me haló porque es que no se veía y cuando lo vi fue ahí encima, en ese momento si iba saliendo de la Universidad e iba a cruzarla, pero yo no sé porque creo que habían estacionado un carro ahí y no vi y mi compañero me alcanzó a halar del bolso, ahí es muy peligroso porque en la décima bajan a toda y uno no puede correr igual que otra persona para pasar (AC_3_Mujer_Motriz).

En síntesis, las condiciones de accesibilidad del espacio público representan un reto para el ordenamiento territorial, dada la necesidad de armonizar las relaciones entre los seres humanos en este espacio, que más allá de ser un medio físico, es social, pues en él “se permite este encuentro relacional al envolver las cosas que se producen y comprender las relaciones en su coexistencia y simultaneidad: en su orden y/o desorden” (Lefebvre, 1969, p. 129).

Estrategias de apropiación territorial

A pesar de las barreras presentes en los trayectos cotidianos de los estudiantes con discapacidad, resulta pertinente considerar las acciones que los sujetos despliegan para superar las dificultades y recorrer la ciudad, apropiándose del territorio. Las prácticas que llevan a cabo estos individuos tienden a buscar un grado de dominio en el espacio (Montañez, 2001). Importante destacar que, aunque en la Universidad se han visto enfrentados a nuevos retos y han emergido nuevas estrategias, cotidianamente desarrollan este tipo de acciones para movilizarse, buscando siempre hacerlo de manera autónoma.

cuidado”, protegerse del ambiente y sobre todo, del medio físico, de naturaleza hostil.

Hay demasiados baches y mi condición me ha enseñado que tengo que estar todo el tiempo pendiente del piso, porque cualquier bache, cualquier resalto, cualquier cosa me puede hacer tropezar y me puede hacer caer, incluso cualquier hueco, todo, me toca estar pendiente de todo, entonces saliendo de ahí es un problema porque me toca estar pendiente de ahí y tener cuidado (AC1_Hombre_Motriz).

Básicamente ir mirando hacia adelante, hacia el piso, tener cuidado, ir mirando que no haya ningún obstáculo adelante, algún tropiezo o cosas así (AC4_Hombre_Motriz).

Los escalones debo subirlos, con cuidado. Lo mismo cuando voy por los andenes alrededor de la Universidad porque tienen muchos baches y resaltos, entonces uno hace saltico, saltico, esquivar, saltico, esquivar (AC5_Hombre_Motriz).

Por su parte, las personas con discapacidad visual, acuden a estrategias como: recordar los movimientos, atender a los sonidos y crear sus propias guías para ubicarse en el medio físico. En ocasiones, los obstáculos son también una guía en el territorio a falta de señalización adecuada en la ciudad.

Estuve pendiente de los movimientos del bus, una manera de un ciego guiarse en una ruta es por los movimientos que hace el bus, entonces usted sabe por dónde va [...] entonces yo le di la vuelta al puente, me subí al bus, y bueno como yo si ando bien pendiente de los movimientos del bus, entonces yo 15 metros antes de llegar hay un resalto, y bueno entonces pude llegar. La facilidad para moverme es que yo me sé la ruta. Por el sonido del bus diferencio si es alimentador o bus urbano, eso es fácil, coge pasa uno la tarjeta llega uno aquí a la estación temprana, ya uno por el movimiento del bus sabe por dónde va [...] cuando vengo a la Universidad me toca pegarme al lado izquierdo para guiarme con las maticas que hay subiendo, el montecito que hay al lado del andén, en donde está el montecito, ahí era donde yo me tenía que ir guiando para llegar a la entrada. (AC2_Hombre_Visual).

Me di de cuenta que uno de los buses que unos de los letreros tenían un distintivo en el medio como blanco y siempre había como esa secuencia primero pasaba uno y luego el otro, entonces cuando yo veía que pasaba el otro, yo decía el siguiente es el que me sirve, entonces eso es lo que me pasa a diario cada vez que vengo a la Universidad (AC6_Mujer_Visual).

