ACCESIBILIDAD DE LAS INTERVENCIONES DEL ESPACIO PÚBLICO EN LOS ITINERARIOS PEATONALES DE LA CIUDAD DE MANIZALES.

FOTO: http://www.panoramio.com/photo/81162526

FOTO:http://www.panoramio.com/photo/81602894

ACCESIBILIDAD Y FUNCIONALIDAD DE LAS INTERVENCIONES DEL ESPACIO PÚBLICO EN LOS ITINERARIOS PEATONALES DE LA CIUDAD DE MANIZALES.

MANUELA ECHEVERRI TORO

STEPHANIA VALLEJO CICERI

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE MANIZALES

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA

PROGRAMA DE ARQUITECTURA

MANIZALES- CALDAS

ACCESIBILIDAD Y FUNCIONALIDAD DE LAS INTERVENCIONES DEL ESPACIO PÚBLICO EN LOS ITINERARIOS PEATONALES DE LA CIUDAD DE MANIZALES.

MANUELA ECHEVERRI TORO.

STEPHANIA VALLEJO CICERI.

TUTOR A CARGO:

ARQ. LUIS DAVID CARDONA JIMENEZ.

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE MANIZALES.

FACULTAD DE ARQUITECTURA.

PROGRAMA DE ARQUITECTURA

MANIZALES- CALDAS.

RESUMEN

El proyecto de investigación: **ACCESIBILIDAD DE LAS INTERVENCIONES DEL ESPACIO PÚBLICO EN LOS ITINERARIOS PEATONALES RECIENTES (2010-2015) DE LA CIUDAD DE MANIZALES,** plantea la observación, y el análisis de dichos itinerarios, a partir de variables como:

- Los elementos constitutivos del espacio público.
- El estado físico y funcional de dichos elementos.

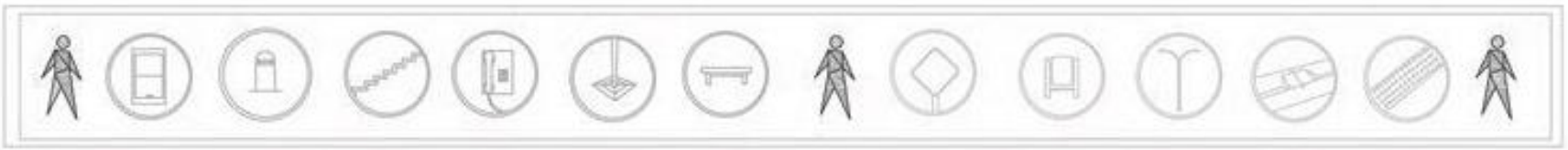
Buscando identificar su funcionalidad, y accesibilidad, de acuerdo a lo que estipula la normatividad a este respecto, en el país y en la ciudad.

Un itinerario accesible es un tramo del espacio destinado para el tránsito de las personas y se caracteriza por ofrecer funcionalidad y seguridad a los peatones[1]; que garantiza que las personas con o sin discapacidad puedan acceder libremente sin ningún riesgo o barrera. Así, La accesibilidad puede aplicarse desde una perspectiva singular, en cuanto hace referencia al enfoque diferencial para personas con discapacidad física, visual, auditiva, intelectual y mental; y la perspectiva global con un diseño para todos al medio físico, al transporte, la comunicación y la tecnología.

[1] Manual de accesibilidad para técnicos municipales, fundación once, primera edición Madrid 2011

En esta perspectiva es necesario hacer referencia al concepto de Inclusión con un enfoque en el tema de accesibilidad, donde es tomado como un proceso que asegura que todas las personas tengan las mismas oportunidades, y la posibilidad real y efectiva de acceder, participar, relacionarse y disfrutar de un bien, servicio o ambiente, junto con los demás ciudadanos, sin ninguna limitación o restricción por motivo de discapacidad, mediante acciones concretas que ayuden a mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad.

Por otra parte el tema de estudio, aportará a la sensibilización de estudiantes y docentes de arquitectura de la ciudad de Manizales acerca de la accesibilidad como un derecho del ciudadano y deber ético del arquitecto, deber que se fundamenta en la normatividad nacional e internacional para diseñar espacios urbanos y arquitectónicos incluyentes.



GLOSARIO

Las definiciones contenidas en el siguiente glosario permiten aclarar y explicar algunas de las palabras que se usaron en el siguiente trabajo de investigación, con el objetivo de que los lectores puedan saber en cualquier momento que se quiere decir o explicar con la utilización de un término en concreto.

La información de cada palabra ha sido obtenida de diversas fuentes tales como diccionarios de arquitectura, glosarios de Manuales de espacio público de diferentes ciudades de Colombia, ley estatutaria 1618 y sus definiciones, cartillas de normas integrales sobre discapacidad y guías prácticas de movilidad peatonal

ACCESIBILIDAD: Condiciones y medidas pertinentes que deben cumplir las instalaciones y los servicios de información para adaptar el entorno, productos y servicios, así como los objetos, herramientas y utensilios, con el fin de asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, tanto en zonas urbanas como rurales.

INCLUSIÓN SOCIAL: Es un proceso que asegura que todas las personas tengan las mismas oportunidades, y la posibilidad real y efectiva de acceder, participar, relacionarse y disfrutar de un bien, servicio o ambiente, junto con los demás ciudadanos, sin ninguna limitación o restricción por motivo de discapacidad, mediante acciones concretas que ayuden a mejorar la

calidad de vida de las personas con discapacidad.

PERSONA CON DISCAPACIDAD: Aquellas personas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a mediano y largo plazo que, al interactuar con diversas barreras incluyendo las actitudinales, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

BARRERAS: Cualquier tipo de obstáculo que impida el ejercicio efectivo de los Derechos de las personas con algún tipo de discapacidad.

ESPACIO PÚBLICO: Conjunto de elementos naturales y construidos, que constituyen el sistema, mediante el cual se realiza la vida colectiva de los ciudadanos, en las diferentes esferas de lo cotidiano.

ITINERARIOS PEATONALES: Tramos de los espacios destinados para el tránsito de las personas y se caracterizan por ofrecer funcionalidad y seguridad a los peatones**.**

DISEÑO UNIVERSAL: Es la creación de productos y entornos diseñados de modo que sean utilizables por todas las personas en la mayor medida posible, sin necesidad de que se adapten o especialicen. El objetivo del diseño universal es simplificar la vida de todas las personas, haciendo que los productos, las comunicaciones y el entorno construido por el hombre sean más utilizables por la mayor cantidad posible de personas con un costo nulo o mínimo.

ZONAS URBANAS*:* Se denomina zona urbana a aquella porción geográfica altamente poblada, característica de las grandes ciudades acompañadas

del comercio y la tecnología se caracteriza por estar habitada de forma permanente por más de **2.000 habitantes.**

DISCAPACIDAD: la discapacidad puede revestir la forma de una deficiencia física, intelectual y sensorial, una dolencia que requiere atención médica o una enfermedad mental. Tales deficiencias, dolencias o enfermedades puedes ser de carácter permanente o transitorio.

DISCAPACIDAD MOTRIZ: Es una condición de vida que afecta el control y movimiento del cuerpo, generando alteraciones en el desplazamiento, equilibrio, manipulación, habla y respiración de las personas que la padecen, limitando su desarrollo personal y social.

DISCAPACIDAD VISUAL: Alteración en las funciones sensoriales visuales y/o estructuras del ojo o del sistema nervioso, que limitan al individuo principalmente en la ejecución y participación en actividades que impliquen el uso de la visión.

DISCAPACIDAD AUDITIVA: La discapacidad auditiva se refiere a la falta o disminución para oír, esto debido a la perdida en algún lugar del aparato auditivo.

DISCAPACIDAD INTELECTUAL: Es una discapacidad caracterizada por las limitaciones en el funcionamiento intelectual, y se traduce en la necesidad de proveer ayudas extraordinarias para que las personas participen de las actividades implicadas en el funcionamiento típico del ser humano.

DISCAPACIDAD COGNITIVA: Es una anomalía en proceso de aprendizaje entendida como la adquisición lenta e incompleta de las habilidades cognitivas durante el desarrollo humano, que conduce finalmente a limitaciones sustanciales en el desarrollo corriente.

MINUSVALIA: Es la pérdida o limitación de oportunidades de participar en la vida de la comunidad en condiciones de igualdad con los demás. La palabra minusvalía describe la situación de la persona con discapacidad en función de su entorno. Esa palabra tiene por finalidad centrar el interés en las deficiencias de diseño del entorno físico y de muchas actividades organizadas de la sociedad, por ejemplo: información, comunicación y educación, que se oponen a que las personas con discapacidad participen en condiciones de igualdad.

DISCRIMINACIÓN: Trato diferente y perjudicial que se da a una persona por motivos de raza, sexo, ideas políticas, religión.

DERECHOS HUMANOS:

Son derechos inherentes a todos los seres humanos, sin distinción alguna de nacionalidad, lugar de residencia, sexo, origen nacional o étnico, color, religión, lengua, o cualquier otra condición

ESPACIOS URBANOS: Son aquellos espacios al aire libre que se encuentran entre los edificios y permiten la comunicación, tránsito e interacción social de los habitantes dentro de la ciudad.

ANDEN: Área lateral de una vía, destinada a la permanencia y al tránsito exclusivo de peatones.

ESCALERAS: Una construcción diseñada para comunicar varios

espacios situados a diferentes alturas. Está conformada por escalones (peldaños) y puede disponer de varios tramos separados por descansos.

RAMPA: Superficie inclinada, que hace parte de la de un andén, con el fin de resolver, de manera segura, un desnivel, sin la presencia de escalones. Puede estar alineada en cualquier dirección con respecto al eje del andén.

SENDA PEATONAL(CEBRA): Secuencia de líneas de color contrastante, alineadas con el sentido de circulación, que cruzan una calzada, para demarcar la franja por la cual deben cruzar los peatones y sobre la cual no deben permanecer los vehículos, cuando se detienen ante un semáforo.

BARANDA: Antepecho formado por una serie de balaustres de hierro o madera para servir de protección o apoyo.

FRANJA TÁCTIL: Franja a lo largo de un andén, colocada en el centro de la franja de circulación, consistente en material de piso con superficie táctil y color contrastante con el del resto de la superficie del andén, para guiar a los invidentes y a los débiles visuales.

VEGETACIÓN: Conjunto de plantas propias de una zona o un lugar o existentes en un terreno determinado.

TELEFONOS PUBLICOS: Es un elemento de intercomunicación que forma parte del espacio publico

BOLARDOS: es un poste de pequeña altura, fabricado en piedra o en metal, que se ancla al suelo para impedir el paso o el aparcamiento a los vehículos.

PARADERO: Elemento mobiliario que hace parte del transporte público.

SEMÁFORO: Elemento de organización que forma parte del espacio público, y que mediante señales luminosas regula la circulación de automóviles y peatones

LUMINARIAS: son todos aquellos elementos cuya función es proporcionar al espacio público la visibilidad nocturna adecuada para posibilitar el normal desarrollo de las actividades tanto peatonales como vehiculares

BANCAS: Elemento de equipamiento del espacio público usado para sentarse, descansar, contemplar, recrearse u otra actividad afín.

ALCORQUE: Es un elemento de protección y aseo que protege y mantiene los alrededores del tronco del árbol y garantiza la continuidad en las zonas de circulación peatonal.

MODULOS DE VENTA: las ventas ambulantes deben ser ante todo entendidas como un servicio a la comunidad, único argumento técnico que debe ser empleado para definir la frecuencia , especificaciones y ubicación precisa de este servicio en el espacio publico

BAÑO PUBLICO: Es un elemento de servicio e higiene transitorio en el espacio público

CANECAS DE BASURA: Es un elemento de aseo en el espacio público, que contribuye al buen mantenimiento de la ciudad.

HIDRANTE: Es un elemento de seguridad en el espacio público, que ofrece protección a la ciudad en caso de incendio.

TAPAS DE REGISTRO: Es un elemento de seguridad del espacio público, el cual protege al peatón en los cruces al igual que los induce al use del cruce correcto ya sea paso de cebra peatonal o puente peatonal

VADOS: Se denominan Vados Peatonales a las modificaciones de las zonas de un itinerario peatonal, mediante planos inclinados que comunican niveles diferentes, que facilitan a los peatones el cruce de las calzadas destinadas a la circulación de vehículos.

SEÑALÉTICAS: Se entiende por señalización todo anuncio, aviso o advertencia que busca suplir necesidades de información general, direccional o de identificación a fin de facilitar a los ciudadanos las necesidades de información previa

.

TABLA DE CONTENIDO.

PÁG.

INTRODUCCIÓN — 1. — 1-5

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA — 2.

JUSTIFICACIÓN — 3.

OBJETIVOS — 4.

- Objetivo general — a.
- Objetivos específicos — b.

MARCO TEÓRICO. — 5.

- La ciudad de Manizales y su espacio público — a.
- Accesibilidad en Colombia. — b.
- Accesibilidad al medio físico. — c.
- Discapacidad- tipos de discapacidad. — d.
- Diseño universal. — e.
- Itinerario peatonal accesible (I.P.A) — f.
- Población vulnerable enfocada a la accesibilidad. — g.
- Ciudades caminables. — h.

ANÁLISIS DE LA LEGISLACIÓN EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD. — 6.

ITINERARIOS COMO CASOS DE ESTUDIO. — 7.

- Carrera 23 - centro urbano de manizales. — a.
- Universidad nacional- estadio — b.

ESTUDIO DE LOS ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL ESPACIO PÚBLICO EN RELACIÓN CON LA ACCESIBILIDAD. — 8.

CONCLUSIONES. — 9.

BIBLIOGRAFIA — 10.

1

INTRODUCCIÓN

Durante los tres últimos años, en la ciudad de Manizales se han realizado diversas intervenciones urbanísticas en algunos itinerarios peatonales, no obstante para que los itinerarios se consideren accesibles, es importante recordar que deben ser tramos de los espacios destinados para el tránsito de las personas que se caracterizan por que deben ofrecer funcionalidad y seguridad a los peatones, la característica principal de un itinerario accesible es la de garantizar que todas las personas con y sin discapacidad puedan acceder libremente sin ningún tipo de barreras o discriminación, de una forma funcional y segura a todos los espacios en su recorrido habitual.

Teniendo en cuenta la definición de itinerario peatonal, se busca a través de este trabajo investigativo identificar y establecer las condiciones y características de accesibilidad y funcionalidad de los itinerarios ya mencionados, considerando variables, tales como:

- Los elementos constitutivos del espacio público.
- El estado físico y funcional de dichos elementos.

La investigación tiene como interés principal, resaltar la importancia del derecho a la accesibilidad en la movilidad y el transito cotidiano de todos los ciudadanos en Manizales, y además sensibilizar a estudiantes y docentes de las escuelas de arquitectura frente a normas y estándares aplicadas a la movilidad y accesibilidad para diseñar espacios urbanos y arquitectónicos incluyentes, implementando el diseño universal

buscando fomentar ciudades más caminables.

Con base en lo anterior se planteara una propuesta gráfica para los casos de estudio, referenciados como itinerario N°1 universidad nacional- estadio (paseo de los estudiantes) carrera 23 e itinerario N° 2 universidad nacional- estadio (paseo de los estudiantes) que aporte en términos de accesibilidad y diseño universal a la optimización de dichos itinerarios que finalmente buscan proyectar a Manizales como una ciudad caminable e incluyente desde lo físico – arquitectónico.

2

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

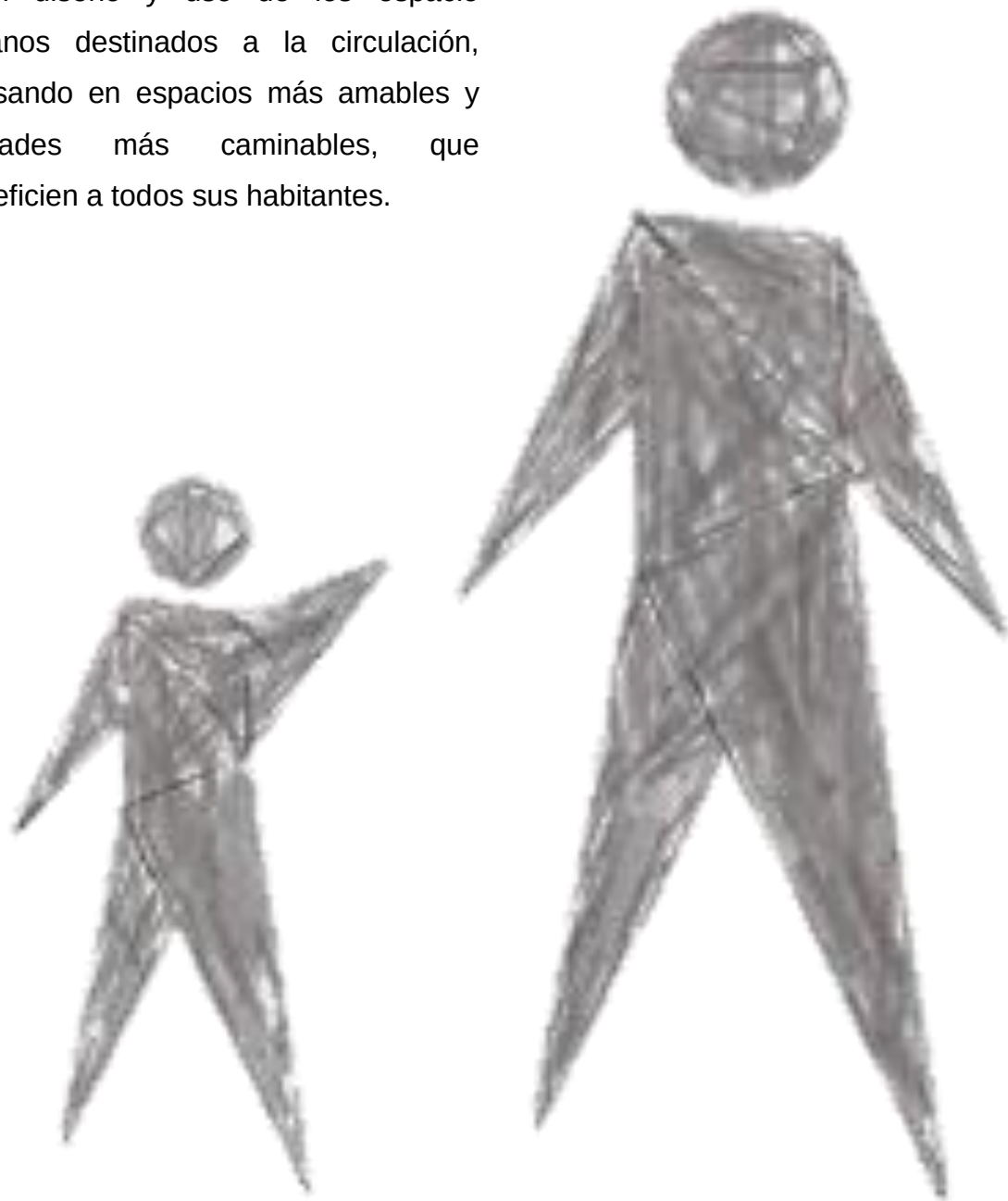
Manizales se ha convertido en un interesante referente de intervenciones de espacio público en la región y el país; llevando un proceso casi ininterrumpido de propuestas de espacio público por sus principales ejes vehiculares que comunican el oriente con el occidente de la ciudad. Estos espacios públicos se han dado en diferentes momentos, en el cual se aprecian formas, colores, texturas, anchos de andén y calzada entre otros y elementos físicos que buscan resolver un tema tan importante como la movilidad peatonal y vehicular de la ciudad.

A pesar de que Manizales cuenta con una regulación propia para abordar el diseño del espacio público, aun se identifican diversas características que ponen en duda la funcionalidad y accesibilidad de dichos diseños urbanísticos, situación que hace que surjan interrogantes como: ¿son accesibles y funcionales los itinerarios de reciente construcción destinados para el tránsito peatonal en la ciudad de Manizales?

Recorriendo y reconociendo las principales calles de la ciudad, se identifican problemas tales como: bandas peatonales con franjas táctiles discontinuas o que chocan con objetos, pendientes inadecuadas, cruces peatonales no resueltos, losas de piso sueltas, alcorques o rejillas inexistentes, señalización no clara y todas aquellos elementos de urbanización

Como estudiantes de arquitectura, interesados en el buen desarrollo de nuestras ciudades, se hace imperativo reflexionar sobre estos temas que afectan a todos los habitantes de la ciudad, con el propósito de visibilizar, educar y hacer conscientes a ciudadanos, estudiantes, docentes y

profesionales de la arquitectura, en el buen diseño y uso de los espacio urbanos destinados a la circulación, pensando en espacios más amables y ciudades más caminables, que beneficien a todos sus habitantes.



