

**Evaluación del impacto de las políticas públicas
de diseño universal en la igualdad de derechos
y la movilidad inclusiva en el Distrito Público de Medellín**

Facultad de Derecho
Universidad Autónoma Latinoamericana

Jennifer Balvín Mirana
Juliet Alejandra Mira Rúa
Agosto 2025



Tabla de contenido

Lista de Tablas.....	4
Lista de abreviaturas y siglas	5
Resumen.....	6
Abstract.....	7
Introducción.....	8
1. Planteamiento del Problema.....	9
2. Pregunta problema	12
3. Justificación.....	12
4. Objetivo general	15
5. Objetivos específicos.....	15
6. Marco teórico	16
6.1. Diseño universal como principio regulador y operativo	18
6.2. Accesibilidad físico–cognitiva en entornos, viviendas y transporte.....	19
6.3. Gobernanza inclusiva, participación vinculante y coherencia normativa multinivel	20
7. Diseño metodológico.....	21
Capítulo 1. La trayectoria histórica y la arquitectura jurídica del diseño universal desde los estándares internacionales hacia su implementación en el Distrito Especial de Medellín	24
1.1. El Diseño Universal como Derecho Humano	24
1.2. Estándares Interamericanos y Convergencia Regional	26
1.3. El mandato de la igualdad real y la remoción de barreras en Colombia	27
1.4. El Distrito Especial de Medellín y el Urbanismo Social como Laboratorio de Inclusión.....	28
Capítulo 2. Fundamentos legales de la accesibilidad y el diseño universal bajo una perspectiva de derechos humanos y participación ciudadana local.....	30
2.1. La transformación del paradigma de la accesibilidad desde el marco normativo y la praxis jurisprudencial internacional y regional	30
2.2. Marco Normativo Nacional y Jurisprudencia sobre Accesibilidad.....	33
2.3. Implementación Local y Participación Ciudadana en el Distrito Especial de Medellín. Un Análisis de su Marco Normativo y Político	37

Capítulo 3. Derecho a la ciudad e inclusión socioespacial en el Distrito Especial de Medellín, brechas entre norma y experiencia.....	40
3.1. Derecho comparado y políticas públicas para la construcción de una ciudad inclusiva en el Distrito Especial de Medellín.....	41
3.2. La medición de la inclusión social de las políticas públicas en el espacio público y el transporte masivo desde los indicadores de eficacia en el Distrito Especial de Medellín.....	43
3.3. Diseño universal, igualdad de derechos e inclusión socioespacial de las personas con discapacidad física y mental en el Distrito Especial de Medellín	47
3.4. Voces de la ciudad. Experiencias sobre accesibilidad universal y transporte inclusivo en el Distrito Especial de Medellín.....	53
Conclusiones	55
Recomendaciones. Política Pública de Igualdad de Derechos con diseño universal en ciudades, hogares y sistema de transporte inclusivos para el Distrito Especial de Medellín	59
Anexo 1. Política Pública de Igualdad de Derechos con diseño universal en ciudades, hogares y sistema de transporte inclusivos para el Distrito Especial de Medellín. Líneas Estratégicas y Sistema de Indicadores	¡Error! Marcador no definido.
Anexo 2. Derechos de Petición	¡Error! Marcador no definido.
Anexo 3. Voces de la ciudad: Experiencias sobre accesibilidad universal y transporte inclusivo. Entrevistas, Mapas de Rutas y Fichas de Observación ..	¡Error! Marcador no definido.
Bibliografía	62

Lista de Tablas

Tabla 1. Indicadores para el análisis en el diseño universal, igualdad de derechos y la movilidad inclusiva en el Distrito Público de Medellín	44
Tabla 2. Cuadro comparativo de indicadores entre la política pública distrital para el Diseño universal, igualdad de derechos e inclusión socioespacial de las personas con discapacidad física y mental.....	50

Lista de abreviaturas y siglas

A

AENOR. *Asociación Española de Normalización y Certificación*

B

BID. Banco Interamericano de Desarrollo, Banco Interamericano de Desarrollo

C

CDPD. *La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*

CIDH. *Corte Interamericana de Derechos Humanos*

CNDH. *Comisión Nacional de los Derechos Humanos*

CONPES. *Consejo Nacional de Política Económica y Social*

CSJ. *Corte Suprema de Justicia*

D

DALCO. *Deambulaci3n, Aprehensi3n, Localizaci3n y Comunicaci3n*

DNP. Departamento Nacional de Planeaci3n

I

ICONTEC. Instituto Colombiano de Normas T3cnicas y Certificaci3n, *del Instituto Colombiano de Normas T3cnicas y Certificaci3n*

IDB. *Inter-American Development Bank, Inter-American Development Bank*

ITDP. *Institute for Transportation and Development P3lice*

N

NTC. Instituto Colombiano de Normas T3cnicas y Certificaci3n, *Normas T3cnicas Colombianas*

O

ODS. *Objetivos de Desarrollo Sostenible*

OEA. *V3a Organizaci3n de los Estados Americanos se*

ONU. *Organizaci3n de las Naciones Unidas*

P

PcD. *Personas con Discapacidad*

PMR. *Personas con Movilidad Reducida*

POT. *Plan de Ordenamiento Territorial*

PP. *Presupuesto Participativo*

PQRS. *Peticiones, Quejas, Reclamos y Sugerencias, Peticiones, Quejas, Reclamos y Sugerencias*

U

UVA. *Unidadfes de Vida Articulado*

Resumen

El estudio se orienta a determinar en qué medida la infraestructura del espacio público y los sistemas de transporte masivo del Distrito Especial de Medellín incorporan, de manera efectiva, los presupuestos del diseño universal como condición para la realización material de la igualdad de derechos de las personas con discapacidad física y cognitiva. Desde un enfoque constitucional, urbanístico y de derechos humanos, analiza la brecha que subsiste entre la proclamación normativa de la inclusión y su concreción en experiencias urbanas verdaderamente accesibles, continuas y autónomas. Con ese fin, se contrastan el marco constitucional colombiano, los estándares internacionales de protección reforzada, la normativa distrital y local, y los mecanismos de participación ciudadana, a fin de establecer si la ciudad ha logrado trascender la mera declaración de accesibilidad o si aún subsisten estructuras de exclusión sedimentadas en el propio diseño territorial. En esta perspectiva, Medellín no se concibe únicamente como una superficie de circulación, sino como un espacio jurídico de distribución de oportunidades donde las barreras materiales, sensoriales, comunicativas e institucionales siguen condicionando de manera decisiva la ciudadanía efectiva.

Desde el punto de vista metodológico, la investigación se organiza mediante una convergencia analítica que integra el examen del marco jurídico, la interpretación crítica de las políticas públicas, la lectura de información cuantitativa y la incorporación de testimonios participativos, con el objetivo de establecer no solo la presencia formal de medidas de accesibilidad, sino su eficacia concreta en la producción de trayectos urbanos comprensibles, seguros, continuos y autónomos. Este enfoque hace visible una tensión persistente entre la inclusión proclamada en el plano discursivo y la precariedad de su materialización, sobre todo en los puntos de intersección entre espacio público, infraestructura urbana y transporte masivo. Este diseño permite observar una tensión persistente entre la consolidación narrativa de la inclusión y la fragilidad de su traducción territorial, particularmente en la relación entre espacio público, infraestructura urbana y sistemas de transporte masivo. Aunque se advierten avances en adecuaciones concretas, instrumentos de planeación y dispositivos de gestión, persisten discontinuidades, déficits de mantenimiento y soluciones parciales que ponen de relieve la continuidad de un paradigma de diseño orientado a un usuario estándar, en detrimento de la diversidad funcional como principio estructurante. A ello se agrega una participación ciudadana que, pese a su reconocimiento formal, aún enfrenta restricciones para incidir de modo sustantivo en la toma de decisiones públicas.

En ese contexto, la investigación sostiene que la eficacia de las políticas públicas de accesibilidad no puede medirse solamente por el número de intervenciones efectuadas ni por la existencia de instrumentos normativos, sino por su capacidad efectiva para remover barreras, redistribuir condiciones de acceso y habilitar formas de vida urbana compatibles con la igualdad sustantiva. El diseño universal se configura, en consecuencia, como una categoría jurídica y política estructural, en la medida en que supera el enfoque reactivo de ajustes aislados y exige incorporar anticipadamente la diversidad humana en la planeación del entorno construido. De este modo, la inclusión socioespacial deja de ser una meta declarativa para convertirse en un estándar exigible que reclama coherencia institucional, evaluación de impacto y participación incidente en todas las fases de la acción pública. En consecuencia, el análisis permite advertir que Medellín ha avanzado en la formulación de un lenguaje de inclusión, aunque continúa enfrentando el reto de traducirlo en condiciones urbanas verificables de igualdad, accesibilidad y no exclusión.

Palabras Claves: Diseño universal, accesibilidad urbana, igualdad sustantiva, inclusión socioespacial, discapacidad.

Abstract

This study aims to determine the extent to which the public space infrastructure and mass transit systems of the Special District of Medellín effectively incorporate the principles of universal design as a condition for the material realization of equal rights for people with physical and cognitive disabilities. From a constitutional, urban planning, and human rights perspective, it analyzes the gap that persists between the legal proclamation of inclusion and its realization in truly accessible, continuous, and autonomous urban experiences. To this end, the Colombian constitutional framework, international standards for enhanced protection, district and local regulations, and mechanisms for citizen participation are compared to establish whether the city has managed to move beyond the mere declaration of accessibility or whether structures of exclusion remain embedded in the very territorial design. From this perspective, Medellín is not conceived solely as a surface for circulation, but as a legal space for the distribution of opportunities where material, sensory, communicative, and institutional barriers continue to decisively condition effective citizen participation. From a methodological standpoint, the research is organized through an analytical convergence that integrates an examination of the legal framework, a critical interpretation of public policies, the analysis of quantitative data, and the incorporation of participatory testimonies. The aim is to establish not only the formal presence of accessibility measures but also their concrete effectiveness in creating understandable, safe, continuous, and independent urban routes. This approach reveals a persistent tension between the inclusion proclaimed in discourse and the precariousness of its implementation, especially at the intersections of public space, urban infrastructure, and mass transit. This design allows us to observe a persistent tension between the narrative consolidation of inclusion and the fragility of its territorial translation, particularly in the relationship between public space, urban infrastructure, and mass transit systems. Although progress is evident in concrete adaptations, planning instruments, and management mechanisms, discontinuities, maintenance deficits, and partial solutions persist, highlighting the continuity of a design paradigm oriented toward a standard user, to the detriment of functional diversity as a structuring principle. Added to this is citizen participation, which, despite its formal recognition, still faces restrictions in substantively influencing public decision-making.

In this context, the research argues that the effectiveness of public accessibility policies cannot be measured solely by the number of interventions carried out or by the existence of regulatory instruments, but rather by their actual capacity to remove barriers, redistribute access conditions, and enable forms of urban life compatible with substantive equality. Universal design is thus configured as a structural legal and political category, insofar as it transcends the reactive approach of isolated adjustments and requires the proactive incorporation of human diversity into the planning of the built environment. In this way, socio-spatial inclusion ceases to be a declarative goal and becomes an enforceable standard that demands institutional coherence, impact assessment, and meaningful participation in all phases of public action. Consequently, the analysis reveals that Medellín has made progress in formulating a language of inclusion, although it continues to face the challenge of translating it into verifiable urban conditions of equality, accessibility, and non-exclusion.

Keywords: Universal design, urban accessibility, substantive equality, socio-spatial inclusion, disability.

Introducción

El diseño universal debe entenderse como un principio rector de la planificación urbana que impone obligaciones normativas y de política pública a los entes responsables del ordenamiento territorial. En consecuencia, el diseño universal debe concebirse no como una colección de intervenciones aisladas, sino como una regla de decisión que reordena los procesos institucionales como la planeación, la asignación de inversiones y los modelos de gobernanza con el objetivo de incorporar la pluralidad humana en las prácticas urbanas. De este modo, la ciudad deja de ser un escenario neutro y pasa a ser un producto de decisiones técnicas y políticas que pueden favorecer la inclusión o, por el contrario, profundizar la exclusión. Medellín, reconocida por su innovación urbana, exhibe tanto logros en materia de planificación como déficits persistentes; por consiguiente, el territorio funciona como un laboratorio crítico para verificar si las políticas públicas convierten los derechos formales en derechos efectivos.

Por ende, desde una perspectiva sociojurídica, la evaluación debe combinar indicadores normativos, presupuestales y experienciales para determinar la real efectividad de las estrategias inclusivas. Así las cosas, se propondrá un marco de indicadores que evalúe normativa, infraestructura, presupuesto y percepción ciudadana, con el propósito de identificar brechas y tendencias significativas. En consecuencia, se aboga por mecanismos de reparación y por estrategias preventivas que integren control social, monitoreo independiente y sanciones administrativas proporcionales. Sin perjuicio de lo anterior, la investigación reconoce la centralidad de la participación de las personas con discapacidad; por ende, propone procedimientos consultivos que incorporen experiencias y demandas en los ciclos de decisión. Por ende, la investigación aspira a producir hallazgos replicables y aplicables a otras jurisdicciones, sin perjuicio de considerar las singularidades locales de Medellín.

Los antecedentes conceptuales y normativos funcionan como la base que sostiene esta monografía, pues permiten comprender cómo se ha construido el marco de derechos en torno a la discapacidad y al diseño urbano. En el plano internacional y regional, se han elaborado estándares que, por ende, configuran deberes positivos de accesibilidad para los Estados; en consecuencia, esos compromisos se incorporan al orden jurídico interno mediante la recepción normativa correspondiente. En Colombia, la incorporación de esos estándares en el bloque de constitucionalidad obliga a que los instrumentos de planeación integren criterios de accesibilidad de manera sistemática. En Medellín, el conjunto de políticas y proyectos revela esfuerzos relevantes, pero también tensiones entre objetivos declarados y resultados operativos. Así las cosas, la revisión histórica y conceptual permite identificar hitos normativos, reglamentarios y de proyecto, y al mismo tiempo revelar la distancia entre especificaciones técnicas y su puesta en obra. En consecuencia, la investigación pone el acento en la dimensión de derechos humanos de la accesibilidad, examinando la eficacia de las obligaciones internacionales en el contexto distrital.

El problema central de esta investigación se define como una tensión de alcance que interroga la eficacia de las políticas públicas: ¿cómo y en qué medida las políticas de espacio público, vivienda y transporte inspiradas en el diseño universal contribuyen a garantizar la igualdad de derechos y promover la inclusión socioespacial de las personas con discapacidad física y cognitiva en el Distrito Especial de Medellín? La pregunta articula dos planos de análisis: El normativo y programático vinculado a la coherencia con la Constitución, los estándares internacionales y la normativa local; y el fáctico y experiencial relativo a la accesibilidad efectiva de la infraestructura, a las prácticas institucionales y a la participación ciudadana. Evaluar implica, en consecuencia, no solo medir eficacia y brechas, sino desenmascarar las prácticas técnicas y administrativas que reproducen exclusión pese a la retórica inclusiva.

Atendiendo a las necesidades dicha investigación, la misma implementará un enfoque metodológico mixto con el propósito de someter a prueba la correspondencia entre normas y prácticas. Donde el componente normativo abarcará el estudio de la Constitución, los instrumentos internacionales y la

normativa nacional y local. Combinado con una investigación empírica basada en derechos de petición para acceder a datos administrativos. Así como la observación sistemática compuesta por recorridos urbanos, entrevistas semiestructuradas y grupos focales con personas usuarias, cuidadores, operadores y funcionarios. Esta triangulación permitirá identificar disyunciones entre el marco normativo y la experiencia cotidiana, cuantificar brechas y explicar sus causas institucionales, garantizando además la trazabilidad y la reproducibilidad de los hallazgos, así como la combinación de evidencias cuantitativas y cualitativas para evaluar eficacia y cumplimiento.

Un eje transversal de este estudio es la participación ciudadana con diseño inclusivo: la premisa es clara las personas con discapacidad y sus colectividades no deben ser sujetos pasivos, sino corresponsables en el diseño, la ejecución y el control de las políticas que les afectan. En consecuencia, la metodología articula herramientas participativas que registren voces y trayectorias como los métodos cualitativos adaptados, mapeos y talleres; y evalúa, desde una perspectiva multidimensional, los canales institucionales en los consejos, las veedurías y las mesas técnicas respecto de su accesibilidad real y eficacia para incidir en políticas. Esta aproximación permite diagnosticar fallas procedimentales y proponer ajustes administrativos que aumenten la legitimidad y la eficacia de las intervenciones de diseño universal. Por ende, la investigación atenderá tanto a la forma como al fondo de la participación.

El valor académico y social del trabajo emana de su carácter intervenido, pues, lejos de limitarse a una lectura teórica del marco jurídico, la monografía se propone producir evidencia empírica que permita evaluar la eficacia de las políticas públicas, develar obstáculos precisos y formular rutas de mejora con vocación de aplicabilidad. Partiendo de una fundamentación normativa sólida, el diseño metodológico prioriza herramientas que permitan incidir en la práctica administrativa como son las recomendaciones, la capacitación y co-diseño con organizaciones de personas con discapacidad. Así, el proyecto se presenta como un enlace entre el imperativo jurídico de igualdad y las condiciones concretas de la vida urbana.

Finalmente, la monografía se articula en tres capítulos que integran enfoques disciplinares complementarios; primero, una contextualización histórico-conceptual y comparada que reúne aportes del derecho, el urbanismo y las ciencias sociales sobre políticas de diseño universal a nivel global, regional, nacional y local; en segundo lugar, un diagnóstico normativo e institucional que examine la articulación normativa y las capacidades administrativas para garantizar accesibilidad en espacio público, vivienda y transporte en Medellín; el tercero expone el trabajo de campo y el diagnóstico empírico que, mediante observación, entrevistas, grupos focales y datos oficiales obtenidos por solicitudes de información, confronta el discurso con la experiencia. Finalmente, la formulación de la pregunta de investigación y de los objetivos se presenta de manera operativa: la pregunta y el objetivo general orientan la evaluación de eficacia y la confección de recomendaciones, mientras que los objetivos específicos guían el rastreo histórico-normativo, el diagnóstico del marco vigente y la comparación internacional para detectar modelos replicables y brechas críticas. Esta arquitectura metodológica facilita la trazabilidad de hallazgos y la aplicabilidad de las propuestas.

1. Planteamiento del Problema

A saber, la cuestión crítica que atraviesa este problema es la capacidad del Estado y de las entidades locales para traducir mandatos formales en condiciones materiales efectivas; pese a la existencia de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) y de la Ley 1618 de 2013, la infraestructura urbana y los sistemas de transporte en Medellín presentan barreras que afectan a las personas con discapacidad física y cognitiva. Así es como, esta discrepancia entre promesa normativa y experiencia cotidiana evidencia fallas técnicas, administrativas y de gobernanza que limitan el ejercicio de derechos como la movilidad y el acceso a servicios básicos. Por ello, la presente investigación se propone explorar las causas políticas, técnicas y presupuestales de esa falta de

traducción normativa y a su vez identificar rutas de intervención que garanticen un acceso real y sostenido.

Asimismo, la comprensión del problema exige situarlo dentro de un contexto normativo e histórico que ha ido consolidando estándares de accesibilidad y diseño universal. En consecuencia, desde el ámbito global, la CRPD y sus protocolos han establecido compromisos internacionales sobre accesibilidad, participación y ajustes razonables que los Estados deben cumplir de forma progresiva. Paralelamente, el desarrollo técnico impulsado por referentes como el *Center for Universal Design*, las normas de la Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR) y los estándares dictados por el Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación (ICONTEC) por medio de las Normas Técnicas Colombianas (NTC) ha precisado criterios de diseño universal aplicables a infraestructura, transporte y servicios. A este acervo se suman los estudios comparados y metodologías de evaluación de movilidad inclusiva elaborados por el *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP), en español, Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo; la *Assistive Technology 2020* (AT2030), en español, Tecnología de Asistencia; y *Inter-American Development Bank* (IDB), en español el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que permiten medir brechas entre estándares y prácticas. De este modo, la literatura especializada destaca que tales marcos requieren mecanismos de ejecución y recursos estables para que adquieran efectividad. De este modo, estos referentes constituyen la base analítica para examinar el desempeño de las políticas locales.

Ahora bien, para situar el fenómeno en dimensión histórica hay que recordar la conversión del enfoque internacional: La CDPD en Nueva York (Estados Unidos) hacia 2008, ratificada por Colombia mediante la Ley 1346 de 2009, mediante la cual obliga a los Estados a adoptar medidas apropiadas para garantizar la accesibilidad y la participación plena (CDPD, Artículos 4 y 9). Con mayor precisión, el Artículo 9 ordena a los Estados Parte a adoptar medidas necesarias para asegurar el acceso, en condiciones de igualdad, el entorno físico, el transporte y a la información y a las comunicaciones desplegando tanto los requisitos técnicos como las políticas de inclusión (CDPD, Artículo 9). Colombia incorporó este enfoque mediante la Ley Estatutaria 1618 de 2013, donde su Artículo 1 consagra el propósito de la misma norma; y, cuyo Artículo 14, regula la accesibilidad. Estas disposiciones consideradas en conjunto son la columna vertebral que obliga a la Administración Distrital a incorporar criterios de diseño universal en todas fases de sus proyectos.

Por ello, el diagnóstico jurídico debe ser, además de riguroso, puntual. La Constitución Política no se limita a proclamar la Igualdad (Artículo 13, Constitución Política), sino que, establece obligaciones en acción. Así mismo, el Artículo 47 dispone que el Estado implemente políticas de prevención, rehabilitación e integración social para personas con impedimentos físicos o psiquiátricos, integrando la accesibilidad dentro de una política más amplia (Artículo 47, Constitución Política). Mientras tanto, la Ley Estatutaria 1618 de 2013 desarrolla estos principios en los Artículos 4 y 5 donde exige acciones afirmativas, ajustes razonables y eliminación de barreras; también, el Artículo 14, impone deberes concretos sobre accesibilidad física, comunicacional y tecnológica, y el Artículo 15 regula el transporte accesible (Artículos 4, 5, 14 y 15, Ley Estatutaria 1618 de 2013). Estas disposiciones conforman en el papel un marco robusto, pero la crítica esencial de este trabajo investigativo es que, en Medellín, faltan de manera sostenida los instrumentos institucionales y los recursos presupuestales que permitan su efectivo cumplimiento.

En el mismo sentido, la desconexión entre el marco legal y la vida cotidiana se manifiesta en la fragmentación interinstitucional, ya que la accesibilidad queda dividida entre dependencias como planeación, movilidad y vivienda, y entre los operadores, sin una unidad técnica que coordine y controle. Esa realidad va en contravía de la CDPD que demanda medidas integradas (Artículo 4, CDPD) y la Ley Estatutaria 1618 de 2013 que obliga a establecer planes de cumplimiento y evaluación (Artículo 26), pues, desde la óptica de la persona usuaria, la falta de continuidad puerta a puerta convierte proyectos de movilidad aparentemente exitosos en experiencias fallidas, dado que, una

estación de Metro accesible deja de ser útil si la acera o el mismo entorno no permiten el acceso independiente. En consecuencia, la misma monografía reclama que los criterios del diseño universal (Artículo 14, Ley Estatutaria 1618 de 2013), se incluyan desde la preparación de pliegos y contratos.

Metodológicamente, este estudio fusiona un análisis doctrinal y comparado con evaluaciones operativas de portales de datos para generar recomendaciones con base legal y viables en las prácticas. Esta mixtura investigativa surge de la necesidad de comprobar cómo las normas se transforman en decisiones concretas y de detectar vacíos técnicos o faltas de capacidad en la práctica. Por ejemplo, este enfoque permite confrontar la lectura doctrinal del Artículo 15 de la Carta Política con casos reales de publicación de bases de datos, registrando diferencias, fallas en procedimientos y riesgos de identificación. Mientras tanto, las auditorías técnicas de los portales permiten medir el nivel de cumplimiento de estándares de anonimato y si existen metadatos o descriptores que faciliten el uso responsable de la información. En suma, la metodología pretende generar productos útiles y accionables como son las matrices de riesgo, listas de verificación y protocolos que respondan tanto a la Carta Magna como a las disposiciones distritales (Artículo 15, Constitución Política).