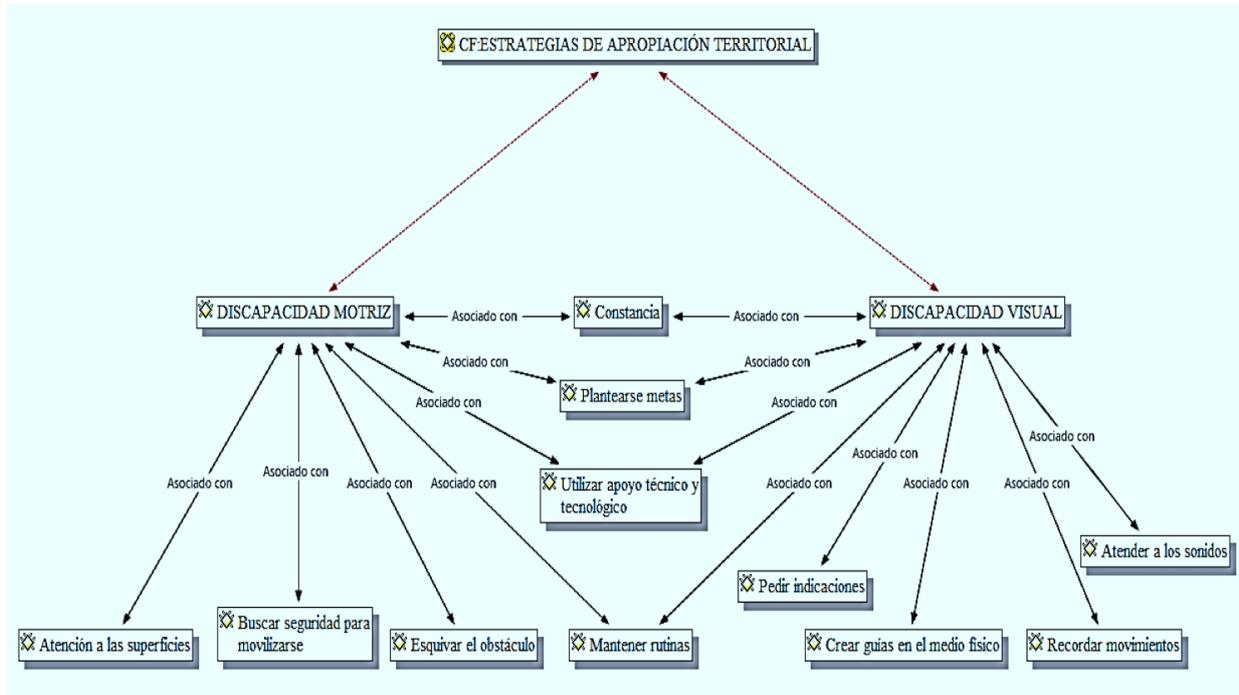


Figura 6. Red semántica estrategias de apropiación territorial. Fuente: Elaboración propia, 2018.

Asimismo, para este grupo poblacional es más frecuente la necesidad de acercarse a otros ciudadanos para pedir indicaciones sobre las rutas. Por lo tanto, deben ser prioritarios los procesos de sensibilización ciudadana a falta de un medio físico incluyente que permita el desplazamiento autónomo.

Llegué y le pregunte al celador; mire voy para tal sitio. Él me dijo tiene que irse hasta allá, no sé qué, hay gente que no sabe explicar y describir y yo, mano me podría guiar por lo menos hasta un punto donde yo me pueda ir solo. Entonces bueno me guio en las estaciones de Metrolínea siempre pregunta uno cual es el que llegó ahí. Al llegar a Lagos lo mismo me bajaba en Lagos, y casi siempre a mí me gusta mucho hacerme en la primera puerta, entonces me hacía en la primera puerta y le preguntaba disculpe cuál llego ahí, Ahh... REI ese es el que me sirve permiso, y me voy subiendo. Generalmente cuando voy a un nuevo sitio debo guiarme con alguien que me ayude (AC2_Hombre_Visual).

Generalmente pregunto, ese es el P8 ese es el P3 o algo así, casi siempre no espero a que llegue y abra las puertas a veces tiene el letrero apagado entonces hay que preguntar hasta qué ruta de bus es esta, al menos que tengan audífonos me contestan bien. (AC6_Mujer_Visual).

En síntesis, los sujetos en su tránsito a la Universidad reducen las barreras y se apoyan en estos elementos excluyentes, otorgándole al espacio los atributos necesarios para garantizar la “circulación, utilización, orientación, seguridad y funcionalidad” (Olivera, 2006, pág. 332), reivindicando con ello su derecho a la vida urbana, “derecho a la vida urbana, transformada, renovada” (Lefebvre, 1969, p. 138).