3

JUSTIFICACIÓN

El proyecto de investigación: ACCESIBILIDAD DE LAS INTERVENCIONES DEL ESPACIO PÚBLICO EN LOS ITINERARIOS PEATONALES DE LA CIUDAD DE MANIZALES permitirá definir el nivel de apropiación y ejecución de la normatividad respectiva. Aunque en el diseño urbanístico se observa avance en el tema; aún se requiere un gran compromiso para que la capital sea considerada una ciudad incluyente.

Considerando que el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de la ciudad busca hacer “un municipio más ágil, seguro, sostenible y competitivo, en el que se facilite la accesibilidad e interconexión de los ciudadanos a diferentes puntos del municipio, el POT priorizará la movilidad a pie, en bicicleta y transporte público.” (POT, 2015-2027); es importante en este estudio la verificación del nivel de ejecución de la Alcaldía en este concepto y cómo los diseños urbanísimos acogen las orientaciones respectivas. Además, cómo se hace visible la accesibilidad en los itinerarios peatonales de Manizales, específicamente en los recorridos:

- itinerario N°1 parque la inmaculada – calle 23 (carrera 23)
- itinerario N° 2 universidad nacional- estadio (paseo de los estudiantes)

Debido a la importancia del estudio, ya que la inclusión es un derecho de prioridad universal, y porque el término que se refería sólo a personas con discapacidad ha avanzado hacia varios referentes e inclusive, considera que toda persona en algún momento puede tener dificultades en su desplazamiento, puede ser por un accidente o deterioro de salud, hacen que la accesibilidad y

su funcionalidad sean de interés general. De ahí que la investigación describirá el ámbito urbano y cómo el ciudadano se moviliza cotidianamente con un mayor o menor grado de dificultad; esto permitirá contrastar el diseño de la capital en los recorridos referenciados y las normas vigentes desde la Constitución Política Colombiana de 1991 hasta la normatividad de la Ley 1618 de 2013, junto con todas las reglamentarias a nivel nacional y a nivel internacional.

Así, el informe final será un producto que permitirá tanto al ciudadano del común como al profesional de la Arquitectura, conozca el estado del diseño urbanístico en cuanto a accesibilidad y funcionalidad y en qué medida el Plan de Ordenamiento Territorial, actúen y propagan nuevas formas de diseño accesible, permitiendo que Manizales sea una ciudad accesible e incluyente.

4

OBJETIVOS

a) OBJETIVO GENERAL

Identificar las condiciones de funcionalidad y accesibilidad en itinerarios peatonales de Manizales, recorridos:

- Itinerario N°1 parque la inmaculada- calle 23 carrera 23
- itinerario N° 2 universidad nacional- estadio (paseo de los estudiantes)

b) OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Describir las condiciones de los elementos constitutivos del espacio público.
- Clasificar el estado físico de los elementos constitutivos del espacio público.
- Evaluar el cumplimiento de la normativa nacional en los itinerarios peatonales, planteados casos de estudio.

5

MARCO TEÓRICO

El marco teórico desarrollado a continuación, permite mediante una serie de definiciones enfocadas en el tema de accesibilidad, entender el desarrollo del proyecto investigativo.

En principio se parte de la contextualización en el lugar de la investigación y su enfoque, en este caso es la ciudad de Manizales y el desarrollo físico que ha presentado con el paso de los años, tomando las nuevas intervenciones del espacio público, hasta la conservación que se ha procurado mantener en su centro histórico; y con esto direccionar el estudio hasta tomar los diferentes casos de estudio.

Más adelante se explican diferentes términos en un orden lógico, encaminados hacia un entendimiento del tema para romper esquemas erróneos sobre la accesibilidad y plantear así una serie de nuevos conceptos basados en investigadores cuyo enfoque profesional es la arquitectura accesible.

Al final se hace una conclusión con respecto al marco teórico en general, para comprender la manera en la cual éste proyecto investigativo puede ser llevado a cabo.

MARCO TEÓRICO

LA CIUDAD DE MANIZALES Y SU ESPACIO PÚBLICO.

MARCO CONCEPTUAL

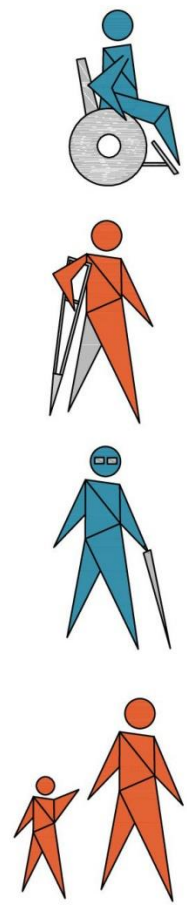
ACCESIBILIDAD

DISCAPACIDAD

DISEÑO UNIVERSAL

ITINERARIO PEATONAL

POBLACIÓN VULNERABLE ENFOCADA EN LA ACCESIBILDIAD



MARCO NORMATIVO

ONU

CONSTITUCIÓN POLÍTICA 1991

P.O.T MANIZALES 2015-2027

ACCESIBILIDAD EN P.O.T

LEGISLACIÓN ESPECIFICA PARA DISCAPACIDAD, PLAN NACIONAL DE DISCAPACIDAD

LEY 1618 DEL 2013

NORMAS EXPEDIDAS POR EL INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN.

MANUALES DE ESPACIO PÚBLICO EN COLOMBIA.

CIUDADES CAMINABLES.

GRÁFICA.1

LA CIUDAD DE MANIZALES Y SU ESPACIO PÚBLICO

Para muchas personas la aproximación más lógica a la ciudad es la física, basada tal vez, en el hecho de que la ciudad tiende a impresionar por sus estructuras y su organización del espacio en manzanas divididas por calles y avenidas. El mismo paisaje urbano tiene mucho que ver con la forma en que las personas perciben y valoran un lugar urbano, las relaciones entre las personas y los espacios construidos son íntimas (Cartis Robert Glick, Desarrollo Urbano).

La ciudad no es sólo un conjunto de casas y edificios con calles y servicios de infraestructura física, son sitios con muchas manifestaciones físicas y territoriales, que representan expresiones estéticas a través de la arquitectura y la planificación de sus espacios, las cualidades y la calidad de vida de la ciudad, dependen directamente del tipo, la naturaleza y la eficacia de las relaciones sociales que se dan en ella.

La calle, como centro de vida del ciudadano, como espacio público y democrático, fue el paradigma de la modernidad implantado desde la mitad del siglo XIX, que tuvo como modelo los grandes Bulevares. Tal verdad fue suplantada por la tesis de Le Corbusier en donde la calle era sólo un medio de comunicación por automóviles de donde se expulsó al ciudadano para enviarlo a los parques y a los escasos espacios verdes cercanos a la vivienda. En el mundo entero se instauró el reinado del automóvil, sin haber disfrutado la calle que inauguró la modernidad.

Manizales se ha convertido en un interesante referente de intervenciones

de espacio público en la región y el país; llevando un proceso casi ininterrumpido de propuestas de espacio público por sus principales ejes vehiculares que comunican el oriente con el occidente de la ciudad. Estos espacios públicos se han dado en diferentes momentos, en el cual se aprecian formas, colores, texturas, anchos de andén y calzada entre otros y elementos físicos que buscan resolver un tema tan importante como la movilidad peatonal y vehicular de la ciudad.

La memoria de la ciudad se expresa claramente en el espacio público y en la arquitectura de su centro histórico , han ocurrido cambios acelerados que corresponden a la dinámica de desarrollo y modernización de la ciudad, cambios que para muchos dan inicio a la descomposición de los valores del centro histórico, el incremento de las actividades comerciales tanto formales como informales y la reciente intervención de la carrera 23 para mitigar el alto flujo vehicular y generar seguridad a los transeúntes que frecuentemente recorren este tramo, son algunos de los factores que llaman la atención a la hora de hacer una evaluación de los elementos urbanos y así lograr hacer un estudio de accesibilidad sobre la carrera 23 y el tramo que se encuentra ubicado entre el cable y la universidad nacional puesto que presenta un flujo peatonal de estudiantes que constantemente están en interacción con el espacio público que allí se encuentra y en el cual se han hecho recientemente adecuaciones sobre los elementos urbanos que lo conforman.

ACCESIBILIDAD EN COLOMBIA

La accesibilidad está estrechamente relacionada con la construcción de un entorno físico apto para todos, donde los peatones al momento de desplazarse lo hagan de manera fácil y puedan acceder o interactuar en un espacio público. En términos prácticos implica que los peatones logren: llegar, ingresar, usar, salir de los espacios de origen o destino elegidos en sus intereses particulares, de igual forma garantiza la movilidad y la comunicación de todos los ciudadanos pero especialmente de aquellos que tengan alguna limitación de movimiento o de comunicación, eliminando todas aquellas barreras urbanísticas entendidas como los diversos impedimentos que obstaculizan la movilidad de cualquier persona en espacios de uso público. Es necesario entender la accesibilidad no solo como una condición a cumplir si no también la importancia de complementarse entre sí donde se diseñen espacios que garanticen el buen disfrute de lo público por parte de las personas con discapacidad y todos los ciudadanos en general en condiciones de seguridad, comodidad y bienestar.

El tema de la accesibilidad ha sido objeto de estudio de muchos sectores y estamentos gubernamentales y no gubernamentales, en este sentido, el Ministerio de Salud en el Artículos 6 del Capítulo I de la Resolución 14861 del 4 de octubre de 1985, define la accesibilidad como “la condición que permite en cualquier espacio o ambiente interior o exterior el fácil desplazamiento de la población en general y el uso en forma confiable y segura de los servicios instalados en esos ambientes” y según la ley estatutaria 1618 de 2013, “ por medio de la cual se establecen las

disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad ", título II artículo 2° se define accesibilidad como las condiciones y medidas pertinentes que deben cumplir las instalaciones y los servicios de información para adaptar el entorno, productos y servicios, así como los objetos, herramientas y utensilios, con el fin de asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones, al entorno físico , el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, tanto en zonas urbanas como rurales. Las ayudas técnicas se harán con tecnología apropiada teniendo en cuenta estatura, tamaño, peso y necesidad de la persona.

Al hablar de accesibilidad en el espacio público se refiere a los elementos naturales y construidos para los intereses sociales de la comunidad en general donde se garantiza una buena condición de los elementos y los espacios utilizados por los peatones en su día a día. Permitiendo un uso adecuado y seguro de dichos espacios, se establecen unos parámetros para los elementos urbanos, donde se estipulan medidas y ubicaciones adecuadas que garanticen el desplazamiento fácil y cómodo de las personas en todas las direcciones posibles del entorno urbano y público.

ACCESIBILIDAD AL MEDIO FISICO

El medio físico es resultante de la acción humana es decir, del uso que el ser humano hace de la arquitectura, la urbanística, el transporte y las telecomunicaciones. Así pues la

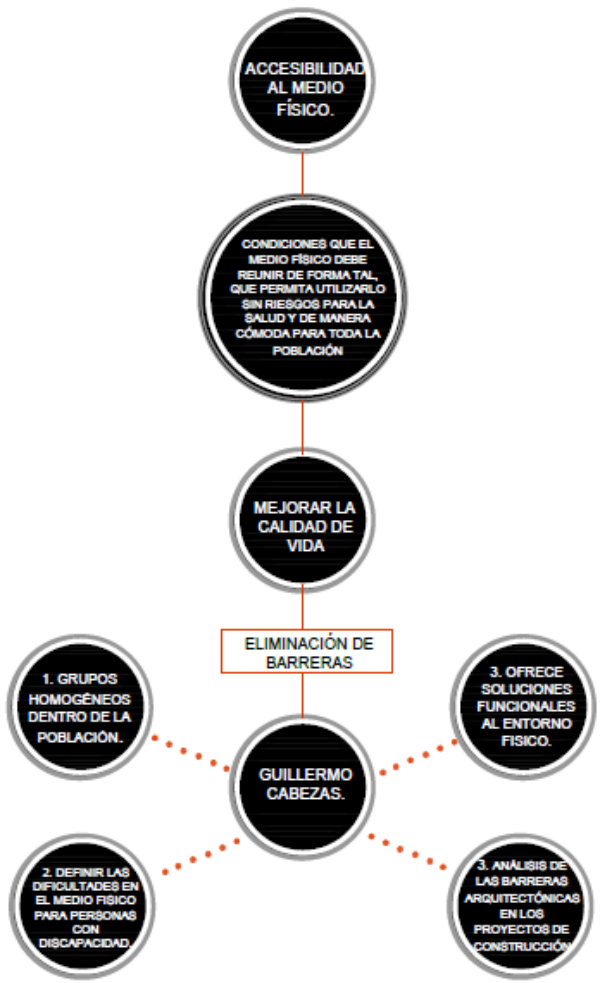
accesibilidad física hace referencia a las condiciones que el medio físico debe reunir de forma tal, que permita utilizarlo sin riesgos para la salud y de manera cómoda para toda la población, esto es apreciable por dos circunstancias básicas: la evitación de accidentes y la comodidad. La prevención de los riesgos para la salud y el confort se constituyen en caminos que deben ser recorridos incansablemente en la búsqueda de la calidad de vida para todos, a este respecto existen evidencias de muchos accidentes propiciados por medios físicos poco seguros como pisos deslizantes, pavimentos inadecuados, presencia de obstáculos en andenes, escaleras, voladizos y bordillos en mal estado, por enumerar solo algunos de ellos. A raíz de estos, el criterio de seguridad orienta la eliminación de barreras para reducir las estructuras de riesgo e incluye la diversidad de usuarios en la medida en que se tiene en cuenta las diferencias y limitaciones que presentan quienes utilizan ese medio físico, admite pues las diferencias derivadas de circunstancias de edad y condiciones atómicas, las limitaciones provenientes de discapacidades crónicas. No Basta con eliminar barreras o dotar el medio de accesorios o implementos de seguridad, sino que es indispensable el mantenimiento y gestión que garanticen la accesibilidad, el confort y la seguridad en las instalaciones que el medio físico nos brinda.

Según el manual de arquitectura para todos de Guillermo Cabezas, el análisis de las barreras arquitectónicas se fundamenta en cuatro puntos relevantes:

1. Establecer dentro de la población con movilidad reducida, grupos lo

más homogéneos posible en cuanto a sus posibilidades motoras, para poder analizar la incidencia de las barreras arquitectónicas en cada uno de ellos.

2. Definir las dificultades que plantea a las personas con movilidad reducida el entorno construido, tanto para conseguir una plena autonomía de movimiento como un uso adecuado de los elementos que en él se encuentran.
3. Ofrece un conjunto de requerimientos funcionales y dimensionales que aplicados a los espacios y elementos físicos del entorno, permita a cada uno de los grupos homogéneos establecidos, obviar o superar las diversas dificultades que se presentan.
4. Ofrecer un sistema de análisis de las barreras arquitectónicas en los proyectos de construcción.



GRÁFICA. 2

DISCAPACIDAD.

Todas las personas que no sufren por algún tipo de discapacidad, saben así sea empíricamente la función que tienen los sentidos en las actividades cotidianas del día a día, pero ¿Qué sucede cuando el cuerpo pierde alguna facultad que le impida desempeñarse de manera apropiada?

Para responder esa pregunta, es necesario conocer qué tipo de discapacidades existen y el nivel de dificultad es resultado de las diferentes deficiencias que se pueden padecer. Tomando como guía la clasificación internacional del funcionamiento de la discapacidad y la salud (CIF), de la organización mundial de la salud (OMS), la cual fue desarrollada teniendo como objetivo principal proporcionar un lenguaje que sea más unificado para entender los estados relacionados con la salud. Arrojando como resultado de esto, 2 partes generales, las cuales son:

FUNCIONAMIENTO Y DISCAPACIDAD: Seccionada a su vez en 2 componentes que son:

a) **Abarca las funciones y estructuras corporales:**
   - Cambios en las funciones corporales (funciones fisiológicas de los sistemas corporales, incluyendo las psicológicas)
   - Cambios en las estructuras corporales (son las partes anatómicas del cuerpo, tales como los órganos, extremidades y componentes)

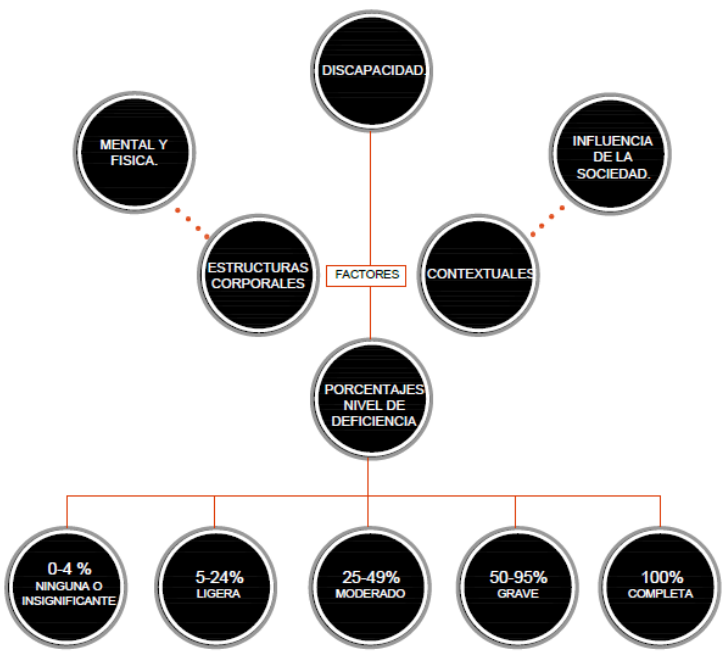
b) **Factores contextuales:**
   - Factores ambientales, entendidos como la influencia externa sobre el

funcionamiento y la discapacidad, con efecto facilitador o barrera de las características del mundo físico, social y actitudinal.

- Factores personales, entendidos como la influencia interna sobre el funcionamiento y la discapacidad, cuyo efecto es el impacto de los atributos de la persona

La CIF, con base a esto determina el nivel de discapacidad de una persona, por medio de porcentajes que hacen referencia a los límites para realizar una actividad o desplazarse. Los niveles discapacidad son:

- NO hay deficiencia Ninguna, ausencia, insignificante 0-4%
- Deficiencia LIGERO Poca, escasa 5-24%
- Deficiencia MODERADO Media, regular 25-49%
-
- Deficiencia GRAVE Mucha, extrema 50-95%
- Deficiencia COMPLETO total 96-100%



GRÁFICA. 3

TIPOS DE DISCAPACIDAD.

Para poder llegar a los tipos de discapacidad existentes, se debe conocer el significado y la diferencia entre los términos discapacidad y deficiencia, ya que ésta última se refiere a las anomalías que se presentan en los diferentes órganos del cuerpo afectando así su correcto funcionamiento; y la discapacidad es el resultado de aquella deficiencia.

Segmentado en 3 grandes grupos, los tipos de discapacidad se analizan de manera que cada grupo contiene características que permite identificar de manera más clara el tipo de deficiencia que se presente.

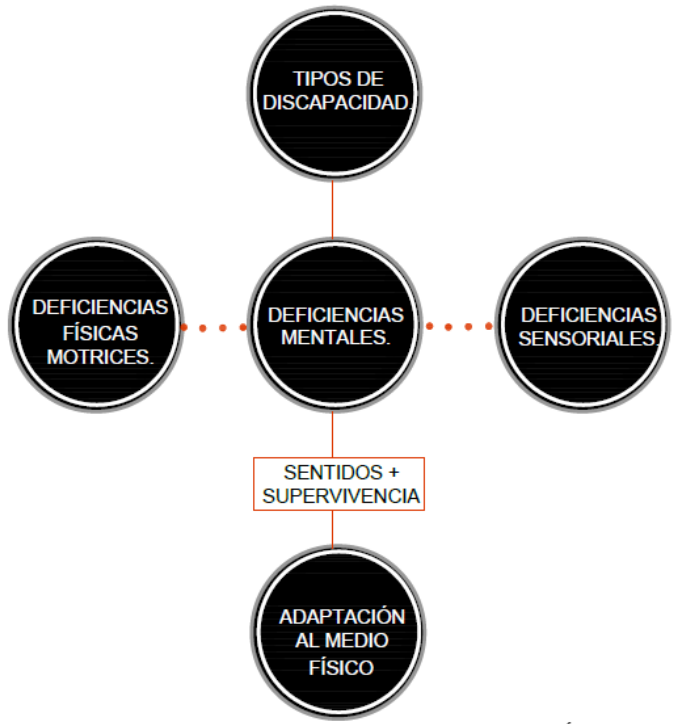
1. DEFICIENCIAS FISICAS MOTRICES: *"Se considerará que una persona tiene deficiencia física cuando padezca anomalías orgánicas en el aparato locomotor o las extremidades (cabeza, columna vertebral, extremidades superiores y extremidades inferiores). También se incluirán las deficiencias del sistema nervioso, referidas a las parálisis de extremidades superiores e inferiores, paraplejías y tetraplejías y a los trastornos de coordinación de los movimientos, entre otras."*
2. DEFICIENCIAS MENTALES: no es tan simple cuantificar éste tipo de deficiencias, la encuesta sobre discapacidades, deficiencias y estados de salud (EDDES), segmenta en grados los trastornos mentales, los cuales van de severo, moderado y leve, incluyendo demencias.

