

# Una revisión teórica del diseño universal y su papel en la planeación de ciudades inclusivas y la accesibilidad a espacios públicos

*Diana Paola Angarita Niño\**

## Resumen

La planeación de ciudades cada vez más inclusivas en todos los aspectos ha cobrado una importancia relevante en la política pública y la agenda de la academia. Por esta razón, en este artículo se presenta una revisión teórica, documental, bibliográfica y descriptiva de los principales conceptos de una investigación cuya fase inicial pretende analizar el diseño de los espacios públicos del centro histórico de Santa Marta a la luz de la accesibilidad y del tiempo que tardan las recomendaciones desde el diseño universal y la comunicación para planear una ciudad más inclusiva, con características propias del desarrollo integral. Esta reflexión permitirá robustecer el estado del arte, pues analiza las fuentes vigentes que establecen relaciones significativas entre el espacio público, la ciudad y la inclusión, con el diseño universal, la comunicación y la accesibilidad.

**Palabras clave:** accesibilidad, ciudades inclusivas, diseño universal, espacio público

## Abstract

The planning of increasingly inclusive cities in all aspects has gained significant importance in public policy and the academic agenda. For this reason, this article presents a theoretical, bibliographic and descriptive review of the main concepts of a research whose initial phase aims to analyze the design of the public spaces of the historic center of Santa Marta according to accessibility and the time needed to acquire recommendations from the design and communication fields in order to plan a more inclusive city, with specific characteristics to integral development. This work will strengthen the state of art, since it analyzes the current sources that establish significant relationships between public space, the city and inclusion, in relation to universal design, communication and accessibility.

**Keywords:** Accessibility, Inclusive Cities, Public Space, Universal Design

\* Estudiante de maestría en Diseño de Experiencia de Usuario, Universidad de la Rioja (UNIR). Docente investigadora de la Corporación Unificada de Educación Superior (CUN). Contacto: [diana\\_angarita@cun.edu.co](mailto:diana_angarita@cun.edu.co). Perfil en: <https://orcid.org/0000-0002-6775-9981>



## Introducción

En el 2016, el Banco Interamericano de Desarrollo publicó un artículo en el que argumenta la necesidad de que las ciudades desarrollen espacios de accesibilidad a través del diseño universal. Por su parte, la Organización Panamericana de Salud (2016) estimó que en Latinoamérica alrededor del 12 % de la población (66 millones de personas) vive con al menos un tipo de discapacidad y se espera que esta cifra aumente. Con esto en mente, los objetivos de desarrollo sostenible invitan a los gobiernos a orientar sus esfuerzos para lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.

La investigación de la que parte esta reflexión nace del interés por profundizar en la temática del diseño inclusivo, ejercicio inaugurado en “La responsabilidad social en el diseño inclusivo

de material didáctico para niños en la ciudad de Santa Marta” (Angarita, 2016), documento que abrió nuevos campos de exploración del diseño en la ciudad. El conocimiento obtenido a partir de las implicaciones del diseño inclusivo en Santa Marta permitió advertir que esta es una ciudad en constante crecimiento que afronta múltiples retos para los diseñadores gráficos, lo que amplía el abanico de posibilidades y temas para abordar. Así, este trabajo de investigación se articula con los objetivos de la escuela de investigación de la institución anfitriona al afrontar el reto de repensar, reflexionar y estudiar las prácticas tradicionales para, acto seguido, fomentar el interés por el conocimiento a través de la comprensión de los fenómenos sociales y buscar la transformación de la realidad del país y la región con una educación para la autonomía y la creatividad.

## Metodología

Desde el punto de vista metodológico, esta es una investigación teórico-descriptiva de tipo documental. El procedimiento implica el rastreo, organización, sistematización y análisis de un conjunto de documentos electrónicos sobre nociones como ciudades inclusivas, diseño universal, accesibilidad y espacios públicos. Para la búsqueda de artículos, documentos y libros escritos se tuvo en cuenta la fiabilidad de los resultados. Para obtener el insumo con el que se trabajó, se consultaron varias fuentes: Google Scholar, Dialnet, Redalyc y Science Direct. El criterio de búsqueda se determinó, además, por el abordaje concreto de seis temáticas íntimamente relacionadas: diseño universal, ciudades inclusivas, accesibilidad, centros históricos, diseño inclusivo y espacio público. Estas palabras clave

fueron combinadas de diversas formas al momento de la búsqueda. Fueron preseleccionados 26 artículos, cuatro libros, cuatro documentos oficiales, tres conferencias recientes, tres tesis de maestría y dos manuales, para un total de 47 documentos. Entre ellos, finalmente se escogieron 30 que cumplieran con todos los criterios de selección.