5. Discusión

Ordenar el territorio se ha entendido como el análisis del estado de los elementos físicos, económicos, ecológicos y sociales, a fin de proponer la construcción de un sistema territorial funcional, que brinde bienestar a los seres humanos, basados en el principio de sostenibilidad. Durante años, esta práctica se ha asociado a la creación de instrumentos que mejoran la capacidad social, a través del diseño y ejecución de planes que le apunten a la concreción de metas de desarrollo en un tiempo determinado (CONGRESO DE COLOMBIA, 2011).

El ordenamiento territorial debe ser una herramienta de investigación e intervención social con enfoque territorial, de carácter permanente, cotidiano, en donde se debe entablar un diálogo significativo para mejorar la

comunicación del ordenamiento en la ciudad y lograr una participación efectiva de los ciudadanos (Hernández, 2010).

El ordenamiento territorial además es una concepción histórica que debe incorporar de manera especial, temas como la discapacidad para llevarlos al orden de la concreción en el espacio construido y en el ámbito de su significación social (Montañez, 2001). Especialmente en el tema de las posibilidades de educación para la población con dificultades motrices y visuales, esta consideración debe trascender el ámbito de adecuaciones parciales del espacio de tránsito y convertirse en una plena posibilidad para el ejercicio de los derechos de las minorías en términos de espacialidad urbana y de las instituciones de educación (Echeverría y Flores, 2018).

En tal medida, se han definido escalas de análisis e intervención territorial que van desde la nacional, a la regional y local, principalmente dirigidas al medio físico, tal como se propone aplicar en la actualidad (Rodríguez y Gómez, 2016), observando una alta vinculación del ejercicio de ordenamiento ligado a la función de entidades de gestión territorial, que, aunque establece la participación ciudadana, esta no tiene un rol protagónico, dado que se entiende como una práctica especializada, destinada a ser trabajo exclusivo de un equipo técnico y de dirigentes políticos (Reguillo, 2015).

Algunas de las tensiones que se generan en el espacio público y los medios de transporte, para la lograr la apropiación territorial de las personas con discapacidad, se relacionan con las prácticas y comportamientos culturales que develan una falta de sensibilidad social y de reconocimiento de la diversidad y su derecho de habitar en el territorio (CONTRALORÍA, 2010). Aunque en estos espacios se han realizado intervenciones en el medio físico alrededor de la accesibilidad espacial de las personas con discapacidad, estas medidas son ignoradas por los “otros” ciudadanos.

Un elemento crítico confirmado en el presente estudio, es el incumplimiento y la distancia que existe entre los diversos requerimientos, planes y normas urbanas, especialmente en el tema de transporte y señalización y la realidad urbana de las personas con discapacidad. Las normas y las políticas públicas se realizan a por tramos, no son continuas y prefiguran mayores dificultades que beneficios precisamente por la interrupción continua del flujo requerido de movilidad, tal como se establece en otros estudios (Rodríguez y Gómez, 2016) (Gómez, Etchegorry, Avaca y Caón, 2016).

No sólo las personas en situación de discapacidad deben luchar de manera cotidiana con la ausencia de un espacio que les permita realizar su participación, como todo

ciudadano, además se enfrentan a la falta de conocimiento y de comprensión de la ciudadanía en general que implica una doble adaptación en su trasegar diario por la ciudad y las instituciones de educación (Bárcena, Cruz y Jenkins, 2018): por una parte, las formas discontinuas de los procesos de construcción y adecuación y, por otra, con los comportamientos culturales como barreras de tránsito físico y de realización del proyecto educativo de los jóvenes en estas condiciones.

6. Conclusiones

Entre los hallazgos presentados se destacan las limitaciones y deficiencias del sistema de transporte; así como los problemas de ocupación del espacio público; barreras que reflejan la falta de control estatal y los comportamientos culturales excluyentes y violentos ante los cuales los jóvenes acuden a su capacidad de afrontamiento (resiliencia) para desplegar estrategias de apropiación territorial orientadas a permanecer en el territorio.

La ciudad responde parcialmente a las normas, políticas y programas que a nivel nacional y local establecen ordenar el espacio de una manera incluyente, para ampliar las posibilidades de participación y de realización de la ciudadanía para diferentes minorías. Esta respuesta a medias profundiza el problema de movilidad de estas personas puesto que es discontinua en el espacio y no actúa sobre el comportamiento colectivo que incide en que lo poco que se construye se obstruye como síntoma de una cultura excluyente.