3. DEFICIENCIAS SENSORIALES: igual que en el caso anterior, cuantificar las deficiencias sensoriales es complejo, pero para fines de clasificación y de estudio, son aquellas relacionadas con el sentido de la vista, oído y lenguaje; además de las repercusiones a causa de éstos.

Estos grupos que generalizan los tipos de discapacidad existente, contienen en cada uno de ellos la clasificación en cuanto a enfermedades ya sean temporales o permanentes, los términos son netamente medicinales y ayudan a determinar el nivel de independencia de la persona acorde a su deficiencia.

El cuerpo humano siempre ha tenido la capacidad de adaptarse a un medio o situación en el cual se encuentre, por este motivo el comportamiento de los sentidos tienden a compensarse entre sí, se puede analizar uno de los casos más particulares, y es el desarrollo de los sentidos cuando una persona pierde la vista, al no tener el sentido encargado de guiarnos en una sociedad diseñada para personas que no necesitan tener especial cuidado al momento de desplazarse, las posibilidades de realizar cualquier actividad o ir a cualquier lugar sin sentir temor por no ser conscientes visualmente del entorno son muy remotas porque los peligros son excesivos al estar en casa y más aún al salir de ella; en ese momento es cuando los sentidos como el tacto, el oído, el olfato y el gusto aumentan su capacidad para guiar a la persona y asegurar su supervivencia. Como en este caso, al presentarse algún tipo de discapacidad el cuerpo reacciona y permite que no

solo se logre la supervivencia, sino además poder incorporarse socialmente al mundo. Por estas razones es imperativo entender que todos los términos de los cuales se ha explicado, accesibilidad, diseño universal, lograr un itinerario peatonal accesible; están dirigidos a que el desarrollo de la persona pueda ser pleno, con un nivel de independencia que le permita tener una buena calidad de vida y no se vea impedido al momento de realizar labores o relacionarse con las demás personas simplemente por hacer parte de un porcentaje de la población que tiene un grado de dificultad mayor al del resto de la población.



GRÁFICA. 4

DISEÑO UNIVERSAL

El diseño universal aplicado a la movilidad peatonal tiene por objetivo principal simplificar la vida del peatón. El entorno construido debe contemplar la posibilidad de ser utilizado por el mayor número de peatones como sea posible a un costo mínimo, beneficiando a todas las personas de diferentes edades y capacidades.

El diseño universal debe ayudar a todas las personas con movilidad reducida ofreciéndole un margen de seguridad. Sin embargo el tema de diseño universal no son solo las rampas y los pasamanos, es un conjunto de elementos y su disposición adecuada la que hacen que el entorno sea accesible y utilizable.[2]

En la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad artículo 2 se define Por "diseño universal" como el diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. El "diseño universal" no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando se necesiten. Para un diseño universal adecuado existen diferentes variables que permiten el cumplimiento en su totalidad, como primera instancia el espacio debe ser utilizado en igual de condiciones o en condiciones equivalentes, el espacio debe evitar o estigmatizar a cualquier usuario, los elementos o áreas reservadas para el peatón con movilidad reducida deben estar disponibles para todos los usuarios, el espacio debe ofrecer opciones para su movilidad, los espacios deben estar organizados de tal

[2] Versión 2.0 – 4/1/97 EL CENTRO PARA EL DISEÑO UNIVERSAL N.C. State University

forma que el itinerario del peatón sea lógico y secuencial en su recorrido, usar los medios gráficos, táctiles, verbales para informar al usuario de sus derechos y deberes u finalmente los elementos de espacio se deben organizar de tal forma que minimicen los riesgos y los errores.[3]

GRÁFICA. 5

[3] Guía práctica de la movilidad peatonal urbana pag. 15,16,17,18

ITINERARIO PEATONAL ACCESIBLE:

Al hablar de itinerario como un término central en la investigación, el cual está enfocado en ámbitos de espacio público y accesibilidad, se define concretamente "como un recorrido exterior o interior para el desplazamiento de personas en nivel horizontal o con cambios de nivel"[4]; ésta definición propiamente hace referencia simplemente al desplazamiento del peatón con respecto a su destino, pero no especifica el estado mental y físico de la persona en caso de presentarse algún tipo de discapacidad que afecte su desplazamiento en su recorrido habitual. Con esto presente la guía operativa de accesibilidad para proyectos de desarrollo urbano con criterios de diseño universal también complementa el

[4] guía operativa de accesibilidad para proyectos de desarrollo urbano con criterios de diseño universal

término el cual pasa a ser, itinerario peatonal, e itinerario peatonal mixto, el primero se define como “un recorrido con desplazamiento horizontal y eventuales cambios de nivel, por parte de un peatón, cumpliendo con todos los criterios y parámetros de accesibilidad aplicables”[5], y el segundo como “itinerario que permite el desplazamiento de un peatón con movilidad reducida mediante el empleo de un medio o ayuda técnica de transporte”[6], progresivamente el termino se acopla al tema con criterios en términos de accesibilidad.

Al profundizar en el tema, ya considerando un itinerario como peatonal accesible, (IPA), según el documento el itinerario peatonal accesible , “Son itinerarios peatonales accesibles aquellos que garantizan el uso no discriminatorio y la circulación de forma autónoma y continua de todas las personas”[7], tomado de la orden ministerial en España (OM), plantea en caso de presentarse puntos entre itinerarios que no sean accesibles, éstos se deben adaptar para “que el recorrido del itinerario peatonal accesible no resulte en ningún caso discriminatorio, ni por su longitud, ni por transcurrir fuera de las áreas de mayor afluencia de personas”.

[5] guía operativa de accesibilidad para proyectos de desarrollo urbano con criterios de diseño universal
[6] guía operativa de accesibilidad para proyectos de desarrollo urbano con criterios de diseño universal

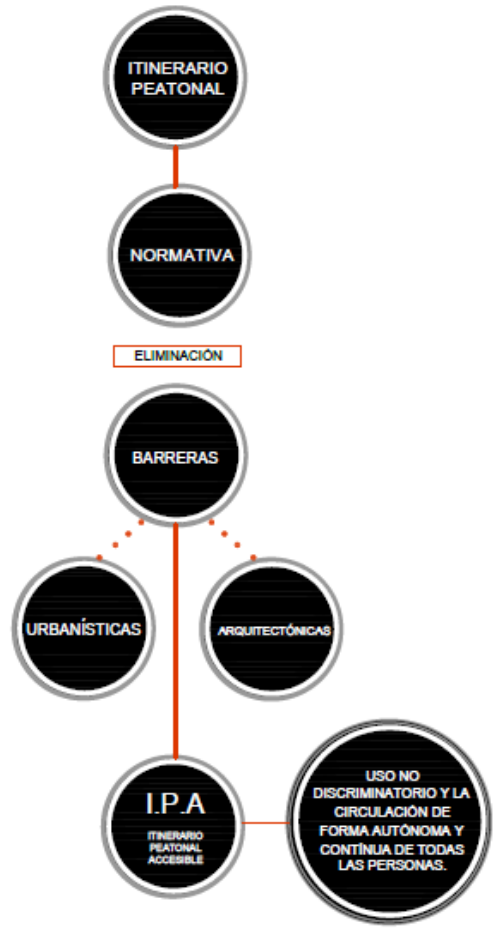
[7] el itinerario peatonal accesible: estructurando una movilidad funcional, segura y no discriminatoria en los espacios públicos urbanizados

Llevando el concepto a normas colombianas, el P.O.T de accesibilidad conceptualiza el tema de manera estrecha con los tipos de barreras que influyen en la calidad del itinerario peatonal accesible, en el medio físico donde se fragmentan los itinerarios, se incluyen la accesibilidad urbanística, entendida como "*todos los espacios o lugares abiertos de uso público, sean de carácter público o privado, no integrados en la edificación: vías públicas, parques, plazas, plazoletas, jardines, recorridos peatonales, mobiliario urbano entre otros", y la accesibilidad arquitectónica, la cual "incluye edificaciones de uso público y privadas (viviendas) en las que deben contemplarse entradas al edificio e internas, comunicación horizontal, escaleras, rampas, ascensores, plataformas elevadoras, bandas transportadoras, servicios sanitarios, áreas de integración social y familiar, espacios para descansar y dormir, servicios e instalaciones (teléfono, mostradores, barras etc.*)".

Al hablar de accesibilidad, se consideran las diferentes barreras existentes, la guía de movilidad peatonal define claramente los 2 tipos de barreras: urbanísticamente esas barreras son los impedimentos que presentan la infraestructura y mobiliarios urbanos, los sitios históricos y los espacios no edificados de dominio público y privado frente a las distintas clases y grados de discapacidad; arquitectónicamente éstas son los impedimentos que se presentan en el interior del edificio frente a las distintas clases y grados de discapacidad. Al plantear un itinerario que pueda ser peatonalmente accesible, hay que

visualizar las barreras que son obstáculos en aquellos recorridos donde las personas transitan frecuentemente, al trazar un IPA sobre un tramo del espacio público, los elementos urbanos que hacen parte de él son una variable que determina el estado en que se encuentra el itinerario, si éstos elementos impiden el correcto desplazamiento peatonal es necesario aplicar las normas creadas específicamente para que funcionen de manera adecuada y la circulación del IPA no solo sea funcional, además sea agradable su circulación para cada persona con y sin discapacidad.

Para entender que barreras deben ser eliminadas, hay que entender cuáles son las limitaciones que tiene la persona y el grado dificultad al momento de desplazarse.



GRÁFICA. 6

POBLACIÓN VULNERABLE ENFOCADOS A LA ACCESIBILIDAD.

La población en general ha sido fragmentado erróneamente en personas con discapacidad y personas sin discapacidad, se acostumbra asumirlo de esa manera, porque todas las personas según la legislación tienen los mismos derechos por igual, pero dadas las condiciones que deben sobrellevar aquellos que tienen un estilo de vida diferente esos derechos son ignorados y no se cumplen de manera adecuada ya que no se ajustan apropiadamente a las múltiples necesidades que con el paso del tiempo cada vez son más exigentes. Lo adecuado es buscar un camino por el cual todas las personas puedan pertenecer a una sociedad incluyente logrando llevar una vida plena sin dificultades o al menos con un grado menor de dificultad al momento de desplazarse e interactuar en un espacio público.

Hablando técnicamente sobre las personas con algún tipo de discapacidad, se debe esclarecer el hecho que también existen personas que hacen parte de una población vulnerable, a ésta pertenecen los niños, las mujeres embarazadas, el adulto mayor y las personas con movilidad reducida temporalmente; y es necesario ser conscientes de la cantidad de eventualidades que se pueden presentar a lo largo de la vida donde una persona que no presenta inconvenientes en su desplazamiento habitual puede padecerlos en cualquier momento por cualquier motivo.

DERECHOS DE LOS CIUDADANOS:

"El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados." Constitución política de Colombia 1991"

Partiendo de la constitución, el estado admite y asume que existen personas a las cuales se debe ofrecer apoyo especialmente para ellos ya que, "todas las personas tienen derecho al libre desarrollo de su personalidad sin más limitaciones que las que imponen los derechos de los demás y el orden jurídico."[8], acorde a esto todas las personas son iguales ante la ley y la discriminación no tiene cabida bajo ninguna situación. En orden lógico, después de la constitución la ley de mayor importancia es la 1618 del 2013 anteriormente explicada, redacta el ámbito en el cual se especializa dicha ley, donde "*se rige por los principios de dignidad humana, respeto, autonomía individual, independencia, igualdad, equidad, Justicia, inclusión, progresividad en la financiación, equiparación de oportunidades, protección, no discriminación, solidaridad, pluralismo, accesibilidad, diversidad, respeto, aceptación de las diferencias y participación de las Personas con Discapacidad, en concordancia con Ley 1346 de 2009*"[9], para focalizar éstos derechos en las personas con discapacidad, se ve incluida indirectamente a sí mismo la población vulnerable, a los niños se les da prioridad sobre los demás, en el artículo dedicado a los niños con discapacidad en el cual "todos los niños y niñas con discapacidad deben gozar plenamente de sus derechos en igualdad de condiciones con los demás niños y niñas"[10], en cuanto a los adultos mayores "El Estado, la sociedad y la familia concurrirán para la protección y la asistencia de las personas de la tercera edad y promoverán su integración a la vida activa y comunitaria"[11]

[8] Artículo 16. Constitución política de Colombia 1991

[9] Artículo 3. Ley 1618 del 2013

[10]

[11] Artículo 46. Constitución política de Colombia 1991

Tratando específicamente a la población vulnerable enfocada en el tema de accesibilidad, se toman 3 grupos principalmente, siendo éstos, los niños, las mujeres embarazadas y el adulto mayor; en conjunto con las personas con movilidad reducida temporalmente, en la investigación solo se toman éstos 3 grupos porque al hablar sobre este tipo de población también están incluidos en el, las personas afectadas por la violencia (desplazados), la población étnica, menores en riesgo social (niños, niñas y jóvenes trabajadores; Adolescentes en conflicto con la ley penal; niños, niñas y adolescentes en protección), jóvenes y adultos iletrados, habitantes de frontera, población rural dispersa, y la población con necesidades educativas especiales. Las personas de movilidad reducida no se toman de manera particular como un otro tipo de población, ya que en cada clasificación se pueden presentar casos de personas con alguna dificultad motriz o mental dependiendo de la situación que viven.

En cuanto a leyes que protegen al adulto mayor, existe la ley 1251 de 2008 “por la cual se dictan normas tendientes a procurar la protección, promoción y defensa de los derechos de los adultos mayores”, en su artículo 3 aclaran que se deben cumplir, “un conjunto de acciones que buscan mejorar y modificar las circunstancias de carácter social que impidan al adulto mayor su desarrollo integral, protección física, mental y social hasta lograr la incorporación a una vida plena y productiva de las personas que se hallan en estado de necesidad, desprotección o desventaja física o mental”[12]. Igualmente en el artículo 17,

[12] Artículo 3. Ley 1251 de 2008.

parágrafo 2, 3 del entorno físico y social favorable "corresponde al Estado, a través de sus entidades del orden Nacional, Departamental, Distrital y Municipal de conformidad con el ámbito de sus competencias, a las instituciones públicas y privadas garantizar a los adultos mayores condiciones óptimas para que el entorno físico sea acorde con sus necesidades" inciso e donde se especifica que se deben "desarrollar acciones tendientes a generar espacios urbanos con características físico-espaciales que generen un entorno seguro y accesible acordes a las necesidades de los adultos mayores"

En Colombia, la ley 1098 de 2006 es aquella por la cual se expide el Código de la Infancia y la Adolescencia, especifica claramente que *tiene por finalidad garantizar a los niños, a las niñas y a los adolescentes su pleno y armonioso desarrollo para que crezcan en el seno de la familia y de la comunidad, en un ambiente de felicidad, amor y comprensión. Prevalecerá el reconocimiento a la igualdad y la dignidad humana, sin discriminación alguna*,[13] en concordancia con el código, debe "*proporcionarse a los niños, niñas y adolescentes con discapacidad un trato digno e igualitario con todos los miembros de la familia y generar condiciones de equidad de oportunidades y autonomía para que puedan ejercer sus derechos. Habilitar espacios adecuados y garantizarles su participación en los asuntos relacionados en su entorno familiar y social*"[14], este inciso se encarga de abarcar el tema sobre la protección infantil al momento de presentarse algun tipo de discapacidad y que por su edad

[13] Artículo 1. Ley 1098 de 2006, código de la infancia y la adolescencia.

[14] Inciso 15, articulo 39, titulo II, capitulo I. Ley 1098 de 2006, código de la infancia y la adolescencia.

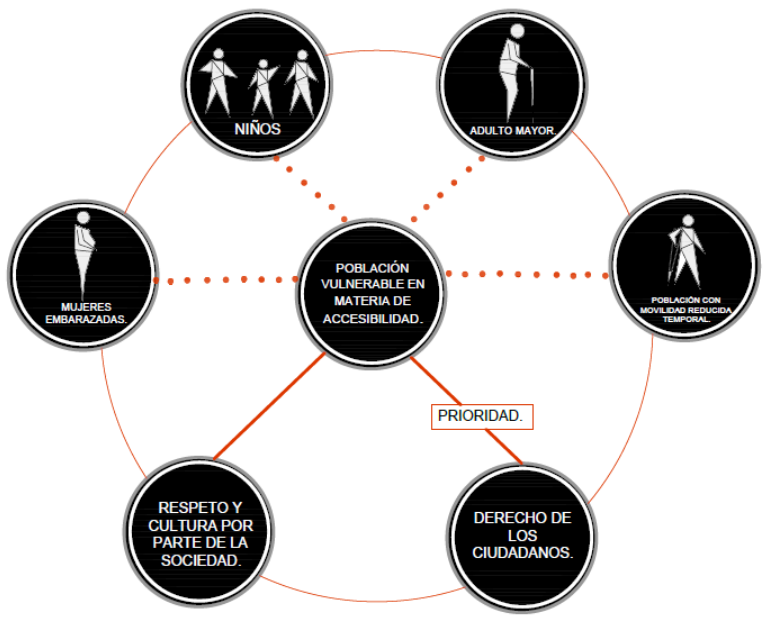
necesiten un apoyo familiar, para desarrollarse adecuadamente en un entorno sano.

Las personas con movilidad reducida, entra a ser parte de todos los grupos en mayor o menor medida, ésta población es aquella que por alguna circunstancia presentan alguna deficiencia corporal, que les impide movilizarse como están acostumbrados de manera temporal, un ejemplo puede ser un accidente que puede sufrir una persona y temporalmente tiene una pierna en tratamiento sin posibilidad de utilizarla para poder sanar correctamente, ésta persona automáticamente pasa a ser parte del grupo con movilidad reducida, y puede que sea temporal su deficiencia pero en ese momento de su vida, logra entender el motivo por el cual el diseño universal tiene mayor importancia que la actual, porque deja de ser un diseño pensado solo para personas con discapacidad, es para todos en general.

La anterior explicación que enmarca los derechos de específicamente los 3 grupos vulnerables es necesaria antes de tratar el tema del peatón en general, ya que a pesar de buscar un nivel de inclusión social donde todas las personas puedan movilizarse con la mínima o sin dificultad posible, hay que entender las personas que hacen parte de la población.

Los peatones, (término en este caso para diferenciar a las personas y al vehículo), globalmente también tienen una serie de derechos y deberes, éstos tienen derecho en la vía sobre los vehículos en general, ya que son más vulnerables al desplazarse; tienen derecho a un ambiente urbano sano, libre de amenazas tanto físicas como psicológicas, las poblaciones

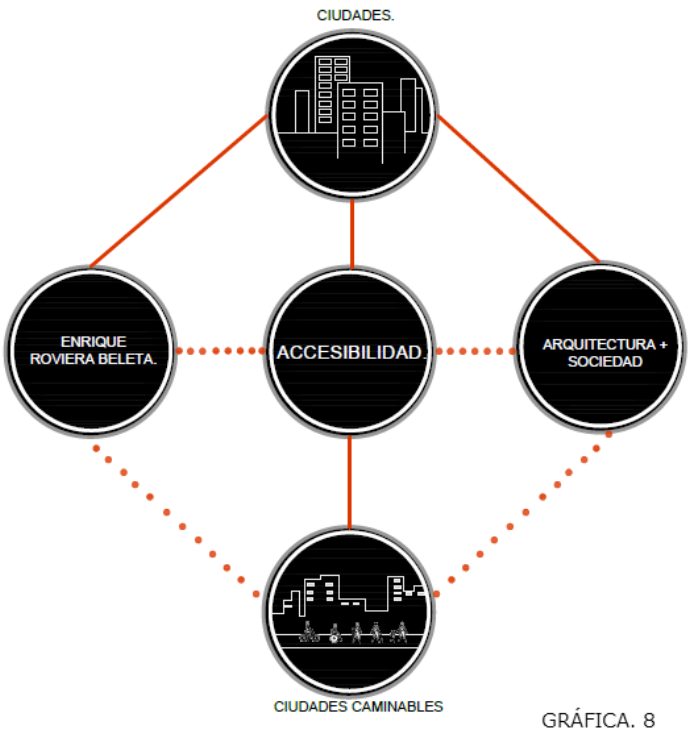
vulnerables a sí mismo como las personas con discapacidad no deben presentar dificultades en sus itinerarios diarios, que empeoren o dificulten su estado actual. Pero así como el peatón prevalece sobre el vehículo, no todos piensan así y es por eso que también se tienen unos deberes para evitar cualquier incidente, como verificar siempre antes de cruzar, respetar los pasos peatonales, dar prioridad a personas con discapacidad y a poblaciones vulnerables, llega un punto donde parece ser una contradicción buscar una sociedad incluyente priorizando a las poblaciones en casos especiales, pero hay que ser conscientes de la capacidad de cada persona, y no se menosprecia a alguien solo por darles un trato más delicado, todo hace parte de la cultura, y en la ciudad de Manizales, se rescata el hecho de que al presentarse un accidente a causa de la mala adecuación de los espacios públicos, las demás personas inmediatamente prestan su ayuda a la persona que lo necesita, y es algo que respetan y agradecen aquellos que se ven en estas dificultades.