Para la organización de los documentos se creó una base de datos con subcategorías para el análisis de los principales aportes: tipo de documento, título, autor, año, principales aportes, link, referencia y categoría o temática al que pertenece. Una vez organizada la información, se agruparon los documentos en las siguientes categorías: diseño universal, diseño inclusivo,



espacio público y ciudades inclusivas, y accesibilidad. Posteriormente, se realizó el análisis de cada uno de los núcleos temáticos, así como los aspectos comunes y divergentes entre los documentos seleccionados, mediante

un ejercicio de comparación constante. Finalmente, se analizaron los resultados de cada uno de los núcleos temáticos, se formularon ciertas hipótesis y conclusiones, y se hicieron algunas recomendaciones.

## Contexto del centro histórico de Santa Marta

El valor patrimonial, histórico, natural y turístico de Santa Marta, han hecho de esta ciudad el segundo destino turístico preferido por nacionales y extranjeros. Tristemente, la reducida planeación de los últimos años le adjudica serios problemas de movilidad, en especial para personas en condición de discapacidad o con movilidad reducida, debido a que sus calles son estrechas y el espacio público excesivamente limitado. Ante este panorama, recientemente se formuló una política de intervención del espacio público y recuperación del centro histórico que determinó tres fases, de las cuales se ha ejecutado hasta ahora solo una.

El Plan Especial de Manejo y Protección (Vives, 2013) tiene como objetivo principal renovar y rehabilitar las áreas del centro histórico de Santa Marta, al dirigir su funcionalidad no solo hacia la ambientación de un destino turístico, sino también a generar espacios residenciales sin que la ciudad pierda su condición cívica, empresarial, financiera y comercial. En el marco del Plan Nacional de Recuperación de Centros Históricos, la administración de Santa Marta y el Ministerio de Cultura, con la asesoría técnica del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), elaboraron el documento técnico de soporte, a través del cual fue posible la identificación de variables que deben ser consideradas como prioridad para el proceso de revitalización y recuperación del centro histórico de Santa Marta y, por consiguiente, la formulación del Plan de Protección del Centro

Histórico de Santa Marta. Estas variables se refieren al uso del suelo pautado actualmente en el sector, los tratamientos urbanísticos a los cuales están sometidos cada uno de los predios, la red de espacios públicos, el trazado de movilidad y la estructura socioeconómica.

El Plan Especial de Protección del Centro Histórico de Santa Marta delimita el centro histórico así:

El perímetro del centro histórico comprende el espacio público que conforma y define la Avenida del Ferrocarril desde el cruce de ésta con la Avenida del Fundador hasta el cruce de su prolongación con la Avenida Santa Rita. La Avenida Santa Rita desde el cruce con la Avenida del Ferrocarril hasta la Avenida del Fundador incluyendo los predios frente a esta, situados en el costado sur entre la playa y la carrera 5ª, la Avenida del fundador 'Rodrigo de Bastidas', incluyendo el Camellón 'Rodrigo de Bastidas' y la playa, desde el cruce con la Avenida Santa Rita hasta el cruce con la Avenida del Ferrocarril. (Vives, 2013, p. 10)

Entre los espacios rehabilitados durante la primera etapa del Plan Especial de Manejo y Protección se encuentran la Fachada al Mar; los parques Bolívar, de los Novios y San Miguel; las plazas de San Francisco y la Catedral; y la peatonalización de la calle 19, el Callejón del Correo y las carreras tercera y cuarta. Las dos fases restantes tienen como objetivo habilitar



parques, plazas y senderos peatonales que están deteriorados a pesar de haber sido declarados Monumento Nacional de Colombia en 1963. Ese mismo deterioro obligó a muchos habitantes tradicionales del centro histórico a emigrar hacia otros barrios. Así, y respetando el valor de los centros históricos, Cortés (2011) afirma que el desarrollo de las ciudades debe incluir como un elemento central el respeto a los habitantes, elementos y valores culturales que coexisten en dicho territorio. Las ciudades que armonizan los sectores históricos con el desarrollo urbano son más competitivas en el escenario global. Por ello, la Ley 1185 de 2008 y el Decreto 763 de 2009 reconocieron la importancia que tienen los ciudadanos en la definición e implementación de las políticas públicas para generar memoria colectiva y apropiación sociocultural del patrimonio cultural. Por ejemplo, en Chile, Fernández (2012) llevó a cabo una investigación cuyo objetivo principal era evaluar la interacción de los actores (gobierno regional y local, comunidad organizada y sector privado) que intervienen en el proceso de participación ciudadana en la planificación urbana a nivel local, e intentar determinar las claves de éxito de dicho proceso. El investigador encontró que la participación de los ciudadanos en la planeación de las ciudades