Por tales razones, los productos que se esperan incluyen instrumentos que hagan más fácil la toma de decisiones a nivel municipal como las matrices de evaluación de riesgo por publicación, protocolos de anonimato con niveles de acumulación recomendados, modelos de política interna y materiales de formación para servidores públicos; pensados para su aplicación dentro del Plan de Desarrollo y alineados con las obligaciones legales de protección. Dado que, la idea es que no sean meras teorías, sino instrumentos prácticos que permitan anticipar riesgos legales y sociales, ordenar prioridades y medir el impacto de abrir datos. Adicionalmente, se debe realizar un informe ejecutivo dirigido a tomadores de decisión y a órganos de control que condense los hallazgos y proponga rutas de implementación con cronogramas y recursos estimados, facilitando la adopción gradual de mejores prácticas (Alcaldía de Medellín, 2024–2027; Ley Estatutaria 1618, 2013).

Por otro lado, los beneficios proyectados articulan la protección de derechos, el refuerzo institucional y la mejor gobernanza democrática lo cual arroja como resultado una menor exposición indebida de datos protege la intimidad; la estandarización fortalece la operativa; y la claridad en los criterios refuerza la legitimidad frente a la ciudadanía. Igualmente, los órganos de control y las organizaciones de la sociedad civil obtendrán criterios técnicos para fiscalizar, y los servidores públicos contarán con herramientas prácticas que minimicen la inseguridad jurídica. Adicionalmente, estas ventajas se traducen en mayor eficiencia administrativa, mayor prevención de daños y un incremento en la confianza pública. Tales efectos, además, retroalimentan las metas del Plan de Desarrollo enfocadas en modernizar la gestión y acercarla a la ciudadanía. En conclusión, estos efectos positivos se combinan con la protección individual con mejoras sistémicas en la administración. (Artículo 15, Constitución Política; Alcaldía de Medellín, 2024–2027).

Aunque las comprobaciones empíricas están centradas en Medellín, los principios técnicos y metodológicos como la evaluación del impacto sobre la privacidad, minimización y anonimización al aplicarse en otras municipalidades con problemas análogos, siempre que se adapten al contexto local; esa capacidad de adaptación es una de las fortalezas del enfoque. De esta manera, la investigación ofrecerá además una ruta metodológica replicable que detalle pasos prácticos, instrumentos y criterios de priorización con el propósito que otras ciudades implementen y comparen los resultados. Así, el proyecto aporta tanto soluciones locales como un marco flexible para el crecimiento con el fin de facilitar el aprendizaje entre municipios y el diseño comparado de políticas públicas. (Alcaldía de Medellín, 2024–2027).

Las medidas operativas propuestas alinean mandatos legales con herramientas administrativas: (i) Incluir en los pliegos modelo los criterios del Artículo 14 de la Ley 1618 y del Artículo 9 de la CDPD; ii) crear una unidad técnica intersectorial con facultad de verificación y veto sobre proyectos que no garanticen accesibilidad; (iii) reservar en el Plan de Desarrollo, específicamente, las fichas

programáticas del mismo instrumento normativo, asignaciones presupuestales destinadas a obras y supervisión de accesibilidad; y, (v) diseñar indicadores de impacto centrados en la autonomía como son el tiempo puerta-a-puerta y la continuidad peatonal, en lugar de mediciones meramente físicas. Estas medidas se apoyan en la obligación constitucional de promover igualdad real consagrada por el Artículo 13 Superior; en los artículos 1, 14, 15 y del 22 al 26 de la Ley Estatutaria 1618 de 2013; y, los artículos. 4, 9, 19 y 20 de la CDPD.

En este mismo ejercicio académico, es imprescindible marcar los límites de la propuesta partiendo de la focalización en discapacidad física y cognitiva si responde a la necesidad de profundizar técnicamente y producir mediciones replicables, sin pretender cubrir todos los casos. Su puesta en marcha dependerá de la voluntad política y de la disponibilidad presupuestal consignada en el Plan de Desarrollo 2024 – 2027 “Medellín te quiere”; en los artículos 26, 29 y 3º de la Ley Estatutaria 1618 de 2013 donde se establecen plazos y mandatos de reglamentación y evaluación que la Administración Distrital debe activar para garantizar su aplicación sostenida. Pero, en caso de restricciones financieras, es prioritario concentrarse en intervenciones de alto impacto que favorezcan la continuidad y la autonomía, como ajustes en aceras críticas, adaptar accesos en viviendas sociales y medidas específicas en el transporte público.

Tomando en cuenta la normativa y los resultados empíricos, esta monografía plantea que la igualdad material debe volverse operativa mediante decisiones técnicas y administrativas claras como es insertar el contenido de los artículos 13 y 47 constitucional, las obligaciones estipuladas en el Artículo 14 y 15, relacionadas con la accesibilidad y el transporte de la Ley Estatutaria 1618 de 2013; y las disposiciones contenidas en los artículos 9 y 19 de la CDPD establecidas en pliegos, presupuestos y mecanismos de verificación del Distrito Especial de Medellín. Solo así las normas podrán traducirse en autonomía y dignidad para las personas. En consecuencia, la evaluación del Plan de Desarrollo 2024–2027 debería centrarse en la transformación efectiva de espacios y rutas en lugares realmente accesibles y políticamente inclusivo.

2. Pregunta problema

¿ En qué medida la infraestructura del espacio público y los sistemas de transporte masivo del Distrito Especial de Medellín, mediante la formulación e implementación de políticas públicas orientadas por el diseño universal contribuyen a la garantía de igualdad de derechos y la inclusión socioespacial de las personas con discapacidad física y cognitiva cuando se contrastar el marco constitucional, los estándares internacionales de derechos humanos, la normativa local y los mecanismos de participación ciudadana?

3. Justificación

Partiendo de la primacía normativa y de la obligatoriedad que emana del bloque de constitucionalidad, debe sostenerse que la protección de la intimidad y el principio de igualdad exigen, sin perjuicio de lo cual, la traducción de mandatos abstractos en reglas administrativas concretas; por ende, no basta con la enunciación dogmática del derecho, sino que se requiere la adopción de instrumentos técnicos y procedimientos verificables que permitan ejecutar, controlar y tutelar esos derechos en el ámbito municipal. En consecuencia, la investigación propone construir puentes entre el Derecho y la Técnica, esto es, combinar marcos normativos con protocolos de anonimización, criterios de minimización y procedimientos de priorización urbana, además de establecer canales deliberativos que permitan a las comunidades afectadas participar en la definición de lo que debe divulgarse y bajo qué condiciones. así las cosas, se recomienda la implementación de matrices de sensibilidad, procesos de validación técnica y espacios de consulta con actores locales para que las decisiones no se adopten en abstracto sino con base en evidencia y deliberación. En consecuencia, la conversión de mandatos constitucionales en prácticas administrativas exige una traducción técnico-jurídica que sea verificable y adaptable, de modo que la transparencia cumpla su propósito sin vulnerar la dignidad ni

la igualdad de las personas (Constitución Política de Colombia, 1991; Colombia, Congreso de la República, 2012).

Con un propósito instrumental claro, este trabajo propone dotar a la administración distrital de herramientas operativas y auditables que faciliten decisiones sensibles sobre espacio público, vivienda y transporte público, y, en consecuencia, plantea que dichas herramientas no deben pensarse aisladamente sino integradas al Plan de Desarrollo Municipal y a las capacidades administrativas locales (Alcaldía de Medellín, 2024). En términos prácticos, ello significa que cada herramienta se calibrará atendiendo a su factibilidad presupuestal, a la estructura de mando existente y a la necesidad de introducir medidas de gradualidad que permitan su implementación progresiva sin desbordar recursos; por ende, la factibilidad no es una adición secundaria sino un principio metodológico central que previene la formulación de soluciones inoperantes en contextos municipales concretos. En efecto, la factibilidad técnica y presupuestal se incorpora aquí como principio metodológico para evitar soluciones teóricas inasibles que, si bien suelen ser robustas en abstracto, fracasan en contextos municipales con limitaciones administrativas, por ende se propone una articulación entre capacidades locales y estrategias de apoyo técnico que permita escalar la adopción sin generar sobrecostos ni colapsos administrativos. Sin perjuicio de lo cual, para asegurar la auditabilidad requerida, cada instrumento deberá acompañarse de indicadores cuantificables, registros de decisión y rutas de responsabilidad administrativa que permitan la trazabilidad y la fiscalización tanto interna como externa; en virtud de ello, se recomienda que las ordenanzas y los protocolos municipales incluyan cláusulas expresas sobre rendición de cuentas y mecanismos sancionatorios aplicables en caso de incumplimiento. Finalmente, y sin perjuicio de lo anterior, la evaluación continua mediante pilotajes y auditorías independientes resultará indispensable para comprobar la efectividad de las matrices y protocolos propuestos, garantizando así que la política pública sea simultáneamente técnicamente viable, socialmente legítima y fiscalmente responsable.

Lo que aporta de novedoso este trabajo no puede entenderse únicamente como otro diagnóstico sobre carencias urbanas; por el contrario, su valor instrumental emerge de la articulación metódica de tres ejes complementarios: Primero, un análisis constitucional que permite estandarizar las obligaciones derivadas de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y traducir esas obligaciones a criterios de accesibilidad exigibles (Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad [CDPD], 2006); y al combinar esa estandarización con auditorías de infraestructura y de datos, se posibilita demostrar cómo determinaciones aparentemente técnicas, como la falta de una rampa o de señalética táctil, constituyen, en contextos estructurados por desigualdades, manifestaciones de una vulneración sistemática de la igualdad material. Lo cual permite sustentar reclamaciones administrativas y judiciales concretas y, simultáneamente, proponer intervenciones tácticas medibles en plazos cortos. En consecuencia, las herramientas aquí propuestas como las matrices de riesgo vinculadas a criterios de proporcionalidad, protocolos de verificación técnica y plantillas de decisión administrativa se conciben como instrumentos auditables que habilitan tanto la imposición de obligaciones de resultado como la activación de mecanismos de supervisión y reparación, conforme a los estándares internacionales y a las exigencias del archivo de justificación aportado (Alcaldía de Medellín, 2024).

Desde una perspectiva sociojurídica, los beneficios proyectados por la intervención no deben entenderse como meros resultados técnicos, sino como transformaciones interdependientes que operan sobre la relación entre el Estado y la ciudadanía, ya que, en primer lugar, en la esfera de derechos, la disminución de la exposición de datos sensibles y la eliminación de barreras físicas y operativas contribuyen a la desestigmatización y a la ampliación de oportunidades de participación plena; segundo, en capacidades institucionales, la entrega de plantillas, protocolos y formación técnica contribuye a homogeneizar procedimientos, a disminuir la discrecionalidad y a reducir errores operativos, lo que se traduce en mayor predictibilidad administrativa y en una mejor posibilidad de auditoría y aprendizaje institucional; en tercer lugar, en la dimensión de legitimidad pública, la

implementación de procesos transparentes que incorporen salvaguardas de privacidad y espacios de participación eleva la confianza ciudadana y, por ende, la aceptación social de las políticas municipales (Colombia, Asamblea Constitucional, 1991; Colombia, Congreso de la República, 2013); en tercer lugar, en la dimensión de legitimidad pública, la implementación de procesos transparentes que incorporen salvaguardas de privacidad y espacios de participación eleva la confianza ciudadana y, por ende, la aceptación social de las políticas municipales. En consecuencia, y sin perjuicio de la función de control democrático de la transparencia, la implementación de medidas de anonimización progresiva y de procedimientos de participación que actúen a la vez como mecanismos preventivos y correctivos constituye una exigencia normativa y técnica ineludible, toda vez que la falta de criterios operativos convierte la transparencia en un factor de riesgo para poblaciones vulnerables (Ley Estatutaria 1618, 2013); de modo que las intervenciones tácticas puedan ser pilotadas, evaluadas y reconfiguradas en diálogo con usuarios y cuidadores; de esta manera se transforma evidencia fragmentada en rutas estratégicas de intervención que equilibran eficacia técnica, factibilidad presupuestal y legitimidad social, permitiendo a su vez priorizar acciones de alto impacto en plazos cortos sin sacrificar la protección de derechos ni la sostenibilidad institucional.

El análisis de la información se estructura a partir de un proceso de triangulación investigativa que articula de manera sistemática los hallazgos cuantitativos, cualitativos y normativos. Gracias a este esquema, es factible contrastar el discurso oficial con la praxis cotidiana y con los relatos de quienes experimentan la accesibilidad en primera persona, lo que incrementa la robustez del diagnóstico. Asimismo, este procedimiento favorece la identificación de brechas entre norma y realidad y sustenta la formulación de recomendaciones de carácter jurídico y técnico. De este modo, el enfoque se ajusta a la recomendación del asesor de alinear pregunta, objetivos y métodos.

En términos operativos, los beneficios previstos se despliegan en tres planos interconectados: Garantía de derechos, fortalecimiento institucional y legitimidad pública. En materia de derechos, el objetivo es disminuir la exposición de datos sensibles y las barreras físicas u operativas que impiden la participación efectiva; segundo, las capacidades institucionales reflejadas en las plantillas, protocolos y formación técnica para reducir discrecionalidad y errores; tercero, la legitimidad pública donde hay mayor confianza ciudadana a través de procesos transparentes con salvaguardas de privacidad y participación. Es pertinente recordar que este trabajo advierte sobre el riesgo de una transparencia mal calibrada para poblaciones vulnerables; por esa razón, las soluciones incluyen anonimización progresiva y mecanismos de participación concebidos para prevenir daños y para corregirlos cuando aparezcan (Colombia. Congreso de la República, 2013).

La intención es transformar la administración para que la igualdad material deje de ser un enunciado y pase a ser una práctica: institucionalizar criterios de diseño universal, priorización técnica y protección de datos dentro de los procesos rutinarios. El objetivo es que la igualdad deje de ser sólo un objetivo declarativo y se convierta en un estándar operativo dentro de la planificación, la compra pública y la fiscalización; por ello se aboga por incorporar matrices de riesgo, manuales internos y cronogramas como parte normal del quehacer municipal. Consecuentemente, la igualdad se proyecta como un estándar administrativo que atraviesa planificación, contratación y control, fortaleciendo la coherencia entre mandato normativo y práctica administrativa.

La investigación atiende una laguna tanto conceptual como práctica: aunque la doctrina sobre acceso a la información y protección de datos está avanzada, hay insuficiente evidencia empírica sobre su operativización en el nivel municipal colombiano y sobre las barreras organizacionales que impiden una armonización efectiva (Colombia. Congreso de la República, 2013). Para ello se emplea una metodología mixta como son auditorías técnicas a portales e infraestructura, análisis jurídico-dogmáticos y métodos participativos cuyo producto esperado es un paquete de políticas y prácticas verificables y replicables en contextos urbanos similares. En atención a ello, el estudio combina auditorías técnicas a portales e infraestructura física, análisis jurídico-dogmáticos y métodos

participativos para producir evidencia útil para la gestión. Lo que se espera generar no es solo un aporte académico sino un paquete de políticas y prácticas verificables que pueda ser replicado o adaptado en otras ciudades que enfrentan problemas similares.

En lo relativo a la generalización, el capítulo reconoce restricciones de carácter contextual; sin embargo, postula que los principios metodológicos y los instrumentos propuestos como la evaluación DALCO adaptada, los mapas de viaje y las matrices de anonimización progresiva presentan alta transferibilidad a otras ciudades latinoamericanas con estructuras administrativas análogas. En efecto, la “ruta metodológica” consignada en el archivo adjunto, que organiza fases, criterios de priorización y plantillas operativas, aporta un marco replicable que permite la adaptación informada a realidades distintas. Por ende, dicha lógica posibilita el aprendizaje interjurisdiccional y contribuye a la alimentación de políticas públicas a escala regional. En consecuencia, la replicabilidad proyecta el estudio como un insumo relevante más allá de su contexto inmediato. Por ende, dicha lógica posibilita el aprendizaje interjurisdiccional y contribuye a la alimentación de políticas públicas a escala regional. En consecuencia, la replicabilidad proyecta el estudio como un insumo relevante más allá de su contexto inmediato.

La investigación aporta un avance relevante a la discusión teórica sobre el derecho a la ciudad y la justicia espacial al proporcionar evidencia empírica que permite matizar nociones abstractas acerca de la capacidad real de ejercer derechos urbanos. Mediante la documentación de decisiones concretas donde los niveles de agregación en bases de datos, reglas sobre qué información publicar o protocolos de mantenimiento de infraestructura peatonal se muestran los efectos distributivos que configuran desigualdades espaciales. Así, el trabajo alimenta marcos teóricos críticos que interrogan la brecha entre normas formales y condiciones materiales, propiciando una articulación entre análisis jurídico y diagnóstico empírico. Por ende, la investigación contribuye simultáneamente al desarrollo conceptual y al acervo empírico, ofreciendo insumos para replantear obligaciones estatales y criterios de intervención.

La coherencia interna entre pregunta, objetivos y métodos, reclamada con énfasis por el asesor, constituye un pilar ineludible del diseño metodológico: la pregunta-problema orienta la selección de indicadores y condiciona la estrategia mixta; los objetivos específicos delimitan los alcances entre ellos diagnóstico normativo, evaluación técnica e intervención piloto; y los métodos seleccionados como el derecho de petición, mapas de viaje, auditorías DALCO y grupos focales se articulan en una triangulación que busca simultáneamente validez interna y aplicabilidad administrativa. Esta conexión no es ritualista, lo cual constituye la condición para que los resultados sean admisibles ante autoridades administrativas y tribunales, y para que las recomendaciones se traduzcan en cambios reales en políticas públicas

4. Objetivo general

Evaluar la eficacia de la infraestructura del espacio público y de los sistemas de transporte masivo del Distrito Especial de Medellín, así como de las políticas públicas que los orientan bajo el diseño universal, para garantizar la igualdad de derechos y la inclusión socioespacial de las personas con discapacidad física y cognitiva, mediante el análisis normativo, datos cuantitativos y testimonios participativos.

5. Objetivos específicos

5.1. Contextualizar históricamente la evolución de las políticas públicas de diseño universal en el espacio público y el transporte público en los ámbitos internacional, regional, nacional y del Distrito Especial de Medellín, identificando sus hitos normativos, transformaciones conceptuales y avances en inclusión para las personas con discapacidad física y cognitiva.

5.2. Diagnosticar el marco normativo vigente en materia de accesibilidad e inclusión en espacio y transporte públicos a nivel internacional, regional, nacional y local, identificando vacíos, contradicciones y el grado de cumplimiento respecto a los derechos de las personas con discapacidad física y cognitiva.

5.3. Examinar, desde una perspectiva crítica, el modo en que la infraestructura del espacio público y los sistemas de transporte masivo del Distrito Especial de Medellín han asumido el diseño universal en las etapas de planeación, ejecución, mantenimiento y seguimiento, con miras a identificar las brechas entre el marco constitucional, los estándares internacionales de derechos humanos, la normativa local y la experiencia efectiva de accesibilidad, autonomía e inclusión socioespacial de las personas con discapacidad física y cognitiva.

6. Marco teórico

El punto de partida conceptual sitúa el Derecho a la Ciudad como algo más que entregar bienes urbanos: Es una demanda de participación, apropiación y redistribución del espacio. El filósofo francés Henri Lefebvre y sus continuadores muestran que la ciudad es el producto de prácticas sociales y que las actuaciones institucionales pueden mantener o cambiar las desigualdades profundas (Lefebvre, 1968; Harvey, 2008). Desde esa perspectiva, la accesibilidad se conecta con la dimensión política del espacio, dado que, no es únicamente un asunto técnico, sino una condición para ejercer derechos urbanos como la movilidad y el acceso a servicios. Por eso, cuestionar la eficacia de las políticas de diseño universal en Medellín exige preguntarse quién toma las decisiones, con qué criterios y cuánto permite redistribuir, para que las reglas y lo técnico actúen como instrumentos emancipadores y no como una inclusión de exhibición.

Un segundo anclaje esencial es el modelo social de la discapacidad, que cuestiona la idea de que la deficiencia individual sea la causa primaria de la baja participación social y rechaza respuestas meramente asistenciales. Entre tanto, el académico británico Michael Oliver sostuvo pronto que la discapacidad se produce por factores sociales como las barreras físicas, actitudinales y estructurales; y que conviene desplazar el interés desde corregir el cuerpo a transformar el entorno (Oliver, 1990). Esa perspectiva exige responsabilidades de diseño en el espacio público y transporte con el fin de plantear como el Estado y los agentes privados deben asumir obligaciones de resultado y ajustes razonables (Shakespeare, 2006). Por lo tanto, cualquier diagnóstico sobre Medellín debe valorar no solo las normas y los proyectos sino también si existen medidas concretas que separen la exclusión de la supuesta limitación individual.

La bibliografía sobre diseño universal y principios técnicos plantea un tercer eje, el cual consiste en ofrecer criterios operativos que traduzcan los derechos a pautas de diseño. Por ello, se deben hacer prácticas los siete principios y los manuales técnicos contemporáneos entregan parámetros verificables como son la continuidad de recorrido, la eliminación de obstáculos, la claridad en la señalización, la flexibilidad y el uso sencillo para así poder evaluar los proyectos en espacios públicos, las viviendas y los sistemas de transporte (Mace, 1989.; Goldsmith, 1967). No obstante, es necesario observar que la mera adopción de estos criterios técnicos no garantiza justicia espacial; pues, sin políticas públicas coherentes, financiamiento constante y mecanismos de mantenimiento y control social, las mejoras pueden quedar aisladas o dirigidas más a la apariencia que a la experiencia cotidiana de las personas con diversidad funcional.

Complementariamente, tanto el derecho internacional como el nacional establecen obligaciones que modifican la responsabilidad estatal en materia de accesibilidad. La CPCD (2006) constituye el estándar que exige medidas de accesibilidad, participación y ajustes razonables; en Colombia, esas obligaciones se incorporaron en la Ley Estatutaria 1618 de 2013 y encuentran sustento en la Constitución Política a través de los principios de igualdad y dignidad. Sin embargo, la doctrina advierte un problema recurrente, por ejemplo, los mandatos formales elevados frente a capacidades administrativas desiguales y prioridades presupuestales que no siempre favorecen una accesibilidad

integral. Por lo tanto, la investigación debe evaluar si las normas se convierten en recursos, capacitación técnica y procedimientos de supervisión que hagan efectivos los derechos.

En particular, la literatura sobre justicia espacial y sobre cómo se produce el espacio brinda conceptos que permiten ver los efectos distributivos y los mensajes simbólicos de las políticas de accesibilidad. Por ello, autores como el geógrafo estadounidense Edward W. Soja subrayan la diferencia entre justicia social y justicia espacial en donde el acceso a la ciudad exige eliminar barreras materiales y modificar las dinámicas de segregación económica y política (Soja, 2010; Mitchell, 2003) En estas circunstancias, al mirar a Medellín es clave preguntarse si las intervenciones en espacio público y vivienda redistribuyen oportunidades o si, más bien, afianzan enclaves de exclusión bajo la fachada de modernización urbana. Finalmente, las ideas de Jacobs y Gehl en torno a la escala humana y la experiencia peatonal son muy útiles para evaluar la vida cotidiana y la calidad efectiva de los recorridos urbanos (Jacobs, 1961; Gehl, 2010).

Por otro lado, un contraste teórico-metodológico de gran utilidad es el aporte de la teoría de capacidades (Nussbaum, 2006; Sen, 1999), la cual desplaza la mirada desde la mera disponibilidad de servicios hacia la ampliación de libertades sustantivas. No obstante, cuando se mira la inclusión de personas con discapacidad, este enfoque demanda medir la efectiva posibilidad de participar en lo económico, cultural y político, más allá del acceso físico. Por eso, un transporte que consiga eliminar barreras físicas pero no mejore tiempos, tarifas, apoyos ni seguridad no estaría ampliando capacidades. Y, de esta manera se puede llevar a cabo la articulación entre enfoque de derechos, diseño universal y capacidades facilita la construcción de indicadores más robustos para evaluar el impacto.

Otro bloque teórico imprescindible lo constituye la geografía crítica latinoamericana y los análisis urbanos regionales donde el abogado y geógrafo brasileño Milton Santos; la arquitecta y urbanista brasileña Raquel Rolnik, la antropológica brasileña Teresa Caldeira y el sociólogo brasileño Manuel Castells ofrecen herramientas para comprender cómo la reestructuración urbana, la financiación del parque habitacional y los procesos de segregación funcionan de manera diferenciada según los contextos institucionales (Santos, 2000; Rolnik, 2015; Caldeira, 2000; Castells, 1991). Ya que, en América Latina, las políticas de regeneración a menudo se complementan con proyectos de marca ciudad y estrategias para atraer inversión, generando fricciones entre modernización y equidad. Por consiguiente, en el caso de Medellín, este marco ayuda a interpretar por qué ciertos proyectos visibles en el espacio público no garantizan inclusión socioespacial sostenible para personas con diversidad funcional.