GRÁFICA. 7

CIUDADES CAMINABLES.

Ciudades caminables, amables, accesibles, en conjunto el propósito es ambicioso pero no improbable, proyectar una ciudad, un diseño urbano que integre el diseño universal en los itinerarios peatonales accesibles beneficiando a toda la población, especialmente a la vulnerable enfocada en la accesibilidad y a personas con discapacidad. Para romper esquemas del tema sobre accesibilidad en sí mismo, se toma en cuenta el modelo de pensamiento que tiene el arquitecto español Enrique Rovira-Beleta, parte desde la experiencia hasta el diseño centrando su trabajo en lo arquitectónico resaltando lo social, que a fin de cuentas es la principal motivación para realizar investigaciones y proyectos sobre accesibilidad. Como se explicó antes, la adaptación del ser humano le permite desarrollar los demás sentidos con que cuenta el cuerpo, éstos sentidos se potencian y llegan a ser más útiles de lo que normalmente son, romper esquemas es necesario para avanzar y mejorar, manejar términos como discapacidad encasilla a una persona en una definición que se ha ido mal interpretando hasta tornarse ofensivo, como lo dice el arquitecto Enrique Rovira, éste tipo de personas tienen capacidades diferentes, no discapacidades, y las nuevas ciudades a las cuales se quiere llegar, deben hacer parte todas las personas en general, beneficiando principalmente a aquellos con esas capacidades diferentes, y también a las poblaciones vulnerables antes nombradas, el cambio debe ser realizado en conjunto y tomarlo desde raíz, solo así es posible que se establezca un nuevo patrón de diseño cuya utopía es una ciudad caminable.



GRÁFICA. 8

El tema de la accesibilidad por estar en relación directa con la calidad de vida y la dignidad de las personas, está considerado en los Derechos Humanos y en especial en las Normas Uniformes sobre las igual de Oportunidades para las personas con Discapacidad proclamado por la ONU en 1993. En el artículo 9 se conceptualiza y aclara lo concerniente a la accesibilidad afirmando que “. A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas,

1.

a) Los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo;

b) Los servicios de información, comunicaciones y de otro tipo, incluidos los servicios electrónicos y de emergencia.(…).

2. Esto implica que los Estados Partes también adoptarán las medidas pertinentes para:

a) Desarrollar, promulgar y supervisar la aplicación de normas mínimas y directrices sobre la accesibilidad de las instalaciones y los servicios abiertos al público o de uso público;

b) Asegurar que las entidades privadas que proporcionan instalaciones y servicios abiertos al público o de uso público tengan en cuenta todos los aspectos de su accesibilidad para las personas con discapacidad;

c) Ofrecer formación a todas las personas involucradas en los problemas de accesibilidad a que se enfrentan las personas con discapacidad"[15]

Colombia en los últimos 20 años ha evolucionado en el mejoramiento del espacio público de las ciudades, Bogotá y Medellín son claro ejemplo de estas apuestas que buscan construir ciudades más equitativas y accesibles para sus ciudadanos. La necesaria y urgente regulación en la intervención de la ciudad colombiana, dio como resultado la formulación de normativas necesarias para que los espacios propuestos a futuro de las ciudades, contaran con diseños que incluyeran a ciudadanos con discapacidad motriz, algunas de

[15] Oportunidades para las personas con Discapacidad proclamado por la ONU en 1993

estas normativas son Accesibilidad en POT – Ley 1618. NTC 4139, NTC 4140, NTC 4142, NTC 4143, NTC 4144, NTC 4145, NTC 4201, NTC 4226, NTC 4279, NTC 4349, NTC 4407).

Cabe enfatizar que La ley 1718 de 2013 expresa que en lo referente a ”Acceso y accesibilidad: Condiciones y medidas pertinentes que deben cumplir las instalaciones y los servicios de información para adaptar el entorno, productos y servicios, así como los objetos, herramientas y utensilios, con el fin de asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones, al entorno físico , el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, tanto en zonas urbanas como rurales. Las ayudas técnicas se harán con tecnología apropiada teniendo en cuenta estatura, tamaño, peso y necesidad de la persona.”(Art.2-No.4)

Por otro lado, en la evolución del espacio público, una iniciativa mundial plantea aplicar el diseño universal como estrategia para imaginar espacio que sean disfrutados por todas las personas en cualquier condición física y cognitiva. Y por último y no menos importante un movimiento que crece firmemente, busca acondicionar las ciudades para que estas sean amigables y caminables, que buscan motivar a los habitantes a caminar por los principales ejes peatonales adecuados estratégicamente para que sean espacios urbanos de reunión, de tránsito, de estancia, de comercio, de vida, que favorezcan no solo a los peatones en su salud física y mental, sino que también permitan que las ciudades disminuyan los niveles de contaminación por la disminución del uso del vehículo particular.

Haciendo replica de estas propuestas e intervenciones, Manizales es la primera ciudad del eje cafetero que propuso mejorar sus principales ejes vehiculares, con propuestas que permitieron integrar la movilidad vehicular y la movilidad peatonal. En su POT 2014 se ha detenido a analizar la necesidad de mejorar la accesibilidad y por ello se ha propuesto una serie de modificaciones como la red peatonal y los sitios que debe conectar, estaciones intermodales e intercomunales, entre otros aspectos. Además, la Alcaldía expresa en su Plan de Desarrollo que “Los principios que orientan la política pública de discapacidad se enmarcan en los derechos fundamentales, económicos culturales, colectivos y del ambiente, que consagran la constitución Política de 1991 y son consecuentes con los principio de protección social.”(PDM, 2012-2015).

Debido a la complejidad que implica el término funcionabilidad se requiere verificar si los avances en la accesibilidad en Manizales corresponden a las necesidades de orden singular en los casos de discapacidad con enfoque diferencial o para el acceso a todos los ciudadanos en el espacio urbano; ya que la normatividad contempla diseños inclusivos en soluciones arquitectónicas universales. La ley 1618 expresa que se deben “Implementar las medidas apropiadas para identificar y eliminar los obstáculos y para asegurar la accesibilidad universal de todas las personas con discapacidad al ambiente construido, transporte, información y comunicación, incluyendo las tecnologías de información y comunicación y otros servicios, asegurando las condiciones para que las personas con discapacidad puedan

vivir independientemente. 5. Dar efectivo cumplimiento a la normativa sobre accesibilidad en la construcción o adecuación de las obras que se ejecuten sobre el espacio público y privado, que presten servicios al público debiendo cumplir con los plazos señalados. E inclusive la Ley es rigurosa en el tiempo señalado “Las entidades municipales y distritales, con el apoyo del gobierno departamental y nacional, y respetando la autonomía de cada región, deberán diseñar, en un término no mayor a 1 año, un plan de adecuación de vías y espacios públicos, así como de accesibilidad al espacio público y a los bienes públicos de su circunscripción.” (Congreso, 2013).

Debido a que no siempre la movilidad es funcional o accesible, se ha planteado el desafío de humanizar el diseño arquitectónico para que las ciudades sean amigables con sus habitantes y en las cuales la vida digna sea un común denominador y por ello, la investigación oportuna de sus actuales condiciones en áreas de amplia movilidad permitirá apropiarse de los conceptos de accesibilidad y funcionalidad y así, con el compromiso de todos Manizales se proyecte como un referente urbanístico.

P.O.T
ACCESIBILIDAD
1618
DERECHOS
6
ANÁLISIS DE LA LEGISLACIÓN
EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD

Con respecto al marco jurídico en materia de accesibilidad, contempla de manera completa la protección de las de las personas en estado vulnerable. El tema es abarcado por la corte constitucional, y una serie de legislaciones actuales que contienen normas dirigidas a la atención de las necesidades especiales de la población, así mismo se están incorporando a los planes de ordenamiento territorial a nivel nacional.

Sin embargo la existencia del marco jurídico no establece el cumplimiento de sí mismo, si bien es un avance de gran importancia la inclusión del tema en las normas legales y constitucionales el hecho de recurrir a ellos continuamente deja ver que ni las administraciones ni la sociedad cumplen con las diferentes disposiciones estipuladas.

Igualmente importante así como la redacción de aquellas normas, es indagar el motivo por el cual no se hacen efectivas de manera correcta si estipulan de manera clara y concisa lo requerimientos mínimos al momento de crear y proyectar un espacio en donde, no solo transitan personas que se pueden desplazar por cualquier punto sin tener que recurrir a un apoyo para poder hacerlo; con el paso del tiempo es más rutinario observar sillas de ruedas en los andenes, bastones guía tratando de proteger a su dueño del peligro ya que el tacto es su relación física directa con el mundo en caso de permanecer solos por un lapso de tiempo, incluso muletas buscando la forma de no perder el equilibrio con los obstáculos del día a día. Probablemente el hecho de no vivir con aquellas dificultades hace que los encargados no piensen y sientan el daño que pueden evitar tan solo con

unas cuantas modificaciones y adiciones al momento de plantear una idea, teniendo claro que la población no solo se reduce a unos cuantos; son responsables de cubrir una necesidad que cada vez afecta no solo a personas con discapacidad motriz, es un pensamiento erróneo creer que alguien de la tercera edad, niños o adultos con discapacidad cognitiva e incluso mujeres embarazadas, no se incluyen en el grupo que ignorantemente tratan como “discapacitados”, asumiendo que el marco jurídico en materia de discapacidad no está allí solo para ignorarse o interpretarse como más conveniente sea, es un tema que puede afectar a todos en cualquier momento de la vida y es un deber ser conscientes de eso.

6.1 NORMATIVA EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD.

NORMATIVIDAD EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD.	
ONU	
1 de Abril de 2014. Incorporación de las disposiciones de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad en la agenda para el desarrollo después de 2015.	
CONSTITUCIÓN POLITICA 1991	
ARTÍCULO 67	La igualdad de toda persona humana, la inalienabilidad de los derechos de las personas sin discriminación alguna; la protección especial a personas que por condición económica, física o mental, se encuentren en condición de protección especial.

ARTÍCULO 54	Es obligación del Estado y de los empleadores ofrecer formación y habilitación profesional y técnica a quienes lo requieran. El Estado debe propiciar la ubicación laboral de las personas en edad de trabajar y garantizar a los minusválidos el derecho a un trabajo acorde con sus condiciones de salud.
ARTÍCULO 47	El Estado adelantará una política de previsión, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes se prestará la atención especializada que requieran.
ARTÍCULO 49	Los derechos de las personas con discapacidad se ejercen cuando ellas pueden acceder efectivamente a los bienes y servicios sociales que permiten su desarrollo integral. Casos donde los jueces han definido cómo se materializan los derechos humanos cuando se trata de personas con alguna discapacidad: • Derecho a la salud • Derecho al trabajo • Derecho a la educación. • Derecho a la participación política. • Derecho a la accesibilidad y al transporte. • Derecho a la comunicación e información. • Derecho a la cultura y el arte. • Derecho al deporte y la recreación.
ACCESIBILIDAD EN P.O.T	
Gobernación de Caldas – Secretaría de Integración y Desarrollo Social, comprometida con la consolidación de territorios inclusivos, sostenibles y accesibles, sin exclusión alguna.	
PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE MANIZALES 2015-2027.	
1.1 VISIÓN DE FUTURO Y MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL DE LARGO PLAZO PARA MANIZALES.	
1.1.1 marco área metropolitana de Manizales.	INCLUSIÓN SOCIAL: Estoy con Manizales propone la base para un área metropolitana centrada en los habitantes. El Plan para el Área Metropolitana reconoce los planteamientos del grupo “Estoy con Manizales” muestra cómo el desarrollo urbano y las nuevas infraestructuras proporcionan un beneficio social y afrontan la exclusión social.

1.2.4 políticas, objetivos y estrategias del sistema de espacio público.	Incluir el obligatorio cumplimiento de la normativa nacional y las normas técnicas relacionadas con condiciones de accesibilidad universal para el diseño y planificación de obras en el medio físico, el espacio público y los equipamientos.
1.2.6 políticas, objetivos y estrategias del sistema de movilidad.	OBJETIVOS: • Mejorar la accesibilidad a los centros poblados y zonas de producción en el área rural. • Mejorar las condiciones de accesibilidad a la red peatonal y a los diferentes modos de transporte para todo tipo de población.
1.4.7.6. Revitalización del centro histórico de Manizales.	El Centro Histórico como el sector más emblemático de la ciudad, debe ser objeto de un abordaje integral para su recuperación y revitalización, en rescate y defensa del patrimonio cultural, arquitectónico e histórico; el espacio público, la accesibilidad; la dinamización de su actividad institucional, residencial y cultural, y la falta de apropiación ciudadana.
LEGISLACIÓN ESPECÍFICA PARA DISCAPACIDAD: PLAN NACIONAL DE DISCAPACIDAD	
LEY 1618 DE 2013	**Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad.**
LEY 361/97	Por la cual se establecen mecanismos de Integración Social de las Personas con Limitación y se dictan otras disposiciones". Esta ley conforma el Comité Consultivo Nacional (reglamentado en el Decreto 276 de 2000) y dicta disposiciones para las personas con discapacidad en materia de salud, educación, articulación laboral, bienestar social y accesibilidad.
LEY 324 DE 1996	Se crean algunas normas a favor de la población sorda.
LEY 12 DE 1987	Transporte y accesibilidad: suprime barreras arquitectónicas y otras disposiciones
Ley 361 de 1997- TÍTULO SEGUNDO DE LA PREVENCIÓN, LA EDUCACIÓN Y LA REHABILITACIÓN CAPÍTULO I. De la prevención	

ARTÍCULO 7º	El Gobierno junto con el Comité Consultivo velará por que se tomen las medidas preventivas necesarias para disminuir y en lo posible eliminar las distintas circunstancias causantes de limitación, evitando de este modo consecuencias físicas y psicosociales posteriores que pueden llevar hasta la propia minusvalía.
ARTÍCULO 9º	A partir de la vigencia de la presente Ley el Gobierno Nacional a través de los Ministerios de Salud, Trabajo y Educación, deberá incluir en sus planes y programas el desarrollo de un Plan Nacional de Prevención con miras a las disminución y en los posible la eliminación de las condiciones causantes de limitación y a la atención de sus consecuencias
MANUALES	
MANUAL DE ACCESIBILIDAD AL ESPACIO PÚBLICO Y AL TRANSPORTE FONDO DE PREVENCIÓN VIAL CON EL APOYO DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL.	
MANUAL ESPACIO PÚBLICO DE BARRANQUILLA.	
MANUAL ESPACIO PÚBLICO MEDELLÍN.	
MANUAL PARA TÉCNICOS MUNICIPALES	
MANUAL DE DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DE LOS ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL ESPACIO PÚBLICO.	
MANUAL DE REFERENCIA ACCESIBILIDAD AL MEDIO FÍSICO Y AL TRANSPORTE.	

NORMAS EXPEDIDAS POR EL INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMAS TÉCNICAS Y CERTIFICACIÓN (ICONTEC)		
NTC.	TITULO	OBJETO
NTC. 4141 de 1.997	Accesibilidad de las personas al medio físico, símbolo de sordera o hipoacusia y dificultad de comunicación.	Esta norma establece la imagen que contiene el símbolo usado para informar sobre la presencia de personas con hipoacusia, sordera o dificultad de comunicación y para señalizar lo que es adecuado para ser usado directamente por ellas o donde se les brinda algún servicio especifico.
NTC. 4139 de 1.997	Accesibilidad de las personas al medio físico, símbolo gráfico, características generales.	Esta Norma establece la forma, colores y proporciones del símbolo gráfico, reconocido internacionalmente, que se usa para informar que el espacio urbano, el edificio, el servicio, el mobiliario o cualquier elemento del equipamiento señalizado es accesible y utilizable para todas las personas con discapacidad.
NTC. 4201 de 1.997	Accesibilidad de las personas al medio físico, edificios, equipamientos, bordillos, pasamanos y agarraderas.	Esta Norma establece los requisitos mínimos y las características generales que deben cumplir los bordillos, pasamanos, barandas y agarraderas a utilizar en determinados elementos y ambientes a los efectos de facilitar el uso de forma segura.
NTC. 4142 de 1.997	Accesibilidad de las personas al medio físico, símbolo de Ceguera y Baja Visión.	Esta norma establece la imagen que contiene el símbolo usado para informar sobre la presencia de personas con ceguera o baja visión, para señalizar lo que es usable directamente por ellas o donde se les brinda algún servicio específico. Este símbolo es complementario del establecido en la NTC 4139.
NTC. 4279 de 1.998	Accesibilidad de las personas al medio físico, espacios urbanos y rurales,	Esta norma establece las dimensiones mínimas y las características funcionales y constructivas que deben cumplir las vías de circulación peatonales horizontales.

	vías de circulación peatonales planos.	
NTC. 4904 de 2.000	Accesibilidad de las personas al medio físico, estacionamientos accesibles.	Esta norma establece las dimensiones mínimas y las características generales que deben cumplir los estacionamientos accesibles, para vehículos de 5 pasajeros.
NTC. 4774 de 2.000	Accesibilidad de las personas al medio físico, espacios urbanos y rurales, cruces peatonales a nivel y elevados o puentes peatonales.	Esta norma establece las dimensiones mínimas y las características funcionales y de construcción que deben cumplir los cruces peatonales a nivel y los puentes peatonales no adosados a puentes vehiculares y pasos subterráneos.
NTC. 4902 de 2.000	Accesibilidad de las personas al medio físico, cruces peatonales a nivel señal y sonora para semáforos peatonales.	Esta norma establece las características generales que deben cumplir los sistemas sonoros para semáforos peatonales.
NTC. 4695 de 2.000	Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización para tránsito peatonal en el espacio público urbano.	Esta norma establece los requisitos mínimos que deben tener las señales de tránsito peatonal horizontales y verticales localizadas en áreas de uso público. La norma busca organizar y orientar al usuario en su desplazamiento al lugar que requiera, procurando garantizarle una movilidad segura y eficiente.
NTC. 4961 de 2.001	Accesibilidad. Accesibilidad al medio físico. Elementos urbanos y rurales. Teléfonos públicos accesibles.	Esta norma establece las especificaciones técnicas de accesibilidad que deben cumplir, los equipos telefónicos públicos accesibles.

CUADRO 1

7

ITINERARIOS COMO CASOS DE ESTUDIO

ITINERARIO N° 1
PARQUE LA INMACULADA- CALLE 23
(CARRERA 23)
20
PARE
uno
Manizales, sector Cra 23-Cl 23
FOTO:http://www.panoramio.com/photo/81602894

La discapacidad no es una lucha
valiente o coraje en frente
de la adversidad.
La discapacidad es un arte.
Es una forma ingeniosa de vivir.
- Neil Marcus

ICÓNOS REPRESENTATIVOS DE LOS ELEMENTOS CONSTITUTIVOS EN EL ESPACIO PÚBLICO.

ELEMENTOS DE URBANIZACIÓN.

ESCALERAS.

SENDA PEATONAL.

ELEMENTOS DE COMUNICACIÓN.

TELÉFONO PÚBLICO.

ELEMENTOS DE ORGANIZACIÓN.

SEMÁFORO.

BOLARDOS.

ELEMENTOS DE AMBIENTACIÓN.

BANCAS.

ALCORQUES.

ELEMENTOS DE SERVICIO.

MÓDULOS COMERCIALES.

ELEMENTOS DE SALUD E HIGIENE.

CANECAS DE BASURA.

ELEMENTOS DE SEGURIDAD.

REJILLAS.

FRANJA TÁCTIL.

VADOS.