## Ciudades inclusivas

Este término ha constituido un punto de reflexión en los últimos años, debido a que la manera en que las ciudades están planeadas, construidas y diseñadas impacta de manera directa en la calidad de vida de sus habitantes y en el desarrollo de sus actividades laborales, económicas y sociales. Esto pone de relieve que las ciudades son grandes escenarios de diversidad social, en especial, en lo que se refiere a las tradiciones, creencias, conocimientos, capacidades

es muy baja y que el porcentaje de ciudadanos que se sienten excluidos de la ciudad es bastante elevado.

No obstante, Chile, Argentina y Brasil han empleado dispositivos tanto de comunicación como de ayuda en las ciudades principales para facilitar el desplazamiento de las personas en condición de discapacidad. Por ello, Berdegué *et al.* (2015) concluyen que las ciudades grandes se dotan cada vez más rápido de mecanismos que reducen la pobreza e integran a la mayor cantidad posible de habitantes. Existe, pues, una correlación entre el tamaño de la ciudad y el porcentaje de reducción de la pobreza e integración. Ante este panorama, en algunas ciudades colombianas se empezaron a hacer adaptaciones para facilitar el acceso a espacios públicos y privados; sin embargo, debido a su tamaño y puesto de importancia, Santa Marta todavía no cuenta con estos mecanismos. Por ejemplo, no dispone de señalizaciones en alto relieve o de sonido para personas con limitación visual ni de dispositivos como los semáforos sonoros –que transmiten una serie de señales para que los invidentes sepan cuándo cruzar las calles–.

técnicas, actividades profesionales y aspiraciones de sus habitantes. Precisamente, las ciudades nacen y se desarrollan sobre la diversidad; empero, esa diversidad también puede ser un gran problema, debido a las contradicciones inherentes a los proyectos y obras sociales. Existen, en todo caso, algunas propuestas y acciones que los gobiernos podrían llevar a cabo para terminar con la exclusión social que provocan las ciudades mal diseñadas. El análisis de Balbo, Jordán



y Simioni (2003) invita a pensar las ciudades a partir de la globalización, la descentralización y la creciente importancia de la incorporación del sector privado en áreas que tradicionalmente eran competencia pública.

Como argumenta la ONU (2016) en el informe final de la Cumbre Hábitat III, existen dos factores claves determinantes en la planeación de ciudades inclusivas: de una parte, los compromisos políticos que permitan a la ciudadanía vivir una vida digna, y, de otra, la creación de instituciones que faciliten la inclusión a través de políticas que promuevan el acceso universal a servicios básicos y que, a la vez, exijan a los gobiernos locales que garanticen un crecimiento urbano inclusivo y coherente con los tratados internacionales vigentes. Por este motivo, la propuesta de Wainstein-Krasuk, Perahia y Gersovich (2014) gira en torno la creación una red de ciudades inclusivas integrada por diferentes ONG, universidades, empresas, ciudadanos y demás actores sociales, para asegurar el involucramiento de todos los sectores en el diseño de políticas públicas basadas en la inclusión. Estos responsables de la planeación y el diseño urbano disponen de herramientas y de instrumentos para contribuir enormemente a la cohesión social de las ciudades: La existencia de voluntad política y la participación de la comunidad abre un amplio abanico de interesados en la planeación, requisitos básicos para el éxito de cualquier medida inclusiva (Schreiber y Carius, 2016).

Sobre el papel del diseño en la planeación de ciudades inclusivas, Costa (2007) considera que la señalética es importante, pues la entiende como una disciplina de la comunicación y la información que tiene por objetivo orientar las decisiones y acciones de los individuos en lugares cerrados o al aire libre donde los colores, formas, disposiciones y tipografía juegan un papel

trascendental en la proyección del mensaje. De esta manera, los aportes de Herrera y Castro (2013), a saber, el diseño de objetos o sistemas objetuales personales que facilitan el acceso a espacios públicos exclusivos en la ciudad de Bogotá, marcan el inicio de contribuciones prácticas desde la academia en favor de la inclusión.