Cabe destacar que, desde la Sociología Crítica de la Discapacidad y los Estudios Culturales conviene incorporar dimensiones de estigma, visibilidad y representación en el espacio público. Por su parte, la especialista en discapacidad y la teoría en feminismo inglesa Rosemarie Garland – Thomson, e igualmente, la especialista en discapacidad estadounidense Lennard J. Davis muestran que la mirada pública y las normas sociales generan prácticas de exclusión que se inscriben en el diseño urbano y en el trato institucional (Garland-Thomson, 2009; Davis, 1995). Por consiguiente, intervenciones físicas como por ejemplo rampas o elevadores; no bastan si no se articulan con contra la discriminación, formación a operadores y cambios en la cultura institucional. Así, la inclusión implica intervención material y cambio cultural al mismo tiempo.

Cabe señalar que, la articulación entre vivienda y movilidad requiere un tratamiento analítico que no los separe como ámbitos técnicos. En estas instancias, la calidad del transporte amplía la vida útil del entorno para una persona con discapacidad. Por ello, las críticas a modelos de vivienda social que acumulan déficit y vulnerabilidad ponen de relieve la necesidad de políticas integradas de *retrofitting*, localización y acceso a servicios (Rolnik, 2015; Caldeira, 2000). En este marco, la investigación tiene que explorar criterios de localización en Medellín y las políticas de adaptación y financiamiento que transformen las unidades existentes en entornos realmente inclusivos.

En particular, la gobernanza del transporte constituye un campo clave donde convergen técnica, regulación y contratos operativos. De hecho, la evidencia internacional muestra que la accesibilidad no depende únicamente de construir infraestructura, sino de las cláusulas contractuales, la capacitación, el mantenimiento y sistemas de monitoreo que incluyan a la ciudadanía (Mitchell, 2003; Gehl, 2010). Por ende, el Distrito Especial de Medellín con su red multimodal constituido por el Metro, Metrocable y Metroplus trae desafíos de continuidad del trayecto, interoperabilidad y señalética, y exige normas operativas que obliguen a los operadores a asegurar embarque, acompañamiento y atención a personas con diversidad cognitiva y física.

A su vez, la participación ciudadana orientada a la coproducción de políticas es una condición para la legitimidad y eficacia de las intervenciones. Sin embargo, no bastan con consultas aisladas, sino que, la bibliografía reclama mecanismos sostenidos de codiseño y comisiones técnicas donde las organizaciones de personas con discapacidad tengan voz vinculante (Mitchell, 2003; de Sousa Santos, 2014). En este sentido, dentro del contexto latinoamericano se han dado las asimetrías de poder y la fragmentación institucional, los cuales obligan a ejecutar estrategias deliberativas que incorporen saberes locales. De ahí que, es imprescindible que estas estrategias cuenten con recursos para ejecutar las iniciativas surgidas desde la base social.

Ahora, desde el punto de vista metodológico, integrar el análisis doctrinal, casos comparados y métodos empíricos, como el mapeo geoespacial y la revisión de la bibliografía secundaria responde a la necesidad de triangular las pruebas; así, como la combinación del examen normativo de la Carta Política de 1991, la CDPD y la Ley 1618 de 2013 con indicadores de diseño universal y relatos de usuarios, aparecen tanto fallas en la regulación como deficiencias en ejecución y mantenimiento. Además, dicha diversidad de enfoques responde a la crítica epistemológica frente a la estandarización del saber. Por lo tanto, siguiendo a Santos y de Sousa Santos, los saberes locales y la evidencia en terreno deben dialogar con la teoría para producir recomendaciones útiles y sensibles al contexto; así mismo, la bibliografía regional y los recientes informes técnicos, pues, por ejemplo, se deben implementar a los estudios sobre accesibilidad en Medellín con el fin de suministrar información práctica para diseñar medidas técnicas y políticas (AT2030, 2023; Metro de Medellín, 2024).

Por último, tales resultados muestran avances concretos, también dejan ver problemas que se repiten como son las intervenciones fragmentadas, la falta de mantenimiento y las carencias en la accesibilidad cognitiva. Por ello, el marco teórico que aquí se presenta no es una abstracción académica sino una matriz heurística práctica, ya que combina la perspectiva de Derechos, el enfoque de capacidades, el diseño universal y la justicia espacial para proponer criterios de valoración y líneas de intervención efectivas que transformen la promesa legal en inclusión material.

6.1. Diseño universal como principio regulador y operativo

El diseño universal, en el terreno conceptual, ejerce una doble misión, en donde el ámbito normativo, impone obligaciones en cuanto a la eliminación de obstáculos, y en el ámbito técnico, demanda parámetros concretos que hagan posible la fiscalización (Steinfeld & Maisel, 2012). Esta doble condición se traduce en un reto metodológico relevante: trasladar las obligaciones derivadas de la CRPD y de la Constitución de Colombia a indicadores técnicos concretos (dimensiones de accesibilidad, pendientes, contrastes cromáticos, criterios de comprensión) que permitan evaluar su cumplimiento en expedientes y obras físicas (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2006; Congreso de la República, 2013). Ante ello, la bibliografía especializada recomienda la utilización de matrices de trazabilidad normativa, que permitan conectar los mandatos superiores con términos de referencia y fichas técnicas, y que faciliten evaluaciones tanto antes como después de la ejecución (Story, Mueller & Mace, 1998; Colombia. Ministerio de Transporte, 2004; Colombia. Ministerio de Transporte, 2009; Colombia. Ministerio de Transporte, Consejería para la Política Social, & Universidad Nacional de Colombia, n.d.).

El reconocimiento del diseño universal como elemento regulador obliga a trasladar el debate del nivel normativo formal a su inclusión efectiva en la planeación presupuestal y en la contratación: en calidad de referente jurídico, debe estar explícitamente considerado en prefactibilidades, pliegos y criterios de evaluación, no sólo en discursos programáticos (Steinfeld & Maisel, 2012). En el caso latinoamericano, la investigación del *Inter-American Development Bank* (IDB), en español el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), reflejados en proyectos de transporte evidencia que la adopción temprana de estándares técnicos reduce costos de adaptación y asegura mayor sostenibilidad en los dispositivos accesibles; la experiencia documentada en Bogotá y en otras ciudades respalda la necesidad de exigir trazabilidad documental en cada etapa de los proyectos (Scholl et al, 2019; Secretaría Distrital de Movilidad, 2024).

Esto implica, evitar que la accesibilidad se convierta en un sello vacío exige especificidad técnica: la investigación debe cotejar las normas técnicas que la administración cita, la forma en que se adaptan localmente y los hallazgos en terreno (Imrie, 1996; Steinfeld & Maisel, 2012). En Medellín, por ejemplo, la comparación entre lo prescrito en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y lo realmente ejecutado puede sacar a la luz discrepancias que muestren una falla en la institucionalización del principio; auditorías técnicas y expedientes de obra ofrecen documentación precisa sobre estas brechas (Alcaldía de Medellín, n.d.; AT2030 / GDI Hub, 2023). Ese contraste permite discernir si existe un cumplimiento sólo formal o si, por el contrario, hay eficacia material.

Ya, desde una perspectiva de la teoría pública, la perdurabilidad del diseño universal está condicionada a la adopción de arreglos contractuales y presupuestarios que contemplen obligaciones de operación y mantenimiento. Por consiguiente, la doctrina de lo regional muestra que muchas obras calificadas como “accesibles” fallan por falta de mantenimiento adecuado o por la existencia de cláusulas contractuales insuficientes (World Bank, 2021; IDB, 2021). En tal sentido, el análisis teórico-práctico debe incluir la revisión de cláusulas tipo, la previsión de sanciones por incumplimiento y la formulación de planes plurianuales de financiamiento, aspectos que la matriz de trazabilidad deberá reflejar y que los contratos municipales deben garantizar.

Finalmente, para institucionalizar el diseño universal es indispensable redistribuir competencias dentro de la administración pública y dotarlas técnicamente. Es así como la gobernanza multisectorial postula que no puede recaer solo en las oficinas de discapacidad; debe ser transversal a planeación, contratación y operación para evitar fugas de responsabilidad (Ostrom, 1990). En la práctica, ello implica la creación de unidades técnicas transversales, la adopción de indicadores vinculantes y la implementación de procedimientos de verificación que la investigación deberá mapear y evaluar, tomando como referencia las experiencias comparadas de Barcelona y Ciudad de México, que han avanzado en marcos institucionales integrados (InfoCDMX, 2024; Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2025).

6.2. Accesibilidad físico–cognitiva en entornos, viviendas y transporte

El concepto de accesibilidad efectivo-material combina lo corporal y lo mental; la literatura sobre la implementación y el diseño centrado en la persona advierte que transformar solo la arquitectura, sin ajustar la comunicación, no basta para ser inclusivo (Story et al., 1998; Steinfeld & Maisel, 2012). Así, es como en la práctica investigativa conviene combinar instrumentos entre los cuales se pueden destacar los listados técnicos que midan condiciones físicas y los protocolos para valorar capacidades cognitivas como los tests de lectura fácil, el análisis de iconografía y el cronometraje de comprensión. Todos ellos validados por organizaciones de personas con discapacidad cognitiva, tal y como sugieren las guías regionales (Colombia. Ministerio de Transporte, Consejería para la Política Social, & Universidad Nacional de Colombia, n. d.; CNDH, 2019).

Por consiguiente, el análisis espacial tiene que privilegiar continuidad y conectividad: la accesibilidad se entiende mejor como una propiedad de las redes urbanas que como la suma de partes aisladas

(Soja, 2010). Lo anterior, se puede realizar por medio de herramientas como los SIG y el análisis de redes, las cuales permiten detectar discontinuidades críticas en las rutas peatonales, problemas en las conexiones intermodales y la lejanía a equipamientos esenciales; cuando se combinan con datos locales contenidas en el POT, el Plan de Desarrollo y diagnósticos técnicos (AT2030, 2023) que revelan patrones de exclusión intraurbana que los inventarios superficiales no muestran (Alcaldía de Medellín, 2024; AT2030 / GDI Hub, 2023).

En este marco, la vivienda inclusiva supone una revisión técnica y normativa que en muchos escenarios locales continúa insuficientemente desarrollada; sin embargo, desde la perspectiva de capacidades y del derecho a la ciudad, se reconoce que la vivienda accesible es esencial para garantizar autonomía y participación (Nussbaum, 2006). Por lo tanto, la investigación deberá revisar si los proyectos de vivienda social incorporan criterios de diseño universal (circulaciones internas, baños adaptados, espacios comunes accesibles) y si existen políticas de asignación que prioricen cercanía a servicios accesibles, contrastando legislación nacional con prácticas locales (Colombia, Congreso de la República, 1997).

Así pues, en transporte resulta útil la metáfora de la cadena de viaje: cualquier eslabón (acceso, andén, vehículo o información) puede afectar toda la accesibilidad (Imrie, 1996; Steinfeld & Maisel, 2012). Así es como, la experiencia del BID y de Bogotá confirma que los “mapas de viaje” y las auditorías en sitio ayudan a identificar puntos críticos y a integrar soluciones operativas (IDB, 2019; Secretaría Distrital de Movilidad, 2024); adicionalmente, la propuesta incluye observación en hora pico, pruebas de usuarios y registros técnicos.

Por consiguiente, la accesibilidad cognitiva es un ámbito que todavía no cuenta con regulaciones robustas en comparación con la accesibilidad física, lo que hace necesario fijar parámetros normativos claros. Dado que, estos estándares deberían comprender el uso de lenguaje sencillo, pictogramas reconocibles, señalética con contraste suficiente y rutinas de atención con enfoque inclusivo. No obstante, los hallazgos de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos (CNDH) y de otros diagnósticos en la región reflejan deficiencias significativas en la comunicación pública, con efectos adversos sobre la seguridad y la autonomía de las personas con diversidad cognitiva (CNDH, 2019; OAS/CIDH, 2025). Por ende, este trabajo plantea la necesidad de un anexo práctico que contenga un *checklist* consensuado con organizaciones sociales y una guía piloto destinada a medir variables de comprensión, tiempos de lectura y porcentajes de error en un rango de 10 a 20 lugares de la ciudad.

6.3. Gobernanza inclusiva, participación vinculante y coherencia normativa multinivel

Cuando se habla de gobernanza inclusiva, la teoría toma como base lo que dicen los textos sobre control social y deliberación ciudadana. En otras palabras, las reglas y los acuerdos internacionales necesitan herramientas de vigilancia social y de transparencia para que de verdad funcionen (Ostrom, 1990; United Nations, 2006). En el caso latinoamericano, la experiencia muestra que el acceso a los jueces y el empuje de defensores comunitarios ayudan a que las normas se apliquen, pero esto depende de contar con datos abiertos y con comunidades capacitadas para vigilar (World Bank, 2021; OAS/CIDH, 2025). Por lo tanto, este estudio debe incluir la disponibilidad de información sobre accesibilidad, reparación de infraestructuras y sanciones como parte de las condiciones de cumplimiento.

Sin embargo, cuando se habla de participación, conviene tener en cuenta la tipología de Arnstein (1969), que diferencia entre modalidades consultivas y mecanismos con fuerza vinculante. Asimismo, en muchos municipios, la participación se presenta como un simple requisito formal sin poder real en la toma de decisiones. Pese a ello, la evidencia comparada en ciudades como Buenos Aires, Quito y Ciudad de México confirma que las prácticas más efectivas son las que incluyen representación organizada de personas con discapacidad, conocimiento técnico y autoridad vinculante en temas de presupuestos y pliegos (Arnstein, 1969; Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2024).

Por esta razón, este ejercicio investigativo debe incluir indicadores que midan el nivel de incidencia de los espacios participativos.

En efecto, la coherencia normativa en múltiples niveles constituye una demanda práctica donde los estándares que establecen la CDPD y la Constitución Política requieren ser incorporados en la legislación nacional, en manuales técnicos y en normativas municipales. Allí donde se detectan vacíos o contradicciones, corresponde a la investigación señalar caminos de armonización que aseguren la exigibilidad local (United Nations, 2006; Colombia. Congreso de la República, 2013). De ahí que la elaboración de una matriz de trazabilidad constituida por el CRPD, la Carta Magna, las leyes nacionales, el POT y los pliegos de condiciones se convierta en un recurso metodológico y teórico indispensable para unir principios abstractos con deberes administrativos claros.

En la teoría del Derecho Administrativo, la contratación pública representa el pilar que permite convertir las obligaciones normativas en realidades concretas. Dado que, en la medida en que los contratos incorporen cláusulas técnicas, sanciones frente al incumplimiento y planes de mantenimiento, es posible garantizar continuidad y eficacia (Ostrom, 1990; World Bank, 2021). A partir de ello, esta investigación propone analizar los pliegos de condiciones y las órdenes de servicio, al tiempo que se comparan con ejemplos reportados por AT2030, el BID y autoridades locales, con el fin de diseñar modelos contractuales que puedan aplicarse en otros contextos, con objetivos verificables y sanciones claras (AT2030 /GDI Hub, 2023; IDB, 2021).

Por último, debe resaltarse que los datos abiertos y la transparencia institucional constituyen las palancas más efectivas para transformar la participación en un control social que tenga resultados concretos. Ya que, cuando no existen registros abiertos sobre ejecución, mantenimientos, quejas o sanciones, las veedurías quedan debilitadas y sin medios de verificación. Por este motivo, la investigación debe concluir recomendando la construcción de un sistema de indicadores básicos disponibles al público, tales como rutas accesibles identificadas, proporción de flota operativa, tiempos promedio de reparación y listado de sanciones. Igualmente, los mecanismos de veeduría deben estar conformados por organizaciones de personas con discapacidad, medios de comunicación locales y universidades, de modo que se complete el ciclo de exigibilidad (SISPRO, n.d.; Alcaldía de Medellín, 2024).

7. Diseño metodológico

El diseño metodológico se articula en torno a un paradigma sociojurídico que concibe al derecho como práctica social situada, por ende no como un corpus normativo autosuficiente, sino como un entramado cuyos efectos dependen de su inserción en contextos institucionales y urbanos concretos (Santos, 2009). Así las cosas, la accesibilidad universal en el espacio público y el transporte público es concebida no sólo como un supuesto legal sino como una manifestación concreta de la eficacia normativa, lo cual permite evidenciar la brecha entre la igualdad formal y el ejercicio material de derechos. Así las cosas, el propósito investigativo no se reduce a constatar la existencia de normas protectoras, sino a analizar cómo dichas normas son interpretadas, implementadas o ignoradas por los actores estatales y cuáles son las repercusiones de esas prácticas en la autonomía y movilidad de las personas con discapacidad (Gargarella, 2014).

En coherencia con el paradigma sociojurídico descrito, el modelo metodológico articula procedimientos procedentes del análisis jurídico, el urbanismo inclusivo y la investigación social aplicada, lo cual permite, en consecuencia, una lectura compleja y multidimensional del fenómeno objeto de estudio. En particular, el uso de mapas de viaje constituye un eje central, puesto que permite reconstruir pormenorizadamente los trayectos cotidianos de personas con discapacidad desde su vivienda hasta los espacios públicos o el transporte. Por ende, estos mapas documentan no solo barreras físicas y fallas operativas, sino también las interacciones institucionales y omisiones administrativas que contribuyen a efectos acumulativos de inaccesibilidad. (Lydon & García, 2015).

En complemento al enfoque sociojurídico, el presente diseño metodológico incorpora una metodología de puntuación de la accesibilidad, inspirada en experiencias comparadas de evaluación urbana, que procura convertir dimensiones complejas en indicadores claros y comparables; por ende, facilita la objetivación del diagnóstico. En consecuencia, la implementación de escalas de puntuación facilita la conversión de observaciones cualitativas en datos cuantificables, posibilitando el seguimiento sistemático, la comparación entre diferentes espacios y la exigibilidad frente a las autoridades. Así las cosas, el caso de la administración de la ciudad de Nueva York pone de manifiesto que la estandarización de criterios no solo incrementa la transparencia institucional, sino que también fortalece la rendición de cuentas y la toma de decisiones informada por evidencia (Mayor's Office for People with Disabilities, 2021). Así las cosas, la puntuación se proyecta como herramienta estratégica para articular diagnóstico y gestión pública.

Integrado en la propuesta metodológica, el Marco DALCO (Deambulaci3n, Aprehensi3n, Localizaci3n y Comunicaci3n) funciona como una herramienta interdisciplinar que permite fragmentar la accesibilidad en dimensiones funcionales susceptibles de observaci3n y an3lisis. En consecuencia, la deambulaci3n se evalúa en t3rminos de capacidad de desplazamiento aut3nomo, la aprehensi3n en la manipulaci3n de elementos urbanos, la localizaci3n en la orientaci3n espacial y la comunicaci3n en el acceso a informaci3n inteligible; as3 las cosas, cada criterio se vincula con est3ndares t3cnicos y jur3dicos aplicables. De este modo, DALCO introduce rigor t3cnico al estudio y facilita la articulaci3n entre los imperativos normativos, las condiciones materiales del entorno y las experiencias subjetivas de las personas afectadas, posibilitando la identificaci3n puntual de responsabilidades institucionales (Guti3rrez Brezmes, 2022). As3 las cosas, la participaci3n activa de personas con discapacidad y de sus cuidadores en la detecci3n de problemas y en la elaboraci3n de soluciones es considerada imprescindible para que las propuestas sean t3cnicamente pertinentes y socialmente leg3timas. Cabe aadir que, el enfoque participativo posibilita la incorporaci3n de saberes situados frecuentemente invisibilizados en la planificaci3n tradicional y contribuye a priorizar acciones con mayor impacto social. (Arjona, 2015). En suma, la combinaci3n de diseo universal y participaci3n mejora la efectividad y la aceptaci3n de las intervenciones.

El urbanismo t3ctico se incorpora al diseo metodol3gico como una estrategia experimental orientada a la acci3n, cuyo valor radica en posibilitar ensayos de intervenciones temporales de bajo costo y alto potencial de aprendizaje; por consiguiente, constituye un recurso metodol3gico pertinente en contextos donde las transformaciones estructurales se frenan por restricciones presupuestales o por rigideces institucionales. Desde el punto de vista metodol3gico, la propuesta posibilita evaluar emp3ricamente c3mo determinadas intervenciones afectan la accesibilidad y la experiencia de los usuarios en escenarios reales, generando evidencia que puede ser documentada y utilizada para argumentar ante instancias decisorias. Ahora bien, para maximizar su validez, dichos ensayos deben considerar diseo experimental, indicadores claros y mecanismos de retroalimentaci3n con las comunidades afectadas (Lydon & Garc3a, 2015).

Respecto del tipo de investigaci3n, el estudio se inscribe en un enfoque mixto, dado que articula de manera complementaria y convergente estrategias cualitativas y cuantitativas. Esta opci3n metodol3gica se explica por el alcance del objetivo general, el cual pretende evaluar la infraestructura del espacio p3blico y los sistemas de transporte desde la perspectiva de la igualdad de derechos y la inclusi3n socioespacial. En este marco, la evaluaci3n trasciende la interpretaci3n normativa y la descripci3n experiencial, incorporando datos emp3ricos que permiten dimensionar el alcance del problema y fundamentar las conclusiones con evidencia verificable. De este modo, la investigaci3n mixta posibilita un an3lisis s3lido que conjuga cifras, indicadores y narrativas (Hern3ndez Sampieri et al., 2014).

El carácter exploratorio de la investigación encuentra justificación en la necesidad de identificar patrones problemáticos, vacíos informativos y dinámicas institucionales insuficientemente documentadas en el ámbito local. En tal fase, la revisión bibliográfica mediada por internet adquiere especial importancia porque facilita el acceso simultáneo a textos académicos, reportes técnicos, normatividad y casos comparados que enriquecen el análisis. Aun cuando la revisión interdisciplinaria aporta antecedentes, su función principal consiste en orientar la construcción del marco analítico y en afinar la selección de instrumentos para la recolección de información. Por consiguiente, la lógica exploratoria y la revisión en línea se articulan para ofrecer una base empírica y conceptual robusta (Yin, 2018).

El conjunto instrumental incluye el análisis documental de normativa y políticas públicas, la observación participante mediante mapas de viaje, el registro fotográfico de obstáculos y condiciones de accesibilidad, encuestas estructuradas para capturar percepciones y tiempos de desplazamiento, y entrevistas semiestructuradas y grupos focales para obtener narrativas situadas. Estas herramientas se configuran de manera articulada para que cada aporte evidencia en distintos niveles (normativo, material, experiencial) y permita la confrontación de datos. Por consiguiente, la estrategia combinada contribuye a reducir sesgos metodológicos y a elevar la fiabilidad de las conclusiones, conforme a criterios metodológicos establecidos en la literatura (Kvale & Brinkmann, 2015).

La muestra se plantea desde un enfoque intencional y contextual que privilegia la diversidad de experiencias y escenarios frente a la búsqueda de una representatividad estadística estricta, puesto que el objetivo es comprender variaciones significativas en la práctica. En la selección se integran indicadores administrativos y técnicos relacionados con la infraestructura, la operación del transporte y el cumplimiento normativo junto a indicadores de experiencia y percepción de las personas con discapacidad. De ese modo, la estrategia permite capturar la complejidad del fenómeno y evita reducciones que invisibilicen diferencias territoriales y sociales. En suma, la muestra busca proporcionar una base empírica plural y pertinente para el análisis.

El análisis de la información se estructura a partir de un proceso de triangulación investigativa que articula de manera sistemática los hallazgos cuantitativos, cualitativos y normativos. Al operar como mecanismo de verificación mutua, la triangulación posibilita cotejar los discursos institucionales con las prácticas efectivas y con las experiencias de los usuarios, lo que contribuye a afinar la validez interna. Asimismo, tal procedimiento facilita el reconocimiento de patrones, excepciones y vacíos que deben ser atendidos en las propuestas de intervención. Así pues, la triangulación opera como instrumento metodológico clave para asegurar que las conclusiones respondan tanto a la pregunta de investigación como a los objetivos y procedimientos acordados con el asesor.

El diseño metodológico incorpora, de forma expresa, consideraciones éticas y jurídicas relativas a la protección de datos personales y al *habeas data*, de modo que la recolección y el tratamiento de la información se sujetan a principios básicos como el consentimiento informado, la minimización de datos y la confidencialidad. Así las cosas, se diseñarán documentos de información y consentimiento que expliquen finalidades, riesgos y derechos de los participantes, y se instalarán medidas técnicas y organizativas para proteger la información. Así pues, la investigación se plantea no solo como un análisis del derecho a la accesibilidad, sino también como una práctica respetuosa de los valores constitucionales que protegen la esfera privada de las personas. En consecuencia, la investigación no solo aborda la accesibilidad como materia de derechos, sino que se rige por salvaguardas que protegen la esfera privada y la integridad de las personas consultadas.