LOCALIZACION

GRAFICA 9

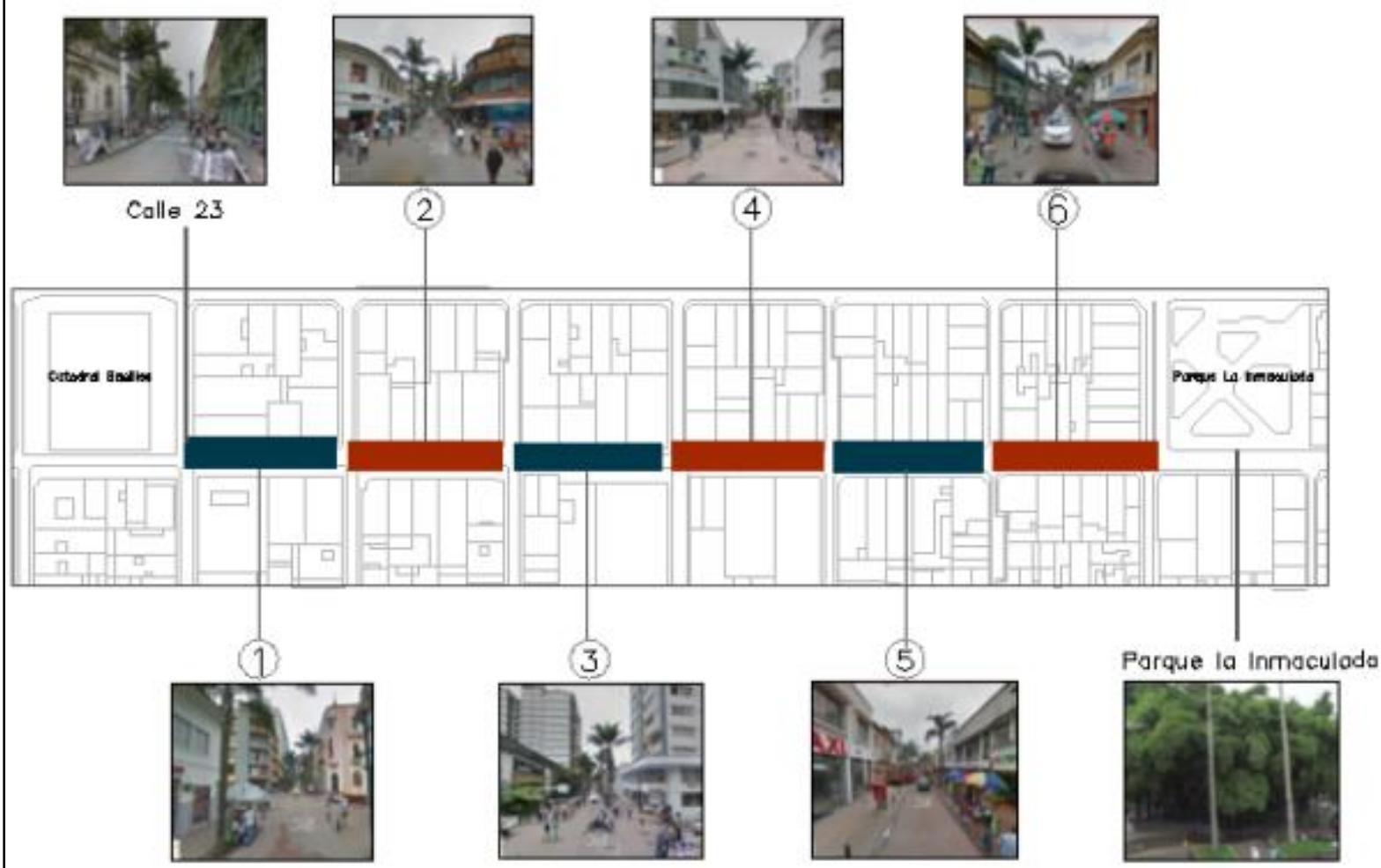
IMAGEN 1

Plano de Manizales con la ubicación del itinerario N° 1

IMAGEN 2

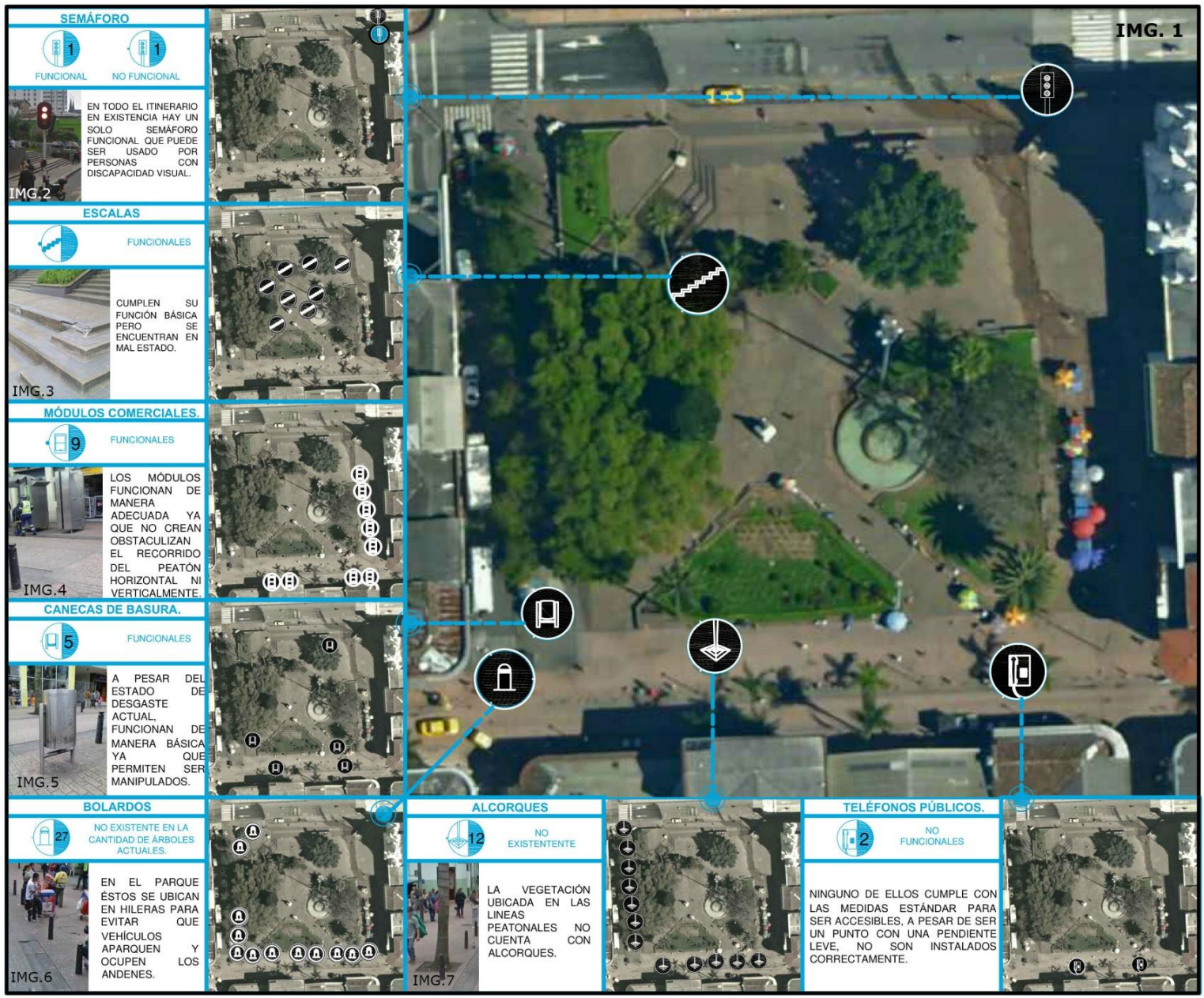
Itinerario N°1 – CARRERA 23

"Se realiza un estudio sobre la carrera 23 por su gran flujo peatonal, la gran variación de comercio que allí se encuentra es un atractivo para los visitantes, su reciente intervención en el espacio público de vía semi- peatonal, la renovación y mejora en el mobiliario urbano, llevan a que este sea un itinerario estratégico para un análisis y estudio de accesibilidad y funcionalidad de todos aquellos elementos que permiten una libre circulación de los peatones…"



GRAFICA 10

PARQUE LA INMACULADA.

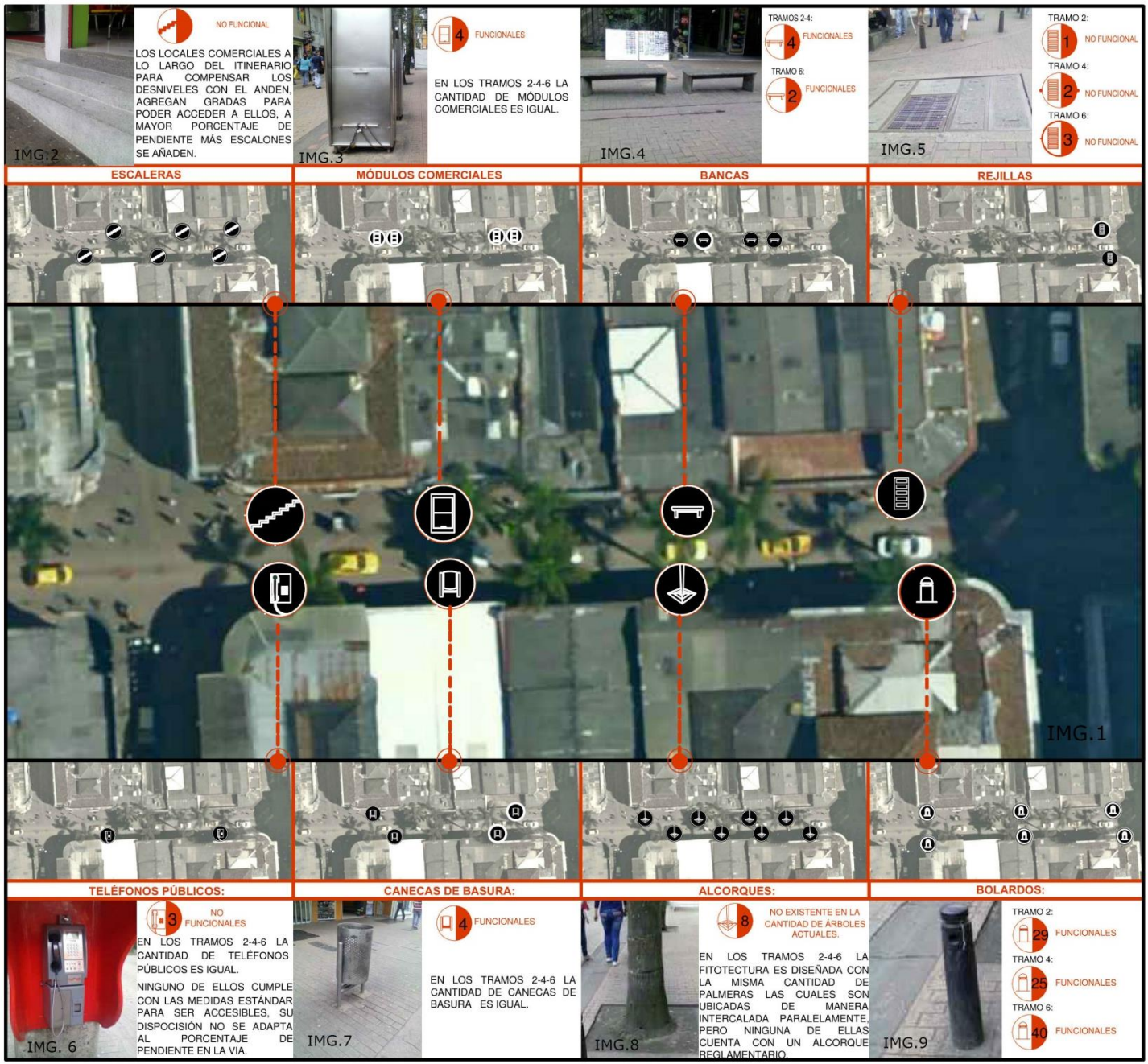


FICHA. 1

INFORMACIÓN SINTETIZADA TRAMOS 1-3-5 TOMANDO COMO BASE GRÁFICA EL TRAMO 1

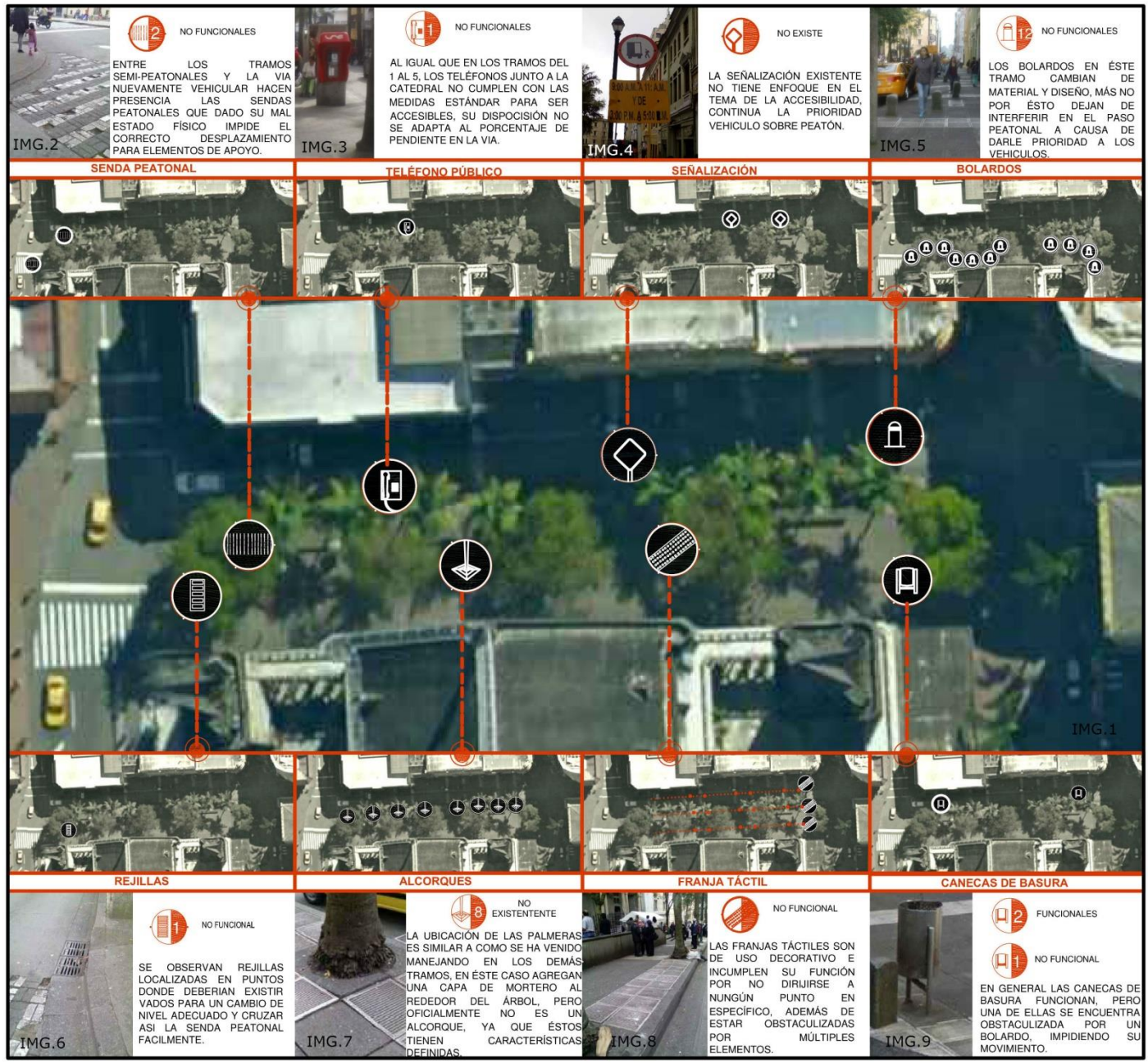
FICHA. 2

INFORMACIÓN SINTETIZADA TRAMOS 2-4-6 TOMANDO COMO BASE GRÁFICA EL TRAMO 2



FICHA. 3

INFORMACIÓN SINTETIZADA CARRERA 23 -CALLE 23



FICHA. 4

Se plantea una lista de chequeo en base al análisis de normatividad que se expone al principio del documento, siguiendo unas pautas y requerimientos mínimos de los elementos urbanos se clasifica el cumplimiento de los mismos

LISTA DE CHEQUEO	CUMPLE SI	CUMPLE NO
¿Los andes presentan desniveles u obstáculos que impidan el paso libre del peatón?	☒	☐
¿Las escaleras existentes son funcionales?	☐	☒
¿Las escaleras cuentan con contra huella adecuada?	☒	☐
¿Existen rampas dentro del recorrido?	☐	☒
¿Las rampas cumplen con una pendiente adecuada?	☐	☒
¿Los arboles cuentan con alcorques para la seguridad del peatón?	☐	☒
¿Los postes de luz se ubican correctamente sobre la franja del mobiliario?	☒	☐
¿Se observan sendas peatonales durante el recorrido?	☐	☒
¿Los teléfonos públicos cumplen con la altura mínima requerida para persona Con discapacidad?	☐	☒
¿Los bolardos cumplen con la altura y correcta ubicación dentro del recorrido?	☒	☐
¿Existen paraderos dentro del recorrido?	☐	☒
¿Los semáforos cuentan con alerta sonora y altura requerida?	☒	☐
¿Las bancas cumplen con altura adecuada y buena ubicación en franja Del mobiliario?	☒	☐
¿Existen módulos comerciales en el recorrido?	☒	☐
¿Los módulos comerciales se encuentran ubicados sobre la franja de mobiliario?	☒	☐
¿Existen baños públicos en el recorrido?	☐	☒
¿Las canecas de basura cumplen con la altura requerida?	☒	☐
¿Las canecas de basura se encuentran ubicadas sobre la franja de mobiliario?	☒	☐
¿Existen barandas de seguridad en el recorrido?	☐	☒
¿Existen rejillas o tapas de registro en el recorrido?	☒	☐
¿Existen bordillos en los andenes?	☒	☐
¿Los andenes cuentan con franja táctil en su recorrido?	☐	☒
¿Las franjas táctiles son funcionales?	☐	☒
¿Existen elementos de señalización en el recorrido?	☐	☒

CUADRO. 2

ITINERARIO N° 2
UNIVERSIDAD NACIONAL- ESTADIO
(PASEO DE LOS ESTUDIANTES)

"La discapacidad no
es otra cosa que nuestra
incapacidad para entender
que todos tenemos
capacidades diferentes"
http://distintacapacidad.blogspot.com.co/2009/02/videos-buenisimos-ii.html