Según Terraza, Rubio y Vera (2016), América Latina y el Caribe, en conjunto, es la segunda región más urbanizada del planeta: concentra 242 ciudades con menos de 2 millones de personas en cada una y con un crecimiento mayor al de los países en los que ellas se encuentran. Estas ciudades producen el 30 % del PIB de la región, una cifra que se espera crezca al 40 % en el 2025. En este sentido, las proyecciones indican que, para este año, 184 de estas ciudades tendrán entre uno y cinco millones de habitantes, y que 237 ciudades tendrán entre 500 000 y 1 000 000. Sin embargo, la realidad es que el diseño urbano y la planeación de las regiones no permiten mantener este nivel de crecimiento exponencial utilizando los mecanismos existentes, por lo que la pregunta sobre cómo lidiar con este desarrollo está hoy en el centro de la discusión mundial.

La intención de las leyes de inclusión en nuestro país está direccionada a que toda persona pueda moverse sola o acompañada por cualquier zona de la ciudad, y aunque en algunos lugares el ordenamiento no lo permite, sí es necesario trabajar mancomunadamente con las alcaldías locales, gobernaciones y demás entes que puedan proceder ante esta falencia social. Así pues, las labores sociales para reducir estas brechas suelen ser altamente eficaces cuando se trabaja en conjunto. En este punto, resulta pertinente citar el ejemplo de Schreiber y Carius (2016):

En Colombia, la ciudad de Medellín puso en marcha un sistema innovador de transporte público



para conectar barrios pobres y anteriormente inaccesibles con el resto de la ciudad, contribuyendo a mejorar la calidad de vida, atrayendo turismo y reduciendo el nivel de delincuencia en estas zonas; sin embargo, esta medida no resolvió las causas últimas de la pobreza de muchos habitantes. La Organización Internacional para las Migraciones (OIM) señala que para lograr el mayor impacto

posible “se precisa también la puesta en marcha del instrumentos e instituciones nacionales e internacionales eficaces”. Las medidas de planeamiento y de diseño deberán estar insertas en una política más amplia de cohesión urbana, que implica actuaciones en el ámbito de la educación, la atención sanitaria, el empleo, la vivienda y la financiación. (p. 296)

## Diseño universal y accesibilidad

El concepto de diseño universal ha tomado fuerza en los últimos años como parte de las estrategias para construir sociedades más inclusivas. Algunos autores, como Estrada (2015), entienden el diseño universal como un sinónimo de “diseño pensado para todos” y para el máximo número de personas. Mediante sus siete principios, el diseño universal sirve, entre otras cosas, para determinar si las condiciones de los espacios públicos de recreación son adecuadas y si se han diseñado teniendo en cuenta que son escenarios donde todos tienen derecho y pueden participar (Connell *et al.*, 1997).

El diseño universal se aplica en todas las disciplinas y profesiones; desde la arquitectura y las ingenierías, hasta el diseño de sitios *web* y pautas publicitarias. Así las cosas, Estrada (2017) desarrolla estos siete principios desde una revisión moderna. El primer principio, denominado uso equiparable, propende por que los espacios proporcionen las mismas maneras de uso para todos los usuarios; de igual manera, el uso flexible, correspondiente al segundo principio, establece que los diseños deben ofrecer posibilidades de elección en sus métodos de uso. Por otro lado, el diseño debe ser simple, esto es, eliminar la complejidad innecesaria—tal como lo establece el principio tres—, disponer de elementos para eliminar los riesgos y errores (principio cinco) y

demandar poco esfuerzo físico (principio seis). En cuanto a la comunicación, el principio cuatro señala que deben usarse diferentes medios para mostrar la información más relevante y, de ese modo, como indica el principio siete, ofrecer una idea de los escenarios más importantes.