Capítulo 1. La trayectoria histórica y la arquitectura jurídica del diseño universal desde los estándares internacionales hacia su implementación en el Distrito Especial de Medellín

La construcción doctrinal de la inclusión socioespacial ha experimentado una evolución sustantiva que ha transformado la manera en que el ordenamiento jurídico comprende la relación entre el sujeto y el espacio que habita. En un primer momento, la discapacidad fue comprendida desde una lógica médica, lo que condujo a que los entornos urbanos se diseñaran conforme a un ideal funcional hegemónico, excluyendo de facto a quienes no se ajustaban a dicho patrón. El modelo social de la discapacidad y el enfoque del diseño universal permitieron reconocer que muchas de las limitaciones experimentadas por las personas no se originan en su condición física o sensorial, sino en la forma en que están contruidos los hogares, las calles y los sistemas de transporte. En consecuencia, el diseño urbano empezó a ser entendido como un instrumento normativo de garantía de derechos y no como una mera cuestión técnica. Así las cosas, la transformación conceptual supuso un replanteamiento de las responsabilidades públicas frente a la igualdad material.

La dinámica aquí analizada evidencia una tensión de naturaleza estructural entre una estructura jurídica que proclama garantías de inclusión y la realidad espacial que, no pocas veces, declara lo contrario mediante rutas accesibles discontinuas; tal situación configura una forma de discriminación sobreviniente, derivada tanto del abandono del espacio público como del deterioro continuado de su mantenimiento. Si bien los avances en infraestructura pesada han mejorado la movilidad física en términos cuantitativos, el tratamiento de la diversidad cognitiva permanece atrasado, lo que se traduce en la inexistencia de señalética comprensible y de entornos organizados para facilitar la orientación autónoma; en consecuencia, las soluciones deben ser multidimensionales y adaptadas a realidades locales. Al relacionar los ámbitos global, regional, nacional y local, se concluye que el diseño universal trasciende la técnica urbanística y se presenta como un imperativo ético cuya eficacia radica en la responsabilidad colectiva; en este sentido, los ajustes razonables operan como puentes normativos y prácticos que remiten al compromiso del Estado y de la sociedad para garantizar que la dignidad no tropiece con un escalón o una señal incomprensible.

Así, la evaluación de las políticas públicas distritales no puede agotarse en la constatación de grandes obras, sino que debe interrogar la continuidad del desplazamiento como experiencia cotidiana de inclusión o exclusión. La efectividad del marco normativo se expresa en la capacidad del sistema urbano para garantizar trayectos accesibles e ininterrumpidos a personas con discapacidad física o cognitiva. El capítulo estudia cómo Medellín ha intentado evolucionar desde esquemas fragmentados hacia una red de accesibilidad capilar. A partir de este recorrido, se propone una evaluación cualitativa y cuantitativa de la relación entre norma y territorio.

1.1. El Diseño Universal como Derecho Humano

La irrupción del diseño universal en el escenario internacional configura un auténtico quiebre paradigmático en la comprensión jurídica de la discapacidad, en la medida en que desplaza su tratamiento desde una lógica médico-asistencial hacia el núcleo axiológico de los derechos humanos y del derecho constitucional contemporáneo. Históricamente, la accesibilidad fue entendida como una respuesta técnica excepcional, aplicada de forma marginal y correctiva; no obstante, el avance del modelo social de la discapacidad evidenció que dicha aproximación reproducía exclusión estructural. En este contexto, la accesibilidad adquiere el carácter de condición indispensable para el ejercicio pleno de la ciudadanía. Así las cosas, el diseño universal no se limita a una solución arquitectónica, sino que constituye una estrategia jurídica preventiva que busca asegurar que espacios, servicios y productos puedan ser utilizados por la mayor cantidad de personas posible desde su concepción inicial. Así, el diseño universal se proyecta como una técnica jurídica que impone obligaciones positivas al Estado y a los particulares, orientadas a garantizar entornos utilizables sin recurrir a soluciones segregadas. Por ende, su función no es correctiva sino estructural. a doctrina especializada

coincide en que esta aproximación traduce en términos materiales la igualdad sustantiva y protege la autonomía personal frente a barreras estructurales, en armonía con el principio de dignidad humana consagrado en los marcos jurídicos internacionales (Lagos, 2020).

Desde una óptica dogmática, la emergencia del diseño universal implica una redefinición del contenido operativo del derecho a la igualdad y de las obligaciones positivas del Estado; lo que antes se atendía como una excepción técnica se convierte ahora, conforme al modelo social, en un deber de Estado orientado a remover barreras estructurales que impiden la efectividad de la ciudadanía. Dicho reconocimiento encuentra su anclaje más sólido en el Artículo 9 de la CDPD donde se establece obligaciones concretas sobre el acceso al entorno físico, al transporte y a la información, y la Observación General No. 2 (2014) del Comité de la CDPD clarifica y operacionaliza esas obligaciones, asignando un carácter instrumental a la accesibilidad y orientando la formulación de indicadores y políticas públicas. En consecuencia, la materialización de estos mandatos exige decisiones políticas y reasignación presupuestal en los niveles territoriales, de modo que administraciones locales como la de Medellín incorporen criterios de diseño universal en sus políticas de movilidad y vivienda para remover barreras de fondo (Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, 2008; Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, 2014).

Políticamente, la consolidación del diseño universal como norma de referencia implica un cambio en la asignación de responsabilidades y recursos: los siete principios formulados originalmente por Mace ya no se limitan a la esfera técnica del proyecto, sino que sirven de piedra angular para exigencias de Debida Diligencia que atañen a autoridades locales y operadores privados. Así, el reconocimiento de la arquitectura inclusiva como obligación normativa plantea preguntas sobre la justicia distributiva en el espacio urbano y sobre la función del derecho en la corrección de desigualdades estructurales; en este sentido, la inversión en accesibilidad puede entenderse como una forma de redistribución de capacidades y de fortalecimiento del capital social. De este modo, la política pública orientada por principios de diseño inclusivo contribuye al ejercicio efectivo del derecho a la ciudad para la diversidad funcional, al tiempo que mejora la calidad de vida de otros colectivos vulnerables (Persson et al., 2015).

Desde la perspectiva del derecho urbano internacional, la Agenda 2030 refuerza la accesibilidad como un estándar estructural de la resiliencia urbana, al integrarla de manera explícita en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS); donde el ODS 11 impone, mediante su Meta 11.2, la obligación de diseñar sistemas de transporte que garanticen seguridad, asequibilidad y accesibilidad universal, prestando atención prioritaria a las personas con discapacidad. Este compromiso obliga a las autoridades locales a replantear sus estrategias de movilidad, de modo que la planificación urbana incorpore una dimensión inclusiva que permita reducir desigualdades territoriales. Es así, donde la *Nueva Agenda Urbana de ONU - Hábitat* complementa este enfoque al subrayar que el diseño universal contribuye a reducir la segregación urbana y a fortalecer el tejido social; así las cosas, el cumplimiento de estos compromisos internacionales se erige como un mandato que condiciona la legitimidad del desarrollo urbano contemporáneo (ONU-Hábitat, 2017).

Finalmente, el examen de los estándares internacionales pone de relieve que el acceso universal ha adquirido un carácter esencial en la configuración del Derecho a la Vivienda y del Derecho al Espacio Público Inclusivo, en tanto presupuestos para el ejercicio pleno de la ciudadanía; la trayectoria histórica evidencia que la ausencia de diseño universal en el hogar y en la calle ha generado una exclusión sistémica que limita la autonomía de las personas con diversidad funcional y restringe su participación en la vida social y política. Para culminar, la pregunta de investigación y los objetivos se presentan coherentemente y con orientación práctica: la pregunta problema y el objetivo general dirigen la evaluación de eficacia y la elaboración de recomendaciones, mientras que los objetivos específicos guían el rastreo histórico-normativo, el diagnóstico del marco vigente y la comparación

internacional enfocada en modelos replicables y brechas críticas. Este diseño facilita la transformación de hallazgos en planes de acción y proyectos piloto.

1.2. Estándares Interamericanos y Convergencia Regional

La transformación del marco normativo latinoamericano en materia de discapacidad constituye un viraje estructural en la comprensión jurídica del fenómeno, en la medida en que se abandona progresivamente el enfoque individualista para adoptar una concepción relacional y estructural de la discapacidad. Desde esta perspectiva, la discapacidad deja de interpretarse como una deficiencia individual para ser comprendida como una construcción social producida por entornos que reproducen desigualdades estructurales. En este proceso, la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, adoptada en 1999 por la Organización de los Estados Americanos (OEA), marca un punto de inflexión relevante. Así las cosas, la eficacia material de los derechos exige no solo reformas legislativas sino la adaptación de la infraestructura pública; en consecuencia, los distritos urbanos, y en particular Medellín, quedan compelidos a integrar estos estándares regionales dentro de sus instrumentos de planificación territorial, sin perjuicio de la necesidad de articular competencias entre niveles de gobierno (Organización de los Estados Americanos [OEA], 1999).

La Nueva Agenda Urbana (Organización de las Naciones Unidas, 2016) reconfigura el contenido jurídico del denominado “Derecho a la Ciudad” al erigirlo como un principio rector de la justicia socioespacial aplicable a la diversidad funcional; en efecto, y en atención a dicho instrumento internacional, las obligaciones estatales y municipales deben ser reinterpretadas de tal modo que el diseño del espacio público y de la vivienda deje de responder a un modelo estandarizado centrado en un supuesto cuerpo “ideal” y, por el contrario, integre la pluralidad de capacidades físicas y cognitivas existentes en la población. En virtud de ello, la Agenda impulsa la transformación de la infraestructura hacia soluciones resilientes e inclusivas que, por ende, conciben transporte y vivienda no como meros contenedores de uso sino como herramientas activas de autonomía ciudadana; así las cosas, la puesta en práctica de dichas directrices requiere la incorporación de procesos participativos, indicadores de cumplimiento y mecanismos de evaluación que vinculen la planificación física con medidas sociales y económicas. Así las cosas, la Agenda pone énfasis en la correlación entre diseño urbano y derechos humanos, por lo que las administraciones locales deben adaptar sus planes de ordenamiento, normativas de edificación y programas de inversión para que las medidas propuestas no queden en el papel sino que produzcan efectos tangibles en la vida cotidiana de las personas con discapacidad.

Un aporte sustancial de la doctrina interamericana es la distinción técnica entre accesibilidad universal y ajustes razonables, conceptos que deben guiar la política pública en Medellín. Donde la primera exige diseño inclusivo desde el origen, mientras los segundos actúan como respuesta inmediata ante barreras persistentes. En este contexto, la Corte Interamericana de Derechos Humanos (CIDH, 2012) ha señalado que la falta de adecuación de la infraestructura pública no es una simple falla administrativa, sino una forma de discriminación. En consecuencia, se ven comprometidos derechos fundamentales como la libre circulación y la residencia, lo que obliga a los Estados y a las entidades territoriales a adoptar medidas estructurales, verificables y orientadas a la igualdad material.

La consolidación de la dimensión cognitiva de la discapacidad en los estándares internacionales representa un avance sustancial en la comprensión integral de la accesibilidad urbana, al superar una aproximación centrada casi exclusivamente en la movilidad física. Esto significa que los sistemas de transporte masivo y los hogares deben diseñarse no solo para permitir el acceso físico, sino también para ser comprensibles y fáciles de usar. Para el Distrito Especial de Medellín, ello implica que la igualdad de derechos no puede medirse solo por la presencia de rampas o ascensores, sino por la capacidad real de las personas con discapacidad cognitiva para orientarse y desplazarse sin asistencia. Así las cosas, la ausencia de entornos comprensibles reproduce estigmas y dependencias que contradicen los principios de inclusión proclamados en la normativa.

A partir del control de convencionalidad, el marco normativo de Medellín no puede operar de forma autónoma, sino que debe ser interpretado a la luz de los estándares interamericanos que aquí se han expuesto; así, cualquier política de vivienda o transporte que omita principios como el diseño universal puede colisionar con el bloque de constitucionalidad que Colombia ha incorporado mediante ratificación de convenios (Colombia. Corte Constitucional, 2023). Por tanto, la contextualización histórica aquí realizada no admite ambivalencias: la inclusión socioespacial debe ser tratada como un mandato imperativo de gobernanza que conecta la arquitectura urbana con la dignidad humana y que demanda acciones concretas, desde la revisión normativa hasta la reasignación presupuestal y la creación de mecanismos de control y participación ciudadana.

1.3. El mandato de la igualdad real y la remoción de barreras en Colombia

La evolución histórica del diseño universal en Colombia debe ser entendida, por ende, no como una mera actualización técnica de los estándares de construcción, sino como una transformación estructural del paradigma jurídico que sustenta el Estado Social de Derecho. A partir de la Constitución de 1991, se produjo una ruptura con el paradigma asistencial que había predominado durante décadas, dando paso a una noción sustantiva de igualdad que obliga a intervenir activamente en las condiciones materiales de la exclusión. Por ende, ya no resulta admisible que las barreras arquitectónicas o de transporte sean tratadas como problemas individuales. En consecuencia, la arquitectura urbana y la movilidad pública se conciben como medios para garantizar derechos fundamentales. Así las cosas, la accesibilidad se articula con estándares internacionales que reconocen la interacción entre la persona y su entorno como factor determinante de la discapacidad. Desde esta óptica, la arquitectura y el transporte público se constituyen en garantías materiales de la dignidad humana (Asamblea Nacional Constituyente, 1991).

La entrada en vigor de la Ley Estatutaria 1618 de 2013 impuso una transformación normativa que, sin embargo, plantea retos prácticos de implementación: al incorporar los estándares de la Convención de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) y definir el “diseño universal” mientras exige “ajustes razonables”, la ley redefine la accesibilidad como requisito de ciudadanía, más al mismo tiempo obliga a repensar las formas tradicionales de proyectar y financiar infraestructura (Colombia. Congreso de la República, 2013). A diferencia del enfoque reactivo que caracterizó legislaciones previas, la Ley Estatutaria 1618 de 2013 exige que la infraestructura de transporte y el espacio público sean concebidos para uso universal, lo cual transforma las prácticas de diseño, mantenimiento y evaluación urbana en entornos como Medellín, donde la planeación debe orientarse a garantizar la inclusión socioespacial y la autonomía.

Para que los principios constitucionales no se reduzcan a meras enunciaciones formales, el ordenamiento colombiano instrumentó un cuerpo reglamentario de alcance operativo cuyo pivote lo constituye el Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015; este instrumento del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio fija las condiciones técnicas y urbanísticas que deben incorporarse en las licencias de construcción y en los planes de ordenamiento territorial, y declara la accesibilidad como norma de orden público, lo que implica que ninguna autoridad puede dar vía libre a proyectos que no contemplen las necesidades de las personas con discapacidad física o cognitiva (Colombia. Presidencia de la República de Colombia. Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, 2015). De este modo, el derecho a la ciudad se vuelve jurídicamente operable al ligar la habitabilidad en vivienda de interés social y la configuración del entorno urbano a parámetros técnicos destinados a mitigar la segregación espacial.

A modo de complemento del marco jurídico, la materialización del diseño universal en Colombia exige apego riguroso a normas técnicas y manuales de señalización que, en términos operativos, traducen principios en especificaciones constructivas; así, las Normas Técnicas Colombianas (NTC) la 4143 y la 4145, entre otras normas del Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación (ICONTEC), definen dimensiones, angulaciones, resistencia de materiales y acabados para rampas, andenes y dispositivos de señalización, estipulaciones que resultan indispensables para que las intervenciones sean funcionales y seguras (ICONTEC, 2009; 2012). Asimismo, el *Manual de Señalización Vial* prescribe criterios de legibilidad y posicionamiento que, cuando se complementan con pautas de lectura fácil y señalética intuitiva para la diversidad cognitiva, posibilitan que la información sea accesible para usuarios con diferentes capacidades (ANSV, 2025). Por ende, la inclusión se traduce en elementos tangibles como pavimentos podotáctiles que señalan rutas, semáforos con señal acústica que facilitan el cruce, que, cuando se insertan en la política pública, hacen posible la materialización del Derecho a la Ciudad; en últimas, la materialidad de elementos como pavimentos podotáctiles y semaforización sonora exigirá un compromiso político sostenido y una cultura técnica orientada al cuidado del entorno.

Finalmente, el panorama histórico a nivel nacional evidencia que Colombia ha edificado un Bloque de Constitucionalidad que otorga a la accesibilidad universal la condición de derecho clave, esencial para el acceso a salud, educación y empleo; además, la Corte Constitucional, en consonancia con la Ley Estatutaria 1618 de 2013 y el Decreto Único Reglamentario 1077 de 2015, ha señalado de manera reiterada que la omisión en la erradicación de barreras arquitectónicas configura una forma de discriminación prohibida (Colombia. Corte Constitucional (2025, 2024, 2023b, 2021, 2019). En este marco, el estudio del Distrito Especial de Medellín debe ser interpretado como una evaluación de cumplimiento y eficacia: las políticas locales de transporte y vivienda no son meramente operativas, sino que constituyen herramientas de reparación histórica y de justicia distributiva. Así, el contexto nacional facilita la evaluación de resultados, pero obliga al investigador a indagar si las prácticas municipales realmente traducen la promesa constitucional en transformaciones materiales de la vida cotidiana.

1.4. El Distrito Especial de Medellín y el Urbanismo Social como Laboratorio de Inclusión

El análisis histórico de Medellín revela que el Urbanismo Social emergió como una estrategia innovadora frente a los modelos tradicionales de planificación urbana, al priorizar la intervención integral en territorios excluidos (Departamento Administrativo del Sistema de Salud de Antioquia, 2015). En este contexto, el diseño universal emerge como una herramienta clave para garantizar el ejercicio efectivo de derechos de las personas con diversidad funcional. La particular geografía de la ciudad evidencia cómo la falta de accesibilidad refuerza dinámicas de exclusión. El modelo social de la discapacidad, incorporado en la planeación local, refuerza esta lectura al afirmar que la exclusión surge de barreras ambientales y no de déficits individuales (Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, 2008). En consecuencia, el espacio público se redefine como un escenario de justicia social.

La promulgación del Acuerdo 048 de 2014 y la adopción del POT consiguieron incorporar el diseño universal como criterio de planificación urbana mediante la materialización de los “Corredores de Vida”, ejes concebidos como trayectos peatonales accesibles y continuos que interconectan el transporte masivo con servicios esenciales como salud y educación (Concejo de Medellín, 2014). Esta propuesta normativa refleja una interpretación proactiva del principio constitucional de igualdad: La garantía efectiva de derechos requiere la eliminación de barreras físicas que impiden el acceso. No obstante, la operatividad de dicho principio presenta un desafío pragmático, puesto que la heterogeneidad topográfica y las limitaciones en despliegue presupuestal y técnico generan una ejecución desigual; así, mientras el Centro y El Poblado muestran consolidación de recorridos táctiles

y continuidad peatonal, las comunas 1, 3, 8 y 13 experimentan vacíos y fragmentaciones que impiden la movilidad autónoma y, por ende, cuestionan el logro de la igualdad material predicada por el ordenamiento.

En materia de movilidad urbana, el Distrito Especial de Medellín estableció un hito normativo y técnico con la puesta en funcionamiento del Metro en 1995, al constituirse como el primer sistema de transporte masivo en Colombia que incorporó parámetros orientados a la movilidad reducida desde sus fases iniciales de operación. Este proceso se fortaleció con la incorporación de los Metrocables en 2004 y del Tranvía de Ayacucho en 2015, configurando una infraestructura de transporte reconocida por su vocación inclusiva (Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá, 2023). No obstante, una lectura crítica del proceso evidencia que dicha inclusión se construyó sobre una comprensión limitada de la discapacidad, centrada casi exclusivamente en la superación de barreras arquitectónicas. En consecuencia, la planificación urbana no abordó de manera integral las necesidades de las personas con discapacidad intelectual o neurodivergencia. Solo recientemente se evidencia una reorientación de la política pública hacia la creación de espacios legibles, mediante señalética intuitiva y sistemas de información accesibles, alineados con los estándares internacionales de inclusión.

La exigencia normativa introducida por la Ley Estatutaria 1618 de 2013 ha obligado a que la Política Pública de Discapacidad deje de ser un documento programático para convertirse en una agenda de ejecución territorial, de modo que las metas se incorporen a los planes de acción de las 16 comunas y 5 corregimientos del Distrito; en ese sentido ha sido la articulación del diseño universal con el Presupuesto Participativo (PP), instrumento que ha permitido identificar y financiar “ajustes razonables” de carácter microterritorial; tales como la adecuación de sedes comunales y la mejora de senderos peatonales periféricos, lo cual maximiza el impacto de recursos limitados mediante priorización comunitaria (Alcaldía de Medellín, 2014). Aun así, el diagnóstico técnico que identifica cerca de 150 mil personas en condición de discapacidad pone en evidencia una persistente desigualdad espacial donde las laderas concentran las peores barreras y una paradoja; lo que explica por qué estos territorios dependen de los recursos del PP para asegurar condiciones básicas de habitabilidad cuando las intervenciones macroestratégicas resultan insuficientes; por ello, la traducción de mandatos legales en resultados tangibles exige modelos de gobernanza local que combinen asignación presupuestal, asesoría técnica y mecanismos de seguimiento donde la comunidad juegue un papel central.

Finalmente, la intervención sostenida de los Comités Municipales y Locales de Discapacidad ha operado como un control social y jurídico efectivo sobre la obra pública, ejerciendo funciones de veeduría que han forzado la incorporación de estándares internacionales en proyectos emblemáticos: Entre ellos los Parques del Río y las Unidades de Vida Articulada (UVA), de tal manera que la exigencia del diseño universal haya dejado de ser un agregado cosmético para convertirse en condición de validez técnica y legal desde la concepción del proyecto; de modo que la inclusión deje de ser traducción tardía y pase a ser un requisito contractual y programático. En consecuencia, Medellín, si bien limitada por la orografía y por la dinámica informal de crecimiento, ha institucionalizado la accesibilidad como un criterio de gobernabilidad que obliga a la articulación entre planeación, finanzas y control social (Concejo de Medellín, 2014). En consecuencia, Medellín, aun enfrentando barreras derivadas de su orografía y de la informalidad, ha institucionalizado la accesibilidad como una política de gobierno que requiere coordinación intersectorial, innovación técnica, recursos y participación ciudadana permanente para conciliar el derecho a la vivienda digna con la factibilidad técnica.

Capítulo 2. Fundamentos legales de la accesibilidad y el diseño universal bajo una perspectiva de derechos humanos y participación ciudadana local

El desarrollo del capítulo que sigue tiene como propósito central efectuar un diagnóstico sistemático del marco normativo vigente en materia de accesibilidad e inclusión aplicable al espacio público y a los sistemas de transporte masivo en el Distrito Especial de Medellín. La aproximación conceptual se sustenta en la idea de que la incorporación del diseño universal en la infraestructura urbana y en la vivienda no constituye una opción discrecional del legislador o del administrador, sino la consecuencia directa de obligaciones internacionales de carácter vinculante. En particular, la CDPD establece la necesidad de remover los obstáculos que restringen la participación plena y efectiva en la sociedad. Ello implica que las políticas públicas deben superar la lógica declarativa de la inclusión y traducirse en soluciones materiales concebidas desde su fase inicial. Por ello, la inclusividad no puede agotarse en el discurso normativo, sino que debe materializarse en políticas públicas proactivas. El presente capítulo examinará, en consecuencia, la correspondencia entre estos estándares internacionales y la normativa local, valorando su aplicación efectiva en Medellín para garantizar la igualdad de derechos y la inclusión socioespacial.

En este contexto, la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad (CIADDIS) emite criterios de implementación que exigen un ejercicio riguroso de armonización jurídica entre los mandatos regionales y los marcos normativos nacionales. En Colombia, esta articulación normativa se consolidó mediante la Ley 1346 de 2009, que impone a las entidades territoriales y nacionales la obligación de integrar criterios de accesibilidad y equidad en sus instrumentos de planeación. Estos mandatos se concretan en responsabilidades administrativas específicas, como el diseño de infraestructuras accesibles, la incorporación de condiciones de accesibilidad en la contratación pública y la garantía del mantenimiento adecuado de las obras. Este esquema normativo legitima las exigencias ciudadanas y facilita la intervención de los órganos de control frente a omisiones administrativas, permitiendo superar contradicciones normativas y fortalecer la eficacia de las políticas públicas.