En el presente estudio se demuestra la estrecha relación entre conceptos como accesibilidad y estrategias de apropiación territorial. Los retos que se expresan en el espacio público y en las redes de transporte, ponen a prueba la creatividad y resiliencia de los actores para permanecer en el territorio y ejercer su derecho a participar en la ciudad. Asimismo, se plantea la necesidad de estudiar la exclusión social de los grupos poblacionales desde el análisis de los diversos actores que hacen parte de un territorio para observar las intencionalidades en su actuar reflejadas en el uso y apropiación del espacio.

Para finalizar se concluye que la ciudad y la universidad, como espacios sociales, han dispuesto de pequeñas infraestructuras para la movilidad de personas con discapacidad física y visual, especialmente, sin embargo, son las propias personas limitadas en su participación las que deben adaptarse a lo poco que les ofrece la sociedad, en un circuito de movilidad interrumpida por todo tipo de barreras. ≡

Conflicto de intereses

Los autores declaran no tener ningún conflicto de intereses.

Referencias bibliográficas

1. ALCALDÍA DE BUCARAMANGA. Plan de Ordenamiento Territorial de Bucaramanga. Segunda generación. 2013 - 2027. Bucaramanga: Secretaría de Planeación, 2014. Disponible en: <https://www.bucaramanga.gov.co/la-ruta/download/p.o.t/Resolucion-0241-de-22-mayo-de-2017.pdf>
2. BÁRCENA, Susana; CRUZ, Cristian y JENKINS, Benjamín. Actitudes y estereotipos en estudiantes del área de la salud hacia personas con discapacidad motriz. En: Revista Española De Discapacidad, 2018. vol. 6, no 1, p. 199-219. <https://doi.org/10.5569/2340-5104.06.01.10>
3. BORJA, Jordi. La ciudad conquistada. Madrid: Alianza, 2003.
4. CAMPOS, Georgina y BRENNAN, Jorge. Repensando el espacio público social como un bien común urbano. En: Argumentos 2015, p. 157-176. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0187-57952015000100008
5. CONGRESO DE COLOMBIA. Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial. Por la cual se dictan normas orgánicas sobre ordenamiento territorial y se modifican otras disposiciones. Junio de 2011, Obtenido de Ministerio del Interior: https://www.mininterior.gov.co/sites/default/files/noticias/cartilla_ley_organica_de_ordenamiento_territorial.pdf
6. CONTRALORÍA. Sistemas integrados de transporte masivo en Colombia: avances, retos y perspectivas en el marco de la política nacional de transporte urbano. Bogotá, D.C: CONTRALORÍA, 2010. Disponible en: <https://www.contraloria.gov.co/documents/2018/465015/Estudio+Sistemas+Integrados+de+Transporte+Masivo.pdf/e5661e99-bf43-4539-a509-a58dec60b552?version=1.0>
7. CORREA MONTOYA, Lucas y RÚA SERNA, Camilo. La trampa de la educación especial: rodeos y laberintos jurisprudenciales para garantizar el derecho a la educación inclusiva de las personas con discapacidad. En: Revista Derecho Del Estado, 2018. no 41. p. 97-128 <https://doi.org/10.18601/01229893.n41.04>
8. DANE. Estadísticas por tema: Demografía y Población: Discapacidad, 2010. Recuperado el 11 de Enero de 2017, de DANE: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/demografia-y-poblacion/discapacidad>
9. DE LORENZO, Rafael. Discapacidad, sistemas de protección y Trabajo Social. Madrid: Alianza Editorial, 2017.
10. DE SOUSA SANTOS, Boaventura. De la mano de Alicia. Lo social y lo político en la postmodernidad. Bogotá, D.C: Siglo del Hombre Editores, 1998.
11. ECHEVERRÍA, María Clara. Lo urbano y lo cultural en el ordenamiento ambiental del territorio. Agosto de 1996. Obtenido