En la sociedad de la información, carecer de acceso a dicha información significa una marginalización, pues segrega y estigmatiza a los diferentes sectores de población que, por diversos motivos, no pueden acceder a esta nueva sociedad que es la de todos (Orero, 2007). Lo mismo sucede con las personas en condición de discapacidad, quienes no solo se enfrentan a la segregación de los espacios públicos, sino que esta última se ve reforzada por los arquitectos y planificadores quienes frecuentemente no tienen en cuenta en sus diseños la integración de todos los actores sociales que hacen parte de la comunidad. Esto último, según Ríos (2014), se ha convertido en un problema que nos compete a todos, más aún cuando desde nuestro quehacer involucramos acciones, espacios o situaciones que afectan un entorno social y se evidencian desde el elemento arquitectónico y el diseño. En todo caso, por fortuna, actualmente las sociedades se están redefiniendo al tomar como base la inclusión, integrar a todas las personas en su diversidad desde el diseño hasta la comunicación



urbana (Cuesta, 2016), y eliminar las barreras urbanísticas, arquitectónicas y de transporte –situadas en el espacio real–, y las comunicacionales –situadas tanto en el espacio físico como en el virtual– (Blanco, 2006).

En este sentido, autores como Serrano *et al.* (2013) y Alonso (2017) proponen, entre otras cosas, que el diseño universal debe estar ligado al diseño del entorno, los edificios, los servicios, el espacio público y demás, de modo que estos puedan ser utilizados por el mayor número de personas –incluidas las personas con discapacidad y las personas mayores, de la forma más autónoma posible–. En una ciudad inclusiva ideal basada en el diseño universal, las normas internacionales sobre accesibilidad expresan ciertas características que deben ser tomadas en cuenta. Así, por ejemplo, un ascensor utilizado por una persona en silla de ruedas debe tener una puerta suficientemente ancha y pulsadores a una altura adecuada; para alguien con limitaciones visuales, el mismo ascensor debería incluir código Braille en los pulsadores y aviso sonoro de los pisos a los que llega; para alguien con discapacidad intelectual, debería incorporar pictogramas de fácil comprensión; para alguien con deficiencia auditiva, habría de contar con señalización luminosa e información en lengua de signos. Si todos estos elementos de diseño se pudieran encontrar en el ascensor, se podría decir que es accesible (y por lo tanto no excluyente) para el conjunto de usuarios considerados.

En Colombia, aunque se han tomado medidas en favor de la accesibilidad en el entorno, en las pequeñas ciudades todavía falta mucho por hacer, como concluyen Martínez, Uribe y Velázquez (2015) en su investigación sobre medidas legislativas en favor de la discapacidad. De acuerdo con su trabajo, se han aumentado las normas que aseguran los derechos de esta

población, pero lastimosamente aún persiste el desconocimiento de estas legislaciones, su difusión y el empoderamiento de las personas con discapacidad, lo que ha dificultado el ejercicio de sus derechos en el país.

Precisamente, sobre la legislación hay que traer a colación la estrecha relación que la accesibilidad y el diseño tienen con los derechos en un sentido amplio. La accesibilidad es una herramienta indispensable para ejercer el derecho a la igualdad y equidad. Si el entorno es accesible, una persona con discapacidad podrá gozar de sus derechos fundamentales. Para tal efecto, el artículo 9 de la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (2006) regula en la norma la accesibilidad plena al eliminar barreras en diferentes ámbitos, tanto en espacios públicos como privados, y no solo en las construcciones sino también en los servicios de información, comunicaciones, los servicios electrónicos y de emergencia. Así mismo, Palacios y Bariffi (2007) afirman que, además, el Estado juega un papel fundamental en el desarrollo, promulgación y supervisión de la accesibilidad; pero esta no se logra únicamente garantizando el acceso físico a los entornos, servicios y productos, sino que debe tener en cuenta la integración de las personas a los nuevos sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones.

Según la Organización Mundial de Salud (OMS, 2011), las autoridades de una ciudad pueden modificar el ambiente para mejorar las condiciones de salud, prevenir las deficiencias y mejorar los resultados de las personas con discapacidad. Tales cambios pueden ser el resultado de la promulgación de leyes, las modificaciones en las políticas, el fortalecimiento de capacidades o avances tecnológicos que faciliten el acceso a zonas comunes y medios de transporte, la señalización que ayude a las personas con deficiencias



sensoriales, la eficiencia en los servicios de salud, la rehabilitación y educación, y el aumento de las oportunidades laborales para las personas con discapacidad. Dentro del ordenamiento constitucional colombiano se ha determinado la importancia de garantizar la existencia del espacio público como medio para asegurar la existencia de una sociedad más equilibrada e incluyente (Daza, 2018). Para ello, en Colombia se han tomado medidas que, si bien son incipientes, han ayudado a disminuir las condiciones negativas, como la Ley 361 de 1997 y el Decreto 1538 de 2005.