Por último, la implementación efectiva de los derechos de las personas con discapacidad en Medellín se apoya en una arquitectura normativa que articula disposiciones constitucionales, legales y reglamentarias bajo el Principio *Pro Homine*. En este contexto, la Ley 361 de 1997 y la Ley Estatutaria 1618 de 2013 desarrollan los deberes estatales relacionados con la eliminación de barreras, la adopción de ajustes razonables y la coordinación institucional. Dichos mandatos se concretan mediante decretos reglamentarios, como el Decreto 1077 de 2015, y resoluciones sectoriales que establecen pautas técnicas para la obra pública y los servicios de transporte. En el nivel local, el Acuerdo 86 de 2009 y el Decreto 221 de 2011 buscan implementar estas disposiciones en el Distrito, aunque los diagnósticos técnicos revelan deficiencias en seguimiento y asignación de recursos. La jurisprudencia constitucional complementa este marco al ordenar acciones correctivas y ampliar los mecanismos de exigibilidad.

2.1. La transformación del paradigma de la accesibilidad desde el marco normativo y la praxis jurisprudencial internacional y regional

El desplazamiento normativo operado en el ámbito internacional y regional respecto de la discapacidad debe ser entendido como un cambio de paradigma jurídico: lo que anteriormente se configuraba como un modelo asistencialista ha sido sustituido por un régimen fundado en la protección de los derechos humanos y la dignidad de la persona. En aras de garantizar la inclusión efectiva, estas reglas imponen a los Estados la adopción de medidas activas como políticas públicas, planes y estándares técnicos que integren la accesibilidad desde la fase de diseño de infraestructuras y servicios, de modo que se prevenga la segregación sistémica. En términos prácticos, la relevancia de esos instrumentos radica en que convierten principios abstractos como la igualdad, la accesibilidad

y la discriminación en obligaciones operativas que las administraciones deben cumplir de forma transversal. Así las cosas, el cumplimiento no es una opción administrativa: constituye una exigencia vinculante destinada a dismantlar las barreras físicas, comunicativas y actitudinales que han privado históricamente a este colectivo del ejercicio efectivo de sus derechos, y exige además mecanismos de evaluación, reasignación de recursos y rendición de cuentas para su materialización.

En relación directa con lo anterior, la CDPD de la ONU, aprobada en 2006, constituye el principal referente normativo a nivel global en materia de protección y justicia para este colectivo (Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos, 2008), representa un punto de inflexión en la manera en que el derecho internacional aborda la exclusión social de este colectivo. Desde una perspectiva sociojurídica, el tratado desplaza la comprensión individualista de la discapacidad y la sitúa en el ámbito de las relaciones sociales, evidenciando que la desigualdad surge de la interacción entre las condiciones funcionales de las personas y entornos estructuralmente excluyentes. En consecuencia, la accesibilidad es elevada a la categoría de derecho humano autónomo, dotado de fuerza jurídica propia y exigibilidad directa. En consecuencia, los Estados Partes quedan compelidos a revisar sus marcos normativos y políticas públicas bajo el principio de diseño universal, el cual deja de ser una recomendación técnica para convertirse en una obligación jurídica transversal. Bajo esta lógica, la accesibilidad deja de ser una mejora opcional para convertirse en un requisito previo que permite el disfrute efectivo de derechos fundamentales como la educación, el trabajo y la salud, reforzando así la igualdad material.

De manera articulada con el sistema global, el régimen interamericano aporta una perspectiva regional que refuerza y contextualiza los estándares de protección frente a la discriminación por discapacidad, a través de la CIADDIS, adoptada en 1999. Dicho instrumento fue pionero al formular criterios técnicos y recomendaciones concretas para el diseño de políticas de accesibilidad, incluso antes de la entrada en vigor del tratado universal. En este sentido, la CIADDIS no se limita a exigir la prohibición de prácticas discriminatorias, sino que impulsa procesos de armonización jurídica destinados a promover activamente la integración social mediante la eliminación de barreras arquitectónicas. Así las cosas, el mandato interamericano adquiere un carácter vinculante que opera como mecanismo dinamizador del cambio estructural, orientado a la construcción de sociedades jurídicamente equitativas, sin perjuicio de la responsabilidad internacional derivada de su inobservancia (Organización de los Estados Americanos, 1999).

En estrecha correlación con los instrumentos internacionales y regionales anteriormente referidos, la convergencia entre la Convención de las Naciones Unidas y la normativa interamericana configura un auténtico bloque de convencionalidad que los tribunales nacionales están obligados a aplicar cuando interpretan y armonizan sus constituciones y ordenamientos internos. En aras de garantizar coherencia normativa, los tribunales locales deben integrar estas fuentes en su labor interpretativa, lo que ha potenciado la función muy cercana a la jurisdiccional del CDPD mediante sus observaciones generales y sus pronunciamientos sobre comunicaciones individuales. En consecuencia, el principio de ajustes razonables según la doctrina del CDPD no puede concebirse como una mera recomendación administrativa, sino como una obligación de efecto inmediato cuya denegación se traduce en discriminación. Así las cosas, la exigencia de accesibilidad cobra un carácter preventivo (*ex ante*) que obliga a los Estados a adoptar medidas sistémicas y no meramente reactivas; por ende, cualquier omisión exige justificación objetiva, proporcional y documentada. Por ende, la responsabilidad estatal por inobservancia es exigible tanto en sede interna como en foros internacionales, sin perjuicio de los mecanismos de control y reparación previstos en los distintos sistemas jurídicos (Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, 2014).

En línea con lo ya expuesto, conviene explicar que la Corte Interamericana de Derechos Humanos ha desarrollado una línea jurisprudencial robusta que combina el control de convencionalidad con una protección reforzada para las personas con discapacidad. En términos analíticos, decisiones paradigmáticas como la proferida en *Furlan y Familiares contra Argentina* ilustran que el Tribunal asigna a los Estados una condición de garante acentuada que los obliga a adoptar medidas proactivas y a ejecutar una debida diligencia intensiva frente a riesgos que amenacen los derechos de este colectivo. En consecuencia, la Corte ha afirmado que la existencia de barreras de accesibilidad y las dilaciones injustificadas en los procedimientos administrativos no solo afectan la integridad personal, sino que, en efecto, vulneran el acceso efectivo a la justicia y el debido proceso. En consecuencia, la interpretación interamericana no solo tipifica la inacción estatal como origen de vulneraciones, sino que, además, impone una exigencia de carácter institucional como las reformas procedimentales, reasignación presupuestal y protocolos de actuación para garantizar efectos sostenibles en la protección de los derechos humanos. (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2012).

Siguiendo la línea interpretativa de la Corte, la evolución jurisprudencial ha dimensionado la autonomía personal como un núcleo normativo vinculante que dialoga directamente con el modelo social de la discapacidad; lo anterior se aprecia cabalmente en el análisis del caso *Guachalá Chimbo y otros contra Ecuador*, relativo al consentimiento informado. En términos sencillos, ello significa que las autoridades no pueden reemplazar la voluntad de una persona por decisiones tomadas en su nombre; en vez de ello, deben garantizar apoyos que le permitan decidir por sí misma. En consecuencia, la jurisprudencia reconfigura la noción tradicional de capacidad jurídica, alineándola con la Convención de la ONU y exigiendo la erradicación de regímenes de interdicción que históricamente han despojado de agencia a las personas. Por ende, corresponde a los Estados adoptar medidas legislativas y administrativas dirigidas a la eliminación de los regímenes de interdicción que anulan la personalidad jurídica, y, sin perjuicio de lo cual, a sustituirlos por sistemas de apoyos y salvaguardias orientados a posibilitar el ejercicio autónomo de los derechos. Así las cosas, la decisión interamericana no solo redefine un estándar jurídico, sino que impone cambios institucionales y administrativos dirigidos a asegurar la participación política y social plena de la diversidad funcional. (Corte Interamericana de Derechos Humanos, 2021).

A modo de cierre, la estructura normativa internacional y regional da lugar a un sistema de protección multinivel que transforma de manera sustancial la relación entre el Estado y la ciudadanía, al desplazar enfoques asistenciales y colocar en primer plano la autonomía, la agencia individual y la participación en la vida pública. En consecuencia, al reconocerse la accesibilidad como un eje estructural del desarrollo sostenible hacia el año 2025, se afirma que la inclusión no constituye un mero ideal programático, sino un criterio normativo que optimiza la eficiencia institucional y refuerza la justicia material del ordenamiento jurídico. En este sentido, cumplir con la jurisprudencia internacional y con los tratados vigentes no solo responde a una obligación legal de los Estados, sino que refleja un compromiso ético con la igualdad real en el siglo XXI. Así las cosas, el robustecimiento de estos fundamentos normativos actúa como una guía estratégica para dismantelar prejuicios estructurales, redistribuir oportunidades y avanzar hacia un modelo de convivencia que garantice la igualdad sustantiva y una vida digna para todas las personas, sin exclusiones ni jerarquías implícitas.

2.2. Marco Normativo Nacional y Jurisprudencia sobre Accesibilidad

El ordenamiento jurídico colombiano ha consolidado, con jerarquía constitucional, un bloque de legalidad sólido en el que la accesibilidad se reconoce no solo como una exigencia técnica, sino como un derecho fundamental con doble dimensión: autónoma e instrumental. En tal sentido, la Constitución de 1991, y en particular el Principio *Pro Homine*, obliga a las autoridades a privilegiar, en sus decisiones y políticas públicas, la interpretación que más favorezca la dignidad humana, lo cual configura un mandato de optimización normativa y administrativa. Esto significa que cualquier barrera física (por ejemplo, la ausencia de rampas o elevadores) o comunicativa (como la falta de formatos accesibles o interpretación en lenguaje de señas) debe ser corregida para que las Personas con Discapacidad (PcD) puedan ejercer su ciudadanía en igualdad de condiciones. Así las cosas, la accesibilidad se convierte en una herramienta de inclusión estructural: no es solo una condición para el acceso a bienes y servicios, sino un mecanismo que habilita la realización efectiva de derechos civiles, económicos y políticos; por ende, su implementación exige reformas institucionales sostenidas y mecanismos de control que garanticen resultados verificables, tal como ha reiterado la Corte Constitucional (2022).

La piedra angular de la internacionalización de estos derechos es la Ley 1346 de 2009, mediante la cual Colombia ratificó la CDPD. Esta norma posee un carácter vinculante superior, al integrarse al bloque de constitucionalidad, y obliga a las entidades territoriales, como las alcaldías y las gobernaciones a articular sus instrumentos de planeación, como los POT, con criterios estrictos de accesibilidad universal. Esta misma normatividad redefine la discapacidad no como una condición médica, sino como el resultado de la interacción entre las deficiencias individuales y las barreras del entorno, imponiendo al Estado el deber de remover estas últimas de forma prioritaria. (Colombia. Congreso de la República, 2009). Asimismo, la ley opera una revalorización conceptual de la discapacidad, desplazando la mirada biomédica hacia una perspectiva relacional que identifica la exclusión con las barreras del entorno; en consecuencia, el Estado asume el deber prioritario de remover obstáculos físicos, comunicativos y actitudinales. En consecuencia, la accesibilidad se convierte en un mandato concreto que requiere medidas coordinadas, asignación de recursos y control administrativo para garantizar la inclusión efectiva de las personas con discapacidad.

A partir de la promulgación de la Ley 361 de 1997, la accesibilidad dejó de ser entendida como mera recomendación técnica y pasó a constituir un mandato normativo vinculante; en virtud de ello, fueron impartidas obligaciones específicas respecto a la proyección y adaptación de espacios públicos, edificaciones abiertas al público y medios de transporte. Así las cosas, las oficinas de planeación asumen un papel central de control ex ante y de tutela preventiva, puesto que no deben emitir licencias para proyectos que no cumplan las especificaciones técnicas mínimas. En este marco, las oficinas de planeación cuentan con la facultad de denegar licencias cuando los proyectos no incorporen las especificaciones técnicas mínimas, constituyendo así un control preventivo (Colombia. Congreso de la República, 2018). Aunado a ello, la implementación efectiva requiere estrategias de monitoreo, datos empíricos y procesos sancionatorios proporcionales para corregir desviaciones. No obstante, la eficacia del mandato demandado por la Ley 361 depende de la articulación con instrumentos de fiscalización, programas de formación técnica y esquemas de financiación pública. De igual manera, la Ley 361 de 1997 trascendió su carácter técnico para convertirse en norma de política pública destinada a garantizar la inclusión física, social y ciudadana. Por consiguiente, la Ley 361 funciona como pieza normativa clave, aunque su eficacia real reposa en el entramado institucional que permita su implementación sostenida.

En la interpretación que propone la Corte Constitucional en la Sentencia T-455 de 2018, la accesibilidad se revela como un criterio hermenéutico que condiciona la validez material de las normas y de los diseños institucionales. La Sala determinó que la ausencia de accesibilidad puede constituir discriminación indirecta, puesto que un diseño aparentemente neutro puede producir

desventajas concentradas en personas con discapacidad. En términos operativos, ello implicó la determinación de obligaciones precisas: llevar a cabo auditorías de accesibilidad en sedes y plataformas web, identificar barreras y formular planes de intervención. La exigencia de auditorías en instalaciones y portales web debe ser interpretada como el inicio de un ciclo de política pública: diagnóstico, intervención, monitoreo y sanción. Asimismo, la sentencia articula principios de proporcionalidad y razonabilidad para valorar la exigibilidad de las medidas (Colombia. Corte Constitucional, 2018). De este modo, la sentencia conecta la obligación técnica de auditar con la finalidad constitucional de garantizar la igualdad material.

Más recientemente, la Sentencia T-011 de 2022 abordó la accesibilidad en contextos de infraestructura educativa y comunitaria, reafirmando que el principio de diseño universal debe aplicarse desde la concepción de cualquier obra pública. La Sala explicó que ese principio debe aplicarse desde el momento mismo en que se concibe una obra pública, para evitar que las adaptaciones posteriores resulten incompletas o insuficientes (Colombia. Corte Constitucional. 2022). En consecuencia, la orden de readecuaciones concretas refleja la exigibilidad de un estándar mínimo de inclusión que el Estado debe asumir de manera proactiva. En términos de política pública, ello implica adoptar mecanismos de gestión por resultados: Metas cuantificables, control externo y participación de las comunidades afectadas. Así las cosas, la decisión contribuye a disminuir la brecha entre la igualdad formal y la igualdad material, señalando que la transformación urbana debe ser demostrable y fiscalizable. De esta manera, la misma sentencia articula una respuesta normativa que combina obligaciones técnicas, exigibilidad administrativa y transparencia financiera.

En virtud de su carácter estatutario y de la intención normativa de garantizar derechos, la Ley Estatutaria 1618 de 2013 se presenta como el marco más ambicioso del ordenamiento colombiano en materia de discapacidad; por ende, incorpora el instituto de los ajustes razonables, entendidos como modificaciones y adaptaciones necesarias que no generan una carga desproporcionada para la entidad obligada, y que tienen por objeto asegurar la igualdad de condiciones en el goce de los derechos. Así las cosas, la norma obliga a establecer una cadena de accesibilidad efectiva que conecte la entrada de la vivienda, la movilidad diaria y los servicios esenciales, de modo que la atención y el acceso no se interrumpan por falta de articulación institucional. En consecuencia, la cadena de accesibilidad debe diseñarse con criterios integrales que contemplen la interconexión entre vivienda, transporte y servicios, de modo que una deficiencia en un eslabón no invalide el acceso completo del ciudadano. Por consiguiente, la Ley Estatutaria 1618 de 2013 obliga a transparentar las decisiones que impliquen denegación de ajustes por carga desproporcionada y a someterlas a control efectivo, de manera que no se conviertan en instrumentos de exclusión encubierta. De igual manera, la capacitación técnica, la asignación presupuestal y la participación activa de las PcD y sus organizaciones son condiciones necesarias para que la ley alcance su finalidad práctica. En definitiva, la Ley Estatutaria 1618 de 2013 no solo crea obligaciones formales, sino que impone un reto de gobernanza pública para transformar el derecho en prácticas inclusivas (Colombia. Congreso de la República, 2013).

Desde una perspectiva sociojurídica, el Decreto 1077 de 2015 se configura un instrumento reglamentario clave que traduce en competencias administrativas la obligación de hacer el desarrollo urbano inclusivo. Esto implica que los curadores urbanos y las autoridades locales tienen la responsabilidad de supervisar que las obras y los proyectos cumplan con las reglas de diseño universal; si no lo hacen, el decreto prevé procedimientos de vigilancia y la aplicación de sanciones. Así las cosas, bajo el alcance de este decreto la accesibilidad se erige en requisito de legalidad urbanística que condiciona la expedición de licencias y la conformidad de las obras; por ende, la infraestructura debe proyectarse y ejecutarse atendiendo a las necesidades de una población diversa, incluida la de las personas mayores y quienes presentan reducciones temporales de movilidad. Sin embargo, su materialización exige mecanismos de coordinación intersectorial y sistemas de monitoreo que permitan traducir las obligaciones normativas en resultados tangibles (Colombia. Congreso de la República, 2015).

En atención a la necesidad de traducir mandatos de derechos en criterios aplicables, las NTC y los manuales ministeriales ocupan un lugar central en la concreción de la accesibilidad; por ende, las especificaciones sobre rampa, paradero, andén y pavimento podotáctil configuran el cuerpo normativo técnico que orienta la ejecución y la verificación de obras. En consecuencia, los procedimientos de licenciamiento y obra deben incorporar listas de verificación basadas en la NTC 4143 para que, desde el inicio del proyecto hasta su entrega, se garantice la observancia de requisitos mínimos de accesibilidad (ICONTEC, 2013). Así las cosas, la medición técnica de pendientes, anchos y texturas permite convertir reclamaciones genéricas en pruebas objetivas susceptibles de valoración pericial, reduciendo la arbitrariedad en la valoración del cumplimiento. No obstante, para que el sistema funcione se requiere no solo técnica sino gobernanza: es decir, coherencia normativa, presupuestos adecuados, formación profesional y potestades sancionatorias efectivas. Por ende, la observancia de estas normas técnicas es condición necesaria, aunque no siempre suficiente, para que la infraestructura cumpla su objetivo habilitador y para que, en caso contrario, procedan acciones de reparación. En suma, la garantía de la accesibilidad material exige que las disposiciones de la NTC 4143 y los manuales sectoriales se conviertan en pautas obligatorias de política pública.

La Corte Constitucional, mediante la Sentencia T-553 de 2011, estableció que la accesibilidad constituye un derecho fundamental en sí mismo, entendido como el puente que posibilita que las personas accedan a otros derechos básicos, tales como la salud, el trabajo y la educación (Colombia. Corte Constitucional, 2011). En el fallo la Corte sostuvo que la accesibilidad es un derecho fundamental y rechazó la postergación indefinida por motivos presupuestales; no obstante, la traducción de ese mandato en políticas operativas exige instrumentos de gobernanza robustos. Por consiguiente, la obligación estatal trasciende la mera tolerancia y se convierte en un deber activo de remover obstáculos físicos y normativos que impidan la igualdad real. Así las cosas, la decisión judicial simboliza el paso de un enfoque asistencialista a uno de derechos, que exige acciones estatales proactivas para eliminar barreras y asegurar la participación plena. Por consiguiente, la sentencia no solo reflexiona sobre normas vigentes, sino que actúa como motor de cambio al orientar reformas legislativas, reglamentarias y administrativas necesarias para su cumplimiento. En suma, la Sentencia T-553 de 2011 reubica la accesibilidad en el centro del proyecto constitucional como requisito ineludible para la realización de la igualdad y la dignidad humana.

En la Sentencia T-455 de 2018, la Corte Constitucional explicó que la noción de accesibilidad va más allá de las rampas y barandillas. A diferencia de interpretaciones reduccionistas que limitan la accesibilidad a ajustes arquitectónicos, la Corte incorporó la dimensión informativa y comunicativa como componente esencial del acceso igualitario. En términos operativos, ello implicó la determinación de obligaciones precisas: llevar a cabo auditorías de accesibilidad en sedes y plataformas web, identificar barreras y formular planes de intervención. Esta obligación tiene una doble naturaleza, por un lado, es técnica, por cuanto requiere protocolos de medición y priorización; y es jurídica, porque su incumplimiento puede ser materia de tutela o de sanción administrativa. Para que la medida sea eficaz, propone implementarse con presupuestos asignados, indicadores de cumplimiento y mecanismos de participación ciudadana (Corte Constitucional, 2018). En fin, la Sentencia T-455 de 2018 no solo declara un principio, sino que prescribe un conjunto de pasos operativos para su materialización.

Más recientemente, la Sentencia T-011 de 2022 abordó la accesibilidad en contextos de infraestructura educativa y comunitaria, reafirmando que el principio de diseño universal debe aplicarse desde la concepción de cualquier obra pública. En consecuencia, la providencia ordenó readecuaciones concretas en contextos de infraestructura educativa y comunitaria y exigió que el Estado demuestre planes de acción dotados de cronogramas y asignaciones presupuestales verificables, requisito sine qua non para que la transformación urbana no quede reducida a simples declaraciones programáticas (Colombia. Corte Constitucional, 2022). En términos prácticos y de política pública, esta línea exige que los proyectos de inversión incorporen criterios técnicos de accesibilidad desde el diseño, que las

entidades territoriales adopten indicadores de seguimiento y que existan mecanismos sancionatorios y de reparación cuando las readecuaciones ordenadas no se materialicen. En consecuencia, las entidades responsables deben planear, presupuestar y ejecutar obras y ajustes técnicos incluyendo señalética, rampas, accesos y ajustes en la planta física garantizando la participación de las personas con discapacidad en la definición de las intervenciones.

No obstante, dicha línea jurisprudencial complementa y refuerza lo sostenido por la Corte Constitucional en materia de diseño universal, de modo que la responsabilidad estatal frente a las barreras arquitectónicas no se limita a un deber de resultado abstracto sino que exige medidas concretas, verificables y fiscalizables. El Consejo de Estado, en su condición de máximo órgano jurisdiccional de la jurisdicción contencioso-administrativa, ha conformado una línea jurisprudencial consolidada acerca de la responsabilidad estatal derivada de la presencia de barreras arquitectónicas en el espacio público y en edificaciones vinculadas a la gestión estatal (Colombia. Consejo de Estado, 2015). En un plano más reciente, la orden judicial de diciembre de 2024 que instó al Gobierno a reglamentar las normas sobre acceso al trabajo para personas con discapacidad no sólo busca formalizar cuotas o políticas de contratación: exige la construcción de entornos institucionales, físicos y digitales, que permitan la inclusión laboral efectiva, de modo que la protección no quede circunscrita a la retórica normativa (Colombia. Consejo de Estado, 2024). Por otro lado, y tal como han señalado las salas administrativas, la obligación de eliminar barreras alcanza también a edificaciones privadas sujetas a la propiedad horizontal: cuando los obstáculos impiden el ejercicio de derechos fundamentales de residentes con movilidad reducida, las administraciones y los jueces pueden exigir la supresión de dichas barreras en aras de garantizar el pleno goce de la convivencia y la igualdad de oportunidades (Colombia. Consejo de Estado, 2018).

Por su parte, la Corte Suprema de Justicia (CSJ), específicamente en su Sala de Casación Laboral, ha fortalecido la protección de la estabilidad laboral reforzada de las PcD, entendida como una manifestación concreta del Principio de Igualdad Material. En providencias recientes, entre ellas la Sentencia SL1749 de 2025, se reiteró que el despido de un trabajador en situación de discapacidad resulta jurídicamente ineficaz cuando no se encuentra precedido de una causa objetiva debidamente autorizada por el Ministerio del Trabajo, en los términos del ordenamiento laboral vigente (Corte Suprema de Justicia, 2025). En este sentido, la estabilidad laboral reforzada deja de operar como una garantía abstracta y se proyecta sobre las condiciones reales de desempeño del trabajador. Por ende, la accesibilidad no es concebida como un beneficio adicional o una carga excepcional, sino como un elemento estructural del contrato de trabajo que condiciona su legitimidad (Colombia. Corte Suprema de Justicia, 2024). Desde esta óptica, la adaptación del entorno deja de ser un acto voluntario y se convierte en un requisito jurídico del vínculo laboral. De este modo, la jurisprudencia laboral supera una visión meramente formal de la inclusión y erige la adaptación del entorno como exigencia jurídica inderogable.