LOCALIZACION

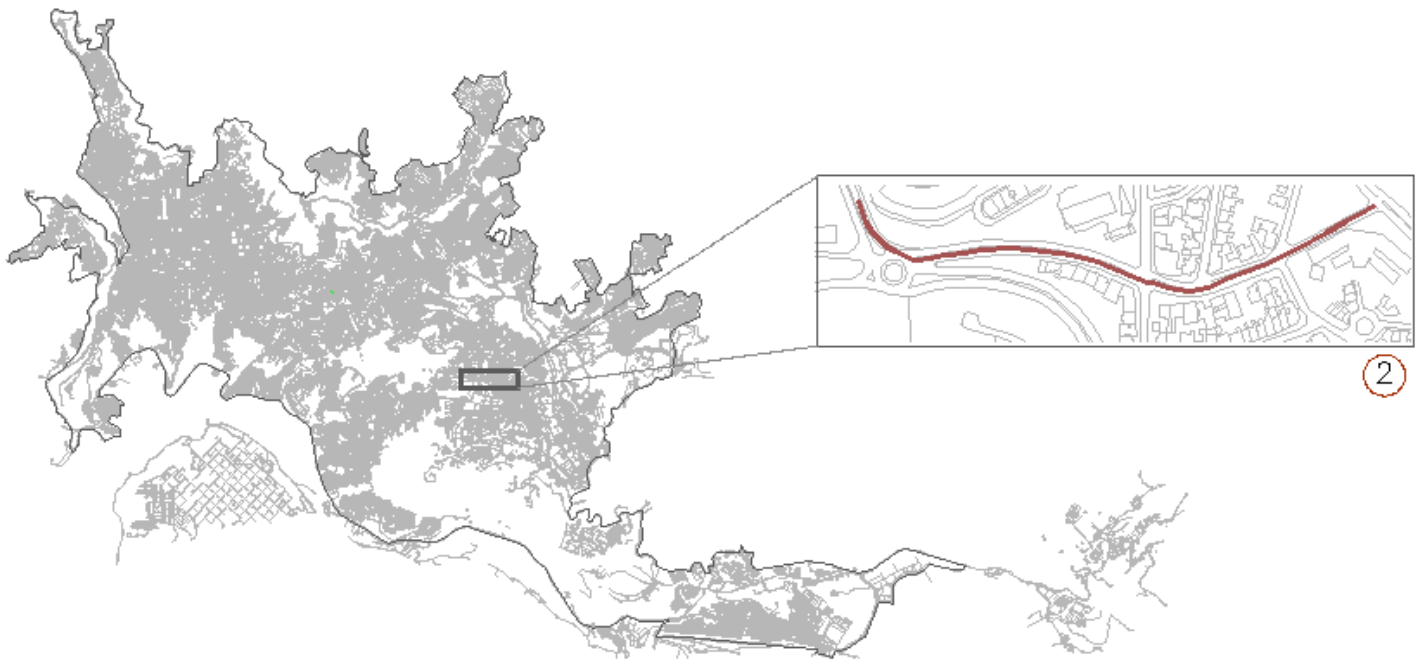


IMAGEN 1

Plano de Manizales con la ubicación del itinerario N°2

IMAGEN 2

Itinerario N°2 – Cable- U.Nacional

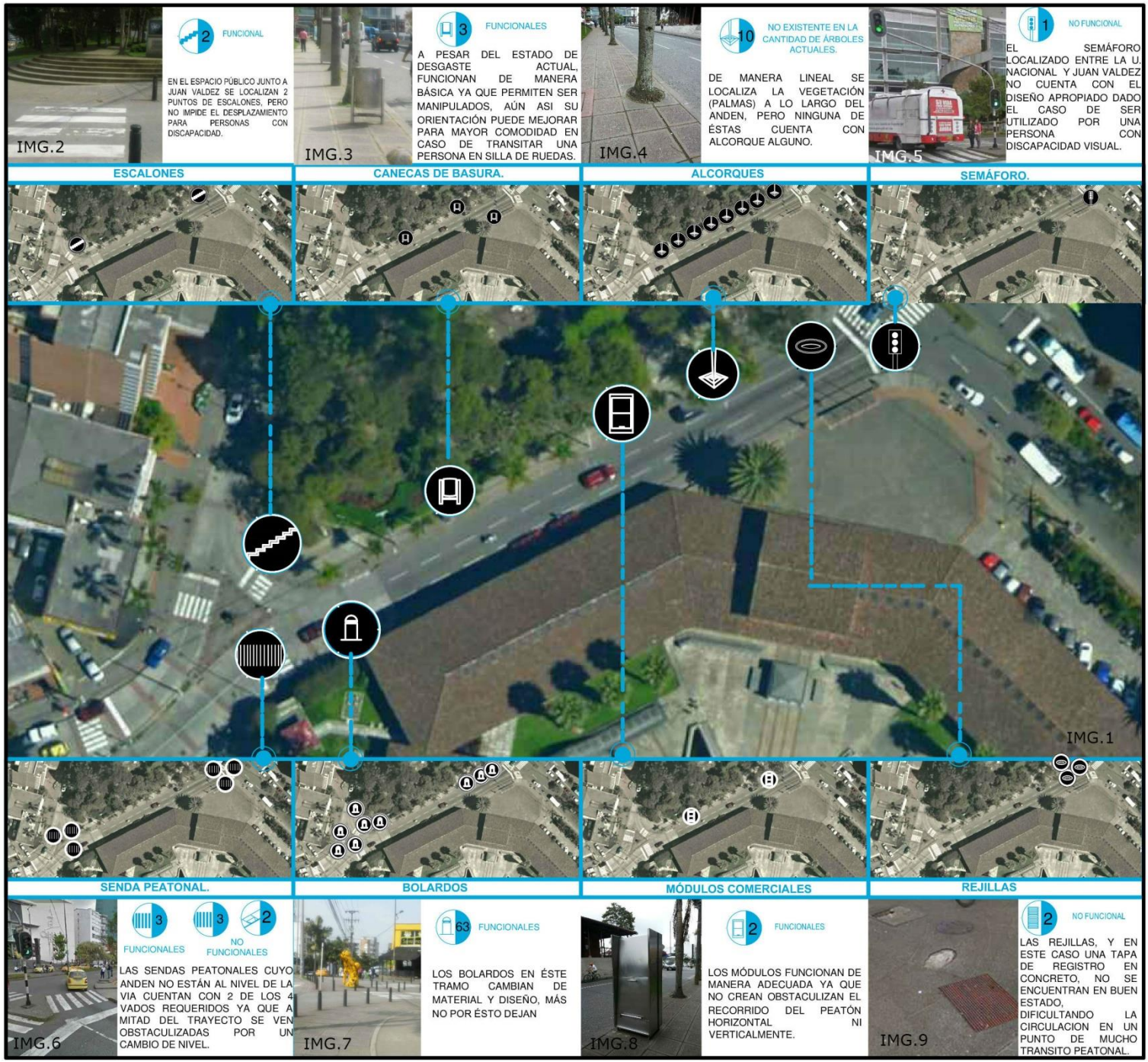
“Se realiza un segundo estudio sobre el recorrido universidad nacional y la facultad de arquitectura (paseo de los estudiantes) es una zona de gran flujo peatonal de estudiantes la gran parte del tiempo, su reciente intervención sobre el espacio público y su flujo vehicular hacen que sea un buen punto de referencia para lograr un buen análisis de accesibilidad y funcionalidad de todos aquellos elementos que permiten una libre circulación de los peatones…”

Se plantea una lista de chequeo en base al análisis de normatividad que se expone al principio del documento, siguiendo unas pautas y requerimientos mínimos de los elementos urbanos se clasifica el cumplimiento de los mismos

LISTA DE CHEQUEO	CUMPLE SI	CUMPLE NO
¿Los andes presentan desniveles u obstáculos que impidan el paso libre del peatón?	X	
¿Las escaleras existentes son funcionales?		X
¿Las escaleras cuentan con contra huella adecuada?		X
¿Existen rampas dentro del recorrido?	X	
¿Las rampas cumplen con una pendiente adecuada?		X
¿Los arboles cuentan con alcorques para la seguridad del peatón?		X
¿Los postes de luz se ubican correctamente sobre la franja del mobiliario?	X	
¿Se observan sendas peatonales durante el recorrido?	X	
¿Los teléfonos públicos cumplen con la altura mínima requerida para persona Con discapacidad?		X
¿Los bolardos cumplen con la altura y correcta ubicación dentro del recorrido?		X
¿Existen paraderos dentro del recorrido?		X
¿Los semáforos cuentan con alerta sonora y altura requerida?		X
¿Las bancas cumplen con altura adecuada y buena ubicación en franja Del mobiliario?		X
¿Existen módulos comerciales en el recorrido?		X
¿Los módulos comerciales se encuentran ubicados sobre la franja de mobiliario?		X
¿Existen baños públicos en el recorrido?		X
¿Las canecas de basura cumplen con la altura requerida?	X	
¿Las canecas de basura se encuentran ubicadas sobre la franja de mobiliario?	X	
¿Existen barandas de seguridad en el recorrido?		X
¿Existen rejillas o tapas de registro en el recorrido?	X	
¿Existen bordillos en los andenes?	X	
¿Los andenes cuentan con franja táctil en su recorrido?	X	
¿Las franjas táctiles son funcionales?		X
¿Existen elementos de señalización en el recorrido?		X

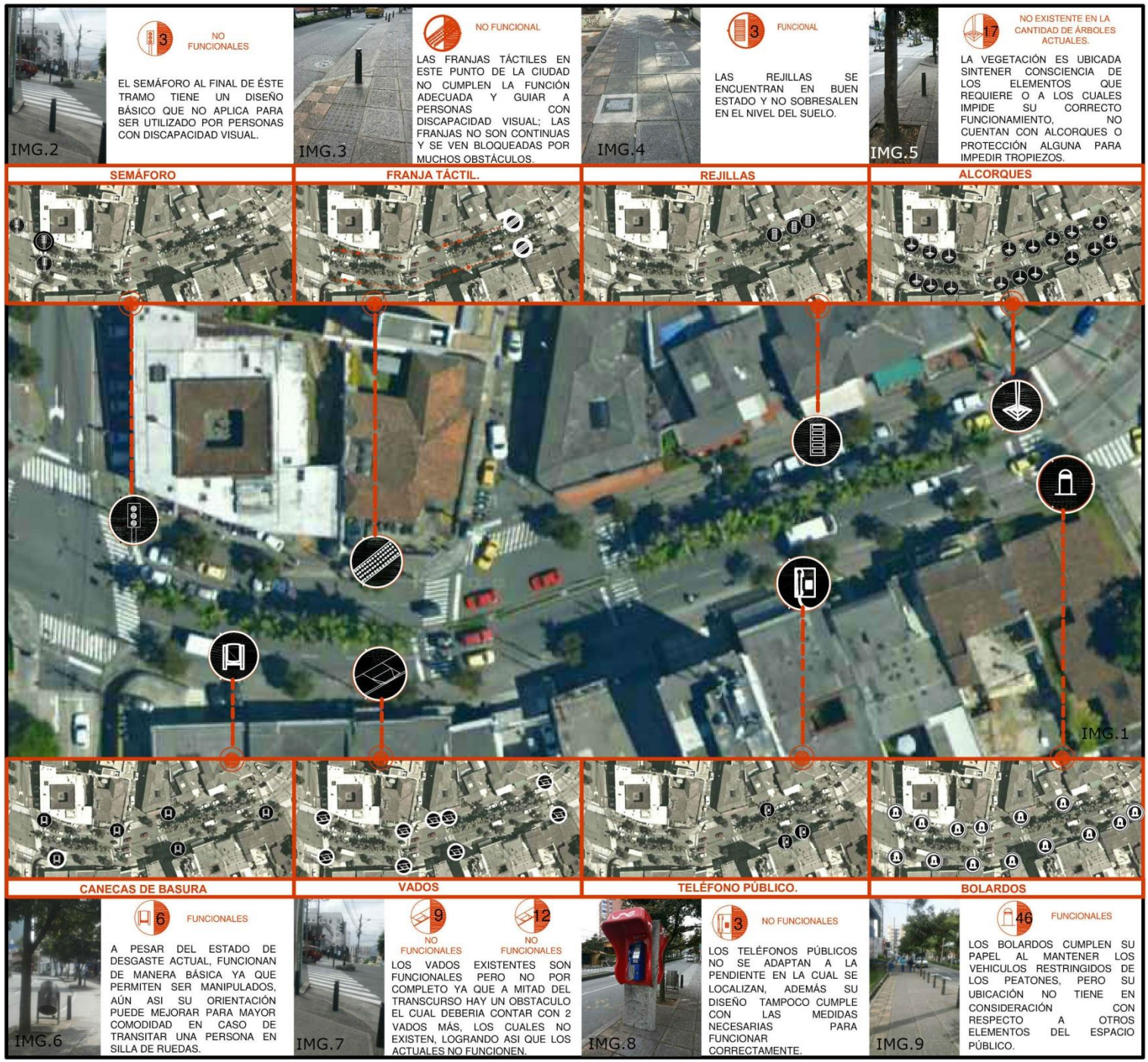
CUADRO. 3

TRAMO 1.



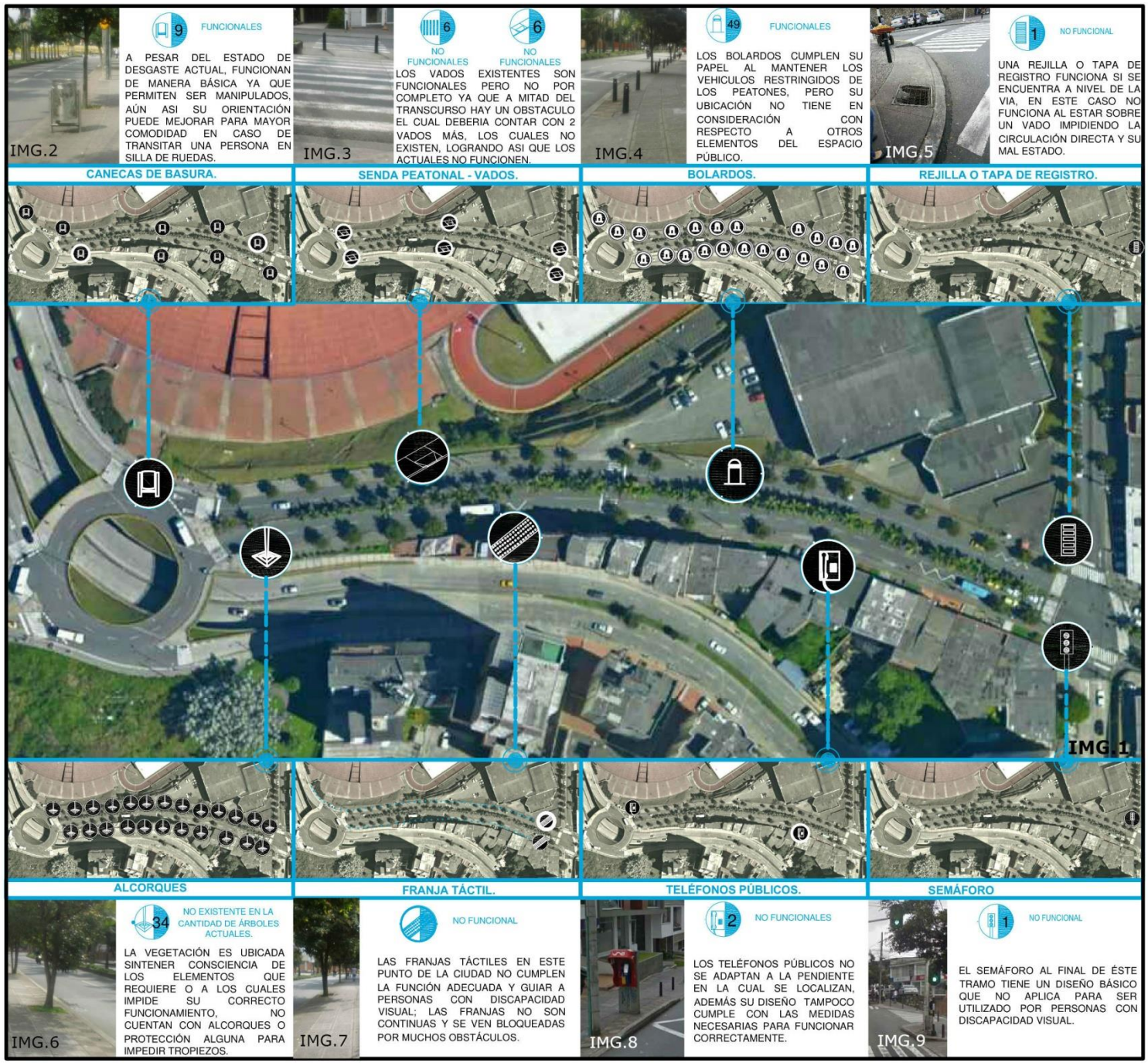
FICHA. 5

TRAMO 2.

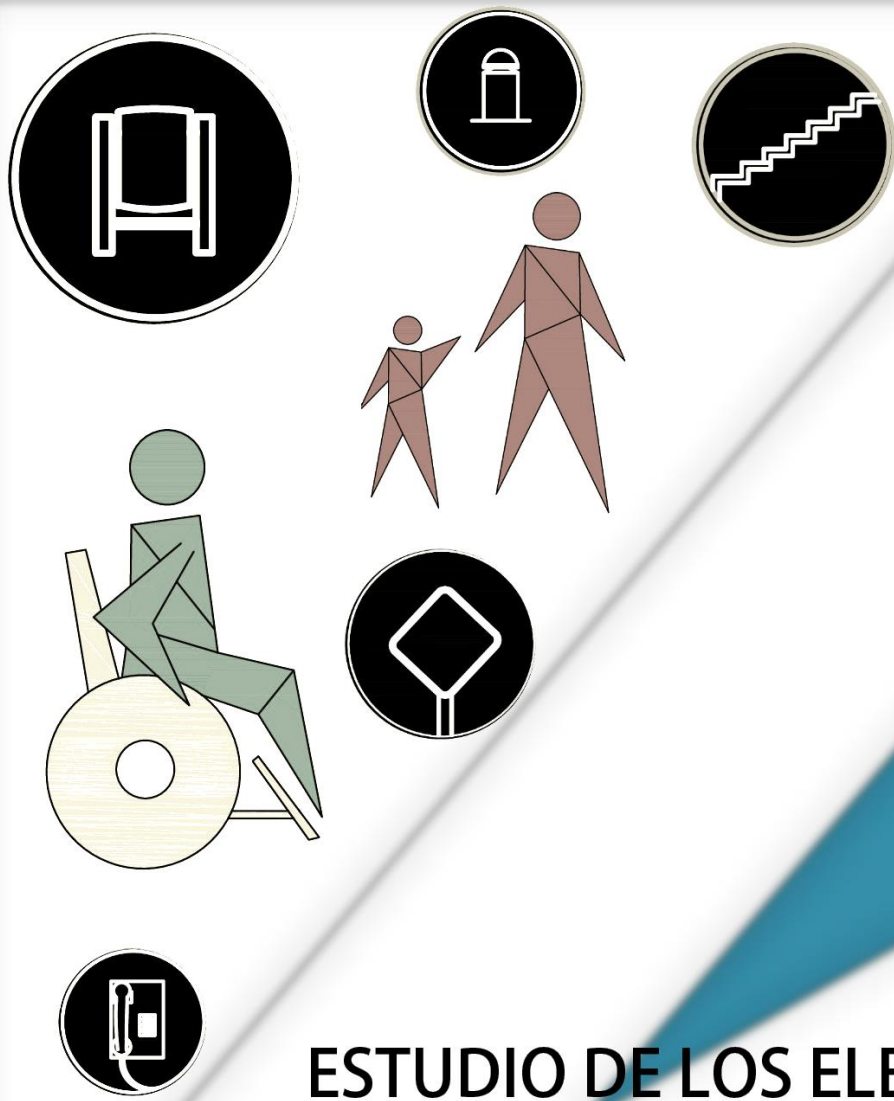


FICHA. 6

TRAMO 3.



FICHA. 7



8

ESTUDIO DE LOS ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL ESPACIO PÚBLICO EN MATERIA DE ACCESIBILIDAD.

ELEMENTOS URBANISTICOS

Los elementos urbanos son el conjunto de objetos y piezas de equipamiento instalados en la vía pública para varios propósitos, las variables más importantes consideradas en el diseño del mobiliario urbano son, cómo éste afecta la seguridad de la calle y la accesibilidad, los elementos urbanos identifican la ciudad y a través de ellos podemos conocer y reconocer las ciudades. Llegan a definirse como una parte constituyente del ADN de la identidad de la ciudad. Estos elementos son útiles para que la movilidad se efectúe, pero a su vez ocupan un lugar en el espacio, Las condiciones generales que debe cumplir se enfocan hacia una correcta localización, por ello todo elemento con que se dote el espacio público de recorrido o permanencia, debe localizarse en la zona destinada para ello, franja de mobiliario o al borde del andén de tal manera que no interrumpan el flujo peatonal.