Según otro documento de la OMS publicado en el 2016, se estima que alrededor del 15 % de la población mundial está constituido por personas con discapacidad y que tal proporción está en aumento. Este mismo informe afirma que los lugares donde las personas con discapacidad encuentran las principales barreras que les impiden desarrollar sus actividades diarias con mayor autonomía son: calle o vías (45,7 %), escaleras (40,5 %), vehículos de transporte público (33,5 %) andenes y aceras (28,6 %), parques, plazas, estadios, teatros e iglesias (25,1 %). En cuanto al asunto de la comunicación, las personas con

## Discusión

Con el desarrollo económico y la acelerada globalización, cada vez es mayor el porcentaje de la población mundial que vive en las ciudades. El diseño de las ciudades impacta en el proceso de interacción de los ciudadanos y en el desarrollo de las actividades económicas y sociales, pues influye directamente en la calidad de vida de todos los habitantes (Guenaga, Barbier y Eguíluz, 2007). Precisamente por esto es que cada vez más personas alzan su voz a favor de

consultadas indican que el medio de comunicación que utilizan con mayor frecuencia es la televisión (68,1 %), seguido de la radio (61,6 %), mientras que la internet (6,3 %) es el medio que menos utilizan.

Por otro lado, desde la comunicación y el diseño, la accesibilidad en el ámbito virtual es definida por Guenaga, Barbier y Eguíluz (2007) como el arte de garantizar que cualquier recurso, a través de cualquier medio tecnológico, esté disponible para todas las personas, tengan o no algún tipo de discapacidad. Frente a las múltiples limitaciones físicas, se han creado herramientas, tanto *software* como *hardware*, que sustituyen la funcionalidad que no tienen las personas con limitaciones. Estas preocupaciones se han trasladado a las grandes empresas, que han encontrado la manera de aprovechar el talento de quienes poseen capacidades diferentes, aunque se trata de un proceso costoso. Algunas otras, por el contrario, proporcionan servicios y contenidos accesibles para acaparar un mayor número de usuarios, aumentar los clientes potenciales e involucrar a las empresas en procesos de concienciación. De ahí la trascendencia de que la legislación garantice un mínimo de acceso a las TIC.

las ciudades inclusivas, cuyo diseño y funcionalidad permitiría que las personas con algún tipo de discapacidad puedan desplazarse fácilmente para realizar sus labores cotidianas con la mayor independencia posible.

Con base en los aportes de los autores trabajados, se han identificado tres aspectos fundamentales en una ciudad que impactan en la calidad de vida de las personas con discapacidad.



1. Aspectos físicos: permiten que la persona pueda moverse de un lugar a otro en la ciudad. Esto es fundamental para los desplazamientos hacia el empleo, el lugar de estudio, las actividades de ocio y demás prontitudes propias de la cotidianidad (Hernández, 2004). Por ello, las ciudades deberían estar dotadas con aceras anchas, lisas, con rampas, sin obstáculos que limiten los desplazamientos; ascensores o rampas eléctricas para las estaciones de metro; semáforos con voz; carteles con información en braille y con imágenes simples.
2. Aspectos económicos: tienen en cuenta a las personas con discapacidad en el diseño de oportunidades laborales y de espacios y productos de consumo. Convergen tanto el sector público como el privado en la adaptación de

puestos de trabajo, la accesibilidad a edificios con espacios ideados para esta población, espacios sin colores estridentes o insonorizados, centros comerciales con puntos de información y señalización sencilla (López, 2016). Esto no solo facilita la inclusión en el mundo laboral, sino que también los ubica en una escala de consumidores potenciales.

3. Aspectos sociales: es menester promover que todos los ciudadanos compartan los mismos lugares bajo condiciones semejantes, así como facilitar la interacción y la participación comunitaria (López, 2016). Por ejemplo, garantizar que los parques cuenten con columpios adaptados, museos con guías especializados en diversas discapacidades, colegios con educación integral y, sobre todo, que los actos sociales propendan por unir y no excluir.

## Conclusiones

Tras considerar que el diseño universal abarca varias áreas disciplinares y profesiones, y que una gran parte de dichos profesionales se formarán en los centros universitarios, la introducción de los conceptos básicos del diseño para todos y la investigación en este campo contribuye a fortalecer los currículos de las carreras universitarias relacionadas con los entornos físicos y virtuales, y asegura que, en el futuro, dichos conceptos formen parte de todos los proyectos relacionados con la actividad humana, dando así cumplimiento a la resolución del Consejo de Europa sobre esta materia (Estrada, 2015).