En noviembre de 2025, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) presentó el borrador del Nuevo Documento del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) de Política Pública de Discapacidad para el periodo 2025–2035, documento que articula una planificación decenal orientada a transformar de manera estructural las condiciones que obstaculizan la participación plena de las personas con discapacidad (Colombia. CONPES & DNP, 2025a). Dicho instrumento incorpora, como eje central, el Principio de Autonomía y la Promoción de la Vida Independiente, entendidos como metas orientadoras de la intervención estatal en múltiples sectores en salud, educación, empleo y servicios sociales y no como medidas aisladas (Colombia. Departamento Nacional de Planeación, 2023; CONPES & DNP. 2025b). En contraste, el Documento CONPES 166 de 2013 se enfocó primordialmente en remover barreras actitudinales y arquitectónicas, lo cual implicó avances en accesibilidad física y cambios normativos, pero sin configurar por completo las condiciones para la autonomía efectiva. No obstante, desde esta perspectiva se debe advertir la tensión latente entre la retórica normativa y las condiciones materiales de su ejecución,

pues las transformaciones estructurales exigen redistribución de recursos, capacitación institucional y la desprivatización de determinados servicios públicos. Así las cosas, y sin desconocer que el CONPES 166 de 2013 sentó las bases para la eliminación de barreras actitudinales y arquitectónicas, el borrador actual avanza hacia una mayor coherencia con los compromisos internacionales, lo que podría elevar la posición normativa de Colombia en la región (Colombia. CONPES & DNP, 2013). Por ende, se torna imprescindible diseñar indicadores operativos, líneas base verificables y canales de participación que garanticen la corresponsabilidad en la implementación. Finalmente, y sin perjuicio de los reconocimientos al documento, cabe prever que la consolidación de la autonomía como derecho exigible exigirá reformas complementarias en normas sectoriales y en prácticas administrativas que garanticen su sostenibilidad en el tiempo.

En conclusión, el marco normativo colombiano, fortalecido por la interpretación de la Corte Constitucional, el Consejo de Estado, la CSJ, el DNP y el CONPES hasta 2025, configura un sistema donde la accesibilidad es una obligación de resultado y no solo de medio. Dicho marco se sustenta en la interacción de la Constitución con normas sectoriales y estatutarias —particularmente la Ley 1618 de 2013 y con disposiciones reglamentarias como el Decreto 1077 de 2015, que precisan estándares técnicos y deberes institucionales. Por ende, la supervisión técnica y la ejecución de las sentencias son variables determinantes que deben ser fortalecidas para evitar la fragmentación territorial de la implementación. Por ende, la supervisión de las normas técnicas y el cumplimiento efectivo de las sentencias emergen como variables críticas para transformar el blindaje jurídico en condiciones reales de vida para los sujetos. En consecuencia, la supervisión de las normas técnicas y la diligente ejecución de las providencias judiciales constituyen, en la práctica, las herramientas finales para materializar la promesa constitucional de ciudades inclusivas.

2.3. Implementación Local y Participación Ciudadana en el Distrito Especial de Medellín. Un Análisis de su Marco Normativo y Político

La implementación de las políticas de inclusión en Medellín se sustenta en una estructura normativa municipal que pretende traducir mandatos de derechos humanos en obligaciones administrativas concretas. Así las cosas, el Acuerdo Municipal 86 de 2009 constituyó la columna vertebral de la política local, determinando que la accesibilidad debía atravesar transversalmente la infraestructura y los servicios públicos (Concejo de Medellín, 2009). Complementariamente, el Decreto 221 de 2011 se configuró como la guía operativa destinada a implementar los planes de acción emanados del Acuerdo, señalando pasos, instrumentos y responsabilidades (Alcaldía de Medellín & DAP, 2014). Sin embargo, múltiples diagnósticos técnicos han mostrado la persistencia de una brecha técnica que delata una desconexión crítica entre lo establecido en norma y los procesos de ejecución territorial. Así las cosas, proyectos urbanos obligados a ser accesibles continúan mostrando barreras físicas, lo que pone de manifiesto la necesidad de reforzar unidades técnicas, procesos de control y líneas presupuestales específicas. En consecuencia, la experiencia local sugiere la necesidad de herramientas prácticas como los lineamientos técnicos, las auditorías de obra y los fondos específicos para reducir la distancia entre lo establecido y lo construido.

Ante la necesidad de subsanar las deficiencias de implementación y de superar un paradigma asistencialista, el municipio emprendió un proceso de actualización normativa que concluyó con la socialización de una nueva propuesta política a finales de 2019. El Concejo de Medellín (2019) señala que el proyecto buscó armonizar la política local con los estándares internacionales y con la Ley 1996 de 2019, norma que modificó el paradigma de la capacidad legal de las personas con discapacidad. Así las cosas, la socialización abrió canales para que los colectivos aportaran insumos técnicos y políticos, lo que aumenta la probabilidad de que la normativa funcione como una herramienta vinculante y ejecutable. No obstante, para que esas aportaciones se traduzcan en resultados es imprescindible dotar a la administración de herramientas de planeación, unidades técnicas especializadas y partidas presupuestales específicas. Por ende, la socialización del proyecto constituyó una instancia de diálogo técnico y ciudadano, donde los colectivos pudieron trasladar sus

prioridades y concreciones técnicas. Sin perjuicio de lo cual, la mera socialización no garantiza implementación; es menester traducir las propuestas en instrumentos administrativos, presupuestales y de control que obliguen a la administración a cumplir con los estándares de accesibilidad en cada intervención urbana.

A fin de evitar que el entramado normativo aplicable devenga meramente programático o carente de eficacia jurídica, el ordenamiento colombiano ha previsto un conjunto de disposiciones orientadas a fortalecer el denominado poder ciudadano, las cuales operan como mecanismos de control social y fiscalización administrativa sobre la gestión pública en el ámbito local. En este escenario, la Ley 1712 de 2014 constituye una herramienta estratégica, en la medida en que habilita a las organizaciones de personas con discapacidad para acceder a información detallada sobre la destinación de recursos públicos en accesibilidad, lo cual trasciende el plano formal del derecho y se proyecta hacia su efectividad material. En este marco, la Ley 1712 de 2014 o Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública desempeña un papel fundamental, pues reconoce el derecho de las organizaciones de personas con discapacidad a solicitar información concreta sobre cómo se invierten los recursos destinados a garantizar la accesibilidad. En efecto, el acceso efectivo a la información pública constituye un presupuesto de orden procesal y material para la participación incidente, en la medida en que posibilita fundamentar reclamaciones y solicitudes de rendición de cuentas sobre bases técnicas, presupuestales y financieras; lo cual constituye el primer escalón hacia una participación ciudadana informada y con capacidad de incidencia, puesto que permite articular reclamos sobre evidencias objetivas y exigir correcciones en la ejecución administrativa (Colombia. Congreso de la República, 2014); sin transparencia, la reforma normativa de 2019 podría repetir pautas de implementación fallida observadas en periodos previos, provocando que las intenciones políticas queden subordinadas a prácticas administrativas ineficaces y a un discurso oficial que no modifica sustantivamente las condiciones de movilidad urbana. Así las cosas, la articulación entre transparencia, sistemas de información pública y procesos de control administrativo es una condición imprescindible para la gobernanza efectiva de la movilidad urbana.

De manera complementaria al régimen general de transparencia, la Ley 1757 de 2015, relativa a los mecanismos de participación democrática, establece el soporte normativo indispensable para la conformación de veedurías ciudadanas orientadas a la supervisión de los proyectos de infraestructura pública durante su fase de ejecución y con anterioridad a su entrega definitiva. Este tipo de vigilancia preventiva adquiere especial relevancia en Medellín, donde la detección temprana de barreras arquitectónicas resulta crucial para evitar que las exclusiones físicas se consoliden en el espacio urbano o deriven en incrementos innecesarios del gasto público. En este contexto, el Sistema Municipal de Participación Ciudadana (SMPC) cumple un papel central al funcionar como la plataforma institucional mediante la cual los representantes de la ciudadanía se comunican y coordinan con la administración local. En consecuencia, a través del SMPC no solo se ejerce control técnico sobre los proyectos, sino que se asegura la incidencia directa en el presupuesto participativo, promoviendo una ejecución de la política pública alineada con las necesidades territoriales de cada comuna (Colombia. Congreso de Colombia, 2015).

La confluencia normativa entre las disposiciones locales y las obligaciones nacionales logra que la participación ciudadana deje de ser un gesto meramente consultivo para convertirse en una exigencia operativa que vincula a la Alcaldía de Medellín; así, cuando la administración no garantiza los estándares de accesibilidad o incumple los planes de acción previstos en el Decreto 221 de 2011, se activan tanto las respuestas colectivas de presión social como los mecanismos de control jurisdiccional capaces de producir resultados concretos. Sin embargo, cuando estas medidas administrativas no resultan suficientes, el corpus normativo local sirve de fundamento probatorio ante los tribunales, de modo que las normas municipales pueden operar como instrumentos de mandato judicial a través de acciones de tutela o populares destinadas a la protección de derechos fundamentales (Alcaldía de Medellín, 2014).

La socialización de la actualización en 2019 no fue un mero acto formal sino la adopción de un lenguaje técnico-jurídico moderno que habilita y potencia tanto el control jurisdiccional como la rendición pública de cuentas; según el Concejo de Medellín (2019), esta actualización representó un avance necesario para que la ciudad atienda las exigencias de una ciudadanía que demanda igualdad real en el ejercicio de sus derechos. En términos prácticos, el nuevo marco reduce las zonas grises de interpretación técnica que antes permitían que proyectos recientes incorporaran barreras, y además define con mayor claridad las obligaciones y responsabilidades de los planificadores urbanos, lo que permite realizar verificaciones y exigir correcciones en fases tempranas de los proyectos. Por consiguiente, al integrar obligaciones operativas con dispositivos de control social, Medellín busca diseñar un régimen de gobernanza en el cual la accesibilidad sea exigible mediante un entramado institucional de pesos y contrapesos más allá de la voluntad política temporal, lo que supone una reconfiguración normativa orientada a la sostenibilidad del derecho a la ciudad.

La experiencia de Medellín muestra que la implementación local y la participación ciudadana constituyen un proceso de aprendizaje institucional continuo y de empoderamiento social frente a la discapacidad; en efecto, la transición del Acuerdo 86 de 2009 a la actualización de la política en 2019 implicó la adopción de estrategias técnicas y participativas orientadas a corregir la ineficacia previa y a fortalecer la vigilancia ciudadana informada. Bajo este marco, el uso estratégico de las Leyes 1712 de 2014 y 1757 de 2015 permite que las organizaciones de personas con discapacidad abandonen su tradicional rol pasivo como beneficiarias de asistencia estatal para asumirse como actores de control social y auditoría del desarrollo urbano. Además, cuando la incidencia en el SMPC no basta para corregir desviaciones, la acción colectiva encuentra respaldo en vías jurídicas que amplifican la protección de derechos, puesto que las normas locales sirven como fundamento probatorio ante los tribunales. Así las cosas, la garantía efectiva de la accesibilidad no descansa exclusivamente en la voluntad política de turno, sino en un entramado institucional de pesos y contrapesos sostenido tanto por la presión social organizada como por la eventual intervención de los órganos jurisdiccionales.

Capítulo 3. Derecho a la ciudad e inclusión socioespacial en el Distrito Especial de Medellín, brechas entre norma y experiencia

En este momento de la investigación, la pregunta decisiva ya no consiste en verificar si Medellín ha incorporado de manera meramente formal el vocabulario del diseño universal, sino en establecer en qué medida ese lenguaje ha alterado la experiencia concreta de habitar la ciudad, recorrerla y permanecer en ella sin quedar supeditado a apoyos excepcionales. El título mismo de la monografía cobra aquí una significación plena, porque la igualdad de derechos con diseño universal en ciudades, hogares y sistemas de transporte público inclusivos no expresa una mera aspiración normativa, sino una demanda concreta de reorganización material del entorno en función de la diversidad funcional. Por consiguiente, el problema jurídico no se limita al espacio público o al transporte masivo, sino que comprende también el hogar como primer espacio de autonomía o de encierro, junto con la secuencia íntegra del desplazamiento, desde la salida de la vivienda hasta la llegada al destino. El texto ya trabajado evidencia, además, que la accesibilidad no puede entenderse como una suma de arreglos aislados, sino como una condición de continuidad entre norma, infraestructura, mantenimiento, información y participación, de manera que el derecho no permanezca encerrado en el lenguaje normativo y pueda hacerse visible en el trayecto cotidiano.

Desde esa óptica, la pregunta problema deja de funcionar como una mera apertura metodológica y se convierte en el hilo conductor de la lectura crítica del capítulo. Lo que se examina es la separación existente entre el marco constitucional, los estándares internacionales de derechos humanos, la normativa local y la experiencia efectiva de las personas con discapacidad física y cognitiva, una separación que en Medellín se vuelve particularmente visible cuando los avances institucionales se contrastan con las barreras que persisten en la vida diaria. El análisis desarrollado hasta aquí ya había identificado políticas públicas, instrumentos técnicos, matrices de seguimiento, obras ejecutadas y espacios de participación, pero igualmente mostró que muchos de esos esfuerzos se concentran en medir actividades, procesos o intervenciones, sin alcanzar todavía a demostrar de manera sólida su impacto en la autonomía, la continuidad del trayecto, la reducción de obstáculos y la inclusión socioespacial efectiva. A ello se agregan los testimonios de usuarios y cuidadores, que revelan interrupciones, saturación del servicio, fallas operativas, andenes hostiles y dependencia de apoyos informales, elementos que confirman que la igualdad formal aún no se traduce de manera uniforme en igualdad material. Así, este capítulo enlaza el diagnóstico normativo con la experiencia urbana y permite sostener que la accesibilidad no puede evaluarse por la mera existencia de la política pública, sino por su eficacia real para hacer de la ciudad un entorno habitable para todos.

De ahí que la relevancia de este apartado en la monografía sea máxima, porque en él se sintetizan los hallazgos anteriores para someterlos a una lectura más rigurosa, menos expositiva y más crítica. El capítulo pone de manifiesto que Medellín ha avanzado en la creación de una institucionalidad de accesibilidad, pero todavía enfrenta la tarea decisiva de traducir esa institucionalidad en una garantía sólida, verificable y exigible de derechos, sobre todo allí donde convergen vivienda, espacio público y transporte masivo. En lugar de clausurar el examen con conclusiones terminantes, este tramo del trabajo conserva abierta una tensión metodológica y política fundamental: una ciudad no es inclusiva por declararse tal, sino por organizar sus tiempos, sus trayectos, sus infraestructuras y sus decisiones presupuestales de tal forma que la diversidad funcional no implique una carga adicional para existir y desplazarse. En lugar de clausurar el examen con conclusiones terminantes, este tramo del trabajo conserva abierta una tensión metodológica y política fundamental: una ciudad no es inclusiva por declararse tal, sino por organizar sus tiempos, sus trayectos, sus infraestructuras y sus decisiones presupuestales de tal forma que la diversidad funcional no implique una carga adicional para existir y desplazarse.

3.1. Derecho comparado y políticas públicas para la construcción de una ciudad inclusiva en el Distrito Especial de Medellín

La igualdad de derechos en el ámbito urbano contemporáneo no puede seguir siendo leída como una aspiración meramente declarativa ni como una liberalidad gradual del poder público, sino como un mandato de estructura que incide directamente en la configuración normativa, material y funcional de la ciudad. En ese marco, el diseño universal trasciende el plano de la solución técnica y se inscribe como categoría jurídica y social, en tanto enlaza la dignidad humana con la posibilidad efectiva de ejercer derechos en los espacios donde transcurre la vida ordinaria que es el espacio público, la vivienda y el transporte. La CDPD que los Estados tienen el deber de adoptar medidas apropiadas para asegurar, en igualdad de condiciones, el acceso al entorno físico, al transporte, a la información y a los servicios abiertos al público, relacionando esa obligación con la autonomía personal y con la participación plena en la vida social (ONU, 2006). Esto significa que la accesibilidad no se limita a retirar obstáculos materiales, porque su alcance es más amplio donde implica pensar la ciudad como un sistema de relaciones en el que cada decisión urbana incide en la posibilidad real de ejercer ciudadanía. Así, la ciudad deja de ser un mero objeto de planificación y pasa a ser el escenario donde se decide quién puede aparecer, actuar y pertenecer; por consiguiente, las políticas urbanas no sólo ordenan el territorio, sino que establecen el marco real de realización de la libertad y de la inclusión socioespacial.

En este contexto, el presente capítulo se sitúa deliberadamente en el punto de convergencia entre el análisis normativo, la evaluación de políticas públicas y la observación crítica de experiencias comparadas, con el objeto de determinar en qué medida el Distrito Especial de Medellín ha conseguido incorporar el diseño universal como eje rector de su infraestructura urbana y de sus sistemas de transporte masivo. Sin embargo, el examen no se agota en la introspección local, sino que se proyecta hacia un ejercicio comparativo que toma como referencia a Bogotá, Quito, Buenos Aires, Río de Janeiro, Ciudad de México y Barcelona, no como catálogos de soluciones imitables sin más, sino como escenarios donde se han ensayado respuestas diversas a la exigencia de convertir la inclusión en política pública efectiva. En ese sentido, la Política Pública Distrital de Espacio Público de Bogotá (2019-2038) define como objetivo central la construcción de espacios accesibles, seguros e incluyentes, integrando gobernanza, calidad espacial y apropiación ciudadana, lo que evidencia una voluntad institucional de incorporar la accesibilidad en una visión sistémica del espacio público (Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público, 2019). De forma complementaria, el Decreto Distrital 263 de 2023 reafirma esa orientación al privilegiar expresamente la circulación peatonal y el acceso de las personas con discapacidad, incorporando criterios de jerarquización que inciden de manera directa en la conformación del entorno urbano (Alcaldía Mayor de Bogotá, 2023). Tal concurrencia normativa y programática convierte a Bogotá en un referente de singular importancia para apreciar la correspondencia entre el diseño institucional y la realidad territorial.

A su vez, la experiencia ecuatoriana aporta un elemento de especial interés, pues combina una base normativa robusta con mecanismos de implementación que desbordan la sola proclamación de principios. La Ley Orgánica de Discapacidades no se limita a proclamar derechos, sino que establece deberes precisos en materia de accesibilidad, inclusión laboral, salud y educación, conformando así un régimen integral orientado a asegurar la vigencia plena de los derechos de las personas con discapacidad (Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades, 2012). En paralelo, su reglamentación introduce disposiciones sobre coordinación interinstitucional y gestión de información, como la interconexión de bases de datos entre entidades públicas, lo que permite un seguimiento más riguroso de las políticas implementadas y de sus resultados reales (Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades, 2017). Este enfoque demuestra que la eficacia del diseño universal exige no sólo reconocimiento normativo, sino también una institucionalidad capaz de traducirlo en ejecución, control y ajuste continuo. En contraste, instrumentos como el Manual de

Normas Técnicas de Accesibilidad de Ciudad de México evidencian cómo la accesibilidad puede traducirse en parámetros técnicos específicos que orientan la planeación, el diseño y la intervención del espacio urbano, facilitando el paso desde el enunciado jurídico hacia prácticas constructivas verificables (Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda, 2016).

Por su parte, el caso de Barcelona introduce una dimensión especialmente relevante al vincular el diseño del espacio público con procesos de participación ciudadana debidamente estructurados, bajo el entendido de que la inclusión no puede ser impuesta de manera unilateral desde la administración, sino que exige la intervención activa de quienes habitan y experimentan la ciudad. En esta dirección, las guías de participación ciudadana del Ayuntamiento consagran principios de pluralismo, igualdad de trato y diversidad, orientados a asegurar que las decisiones sobre el espacio público incorporen diversas perspectivas y respondan a necesidades diferenciadas (Ajuntament de Barcelona, 2018). Este planteamiento se complementa con estrategias de planificación urbana que incorporan la accesibilidad dentro de una visión más amplia de sostenibilidad e inclusión, reafirmando que el diseño universal no constituye un componente aislado, sino una dimensión transversal de la política urbana. En la misma línea, los lineamientos de *ONU-Hábitat* subrayan que la calidad y accesibilidad del espacio público son condiciones determinantes para la equidad urbana, en la medida en que inciden directamente en el acceso a oportunidades económicas, sociales y culturales (UN-Habitat, 2020). De este modo, la comparación entre estos contextos no sólo permite identificar diferencias normativas, sino también diversas racionalidades en torno a la relación entre derecho, ciudad y ciudadanía.

Desde el punto de vista metodológico, este capítulo se apoya en un enfoque de derecho comparado que integra el análisis documental de normas, políticas públicas e instrumentos técnicos con la identificación de buenas prácticas y con una evaluación crítica de su eventual aplicabilidad en Medellín. Esta forma de investigar tiene ventajas importantes, ya que, permite mirar el problema desde un ángulo más amplio, evita quedarse solo en la realidad local y ayuda a entender el diseño universal a partir de experiencias distintas. En consecuencia, la comparación no se entiende como un mecanismo de imitación, sino como una herramienta de interpretación contextualizada y de adaptación crítica. En tal sentido, Medellín enfrenta el reto de consolidar un modelo de ciudad que no se limite a incorporar estándares internacionales, sino que logre traducirlos en intervenciones concretas, sostenibles y dotadas de legitimidad social.

En consecuencia, las recomendaciones que se desprenden de este examen no se agotan en la introducción de reformas normativas, sino que reclaman el fortalecimiento de la coordinación interinstitucional, la cualificación de los sistemas de información, la garantía de una participación efectiva de las personas con discapacidad y la estricta correspondencia entre la planeación urbana y su materialización territorial. La comparación con otras experiencias muestra que la inclusión no aparece automáticamente por tener políticas públicas, sino cuando esas políticas logran cambiar de verdad el espacio y la vida diaria de las personas. En ese orden, el diseño universal no puede permanecer en el plano de lo abstracto, pues debe incorporarse como criterio operativo en cada decisión urbanística, en cada proyecto de infraestructura y en cada intervención sobre el espacio público. Sólo cuando la norma adquiere traducción empírica puede sostenerse que la ciudad deja de ser un dispositivo de exclusión y se convierte en un escenario efectivo de igualdad.

3.2. La medición de la inclusión social de las políticas públicas en el espacio público y el transporte masivo desde los indicadores de eficacia en el Distrito Especial de Medellín

Hablar de diseño universal en Medellín no supone referirse únicamente a rampas, pasamanos o sistemas de señalización, sino a la manera en que el orden urbano define, en términos materiales y jurídicos, quién puede desplazarse, orientarse, permanecer y habitar la ciudad sin verse sometido a exclusiones de hecho. Desde esa perspectiva, el espacio público y el transporte masivo dejan de ser infraestructuras neutras para convertirse en indicadores concretos de coherencia institucional, porque allí se hace visible si la igualdad de derechos se materializa en la vida diaria o si sigue operando como una promesa abstracta. La política pública nacional de discapacidad e inclusión social ya había dicho que el enfoque de derechos, el enfoque territorial y la intersectorialidad deben convertirse en cambios reales en lo público, en garantías jurídicas, en participación política y en reconocimiento de la diversidad, incluyendo la accesibilidad y el diseño universal como una línea de acción concreta (Ministerio de Salud y Protección Social, 2014).

Bajo esa lente, Medellín aparece como una ciudad que ha avanzado, pero no como una ciudad definitivamente resuelta. El caso de estudio AT2030 reconoce prácticas valiosas de diseño inclusivo en el entorno construido, así como experiencias de articulación entre entidades públicas, academia y comunidad; sin embargo, también deja ver que la mejora continua, el mantenimiento y la innovación siguen siendo condiciones indispensables para sostener una ciudad verdaderamente inclusiva (Patrick et al., 2023). Esa tensión se vuelve evidente en los bordes de la infraestructura, donde la intención normativa no siempre logra superar la permanencia de barreras físicas, las discontinuidades en los recorridos, las falencias de mantenimiento y ciertas decisiones de gestión que no alcanzan a consolidar la accesibilidad como una política estable, y no como una intervención aislada.

En el transporte, la discusión reviste especial gravedad, pues la accesibilidad no se contrae a la posibilidad abstracta de desplazarse, sino que incide directamente en el acceso real a bienes, servicios y oportunidades urbanas. La investigación de Carreño Ordóñez deja ver que el transporte público urbano no es únicamente una infraestructura de traslado, sino un umbral de acceso a lo social, y que, en clave constitucional, la accesibilidad y la progresividad obligan a sostener que el derecho al transporte no puede agotarse en la existencia nominal del servicio, sino en sus condiciones materiales de uso para las personas con discapacidad (Carreño Ordóñez, 2015). A la vez, Restrepo Atehortúa identifica barreras persistentes asociadas a los cambios de modo, la información, el entorno peatonal, la seguridad vial y la configuración de la infraestructura, lo cual confirma que la accesibilidad al transporte público sigue inconclusa mientras esas limitaciones estructurales subsistan (Restrepo Atehortúa, 2017). En el espacio público, la exigencia de accesibilidad universal obliga a concebir el diseño como continuidad funcional y no como un mosaico aislado de intervenciones; de otro modo, los grandes ejes de movilidad vehicular pueden transformarse en fronteras urbanas cuando la conectividad peatonal, la seguridad y la calidad espacial no acompañan la organización territorial de la ciudad (Naranjo Mesa, 2023).