En el proceso investigativo se han seleccionado una serie de elementos urbanos clasificados en grupos acorde a su función principal, a los cuales se han asignado una serie de variables con el objetivo de realizar un análisis más específico en cuanto a la situación actual

En el lugar que se encuentran, de esta manera con un método de clasificación por tramos en los diferentes itinerarios, poder arrojar un calificativo de los diferentes niveles de accesibilidad en que se puede

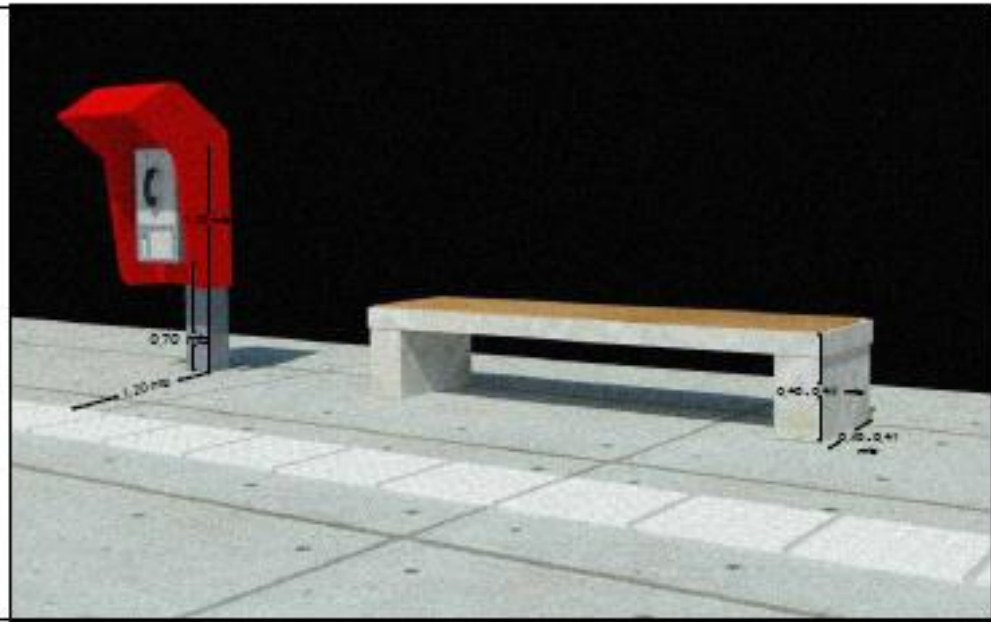
ELEMENTOS URBANOS.		
CATEGORIA	**TIPO DE ELEMENTO**	**DEFINICION**
ELEMENTOS DE URBANIZACIÓN	andenes	Área lateral de una vía, destinada a la permanencia y al tránsito exclusivo de peatones.
	escaleras	Una construcción diseñada para comunicar varios espacios situados a diferentes alturas. Está conformada por escalones (peldaños) y puede disponer de varios tramos separados por descansos.
	rampas	Superficie inclinada, que hace parte de la de un andén, con el fin de resolver, de manera segura, un desnivel, sin la presencia de escalones. Puede estar alineada en cualquier dirección con respecto al eje del andén.
	vegetación (alcorque)	Conjunto de plantas propias de una zona o un lugar o existentes en un terreno determinado.
	postes de luz	son todos aquellos elementos cuya función es proporcionar al espacio público la visibilidad nocturna adecuada para posibilitar el normal desarrollo de las actividades tanto peatonales como vehiculares.
	senda de paso (cebra)	Secuencia de líneas de color contrastante, alineadas con el sentido de circulación, que cruzan una calzada, para demarcar la franja por la cual deben cruzar los peatones y sobre la cual no deben permanecer los vehículos, cuando

		se detienen ante un semáforo.
ELEMENTOS DE COMUNICACIÓN	teléfono público	Es un elemento de intercomunicación que forma parte del espacio público.
ELEMENTOS DE ORGANIZACIÓN	bolardo	Es un poste de pequeña altura, fabricado en piedra o en metal, que se ancla al suelo para impedir el paso o el aparcamiento a los vehículos.
	paradero	Elemento mobiliario que hace parte del transporte público.
	semáforo	Elemento de organización que forma parte del espacio público , y que mediante señales luminosas regula la circulación de automóviles y peatones
ELEMENTOS DE AMBIENTACIÓN	luminarias	Son todos aquellos elementos cuya función es proporcionar al espacio público la visibilidad nocturna adecuada para posibilitar el normal desarrollo de las actividades tanto peatonales como vehiculares.
	bancas	Elemento de equipamiento del espacio público usado para sentarse, descansar, contemplar, recrearse u otra actividad afín.
ELEMENTOS DE SERVICIO	módulos de ventas	Las ventas ambulantes deben ser ante todo entendidas como un servicio a la comunidad, único argumento técnico que debe ser empleado para definir la frecuencia, especificaciones y ubicación precisa de este servicio en el espacio público.

ELEMENTOS DE SALUD E HIGIENE	canecas de basura	Es un elemento de aseo en el espacio público, que contribuye al buen mantenimiento de la ciudad.
ELEMENTOS DE SEGURIDAD	tapas de registro	Es un elemento de seguridad del espacio público, el cual protege al peatón en los cruces al igual que los induce al use del cruce correcto ya sea paso de cebra peatonal o puente peatonal.
	franja táctil	Franja a lo largo de un andén, colocada en el centro de la franja de circulación, consistente en material de piso con superficie táctil y color contrastante con el del resto de la superficie del andén, para guiar a los invidentes y a los débiles visuales.
	vados	Se denominan Vados Peatonales a las modificaciones de las zonas de un itinerario peatonal, mediante planos inclinados que comunican niveles diferentes, que facilitan a los peatones el cruce de las calzadas destinadas a la circulación de vehículos.
	rejillas	Rejillas de ventilación o recolección de aguas, deben mantener la rasante de piso en las circulaciones peatonales con acabados antideslizantes y a nivel de piso.
ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN ENFOCADOS EN LA ACCESIBILIDAD	señalética	Se entiende por señalización todo anuncio, aviso o advertencia que busca suplir necesidades de información general, direccional o de identificación a fin de facilitar a los ciudadanos las necesidades de información previa.

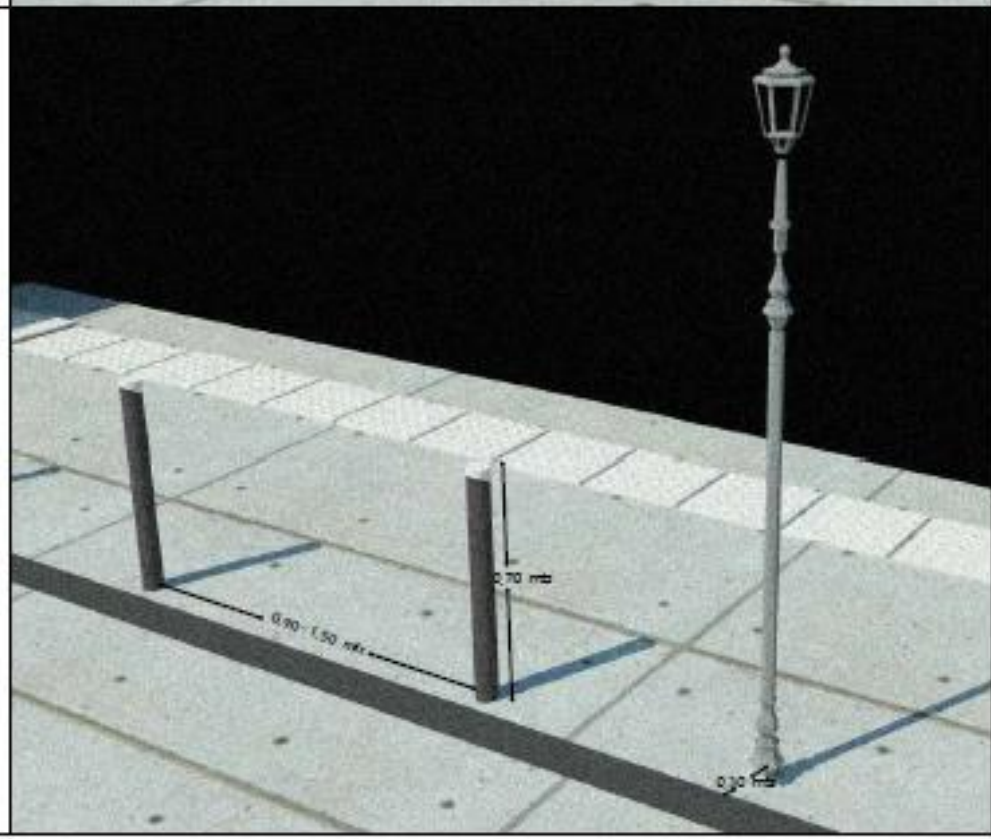
CUADRO 4

TELÉFONO PÚBLICO



BANCA

BOLARDO

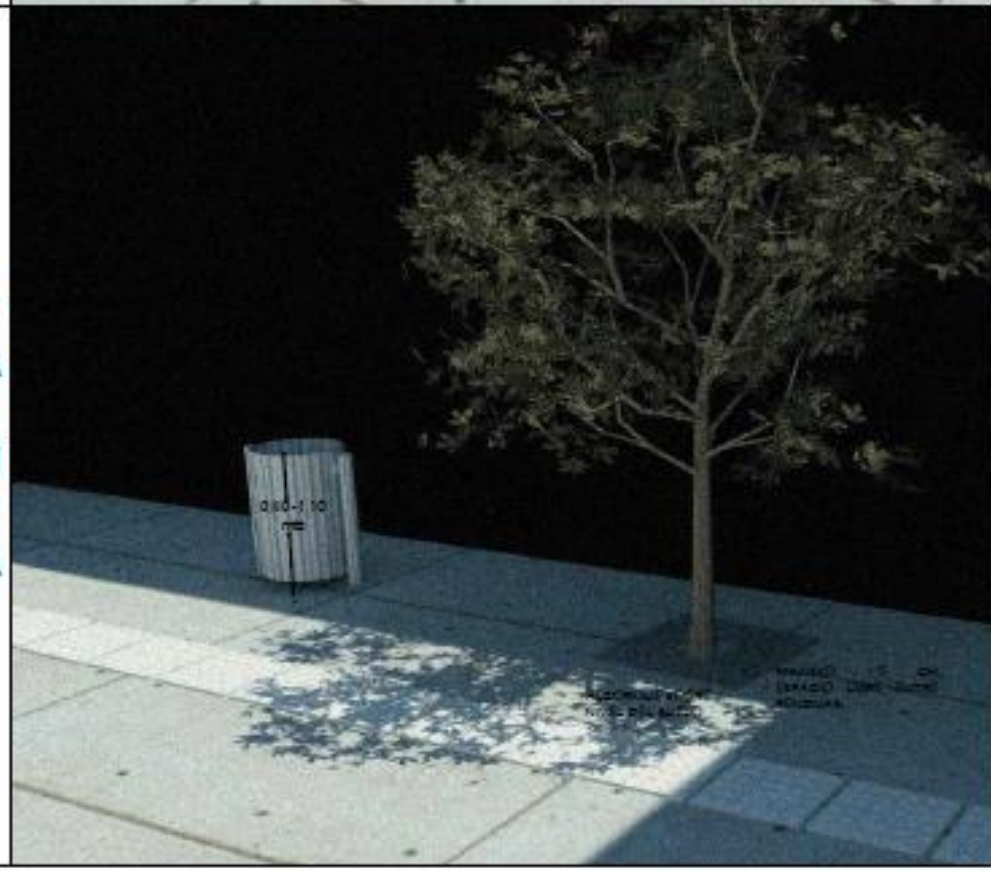


LUMINARIA

RAMPA

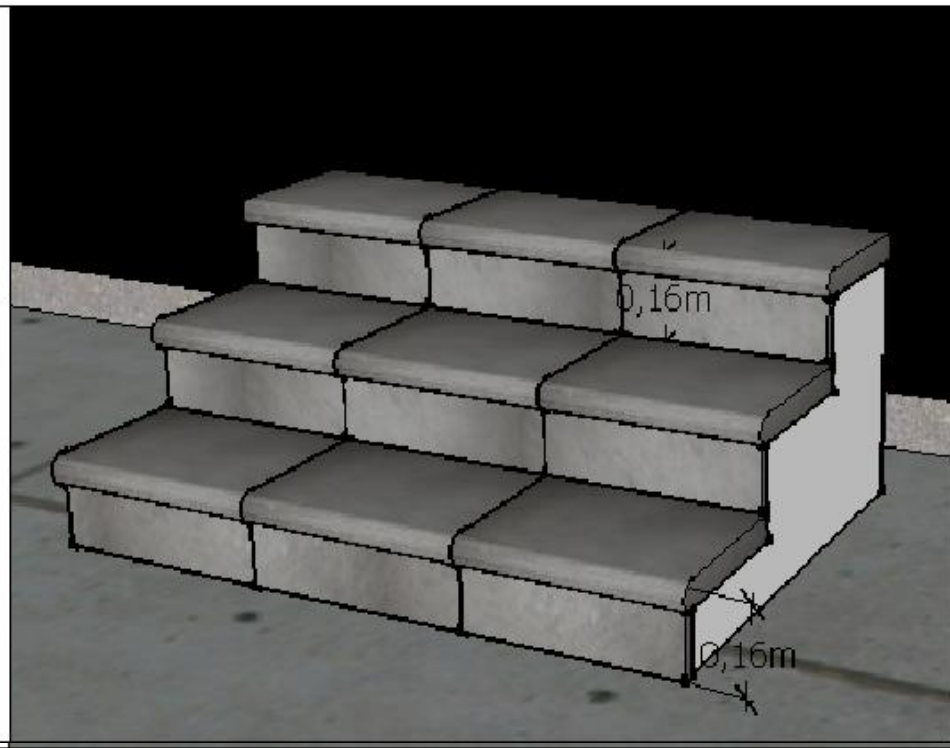
RAMPA

CANECA DE BASURA



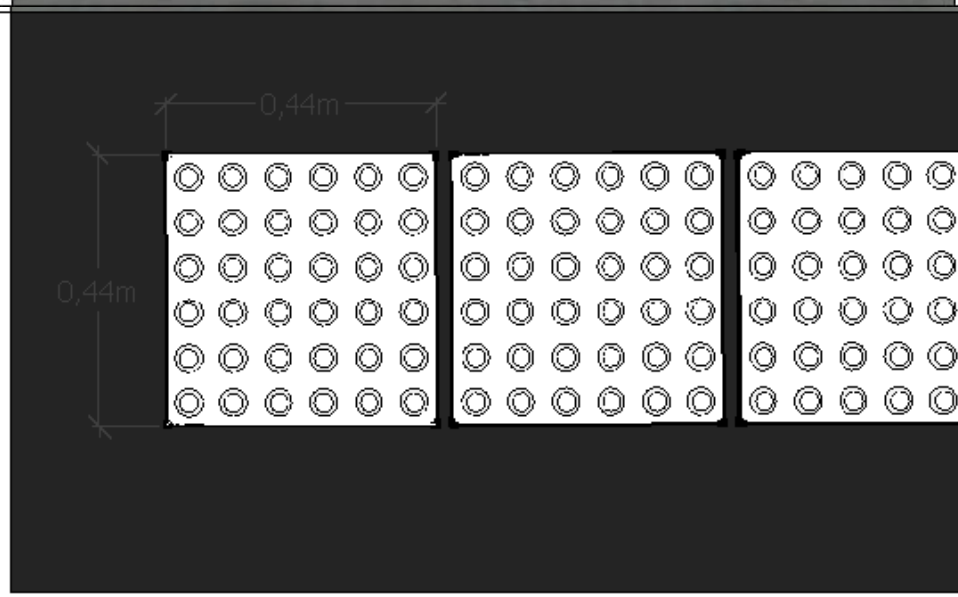
ALCORQUE

ESCALERAS



ESCALERAS

FRANJA TACTIL



FRANJA TACTIL

9

CONCLUSIONES

“NO EXISTEN LIMITACIONES INDIVIDUALES SINO LIMITACIONES DE LA PROPIA SOCIEDAD PARA PRESTAR SERVICIOS APROPIADOS”[16]

En este trabajo investigativo se ha realizado un primer acercamiento sobre accesibilidad al medio físico marcando dos itinerarios peatonales de la ciudad de Manizales para así posteriormente analizar sus zonas con mayor conflicto en materia de accesibilidad y en como los elementos que constituyen el espacio público influyen directamente en el grado de independencia que tiene una persona al desenvolverse en ese medio. Después de procesar la información se puede concluir:

CONCLUSIONES A NIVEL GENERAL:

El Diseño Metodológico del proceso, se fundamentó en un diseño Problematizador, incorpora una visión integradora desde lo político y social, introduce de manera globalizante lo arquitectónico, lo afectivo, lo corporal, lo social, lo jurídico-normativo y lo político. Además, trata de articular conocimiento que necesariamente conlleva incertidumbres, impresiones, más preguntas que respuestas, cuestionamientos, tensiones, conflictos.

En este trabajo investigativo se ha realizado un acercamiento sobre accesibilidad al medio físico marcando dos itinerarios peatonales importantes de la ciudad de Manizales, para posteriormente analizar zonas con mayor conflicto respecto a la

16 http://www.observatoriodelaaccesibilidad.es/accesibilidad/breve-historia/

accesibilidad y funcionalidad y como los elementos que constituyen el espacio público influyen directamente en el grado de independencia que puede y debe tener una persona al utilizar dicho espacio.

Es pues, una propuesta susceptible de transformaciones permanentes, capaz de configurarse en el enfrentamiento con la realidad cambiante. Aquí las personas y sus problemas para tener una verdadera accesibilidad en el espacio público son el centro del diseño, así pues el proceso de construcción busco visibilizar y clasificarlos elementos constitutivos del espacio público, la facilidad para desplazamiento y acceso, las actitudes frente a barreras , y la proyección de alternativas para un espacio público accesible y funcional

En general en cada momento de su desarrollo se buscó un balance entre lo cognitivo y lo afectivo, entre lo vivencial y lo racional, entre lo colectivo y lo individual, entre lo imaginativo y lo lógico...

Para ello se llevaron a cabo varias MOMENTOS en el DISEÑO:

- Momento Proactivo (Diagnóstico y elaboración de propuesta desde elAnálisis y reconocimiento, análisis de información, Análisis e interpretación, Conclusiones)
- Momento de Interacción (observación y Aplicación de instrumentos)
- Momento de Evaluación (reflexión, conclusiones, proyecciones).

Se aplicaron técnicas e instrumentos para facilitar el desarrollo del proceso:

TECNICAS	INSTRUMENTOS
Análisis Documental	Documentos: ● Marco Legal. ● Marco Jurídico. ● Marco Normativo. ● Conceptos de espacio público y accesibilidad. ● Diseño universal
Observación Directa o no participante	Registro Fotográfico
Verificación estado elementos urbanos	Listas de chequeo

Después de procesar la información se puede concluir:

- La ciudad de Manizales cuenta con los instrumentos necesarios para desarrollar acciones urbanísticas accesibles, pero no funcionan adecuadamente debido a la falta de regulación e interés por parte de las entidades encargadas.

  Se espera que con la nueva actualización del P.O.T 2015-2027, el tema de accesibilidad entre en vigencia con mayor fuerza para la ciudad , puesto que desde allí se unifican criterios de actuación de manera más eficiente y menos excluyente.

- Los itinerarios estudiados son solamente una mínima parte de cómo se han venido dando las intervenciones en la ciudad, para darnos cuenta de cómo y que tanto se piensa en diseños accesibles en Manizales , sería importante analizar algunos puntos intermedios tales como la última intervención sobre el parque Olaya herrera (parque del agua) o la intervención que está por concluir en el parque los enamorados
  (parque de la mujer)

- para el mejoramiento de las zonas donde hace falta mayor intervención en materia de accesibilidad, sería importante hacer partícipe a Los ciudadanos en el proceso de su diseño y de otra parte informar a las entidades competentes sobre la situación actual de los espacios y cómo afecta su diseño excluyente a la población directamente.
- De acuerdo a la descripción y clasificación de los elementos constitutivos del espacio público analizado, éstos no están diseñados para que una persona con discapacidad o con movilidad reducida pueda tener independencia al recorrer o utilizar dichos espacios
- se evidencian elementos del espacio público utilizados de manera ornamental sin cumplir el objetivo principal de asistir a las personas que lo necesiten, un ejemplo de esto son las franjas táctiles, puesto que son discontinuas y hechas de material en relieve que muestran más una utilidad decorativa. Así pues en general La imagen urbana tiene prioridad sobre su funcionalidad,

CONCLUSIONES ITINERARIO N° 1 PARQUE LA INMACULADA – CALLE 23 (CARRERA 23):

El recorrido realizado en este sector marca una gran diferencia por su gran flujo peatonal, puesto que hay gran variedad de comercio tanto formal como informal, es una vía semi-peatonalizada donde el peatón tiene la mayor prioridad, en el análisis que se realizó en base a un registro fotográfico, se observa que es un recorrido donde los peatones interactúan con todas las estancias que allí se encuentran, se crean zonas donde los peatones usan los elementos urbanos como áreas de reunión para una simple charla o para un juego de cartas entre amigos, se observa también como en el parque la inmaculada todas aquellas personas de la tercera edad se apropian de estas estancias y logran generar un ambiente de familiaridad entre todos los visitantes de la zona.

El análisis nos permite ver como el flujo peatonal va creciendo a medida que pasa el día, es un recorrido que tradicionalmente lo hace cualquier manizaleño a pesar de su gran flujo peatonal, donde hay días que es hasta imposible caminar por esta zona.

Entrando en detalle de los elementos que constituyen el espacio público se observa una falta de espacio en los andenes, ya sea por la ubicación de los elementos urbanos o por la improvisada mercancía que algunos habitantes manizaleños optan por darle el uso no adecuado y simplemente se van apoderando de lo que el espacio

libre de circulación de todos los peatones, la ubicación de los elementos urbanos cumple en su mayor medida con lo que plantea la normatividad, sin embargo hay falencias a la hora de observar las franjas táctiles pues estas chocan con elementos urbanos y pierden su continuidad a la hora de ser una guía para las personas con discapacidad visual, se observa como la forma más sencilla de transportarse para una personas en silla de ruedas es hacerlo sobre la calzada, poniendo en riesgo su vida y la de las demás personas, puesto hacerlo sobre el andén es incómodo ya que la circulación no está libre a la medida que se requiere.