Si bien, adaptar una ciudad a las personas con discapacidad supone cuantiosas inversiones, los beneficios van a ser disfrutados por todos los ciudadanos. Las rampas en aceras y accesos a edificios permitirán una movilidad más sencilla para ancianos y padres con carritos de

bebé, por ejemplo. La señalización sonora o con imágenes sencillas permitirá a niños y ancianos ubicarse fácilmente. Los lugares públicos accesibles y adaptados auspiciarán una mayor riqueza social para todos los ciudadanos. Como se ve, hablamos de medidas sencillas que permiten que todos los habitantes de una ciudad puedan aportar y disfrutar de ella. La temática nos invita a reflexionar sobre el nivel de inclusión o exclusión que posee el espacio público en nuestras ciudades. La idea, desde el diseño, es mejorar la accesibilidad de las ciudades y promover acciones contundentes (Vargas, 2018).

Precisamente, en países y regiones desarrollados tales acciones contundentes establecen el modelo de adecuado progreso para las zonas en vía de desarrollo (Gartner y Kerzner, 2002). En Estados Unidos y algunos países de la Unión Europea, por ejemplo, se adelantan planes para



diseñar y construir ciudades cada vez más inclusivas donde converjan diferentes sectores; de hecho, empresas como Wallet Hub llevan a cabo actividades de involucramiento comunitario, participación e inclusión de actores que tradicionalmente han sido discriminados por el diseño de las ciudades.

Por su parte, en la Unión Europea desde el 2010 se celebra el Concurso de la Ciudad Accesible, que anualmente elige la ciudad más accesible para personas con discapacidad y adultos mayores. Un caso de éxito es la ciudad de Göteborg (Suiza), que bajo el lema "Una ciudad para todos" ha desarrollado un inventario de edificios y espacios públicos para medir la accesibilidad.

## Referencias

- Alonso, F. (2017). *Algo más que suprimir barreras: conceptos y argumentos para una accesibilidad universal*. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.
- Angarita, D. (2016). *La investigación en administración y la responsabilidad de la academia en mercados globalizados*. Colombia: Universidad Externado de Colombia.
- Balbo, M., Jordán, R. y Simioni, D. (2003). *La ciudad inclusiva*. Chile: Cepal.
- Berdegú, J., Carriazo, F., Jara, B., Modrego, F. y Soloag, I. (2012). *Ciudades, territorios, y crecimiento inclusivo: desentrañando los vínculos urbano-rurales en Chile, Colombia y México*. Chile: Programa de Cohesión Territorial para el Desarrollo.
- BID. (2016). *Ciudades inclusivas: cómo promover la accesibilidad universal*.
- Blanco, R. (2006). La equidad y la inclusión social: uno de los desafíos de la educación y la escuela hoy. *Revista Iberoamericana sobre Calidad, Eficacia y Cambio en Educación*, 4(3), 1-15. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/551/55140302.pdf>
- Congreso de la República de Colombia. (7 de febrero de 1997). Ley 361 de 1997: por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones. DOI: 42978. Recuperado de <http://www.suin-juriscal.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/1658774>
- Congreso de la República de Colombia. (12 de marzo del 2008). Ley 1185 de 2008: por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura– y se dictan otras disposiciones. DOI: 46929. Recuperado de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=29324>
- Connell, B., Jones, M., Mace, R., Mueller, J., Mullick, A., Ostroff, E. y Story, M. (1997). *The principles of universal design: version 2.0*. Raleigh: The Center for Universal Design.