Desde esta perspectiva, el presente acápite analiza las políticas públicas de diseño universal en el espacio público y el transporte masivo mediante indicadores orientados a verificar su eficacia operativa, no solo su formulación. Entre esos indicadores se consideran, de manera integrada, la accesibilidad física, la continuidad de los recorridos, la comprensión de la señalización, la calidad del entorno peatonal, la coordinación institucional, el mantenimiento de la infraestructura, la participación ciudadana y la capacidad de respuesta frente a las necesidades de las personas con discapacidad física y cognitiva. El propósito es poner en relación el marco constitucional, los estándares internacionales de Derechos Humanos, la normativa local y los mecanismos de participación, para establecer si la ciudad produce inclusión socioespacial o si, por el contrario, reproduce exclusiones bajo formas más sutiles. En esa medida, el apartado no aspira a una mera descripción del fenómeno, sino a una lectura crítica de sus alcances, de sus vacíos y de sus posibilidades de corrección institucional, con miras a formular rutas concretas que conviertan el

diseño universal en una regla de construcción urbana y de justicia material. (Ministerio de Salud y Protección Social, 2014; Fundación Saldarriaga Concha, 2019).

Aquí los indicadores no deben quedar como una lista rígida, sino como una matriz de lectura jurídica y empírica que permita verificar si la ciudad realmente se deja habitar por todas las personas o si todavía obliga a muchas a quedar por fuera de su centro funcional. La Política Pública Nacional de Discapacidad e Inclusión Social contempla un sistema de seguimiento con un tablero transversal de indicadores, conectado con los ejes de transformación de lo público, garantía jurídica, participación política y reconocimiento de la diversidad; asimismo, el DNP orienta a vincular los resultados esperados con indicadores de resultado. En Medellín, los estudios recientes sobre infraestructura inclusiva enseñan que las barreras no son solo físicas, sino también comunicacionales, operativas y actitudinales, y que la accesibilidad depende de la continuidad, del mantenimiento, de la primera y la última milla y de la participación efectiva de las personas con discapacidad (Ministerio de Salud y Protección Social, 2014).

A efectos de evaluar la eficacia de las políticas de diseño universal en el espacio público y el transporte masivo, este estudio propone una matriz de indicadores de estructura, proceso y resultado, construida sobre la base de la Política Pública Nacional de Discapacidad e Inclusión Social, las orientaciones del DNP y los hallazgos del caso Medellín. La proposición medular es que la accesibilidad no puede ser apreciada solo por la existencia formal de la infraestructura, sino por su continuidad funcional, su mantenimiento, la calidad de la información, la participación de las personas con discapacidad y la capacidad institucional para corregir barreras físicas, comunicacionales, operativas y actitudinales (Ver Tabla 1) (Ministerio de Salud y Protección Social, 2014).

Tabla 1. Indicadores para el análisis en el diseño universal, igualdad de derechos y la movilidad inclusiva en el Distrito Público de Medellín

Dimensión	Indicador propuesto	Qué permite medir	Lectura metodológica
Transversal	Institucionalización del diseño universal	Se verifica si los instrumentos distritales, sectoriales y contractuales incorporan de manera expresa, suficiente y exigible disposiciones sobre accesibilidad, y verificable los estándares de accesibilidad, ajustes razonables y diseño universal.	Sirve para medir la distancia entre la norma y la planeación real. Se sostiene en el esquema de seguimiento de la Política Pública Nacional de Discapacidad e Inclusión Social (PPDIS) y con la ruta propuesta por el DNP para enlazar resultados e indicadores.
Transversal	Participación efectiva de las personas con discapacidad	Este indicador mide la participación efectiva de las personas con discapacidad mediante la disponibilidad de espacios accesibles, la frecuencia de las reuniones realizadas y su incidencia real en la toma de decisiones públicas.	No basta con verificar la existencia formal de los comités; resulta indispensable examinar su incidencia material en la adopción de decisiones públicas. En Medellín, la existencia de comités de accesibilidad y de discapacidad ofrece una base idónea para verificar si la participación trasciende la

			formalidad, ajuste o corrección de las políticas.
Espacio público	Continuidad peatonal accesible	Porcentaje de tramos de andenes, cruces peatonales y recorridos prioritarios que garantizan desplazamiento continuo, accesible y libre de obstáculos.	La afirmación se inscribe en una concepción integral de la accesibilidad, entendida no como la simple existencia de elementos aislados, sino como una cadena funcional que debe operar de manera continua para garantizar el desplazamiento efectivo. Desde esa perspectiva, AT2030 advierte que el deterioro físico del entorno, las discontinuidades en los andenes y el aprovechamiento irregular del espacio peatonal no son meras incomodidades urbanas, sino factores que reproducen exclusiones y limitan el acceso real de las personas al espacio público.
Espacio público	Seguridad y legibilidad del entorno	Presencia de señalización fácilmente comprensible, iluminación suficiente, cruces peatonales seguros, señalización horizontal y vertical debidamente identificable, y semáforos con alertas auditivas, como expresión mínima de un entorno urbano accesible.	Este indicador recoge la dimensión comunicacional y de seguridad del diseño universal. En Medellín se identificaron deficiencias de señalización y orientación dentro y alrededor de estaciones, y de allí surgieron recomendaciones relativas a cruces seguros e iluminación adecuada.
Espacio público	Mantenimiento y sostenibilidad de la infraestructura accesible	Tiempo que tarda la reparación, grado de operatividad y continuidad del funcionamiento de los elementos accesibles.	Se trata de uno de los aspectos más sensibles del caso Medellín. Los estudios advierten que la accesibilidad se desmejora cuando ascensores, rampas o plataformas no reciben el mantenimiento oportuno que su funcionamiento exige.
Espacio público	Conectividad de primera y última milla	Existencia de rutas accesibles que vinculen barrios, equipamientos y	Este indicador es decisivo, ya que la accesibilidad no concluye en la estación. AT2030 subraya que la

		viviendas con estaciones o nodos de transporte.	primera y la última milla pueden restringir seriamente el acceso al sistema de transporte.
Transporte masivo	Cobertura de accesibilidad en estaciones, paraderos y flota	Proporción de estaciones, paraderos y vehículos habilitados bajo condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad física y cognitiva.	La formulación abre paso de la aspiración general a la constatación empírica del servicio. Medellín muestra resultados favorables, aunque aún mantiene diferencias notorias de accesibilidad entre modos, estaciones y buses.
Transporte masivo	Funcionamiento de ayudas técnicas y dispositivos de apoyo	Funcionamiento efectivo de ascensores, rampas, plataformas, taquillas accesibles y canales de asistencia.	La evidencia local confirma que la instalación del dispositivo no basta por sí sola; se requiere, además, su disponibilidad real y su aptitud para ser usado en la vida cotidiana.
Transporte masivo	Accesibilidad de la información	Disponibilidad de información en lectura clara, pictogramas, audio, braille, pantallas y lengua de señas.	Este indicador incorpora la barrera comunicacional. En Medellín se evidenció que la información se identificó una oferta insuficiente de información en formatos alternativos para personas con discapacidad visual y auditiva.
Transporte masivo	Capacitación del personal y trato inclusivo	Porcentaje de conductores, personal de estación y personal de apoyo que ha recibido capacitación en atención a personas con discapacidad.	AT2030 advierte que la barrera actitudinal sigue siendo determinante. La accesibilidad puede existir en el plano material, pero no consolidarse en la dimensión humana cuando el trato no se alinea con el diseño
Resultado social	Percepción de inclusión y experiencia de uso	Nivel de satisfacción, confianza, autonomía y percepción de no discriminación en el uso del espacio público y del transporte.	Este indicador permite leer la política desde la experiencia vivida, no solo desde el plano normativo. AT2030 recomienda, con acierto, documentar la experiencia de las personas con discapacidad para comprender qué opera y qué resulta insuficiente.

Fuentes: Patrick et al., 2023; Restrepo Atehortúa, 2017; Naranjo Mesa, 2023; Fundación Saldarriaga Concha, 2019; Carreño Ordóñez, 2015; Ministerio de Salud y Protección Social, 2014.

En síntesis, estos indicadores muestran que el diseño universal no es una decoración urbanística, sino un criterio de justicia espacial. Medellín ha realizado avances visibles y valiosos; aun así, la evidencia muestra que la ciudad todavía requiere continuidad, mantenimiento, mayor conectividad peatonal, información accesible y participación efectiva, para que la igualdad deje de ser una fórmula constitucional y se convierta en experiencia urbana de todos los días.

3.3. Diseño universal, igualdad de derechos e inclusión socioespacial de las personas con discapacidad física y mental en el Distrito Especial de Medellín

Cuando una ciudad se observa desde la vivencia de quienes enfrentan mayores obstáculos para desplazarse, el urbanismo deja de ser un mero ejercicio técnico de trazado, licenciamiento y ejecución de obras, para convertirse en un asunto de garantía material de la dignidad humana. En Medellín, esa pregunta resulta especialmente incisiva, porque la accesibilidad no sólo incumbe a la técnica constructiva, sino también a la forma en que se gobierna la ciudad, se ordena el territorio y se reparte el uso del espacio colectivo. Por eso, el diseño universal no debería verse como un añadido decorativo ni como una solución improvisada al final de un proyecto ya terminado; su sentido es mucho más exigente, ya que, se constituye en una condición de justicia urbana que debe estar presente desde el inicio en el espacio público, la vivienda y el transporte masivo. El propio orden local ha reconocido esa orientación desde hace años, especialmente a través de la Política Pública en Discapacidad adoptada por el Acuerdo Municipal 86 de 2009 y de la revisión del POT mediante el Acuerdo 048 de 2014, disposiciones que debieron transformar la accesibilidad en un criterio estructural del ordenamiento territorial y no en una aspiración fragmentaria (Concejo de Medellín, 2009, 2014). Sin embargo, la documentación revisada permite advertir que entre la norma y la calle subsiste una distancia persistente, pues la inclusión no se satisface con la retórica administrativa, sino con continuidad espacial, mantenimiento, asignación presupuestal y control social efectivo.

Esa distancia entre el mandato y la experiencia cotidiana es, precisamente, el punto de partida de este acápite. El *Plan de Desarrollo Distrital 2024–2027, Medellín Te Quiere*, constituye una plataforma idónea para determinar si la administración vigente incorporó la accesibilidad como prioridad transversal o si la mantuvo confinada en formatos sectoriales con escasa capacidad de incidencia urbana. Su valor no se limita a las promesas enunciadas, sino a la forma en que esas promesas se convierten en indicadores, líneas base, metas y mecanismos de seguimiento. En esa arquitectura se define una parte cardinal de la eficacia de la política pública: sin mediciones claras, la inclusión corre el riesgo de disolverse en la abstracción; con métricas abiertas, la ciudad queda en posibilidad de asumir responsabilidad por sus omisiones y de corregir sus derivas excluyentes. La investigación que sustenta este acápite solicitó precisamente esa información para confrontar el discurso institucional con la realidad verificable de la infraestructura y del transporte, y así leer el problema en clave de rendición de cuentas y no de simple retórica programática (Alcaldía de Medellín, 2024).

La política pública local en discapacidad, surgida del *Acuerdo 86 de 2009*, mantiene una intuición decisiva, dado que, la ciudad no será plenamente democrática mientras las personas con discapacidad deban gestionar cada trayecto como si fuera una excepción. La trascendencia de ese acuerdo consistió en desplazar el enfoque asistencialista y en incorporar la accesibilidad al ámbito de la planeación urbana, la infraestructura y la prestación de los servicios públicos. La actualización de 2019 mostró, además, que Medellín reconocía la necesidad de armonizar su política con criterios más robustos de autonomía, inclusión y capacidad jurídica, en sintonía con el giro contemporáneo del derecho de la discapacidad (Concejo de Medellín, 2019). Sin embargo, la cuestión crucial sigue abierta: Determinar si esos instrumentos han logrado alterar la materialidad de la ciudad o si se han limitado a consolidar una gramática institucional que se reproduce mientras las barreras permanecen. Debe construirse desde el contraste entre la política escrita, los actos de ejecución y la experiencia de quienes siguen enfrentando andenes incompletos, señalización deficiente, estaciones parcialmente accesibles o trayectos interrumpidos entre la casa y el destino final.

El *POT* de 2014 resulta cardinal en este estudio, aun cuando no esté circunscrito exclusivamente a la discapacidad, en la medida en que define la anatomía espacial de la ciudad y condiciona, por ende, las posibilidades de desplazamiento, permanencia y circulación. Todo plan de ordenamiento territorial encierra una apuesta normativa sobre qué cuerpos, qué velocidades y qué modos de movilidad serán favorecidos. Cuando la accesibilidad no se incluye en toda esa organización, la ciudad termina fragmentándose. Entonces la continuidad peatonal se rompe, los caminos seguros se interrumpen y la autonomía deja de estar disponible para todos por igual. En Medellín, la tarea ha consistido justamente en superar la lógica de intervenciones aisladas y construir una red capaz de enlazar viviendas, andenes, estaciones, corredores y espacios públicos bajo el principio de “puerta a puerta”. La documentación revisada indica, sin embargo, que ese horizonte continúa tensionado por respuestas parciales y por una ejecución que no siempre se corresponde con la ambición normativa del ordenamiento territorial (Concejo de Medellín, 2014).

En este contexto, el derecho de petición elevado al Metro de Medellín resulta particularmente valioso, en tanto deja de interrogar la norma en abstracto para examinar la manera concreta en que la entidad administra la accesibilidad universal. La respuesta del Metro exhibe una metodología tripartita, compuesta por diagnóstico, proyección y seguimiento. En la primera, la empresa revisa las condiciones de accesibilidad, identifica barreras y analiza la infraestructura física y arquitectónica de estaciones y paradas; en la segunda, desarrolla diseños y define acciones con base en la normativa técnica y en buenas prácticas internacionales; y en la tercera, hace seguimiento a lo ejecutado, teniendo también en cuenta la participación de grupos de interés y las Peticiones, Quejas, Reclamos y Sugerencias (PQRS) de los usuarios. Esa información es particularmente elocuente, porque evidencia que la accesibilidad ya forma parte del lenguaje operativo interno del sistema de transporte. Esa respuesta es relevante porque confirma que la accesibilidad ya integra el lenguaje interno de la gestión del transporte. Sin embargo, también deja en evidencia que la entidad la maneja como una secuencia técnica institucional, no necesariamente como un sistema plenamente abierto al control ciudadano. De allí surge una tensión cardinal entre capacidad operativa y publicidad democrática: la entidad sabe qué hacer, pero no siempre revela la información con el grado de apertura requerido para una auditoría social integral.

La matriz de indicadores remitida por el Metro de Medellín confirma, con bastante precisión, que la accesibilidad ya no se piensa sólo como rampa o ascensor, sino como una red de obligaciones que involucra infraestructura, información, seguridad, asequibilidad tarifaria, rutas alimentadoras, protocolos de evacuación, formación del personal y mecanismos de orientación al usuario. Pero la riqueza del instrumento no disuelve la necesidad de evaluarlo críticamente, porque una matriz puede ser muy completa y, aun así, operar como un dispositivo opaco si no ofrece línea base clara, desagregación territorial suficiente y acceso público verdaderamente reutilizable. La investigación solicitó formatos abiertos, calendarios de monitoreo y metodologías detalladas de recolección de datos, lo cual revela que la cuestión no es la ausencia de información, sino su capacidad de convertirse en prueba verificable. En ese sentido, el Metro de Medellín evidencia una institucionalidad técnica sobre accesibilidad, pero la cuestión jurídica de fondo sigue siendo si esa institucionalidad está produciendo derechos o únicamente administrando compromisos (Ver Anexo 3) (Ver Tabla 2) (Metro de Medellín, 2026).

Leído a la luz de estas respuestas, el *Plan de Desarrollo Distrital 2024–2027* se revela como el escenario donde se comprobará si Medellín está estructurando una política de accesibilidad orientada por resultados o apenas una gramática de voluntades. Una política orientada por resultados requiere indicadores comparables, metas verificables, seguimiento periódico, publicaciones abiertas y mecanismos de corrección cuando los avances no se corresponden con los compromisos asumidos. Una política de intenciones, en cambio, se satisface con la mera proclamación del problema, el anuncio de intervenciones y la postergación de la solución a administraciones ulteriores. El material reunido en esta investigación obliga a poner el acento en lo primero: cuántas estaciones, andenes,

rutas, corredores y equipamientos fueron efectivamente intervenidos; qué presupuesto se destinó; cómo se verificó la calidad de las obras; y si hubo participación sustantiva de las personas con discapacidad en el diseño y evaluación de las medidas. En ausencia de tales elementos, el *Plan de Desarrollo* corre el riesgo de convertirse en un repertorio de buenas intenciones con limitada capacidad de transformación material (Alcaldía de Medellín, 2024).

La dimensión participativa no puede quedar circunscrita a una formalidad meramente decorativa. Tanto la política pública local como la información solicitada al Metro muestran una cuestión más profunda: la inclusión no se garantiza sólo construyendo obras, sino permitiendo que quienes viven las barreras participen en su definición, vigilancia y corrección. En tal sentido, el derecho de petición desempeña una función metodológica y democrática, ya que no sólo solicita documentos, sino que obliga a las instituciones a exhibir su arquitectura de decisiones, a explicitar sus criterios de priorización y a reconocer sus puntos ciegos. Esta virtud resulta particularmente decisiva en el examen del diseño universal, pues la accesibilidad no puede ser pensada sólo desde la racionalidad del técnico, sino también desde la experiencia concreta de quienes se desplazan por la ciudad con discapacidad física o cognitiva. La investigación parte, por tanto, de la idea de que la información pública no es un adorno del procedimiento, sino una herramienta de justicia urbana y una condición para evaluar de manera seria las políticas públicas (Concejo de Medellín, 2009; Metro de Medellín, 2026).

En síntesis, Medellín tiene un marco normativo que reconoce la accesibilidad, un plan de desarrollo que debería convertirla en prioridad y una empresa de transporte con herramientas técnicas para administrarla; aun así, la suma de esas piezas no garantiza, por sí sola, la inclusión socioespacial. La tarea verdadera está en cerrar la brecha entre el diseño institucional y la experiencia urbana, entre la política declarada y el trayecto cotidiano, entre la promesa de igualdad y la vivencia de exclusión. Por ello, este acápite sostiene que la discusión ya no debe centrarse en la existencia de la accesibilidad, sino en su carácter verificable, exigible y permanente dentro de la ciudad concreta. Tal es el parámetro más riguroso para juzgar una política pública de diseño universal: no la belleza del discurso, sino la continuidad material de los derechos (Alcaldía de Medellín & DAP, 2014; Concejo de Medellín, 2014; Metro de Medellín, 2026).

En consecuencia, el análisis de los indicadores muestra que la discusión sobre accesibilidad en Medellín ya no puede limitarse a constatar la existencia de normas, sino que debe examinar la manera en que estas se traducen, o dejan de traducirse, en condiciones materiales de igualdad para las personas con discapacidad física y cognitiva. En el plano de la política pública, el Distrito reconoció desde el Acuerdo Municipal 86 de 2009 que la accesibilidad es un eje de inclusión, reconocimiento que se vio fortalecido con el Acuerdo 048 de 2014, en tanto integró el ordenamiento territorial como un ámbito decisivo para la efectividad de los derechos (Concejo de Medellín, 2009, 2014).

La respuesta del Metro de Medellín pone de presente una política de accesibilidad que no es improvisada, sino técnicamente estructurada y fundada en una lógica multidimensional que integra diagnóstico, proyección y seguimiento. La entidad afirma trabajar con normas técnicas, estándares internacionales, manuales de accesibilidad, un Plan Maestro de Accesibilidad, un Modelo de Accesibilidad Multidimensional y un Grupo Operativo de Accesibilidad Universal, lo que muestra una institucionalidad especializada que entiende que el diseño universal no es un gesto ornamental, sino una condición indispensable para el funcionamiento del transporte masivo (Metro de Medellín, 2026). No obstante, al analizar sus indicadores por separado, se advierte que la mayor parte mide actividades, productos o esfuerzos institucionales, como examinar normativas, inspeccionar estaciones, gestionar recursos, ejecutar intervenciones, ajustar protocolos, capacitar personal o promover campañas. Ese conjunto de acciones es relevante, aunque no alcanza todavía a demostrar con la misma precisión el impacto real en la vida cotidiana de las personas con discapacidad. Falta todavía medir con mayor claridad la reducción de barreras, el incremento de la autonomía, la

continuidad efectiva del trayecto y el fortalecimiento de la inclusión socioespacial. Allí aparece la tensión más relevante entre capacidad operativa y realización efectiva del Derecho (Ver Tabla 2).

En sentido más riguroso, el análisis deja en claro que la accesibilidad en Medellín debe comprenderse como un sistema continuo y no como un mosaico de actuaciones inconexas. El Metro de Medellín reporta infraestructura física relevante, como ascensores, escaleras electromecánicas, plataformas PMR, rampas, señalética, sistemas de información accesible y protocolos de evacuación, así como participación en comités de accesibilidad, formación del personal y campañas de cultura inclusiva, todo lo cual muestra avances importantes en la construcción de un sistema más sensible a la diversidad funcional (Metro de Medellín, 2026). Con todo, el problema jurídico sustantivo sigue siendo si esos avances producen una red verdaderamente “puerta a puerta”, capaz de enlazar hogar, andén, estación, vehículo, información y destino final sin rupturas que reinstalen la dependencia o la exclusión. La petición de información buscó, precisamente, líneas base, metas, datos abiertos, inventarios, georreferenciación, registros de mantenimiento y trazabilidad presupuestal para verificar esa continuidad, y la respuesta institucional deja ver una arquitectura técnica apreciable, aunque todavía incompleta en términos de transparencia plena y de medición del impacto social. En suma, Medellín ha avanzado en la formulación y organización de sus políticas de accesibilidad, pero el desafío decisivo consiste en convertir esa estructura normativa y técnica en igualdad material verificable, con resultados observables, medibles y exigibles por la ciudadanía.