- de Biblioteca Digital UNAL: <http://www.bdigital.unal.edu.co/3206/1/mce21-loUrbano.PDF>
12. ECHEVERRÍA, Rebellín y FLORES, Mirta Margarita. Distancia social, creencias estereotípicas y emociones hacia las personas con discapacidad en universitarios mexicanos: diferencias por sexo. En: Revista Española De Discapacidad, 2018. vol 6, no 1, p. 221-239. Disponible en: <https://www.cedd.net/redis/index.php/redis/article/view/403>
 13. GACITÚA, Estanislao, SOJO, Carlos, DAVIS, Shelton. Exclusión social y reducción de la pobreza en América Latina y El Caribe. FLACSO, Banco Mundial, 2000. Disponible en: <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/catalog/resGet.php?resId=43271>
 14. GÓMEZ, Sandra; ETCHEGORRY, Mariana; AVACA LÓPEZ, Flavia y CAÓN, Carolina. Trayectos escolares previos y vida universitaria. En: Praxis Educativa, 2016. vol 20, no 3. p. 38-46. <https://doi.org/10.19137/praxiseducativa-2016-200305>
 15. HAMMERSLEY, Martyn, ATKINSON, Paul. Etnografía. Barcelona: Paidós. 1994
 16. HERNÁNDEZ, Yolanda. El ordenamiento territorial y su construcción social en Colombia: ¿un instrumento para el desarrollo sustentable? En: Cuadernos de Geografía 2010, p. 97-109. <https://doi.org/10.15446/rcdg.n19.16854>
 17. LEFEBVRE, Henri. El derecho a la ciudad. Barcelona: Península, 1969.
 18. MONTAÑEZ, Gustavo. Razón y pasión del espacio y el territorio. En: Espacio y territorios: razón, pasión e imaginarios. Bogotá D.C: UNIBIBLOS-UNAL, 2001, p. 15-32. Disponible en: http://www.bdigital.unal.edu.co/33/2/352_-_1_Prel_1.pdf
 19. NACIONES UNIDAS. Convención Internacional de los Derechos de las Personas Con Discapacidad, 2006. Recuperado el 30 de Marzo de 2017, de sitio Web de División de Política Social y Desarrollo Discapacidad: <http://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-s.pdf>
 20. OLIVERA, Ana. Discapacidad, accesibilidad y espacio excluyente. Una perspectiva desde la Geografía Social Urbana. Treballs de la Societat Catalana de Geografia, 2006, p. 326-343. Disponible en: <http://riberdis.cedd.net/handle/11181/3954>
 21. PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA; MINTRANSPORTE; MINDESARROLLO & UNAL. Accesibilidad al medio físico y al transporte, 2006. Bogotá: UNAL. Disponible en: <http://www.cnree.go.cr/documentacion/publicaciones/ACCESIBILIDAD%20AL%20MEDIO%20FISICO%20Y%20AL%20TRANSPORTE.pdf>
 22. REGUILLO, Rossana. Ciudad y comunicación. Densidades, ejes y niveles. En: Diálogos de la Comunicación. Sep 2015. Edición 47. p. 20-29 <http://dialogosfelafacs.net/edicion-47/>
 23. RODRÍGUEZ, Gregorio, GIL, Javier, & GARCÍA, Eduardo. (1996). Metodología de la investigación cualitativa. España: Aljibe.
 24. RODRÍGUEZ AMADO, Jeison EDUARDO y GÓMEZ ARIAS, Jaime Andrés. Análisis preliminar de accesibilidad para personas con discapacidad física-motriz a los servicios de transporte público en el área metropolitana de Bucaramanga. En: PUENTE Revista Científica. 2016. vol. 10, no. 1 p. 27-38. <http://dx.doi.org/10.18566/puente.v10n1.a03>
 25. TOLEDO OLIVARES, Ximena y ROMERO TOLEDO, Hugo. Exclusión socioterritorial. [En línea]. En: Geograficando. 2006. año 2, no. 2, p. 13-26. Disponible en: http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.350/pr.350.pdf
 26. UIS y ÁREA METROPOLITANA DE BUCARAMANGA. Plan Maestro de Movilidad. Área Metropolitana de Bucaramanga 2011-2030. Bucaramanga: UIS, 2011. Disponible en: <https://www.amb.gov.co/plan-maestro-de-movilidad/>
 27. UNIÓN EUROPEA. Access City Award 2014. European cities responding to the accessibility needs of ALL citizens. Bruselas: Comisión Europea, 2014.
 28. VIDAÑA MOYA, Laura. La participación ocupacional como vía de inclusión social en personas con discapacidad física. Analizando la relación entre ocupación, entorno y bienestar. (Tesis doctoral). Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona, 2017. Disponible en: https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2017/hdl_10803_458619/lvm1de1.pdf