- Cortes, J. (2011). *Uso actual del espacio público en el centro de las ciudades intermedias. Estudios de caso Santa Marta, Popayán y Manizales*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Costa, J. (2007). *Señalética corporativa*. Barcelona: Costa Punto Com.
- Cuesta, O. (2016). Pensar la inclusión de personas con discapacidad desde la comunicación urbana. *Revista Polemikós*, 2(11), 128-137.
- Daza, W. (2018). *La intervención en el espacio público como estrategia para el mejoramiento de la calidad de vida urbana*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.
- Estrada, R. (2015). *Pensar y diseñar en plural. Los siete principios del diseño universal*. Ciudad de México: Unitec.
- Fernández, V. (2012). *Participación ciudadana en diseño urbano: promoviendo una ciudad más inclusiva*. Chile: Universidad de Chile.
- Gartner, A. y Kerzner, D. (2002). Educación inclusiva en los Estados Unidos. *Revista de Educación*, 327, 107-121. Recuperado de <https://www.educacionyfp.gob.es/dam/jcr:e892166f-acbb-47a0-b62d-089707f29fe3/re3270710520-pdf.pdf>
- Guenaga, M., Barbier, A. y Eguíluz, A. (2007). La accesibilidad y las tecnologías en la información y la comunicación. *Revista de Traductología*, 11, 155-169. Recuperado de <https://revistas.uma.es/index.php/trans/article/view/3104>
- Hernández, A. (2004). Las personas con discapacidad: Su calidad de vida y la de su entorno. *Aquichan*, 4(1). Recuperado de [http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1657-59972004000100008](http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-59972004000100008)
- Herrera, P. y Castro, S. (2013). *Investigación y diseño inclusivo al servicio de la calidad de vida de los usuarios en situación de discapacidad* [recurso en línea]. Recuperado de [http://investigacion.bogota.unal.edu.co/fileadmin/recursos/direcciones/investigacion\\_bogota/documentos/enid/2015/memorias2015/humanidades/investigacion\\_y\\_diseno\\_inclusivo\\_al\\_servicio.pdf](http://investigacion.bogota.unal.edu.co/fileadmin/recursos/direcciones/investigacion_bogota/documentos/enid/2015/memorias2015/humanidades/investigacion_y_diseno_inclusivo_al_servicio.pdf)
- López, C. (2016). *La cultura de una sociedad marca la vida de una persona con discapacidad*. Madrid: Plena Inclusión.
- Martínez, A., Uribe, F. y Velázquez, H. (2015). *La discapacidad y su estado actual en la legislación colombiana*. Santa Marta: Universidad del Magdalena.
- OMS. (2011). *Informe Mundial sobre la Discapacidad*. Malta: OMS y Banco Mundial.
- OMS. (2016). *Informe Mundial sobre la Discapacidad*. Malta: OMS y Banco Mundial.



- ONU. (2016). *Conferencia de las Naciones Unidas sobre la vivienda y el desarrollo urbano sostenible*. Quito: Cumbre Hábitat III.
- OPS. (2013). *Situación Mundial de la Discapacidad*. Honduras: Universidad Nacional Autónoma de Honduras.
- Orero, P. (2007). *La accesibilidad en los medios: una aproximación multidisciplinar*. Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.
- Palacios, A. y Bariffi, F. (2007). *La discapacidad como una cuestión de derechos humanos*. Madrid: Ediciones Cinca.
- Presidencia de la República de Colombia. (17 de mayo del 2005). Decreto 1538 de 2005: por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 361 de 1997. Recuperado de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=16540>
- Presidencia de la República de Colombia. (10 de marzo del 2009). Decreto 763 de 2009: por el cual se reglamentan parcialmente las Leyes 814 de 2003 y 397 de 1997 modificada por medio de la Ley 1185 de 2008, en lo correspondiente al Patrimonio Cultural de la Nación de naturaleza material. Recuperado de <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=35447>
- Ríos, S. (2014). *La enseñanza basada en el diseño universal para el aprendizaje*. Ciudad de México: Biblioteca Digital.
- Schreiber, F. y Carius, A. (2016). Ciudades inclusivas: planeamiento urbano para la diversidad y la cohesión social. En G. Gardner, T. Prugh y M. Renner (dirs.), *Ciudades sostenibles: del sueño a la acción. La situación del mundo 2016. Informe anual del Worldwatch Institute* (pp. 293-314). Barcelona: Icaria Editorial.
- Serrano, M., Jaramillo, L., Campos, C. y Galindo, N. (2013). *Instrumento para evaluación de la accesibilidad con criterios de diseño universal*. Medellín: Universidad Católica del Norte.
- Terraza, H., Rubio, D. y Vera, F. (2016). *De ciudades emergentes a ciudades sostenibles*. Santiago de Chile: Ediciones ARQ.
- Vargas, J. (2018). *El abecé de la discapacidad*. Colombia: Ministerio de Salud.
- Vives, E. (2013). *Análisis de la renovación urbana como estrategia de recuperación del Centro Histórico de Santa Marta. Estudio de caso: Plan Especial de Protección del Centro Histórico del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta*. Santa Marta: PEPCH.
- Wainstein-Krasuk, O., Perahia, R. y Gerscovich, A. (2014). *Red hacia ciudades inclusivas en Latinoamérica. Un abordaje desde las buenas prácticas*. Argentina: CEHyV.