En comparación con el análisis del itinerario 2 se encuentra una gran diferencia en la disposición de los elementos urbanos, pues en la carrera 23 dichos elementos son aprovechados el mayor tiempo posible, a pesar de que el itinerario no cumple en su totalidad con lo requerido en temas de accesibilidad, lo poco o lo mucho que se encuentra allí se usa y se aprovecha de la mejor forma posible, falta más sensibilización a la hora de pensar en las personas con discapacidad, pues al hacer el análisis más profundo para cualquier persona con alguna discapacidad se vuelve un reto recorrer estas calles y disfrutar de todas las estancias que allí se encuentran, las barrearas arquitectónicas llaman un poco la atención pues son tan sencillas como una rampa de acceso a cualquier establecimiento comercial, o un vado para poder bajar tranquilamente el andén y tener un recorrido libre de

tropiezos, sin embargo en el recorrido se observa como algunos bancos o establecimientos públicos improvisan rampas de acceso para las personas que lo necesitan, es de esta forma como poco a poco las mismas personas de la zona notan la necesidad de incluir pequeños elementos para generar un ambiente tranquilo y accesible para todos

La mayor sensibilización que se debe tener sobre el diseño universal, es para los arquitectos, los urbanistas y todas aquellas personas que construimos vida en la calle, somos nosotros mismos los responsables de planificar una ciudad caminable.

CONCLUSIONES ITINERARIO N° 2: CABLE – UNIVERSIDAD NACIONAL

El análisis desarrollado en el itinerario N° 2, bajo la recopilación de registros documentados y fotografías se analizó su estado actual tomando a los elementos constitutivos del espacio público como base para arrojar un resultado encaminado a que tan accesible es dicho itinerario.

El recorrido realizado en ese sector es un ejemplo de intervenciones en las cuales el espacio público parece ser funcional pero visto desde otras perspectivas se comienzan a evidenciar muchas falencias que son notorias desde la vivencia de cada persona dependiendo de su situación mental y física actual. Resolver un conflicto por medio de

propuestas urbanas no significa dejar de lado las demás problemáticas, es lograr encontrar una solución que haga participe a toda la población facilitando su modo de vida.

Al recorrer los diferentes tramos, a diferencia de la carrera 23 del centro histórico, es notable que fue diseñado simplemente para movilizarse y no para detenerse en alguna estancia para descansar o simplemente apreciar el lugar, la existencia de equipamientos de índole deportiva, educativa y comercial no se ha tomado en cuenta para su desarrollo en el sentido de que es un espacio público en el cual se pueden desarrollar otro tipo de actividades solo si pertenece a alguna de ésas infraestructuras, es necesario pensar que el espacio público no son solo calles que transitar, son espacios habitables y confortables para el peatón.

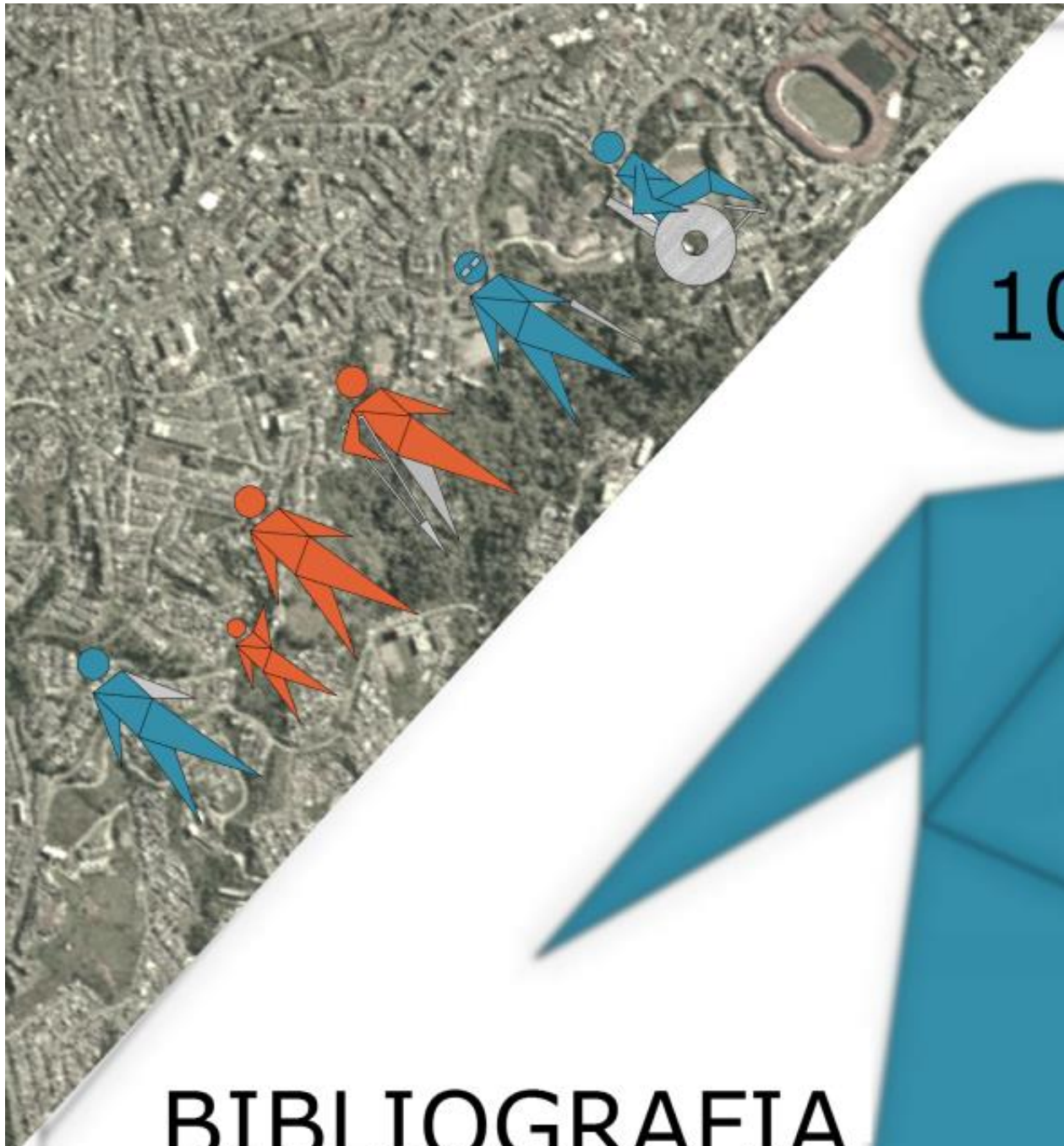
Entrando en detalle los elementos que constituyen el espacio público de esa zona no presentan un orden lógico ni funcional, en las fichas y las listas de chequeo se puede observar desde la disposición hasta su estado actual, y el hecho de incluir en el recorrido una franja táctil o un vado no significa que funcione adecuadamente, los elementos no están pensados de manera que pueda servir a toda la población, se observan teléfonos públicos demasiado altos incluso para una persona de estatura media sin discapacidad alguna, vados obstruidos por bolardos y las rampas existentes no cuentan con la pendiente mínima para ser

funcionales; no se demuestra el interés que debería tener un tema de ésta índole como es la accesibilidad.

Es aquí cuando hacen presencia las barreras tanto arquitectónicas como urbanísticas, las arquitectónicas se evidencian en la mayoría de elementos ya nombrados, sumando el comercio informal que no tiene un lugar específico exceptuando los módulos comerciales, teniendo en cuenta la diferencia entre los elementos que pertenecen a la franja de mobiliario de la franja peatonal, se puede discernir fácilmente cuando un elemento no está en el lugar adecuado y se convierte en barrera evitando el correcto flujo peatonal. En cuanto a las barreras arquitectónicas, los establecimientos procuran incluir en sus accesos las rampas para personas con discapacidad pero sin la pendiente adecuada, lo que construirla se convierte en un gasto energético inútil. Algo para destacar son los diferentes establecimientos y sus usos que se presentan a lo largo del recorrido, se podría pensar que por presentarse un flujo de personas con rumbo a una institución educativa o a un centro médico las condiciones son aceptables para llegar a éstos, pero los andenes son simples franjas que no apoyan al transeúnte en su recorrido, simplemente es un andén más que divide al peatón del vehículo.

Las herramientas gubernamentales y legislativas procuran apoyar a las personas con capacidades diferentes desde múltiples factores que inciden en la vida diaria de una persona, la estética no debe ser el principal rasgo que se tiene en cuenta para diseñar el espacio público, es necesario romper la ideología de que

aquello es funcional deja de ser estético, hay que acoplar la nueva visión de un diseño no excluyente que es solemne en sí mismo, ya que no se diseña solo por crear un arte ineficiente sino para la población y crear un impacto positivo en sus vidas.



10

BIBLIOGRAFIA

LIBROS Y MANUALES:

ALVAREZ EDUARDO Y CAMISÃO VERÔNICA. Guía operativa de accesibilidad para proyectos de desarrollo urbano con criterios de diseño universal. Rio de Janeiro, 12 de diciembre del 2004.

ARQUITECTO LUIS FIQUE PINTO (DIRECTOR DE LA OFICINA DE PROYECTOS), y otros. Accesibilidad al medio físico y al transporte. manual de referencia. Sede Santafé de Bogotá. Enero del año 2000.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE PLANEACION MUNICIPAL – DAPM, y otros. Manual de diseño y construcción de los elementos constitutivos del espacio público, Mecep. 2010. actualización del Manual MEP de 2003.

PRADA BRETÓN LUIS ESTEBAN, ACEVEDO NATALIA LAURENS, CORTES GUSTAVO MARTÍNEZ, CRISTANCHO VARELA SERGIO ANDRES. Guía práctica de la movilidad peatonal urbana. Una cartilla para todos los peatones. Bogotá D.C.

MEPBQ MANUAL DEL ESPACIO PÚBLICO DE BARRANQUILLA.

NORMAS JURÍDICAS:

ALCALDIA DE MANIZALES SECRETARIA DE PLANEACIÓN MUNICIPAL. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL MANIZALES 2015-2027 (borrador). Componente general documento técnico de soporte.

CASTELLANOS WILSON. ACCESIBILIDAD EN P.O.T. Herramientas para su Inclusión. Se pretende con esta publicación aportar herramientas conceptuales, jurídicas y técnicas, para que en los procesos de diseño y revisión de los Planes de Ordenamiento Territorial (Esquemas Básicos, Planes Básicos y Planes de Ordenamiento), el fundamental asunto de la Accesibilidad Universal quede inserto en ellos, avanzando de esta forma en la consolidación de territorios inclusivos, sostenibles y accesibles, sin exclusión alguna. Edición 1ª edición (500 ejemplares) Manizales, diciembre de 2012

CONGRESO DE COLOMBIA. Ley estatuaria N° 1618, 27 de febrero de 2013. Por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad. Bogotá, D.C, 27 Febrero 2013.

FERNÁNDEZ DE SOTO GUILLERMO Y PASTRANA ARANGO ANDRES. Decreto 429 de 2001 (marzo 14). Por el cual se promulga el Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en Materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales "Protocolo de San Salvador", suscrito en San Salvador el 17 de noviembre de 1988. Bogotá, D. C., a 14 de marzo de 2001.

GOMEZ LEONARDO VILLAR, MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PÚBLICO. Decreto 2345 de 1995 (diciembre 29). Por el cual se dictan normas en relación con las reservas técnicas especiales para el ramo de seguros previsionales de invalidez y sobrevivencia. Cartagena de Indias, D.T., a los 29 dic. 1995.

NORMOGRAMA DE LA ADMINISTRADORA COLOMBIANA DE PENSIONES – COLPENSIONES. Ley 100 de 1993. Diario Oficial No. 41.148. 23 de diciembre de 1993. Por la cual se crea el sistema de seguridad social integral y se dictan otras disposiciones. Analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

REPÚBLICA DE COLOMBIA, CONGRESO DE COLOMBIA. Ley 324 de 1996. Octubre 11. Diario Oficial 42.899. por la cual se crean algunas normas a favor de la Población Sorda.

REPÚBLICA DE COLOMBIA, MINISTERIO DE SALUD. Resolución no 14 861 (4 de octubre de 1985). Por la cual se dictan normas para la protección, seguridad, salud y bienestar de las personas en el ambiente y en especial de los minusválidos. Bogotá, 4 de octubre de 1985.

NORMAS TÉCNICAS:

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN. Accesibilidad de las personas al medio físico. NTC 4139. Bogotá, D.C. El instituto, 2012-11-21

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN. Accesibilidad de las personas al medio físico. Símbolo de sordera e hipoacusia o dificultad de comunicación. NTC 4141. Bogotá, D.C. El instituto, 1997-06-25.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN. Accesibilidad de las personas al medio físico. Símbolo de ceguera y baja visión. NTC 4142. Bogotá, D.C. El instituto, 1997-06-25.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN. Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios, espacios urbanos y rurales. Señalización. NTC 4144. Bogotá, D.C. El instituto, 2005-02-23.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN. Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios y espacios urbanos. equipamientos. bordillos, pasamanos, barandas y agarraderas. NTC 4201. Bogotá, D.C. El instituto, 2013-04-17.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN. accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios. Espacios urbanos y rurales. Vías de circulación peatonales horizontales. NTC 4279. Bogotá, D.C. El instituto, 2005-02-23.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN. Accesibilidad de las personas al medio físico. Señalización para tránsito peatonal en el espacio público urbano. NTC 4695. Bogotá, D.C. El instituto, 1999-11-24.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN. Accesibilidad de las personas al medio físico. espacios urbanos y rurales. cruces peatonales a nivel, elevados o puentes peatonales y pasos subterráneo. NTC 4774 Bogotá, D.C. El instituto, 2006-03-22.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN. Accesibilidad de las personas al medio físico. cruces peatonales a nivel. señalización sonora para semáforos peatonales. NTC 4902 Bogotá, D.C. El instituto, 2000-12-15.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN. Accesibilidad de las personas al medio físico. estacionamientos accesibles. NTC 4904 Bogotá, D.C. El instituto, 2000-12-15.

INSTITUTO COLOMBIANO DE NORMALIZACIÓN Y CERTIFICACIÓN. Accesibilidad de las personas al medio físico. elementos urbanos y rurales. teléfonos públicos accesibles. NTC 4961 Bogotá, D.C. El instituto, 2001-08-29.

INFORMES TÉCNICOS:

ALCALDIA MAYOR DE BOGOTÁ D.C, MOVILIDAD (instituto de desarrollo urbano). GUIA DE MOVILIDAD REDUCIDA. BOGOTA DC. SEGUNDA EDICIÓN.

CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL, y otros. DOCUMENTO CONPES SOCIAL 80. POLÍTICA PÚBLICA NACIONAL DE DISCAPACIDAD. Bogotá, D.C., 26 Julio de 2004.

GOBIERNO NACIONAL, REPÚBLICA DE COLOMBIA. PLAN NACIONAL DE DISCAPACIDAD 2002 -2006. Bogotá D.C, Abril 6 de 2006.

HERRERA AGUILAR EDGAR JULIAN. LEYES Y NORMAS QUE RIGEN LA ACCESIBILIDAD. Arquitecto, Universidad del Pacifico. Buenaventura, Septiembre de 2012.

JORGE EDUARDO ROJAS ALCALDE DE MANIZALES, y otros. POLÍTICA PÚBLICA DISCAPACIDAD-MANIZALES. Comité municipal de discapacidad. Manizales, Febrero de 2015.

LÓPEZ, FERNANDO ALONSO, Director de ACCEPLAN (IUEE), Universidad Autónoma de Barcelona. EL ITINERARIO PEATONAL ACCESIBLE: ESTRUCTURANDO UNA

MOVILIDAD FUNCIONAL, SEGURA Y NO DISCRIMINATORIA EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS URBANIZADOS. Ministerio de fomento.

MINISTERIO DE LA PROTECCIÓN SOCIAL REPÚBLICA DE COLOMBIA. NORMAS INTEGRALES PROTECCIÓN DISCAPACIDAD EN COLOMBIA. Bogotá, 2010

ONU. ASAMBLEA GENERAL NORMAS UNIFORMES SOBRE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD. Distrito general, 4 de marzo de 1994. Cuadragésimo octavo período de sesiones tema 109 del programa, sobre la base del informe de la Tercera Comisión (A/48/627)

ONU. CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD. INCORPORACIÓN DE LAS DISPOSICIONES DE LA CONVENCIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA AGENDA PARA EL DESARROLLO DESPUÉS DE 2015. Nueva York, 10 a 12 de junio de 2014. CRPD/CSP/2014/2.

SAMIR JALIL PAZ, SECRETARIO DE DESARROLLO TERRITORIAL Y BIENESTAR SOCIAL. NORMAS JURÍDICAS SOBRE LA DISCAPACIDAD EN COLOMBIA. Colombia. Septiembre de 2005.

TESIS:

ROSARIO LÓPEZ, Mercader. Análisis y propuestas sobre accesibilidad y mobiliario urbano en el barrio de Santiago el mayor. Proyecto Fin de Grado Ingeniería de Edificación. Murcia. SEPTIEMBRE 2012.

DIAPOSITIVAS:

ALCALDIA DE MANIZALES, GOBIERNO EN LA CALLE. NORMAS URBANISTICAS, LICENCIAS Y SANCIONES. {Diapositivas]. Manizales. www.manizales.gov.co

LISTA DE GRÁFICAS.

PAG.

GRÁFICA 1. Marco teórico 9.

GRÁFICA 2. Accesibilidad al medio físico. 15.

GRÁFICA 3. Discapacidad. 17.

GRÁFICA 4. Tipos de discapacidad. 20.

GRÁFICA 5. Diseño universal. 22.

GRÁFICA 6. Itinerario peatonal accesible (IPA) 25.

GRÁFICA 7. Población vulnerable en materia de accesibilidad. 31.

GRÁFICA 8. Ciudades caminables. 33.

GRÁFICA 9. Localización itinerario N° 1. 48.

GRÁFICA 10. Itinerario N° 1 seccionado en tramos. 49.

LISTA DE CUADROS.

CUADRO 1. Normatividad en materia de accesibilidad.

CUADRO 2. Lista de chequeo itinerario N° 1.

CUADRO 3. Lista de chequeo itinerario N° 2.

CUADRO 4. Elementos constitutivos del espacio público.

LISTA DE FICHAS.

FICHA 1. Parque la inmaculada.

- IMAGEN 1: Alcaldía de Manizales/ SIG/ Mapas /Sistema estructurante urbano
- IMAGEN 2-9: Autoría propia.

FICHA 2. Información sintetizada tramos 1-3-5 utilizando como base gráfica el tramo 1.

- IMAGEN 1: Alcaldía de Manizales/ SIG/ Mapas /Sistema estructurante urbano
- IMAGEN 2-9: Autoría propia.

FICHA 3. Información sintetizada tramos 2-4-6 utilizando como base gráfica el tramo 2.

- IMAGEN 1: Alcaldía de Manizales/ SIG/ Mapas /Sistema estructurante urbano
- IMAGEN 2-9: Autoría propia.

FICHA 4. Información sintetizada carrera 23- calle 23.

- IMAGEN 1: Alcaldía de Manizales/ SIG/ Mapas /Sistema estructurante urbano
- IMAGEN 2-9: Autoría propia.

FICHA 5. Tramo 1

- IMAGEN 1: Alcaldía de Manizales/ SIG/ Mapas /Sistema estructurante urbano
- IMAGEN 2-9: Autoría propia.

FICHA 6. Tramo 2

- IMAGEN 1: Alcaldía de Manizales/ SIG/ Mapas /Sistema estructurante urbano
- IMAGEN 2-9: Autoría propia.

FICHA 7. Tramo 3

- IMAGEN 1: Alcaldía de Manizales/ SIG/ Mapas /Sistema estructurante urbano
- IMAGEN 2-9: Autoría propia.

BIBLIOGRAFIA GLOSARIO

Guía Práctica de la Movilidad Peatonal Urbana. Arq. Sergio Andrés Cristancho

Hernández.(2010).*Manual de accesibilidad para técnicos Municipales.* Madrid, España: Fundación ONCE para la cooperación e inclusión social de personas con discapacidad Fundación ACS.

Bogotá 2010. *Cartilla Normas Integrales sobre discapacidad*.

Enero 2000. *Accesibilidad al medio físico y al transporte. Manual de Referencia.*

23 de febrero 2013. *Ley estatutaria No 1618. Título II Definiciones y Principios.*