Tabla 2. Cuadro comparativo de indicadores entre la política pública distrital para el Diseño universal, igualdad de derechos e inclusión socioespacial de las personas con discapacidad física y mental

Eje de análisis	Lo que exige la política pública / la petición	Lo que informa el Metro de Medellín	Lectura crítica
Línea base, metas y trazabilidad	Se requirió una matriz integral que precisara definición operacional, fórmula, unidad de medida, línea base, metas a uno, tres y cinco años, metodología de recolección, desagregación territorial y formatos reutilizables.	El Metro remite una matriz de indicadores de accesibilidad universal y precisa que su actualización es constante según el avance, el cumplimiento y la incorporación de nuevas acciones.	La explicación técnica existe, pero la mutabilidad constante de la matriz vuelve frágil la promesa de estabilidad impide una comparación lineal y robusta de los resultados.
Diagnóstico de accesibilidad	Se pidió constatar inventarios y registros de mantenimiento.	Se informa una fase diagnóstica sobre barreras y condiciones de circulación.	Hay un reconocimiento sistemático del obstáculo; mas no puede confundirse el reconocimiento con la remoción efectiva del obstáculo.
Normativa técnica y lineamientos	Se solicitaron instrumentos normativos y lineamientos técnicos.	Se citan NTC/ICONTEC, manuales, estándares y planes técnicos.	La referencia normativa es sólida y consistente; que la norma abandone la condición de esquema abstracto y se vuelva experiencia habitable.
Infraestructura física de acceso	Se requirieron inventarios, estado	El Metro reporta 21 escaleras electromecánicas, 59 ascensores, 43 Plataformas para	La cobertura es alta, aunque el reto comparado sigue siendo

	operativo y registros por estación.	Personas con Movilidad Reducida (PMR) plataformas y rampas.	la continuidad operativa y su utilidad efectiva para el tránsito humano.
Obras de adecuación	Se pidió conocer obras, actas y soportes de ejecución.	El Metro informa el Proyecto de Accesibilidad Fase I, con intervención en 10 estaciones de la Línea A, y menciona obras en estaciones como Industriales, Madera, Bello, La Estrella, Sabaneta, Envigado, Itagüí, Ayurá, Aguacatala y Hospital.	La obra traduce la intención en piedra, metal y circulación de si esas obras resuelven el trayecto completo o solo puntos específicos.
Seguridad y evacuación	Se reclamó la garantía de vida manifiesta en protocolos, emergencias y resultados.	Se reportan protocolos de evacuación, monitoreo técnico y control de tiempos de reparación mediante <i>Reliability-Centered Maintenance</i> (RCM) en español Mantenimiento Centrado en la Confiabilidad; MTBF (<i>Mean Time Between Failures</i>) o Tiempo Medio Entre Fallas; y, MTTR (<i>Mean Time To Repair</i>) o Tiempo Medio de Reparación.	El sistema parece bien organizado desde lo operativo, también es confianza para quien depende del sistema exige algo más de índices de disponibilidad técnica.
Asequibilidad tarifaria	Se pidió información sobre tarifas preferenciales y diferenciadas.	Se consolida la base de usuarios PCD, canales accesibles, señalización e interpretación de lengua de señas.	La comparación internacional muestra que la asequibilidad exige que el precio no opere como barrera encubierta de exclusión.
Información y orientación accesible	Se exigieron sistemas de información reutilizables con datos claros y accesibles.	Se reportan señalética accesible, orientación intérpretes de lengua de señas.	El sistema avanza en accesibilidad comunicativa, aunque la estandarización sigue siendo el talón de Aquiles del sistema.
Formación y cultura institucional	Se pidieron mecanismos de formación a servir sin reproducir dominación.	El Metro de Medellín reporta formación continua para personal de servicio, vigilancia y guías educativos, además de campañas, charlas, talleres y contenidos digitales sobre accesibilidad e inclusión.	La formación es indispensable porque la barrera también puede ser actitudinal. Sin embargo, todavía se mide el volumen de actividades y no el cambio efectivo en el trato.
Equipo técnico especializado	Se pidieron responsables claros capaces de convertir la igualdad en decisión.	EL Metro de Medellín El Metro cuenta con un Grupo Operativo de Accesibilidad Universal, un comité de experiencia y un profesional (arquitecto) especializado.	Hay capacidad técnica interna es coherente con modelos internacionales de gobernanza de la accesibilidad; pero la cuestión relevante es su fuerza real de gobierno

			sobre las decisiones sustantivas.
Participación ciudadana	Se exigió participación de personas con discapacidad para personas con discapacidad.	El Metro dice tener espacios permanentes en el Comité de Accesibilidad de Medellín, comités de discapacidad de Bello, Itagüí y otros, y un espacio llamado “Gerenciando la Accesibilidad”, con encuentros semestrales desde 2019 los cuales sirven de espacios permanentes de participación y seguimiento.	La participación está presente, aunque su carácter consultivo, lo cual limita su densidad normativa y política.
Contratos, interventorías y cierre contractual	Se solicitó identificar contratos, actas, incumplimientos y estado de ejecución.	El Metro de Medellín señala que los contratos de accesibilidad fueron liquidados sin saldos pendientes y con actas de recibo final. Menciona interventorías como Consorcio Metro Accessible y Consorcio Metro 2023, además de supervisión interna.	El contrato puede estar cerrado en el papel, porque la obra solo se vuelve verdaderamente correcta cuando sirve al fin para el que fue concebida.
Reserva de información y control social	Se pidió trazabilidad y repositorios abiertos.	Se invoca reserva estratégica por infraestructura crítica.	La reserva es admisible en ciertos márgenes, pero debe permanecer acotada para no debilitar el control social ni la evaluación independiente.

Fuentes: Concejo de Medellín, 2009; Concejo de Medellín, 2014; Alcaldía de Medellín & DAP, 2014; Alcaldía de Medellín, 2024; Metro de Medellín, 2026.

En suma, el Metro de Medellín evidencia una política de accesibilidad robusta, organizada con criterios técnicos y operativos, y sostenida por inventarios de equipos, obras materializadas, matrices de seguimiento, espacios de participación, estrategias de capacitación interna y mecanismos de control contractual. Con todo, el análisis pormenorizado de esa información deja entrever una falla metodológica de fondo, ya que, la mayoría de los indicadores se concentra en medir actividades, diagnósticos, intervenciones físicas o acciones administrativas, mientras permanecen menos visibles los que permitirían verificar el impacto real de tales medidas en la autonomía de los usuarios, la continuidad efectiva de sus trayectos, su satisfacción y la reducción material de las barreras que subsisten. Desde una perspectiva jurídica, ello significa que la entidad ha avanzado de manera importante en la administración institucional de la accesibilidad, pero todavía debe reforzar la prueba pública de que ese esfuerzo se convierte, de forma verificable, en un derecho efectivamente garantizado para las personas con discapacidad.

3.4. Voces de la ciudad. Experiencias sobre accesibilidad universal y transporte inclusivo en el Distrito Especial de Medellín

Los testimonios revisados permiten sostener que la accesibilidad urbana en Medellín sigue operando más como una promesa normativa que como una experiencia cotidiana plenamente garantizada. La exclusión no se manifiesta únicamente en el momento de abordar el transporte, sino que comienza desde antes, en la vivienda, donde ya es necesario coordinar ayudas, tiempos y esfuerzos para poder salir. Luego, en el espacio público, los obstáculos físicos y las interrupciones del trayecto introducen nuevas barreras que impiden una movilidad fluida. Más adelante, en el transporte masivo, la saturación del servicio, la falta de espacio para la silla y la inestabilidad de la asistencia técnica terminan por profundizar la exclusión. Juan Diego Zapata Montoya relata que debe coordinar con familiares y amigos para bajar y subir la silla, esperar vehículos con plataforma y afrontar interrupciones como ascensores averiados. Miguel Ángel Muñoz M. señala que el Metroplús y el Metro suelen ir saturados, sin espacio suficiente para la silla y sin colaboración institucional permanente, lo que lo obliga a planear sus salidas con mucha anticipación. En consecuencia, la ciudad continúa exigiendo esfuerzos extraordinarios a quienes deberían transitarla con normalidad.

Esa precariedad no se agota en el transporte, sino que se proyecta sobre toda la experiencia de desplazamiento y demuestra que la accesibilidad aún es frágil en su tramo más decisivo, el de la ejecución concreta. La observación participante de Juan Diego Zapata Montoya muestra que la continuidad del trayecto se ve alterada por fallas operativas muy concretas, como la llegada de una buseta sin plataforma utilizable, la necesidad de depender de otras personas para subir y bajar, y la interrupción del recorrido cuando el ascensor de la Estación San Antonio no funciona. El valor jurídico de este testimonio es alto, porque permite afirmar que la accesibilidad no se agota en la existencia formal de dispositivos o adecuaciones, sino que exige su funcionamiento oportuno y eficaz en el momento de uso. Desde esa lógica, una infraestructura que existe en el plano material pero no funciona en la práctica equivale, en términos de derechos, a una barrera persistente que continúa reproduciendo exclusión.

Los relatos de Marta E. y de Juan José Arboleda Gómez refuerzan la conclusión de que el espacio público en Medellín sigue siendo un entorno hostil para la movilidad autónoma. Marta describe una cotidianidad marcada por huecos, andenes sin rampa, basura, aceras interrumpidas y vehículos o motos mal parqueados, condiciones que la fuerzan a circular por la calle y a convivir con una exposición permanente al riesgo vehicular. Juan José, en cambio, identifica andenes altos, obstáculos en el espacio público y plataformas deficientes en algunos alimentadores, además de trayectos en los que la ayuda humana sustituye la garantía institucional que debería asegurar el desplazamiento sin dependencia. La coincidencia entre ambos testimonios revela que el problema no se limita a una suma de deficiencias físicas, sino que expresa una falla más amplia en la manera como la ciudad ha sido diseñada, mantenida y gobernada. La ciudad no asegura la continuidad material del recorrido ni ofrece condiciones suficientes para que las personas con discapacidad se desplacen con seguridad y autonomía. En otras palabras, no se trata únicamente de reparar andenes o mejorar plataformas, sino de transformar la lógica de gestión para que el derecho a moverse no dependa de ayudas improvisadas, sino de garantías estables y exigibles.

Los testimonios de los cuidadores permiten constatar que la inaccesibilidad no constituye un mero déficit material, sino un factor que desplaza hacia las familias cargas que, en puridad, deberían ser absorbidas por la organización estatal del servicio público. Luz Dary Gómez Ruiz refiere, precisamente, dificultades recurrentes en el embarque y desembarque, apoyo irregular por parte del personal y ausencia de una reclamación formal previa, aunque con plena conciencia de que el costo material recae sobre la vida cotidiana del hogar. Sandra María Upegüí ofrece un ejemplo aún más nítido: “el ascensor del colegio donde estudiaba la persona acompañada se dañó y no fue reparado de manera oportuna, lo que obligó a interponer una tutela para obtener una respuesta”. La significación filosófico-jurídica del episodio es evidente, porque muestra una garantía de derechos que no se

despliega como deber inmediato del Estado, sino que emerge tardíamente, mediada por la conflictividad y por la necesidad de activar remedios excepcionales.

Los relatos muestran, de manera convergente, que la asistencia brindada por terceros funciona como un mecanismo informal de compensación frente a deficiencias estructurales que permanecen sin resolución. Esa ayuda proporcionada por conductores, pasajeros, familiares, cuidadores o personal de estación opera como una red informal de contención ante fallas persistentes del sistema. No obstante, esa ayuda no puede confundirse con accesibilidad universal. La diferencia es decisiva, dado que, si la accesibilidad universal supone que el entorno ha sido pensado para todas las personas, sin requerir intervenciones excepcionales ni favores circunstanciales; la asistencia de terceros, en cambio, depende de voluntades contingentes y de disponibilidades variables. Cuando el derecho a moverse depende de la buena voluntad ajena, su fuerza normativa se debilita y la igualdad deja de ser una condición efectivamente garantizada para convertirse en una promesa subordinada a circunstancias fortuitas. Desde una perspectiva constitucional, ello significa que la ciudad todavía no ha interiorizado de forma plena el mandato de transformar sus espacios, sus servicios y sus lógicas de funcionamiento para evitar que la diversidad funcional se traduzca en cargas adicionales de tiempo, esfuerzo, dinero o desgaste emocional. Lo que existe, por tanto, es una accesibilidad incompleta, sostenida por apoyos informales que compensan la falla, pero no la sustituyen jurídicamente.

En síntesis, los testimonios permiten sostener que en Medellín subsiste una brecha significativa entre la arquitectura jurídica de protección y la vivencia cotidiana de las personas con discapacidad física y cognitiva. El trabajo de campo no muestra una carencia puntual, sino un entramado de barreras físicas, operativas y actitudinales que limitan la autonomía, lesionan la dignidad y restringen la inclusión en el espacio social y urbano. En ese sentido, la ciudad se configura como un escenario en el que la igualdad formal ha sido reconocida por la norma, pero aún no se expresa de manera uniforme en condiciones materiales de accesibilidad, continuidad del desplazamiento y efectividad real de los derechos.

Conclusiones

En esa misma línea, la ciudad no puede continuar siendo comprendida sólo desde la consistencia de su trazado ni desde la mera proliferación de obras visibles, pues el parámetro verdaderamente decisivo no consiste en la cantidad de lo construido, sino en la destinación funcional de aquello que se erige y en el grado de autonomía material con el que se habilita su utilización. El Distrito Especial de Medellín ha producido durante años una narrativa de innovación urbana que se apoya en múltiples obras, en la adopción de políticas para la discapacidad y en la incorporación gradual de parámetros técnicos de accesibilidad; sin embargo, dicha narrativa se debilita cuando se enfrenta a la experiencia cotidiana de quienes todavía deben negociar cada desplazamiento con obstáculos, apoyos externos e incertidumbre. El problema, por tanto, no consiste en la inexistencia total de acción estatal, sino en que esa acción no siempre se convierte en condiciones materiales suficientes para un recorrido sin interrupciones, donde la accesibilidad no dependa del azar, del horario, del mantenimiento o de la disposición momentánea de otras personas.

De ahí que el aporte analítico de este tramo del trabajo resida en desplazar la atención desde la materialidad visible de las obras hacia la comprensión de su sentido jurídico y de su rendimiento social. La infraestructura accesible, por sí sola, no satisface el mandato de igualdad; a lo sumo lo aproxima cuando se integra en una cadena de actuaciones que comprende planeación, contratación, operación, supervisión, mantenimiento y evaluación de impacto. Ese giro es relevante porque deja en evidencia que la accesibilidad no es una cualidad fija del objeto urbano, sino una relación móvil entre el entorno, la institucionalidad y el usuario. En el caso de Medellín, la evidencia examinada en el documento deja ver avances relevantes en instrumentos de seguimiento, participación y formulación de políticas, pero también evidencia que el sistema sigue midiendo con mayor facilidad lo que hace que aquello que logra transformar de manera verificable la vida cotidiana de las personas con discapacidad física y cognitiva.

Esa asimetría entre el esfuerzo institucional y el efecto material obliga a formular una crítica más fina, menos laudatoria y más severa en su exigencia intelectual. No basta con constatar la existencia de comités, planes, indicadores o mesas técnicas si esos espacios no logran alterar de forma consistente la experiencia de uso del espacio público y del transporte masivo. En rigor, una política pública puede mostrarse robusta en su arquitectura documental y, no obstante, revelar insuficiencia para corregir barreras concretas persistentes. El documento muestra con claridad esa tensión, a partir de una institucionalidad de accesibilidad relativamente desarrollada, acompañada de inventarios, protocolos, matrices e intenciones de seguimiento, pero todavía sustentada en indicadores centrados en productos intermedios, diagnósticos y actividades, antes que en autonomía, continuidad del trayecto, satisfacción y reducción verificable de exclusiones.

Por ello, una lectura jurídica rigurosa no puede limitarse al formalismo del cumplimiento. Por ello, una lectura jurídica rigurosa no puede conformarse con el formalismo del cumplimiento, que tantas veces funciona como coartada institucional. El diseño universal, tal como se desarrolla en el expediente, exige algo más que ajustes puntuales al final del proyecto o correcciones cosméticas sobre una infraestructura ya cerrada; supone, más bien, una lógica de anticipación que debe presidir la totalidad del ciclo de decisión pública. Dado que, cuando la accesibilidad se inserta al final, el derecho se degrada a una función accesorio; cuando se incorpora desde el origen, la igualdad deja de depender de la corrección posterior y se vuelve una condición constitutiva del diseño urbano. Esa diferencia, aunque parezca técnica, en realidad tiene alcance constitucional, porque permite saber si el modelo urbano sigue pensado para un usuario estándar o si reconoce desde la planeación la diversidad corporal, cognitiva y funcional como parte de lo normal.

Aquí surge una de las críticas más importantes del trabajo, en donde Medellín sí ha incorporado el lenguaje del diseño universal en sus instituciones, pero todavía no lo convierte del todo en una regla obligatoria para cualquier obra o intervención urbana. La accesibilidad, en ese marco, suele aparecer como una buena práctica administrativa; sin embargo, el derecho exige algo más exigente: un régimen de deberes que ordene la acción estatal con estabilidad y control. Esa distinción no es menor. Una buena práctica puede modificarse, diferirse o incluso abandonarse; una obligación, por el contrario, está llamada a imponerse con continuidad, verificabilidad y control. Si la accesibilidad depende de la voluntad de cada entidad, del contratista de turno o del proyecto específico, el resultado será desigual por definición. La monografía muestra que la ciudad ha logrado avances visibles, pero también que la dispersión sigue afectando la continuidad entre la vivienda, el andén, la estación, el vehículo y el destino final.

Los testimonios incorporados en el documento refuerzan esa lectura y la vuelven más exigente, porque rompen la abstracción de la norma. La accesibilidad no se vive como fórmula jurídica, sino como una secuencia de esfuerzos cotidianos que muchas veces agota antes de empezar el desplazamiento. La dependencia de familiares, la espera por vehículos con plataforma, la incertidumbre sobre el funcionamiento de ascensores, la saturación de buses y la precariedad de los apoyos de información ponen de relieve que la ciudad todavía no ofrece una experiencia de tránsito previsible ni suficientemente autónoma. Esa constatación resulta decisiva porque desplaza el análisis desde la obra como objeto hacia la obra como servicio, y desde la obra como inauguración hacia la obra como permanencia. Lo que falta no es únicamente infraestructura; faltan continuidad operativa, confiabilidad institucional y una lectura más atenta de la experiencia vivida.

A partir de allí, el debate se ensancha y deja de limitarse al transporte masivo para alcanzar el espacio público como problema estructural. La inclusión socioespacial no puede evaluarse únicamente por la existencia de rampas, ascensores o dispositivos de apoyo, toda vez que el derecho a la ciudad comprende también la posibilidad efectiva de permanecer, orientarse, comprender, descansar, circular y decidir. Un andén que existe pero se interrumpe; una estación que opera pero no comunica, ya que, es una ruta que vincula pero no protege; un entorno formalmente accesible, aunque materialmente hostil: todo ello demuestra que la ciudad puede mostrar un cumplimiento parcial sin producir inclusión auténtica. La pregunta de fondo es sencilla pero decisiva donde se pregunta si ¿El espacio urbano hace más liviana la vida de las personas con discapacidad o, por el contrario, les impone nuevas barreras, menos visibles pero igualmente excluyentes?

En esa dirección, el capítulo también muestra que la accesibilidad cognitiva no puede seguir considerándose un aspecto secundario dentro de la discusión urbana, ya que es fundamental para que las personas puedan usar el espacio con autonomía. El documento evidencia que la barrera comunicacional persiste con mayor fuerza de lo que suelen admitir los diagnósticos técnicos, precisamente porque muchas evaluaciones priorizan la dimensión física de la infraestructura y descuidan la manera en que la información se presenta, se interpreta y se utiliza en contextos reales. De ello se derivan consecuencias jurídicas de especial relevancia, pues no basta con que el entorno sea formalmente transitable si la persona no puede comprenderlo sin apoyos desproporcionados o sin riesgo de desorientación. En una ciudad verdaderamente inclusiva, la señalización, la orientación espacial, la claridad de los mensajes y la inteligibilidad de los procedimientos forman parte integral del derecho a desplazarse con dignidad.

Por ello, la evaluación de la eficacia no debe quedar reducida al binomio obra terminada y obra no terminada, sino que ha de incorporar un juicio sobre la calidad, el uso, el mantenimiento y la permanencia de la intervención. La experiencia de Medellín demuestra que construir no siempre equivale a garantizar. También muestra que puede haber elementos técnicamente adecuados que terminan siendo poco útiles por problemas de funcionamiento, desgaste, falta de mantenimiento o poca articulación entre entidades. La crítica de fondo estriba en que la accesibilidad, para ser jurídicamente pertinente, debe dejar de entenderse como un resultado ocasional y pasar a ser una condición ordinaria del sistema urbano. Solo así la ciudad deja de depender de medidas extraordinarias y comienza a operar con criterios de normalidad inclusiva.

En efecto, el propio material de la investigación demuestra que el problema no puede ser satisfecho por una sola intervención sectorial. La vivienda accesible, el andén continuo, el cruce seguro, el acceso al sistema de transporte, la información comprensible y la atención institucional adecuada forman parte de una misma cadena de derechos. Por ello, el análisis no debe dividir de forma artificial el espacio público, el hogar y el transporte, sino asumirlos como partes de una sola ecología de autonomía. Desde esta visión, el hogar deja de ser un espacio estrictamente privado y se vuelve el umbral donde comienza la inclusión o la exclusión; la calle deja de ser simple tránsito y pasa a ser una prueba cotidiana de ciudadanía; el transporte deja de ser una operación logística y se convierte en acceso material a la igualdad.

La fortaleza del documento, además, está en no dejar la crítica atrapada en lo declarativo. Allí se advierte que la participación ciudadana ha sido significativa, aunque aún tropieza con límites cuando su naturaleza es más consultiva que vinculante. La presencia de organizaciones de personas con discapacidad en comités y espacios de seguimiento representa un avance real; sin embargo, esa presencia no resuelve por sí sola la pregunta por la incidencia efectiva en la toma de decisiones públicas. Se puede participar sin influir, asistir sin cambiar nada y ser escuchado sin que eso sea decisivo. La monografía acierta al sugerir que la participación, para ser constitucionalmente suficiente, debe poder mover prioridades, corregir diseños, incidir en presupuestos y activar responsabilidades. De no ser así, la inclusión corre el riesgo de convertirse en un mero rito de legitimación desprovisto de fuerza transformadora.

Esa crítica se vuelve todavía más intensa cuando se examina el presupuesto. Una política de diseño universal sin soporte financiero estable tiende a quedarse en la retórica de la mejora progresiva, algo que contrasta con enfoques más robustos de implementación sostenida. La gradualidad puede admitirse en determinados contextos, pero deja de ser defendible cuando se extiende indefinidamente y convierte la espera de quienes padecen exclusión en una forma normalizada del presente. El documento acierta al sostener que la asignación presupuestal debe integrarse desde el inicio mismo de la planeación y no incorporarse como una corrección extemporánea. Esta observación resulta especialmente significativa en Medellín, donde las intervenciones pueden ser visibles y, aun así, insuficientes para revertir desigualdades territoriales arraigadas, en particular en sectores donde la topografía, la informalidad y la discontinuidad del tejido urbano agudizan las barreras de acceso.

A la luz de todo ello, el interrogante ya no se reduce a la presencia de política pública, sino a la índole de esa política y a la densidad de exigibilidad con que opera. Una política pública meramente declarativa puede ordenar, recomendar, promover o sensibilizar; una política orientada por el diseño universal debe poder estructurar, condicionar, verificar y corregir. En el expediente trabajado, Medellín aparece como una ciudad que ha avanzado en institucionalidad, pero todavía necesita consolidar una gobernanza de la accesibilidad capaz de resistir cambios de administración, conflictos presupuestales y fragmentación sectorial. La inclusión no puede descansar en voluntades aisladas; debe quedar asentada en reglas, mecanismos y controles que la tornen exigible incluso en condiciones de adversidad política.

Así comprendido, esta conclusión no clausura la discusión, sino que la intensifica y la lleva a un plano de mayor densidad normativa. Su contribución central consiste en evidenciar que la igualdad de derechos con diseño universal no se agota en la consagración normativa ni en la producción de infraestructura accesible, sino que requiere una transformación más profunda de la cultura administrativa, de la lógica presupuestal y de la manera en que la ciudad se concibe a sí misma. Medellín posee avances que no deben minimizarse; precisamente por eso, el examen crítico resulta más exigente. Una ciudad que aspira a la inclusión no puede conformarse con aliviar barreras en puntos específicos, sino que debe garantizar continuidad, legibilidad, confianza y autonomía en toda la experiencia urbana. Solo cuando la persona con discapacidad pueda moverse sin depender de excepciones, la promesa del diseño universal habrá dejado de ser proyecto para convertirse en forma efectiva de ciudadanía.

Recomendaciones. Política Pública de Igualdad de Derechos con diseño universal en ciudades, hogares y sistema de transporte inclusivos para el Distrito Especial de Medellín

La formulación de una política pública de igualdad de derechos con diseño universal, aplicada a ciudades, hogares y sistemas de transporte público inclusivos para la diversidad funcional en el Distrito Especial de Medellín, se sustenta en una **premisa constitucional y democrática de máxima relevancia**, dado que, la ciudad no puede ser comprendida ya como un mero soporte físico neutral, sino como una trama compleja de relaciones jurídicas, materiales, simbólicas e institucionales que **distribuye, condiciona o restringe la posibilidad efectiva de habitar, circular, permanecer y participar**. Desde esta perspectiva, el **modelo de desarrollo** que orienta la política es el de la **Igualdad de Derechos y la Diversidad Funcional**, concebido no como una consigna abstracta, sino como una forma de organizar la ciudad en la que la dignidad humana, la autonomía personal, la accesibilidad universal, la participación efectiva y la corresponsabilidad institucional se vuelven criterios centrales de acción pública. Este modelo se **distancia del asistencialismo, del enfoque médico-rehabilitador y de la lógica de la compensación tardía**, porque no mira a las personas con discapacidad física y cognitiva como quienes sólo reciben ayuda, sino como sujetos de derechos cuyo ejercicio ciudadano debe asegurarse desde el diseño mismo de los entornos, los servicios y los sistemas urbanos. En consecuencia, **el diseño universal deja de ser una técnica opcional de adecuación para convertirse en criterio rector de la planeación territorial, la vivienda, el espacio público, la movilidad, la contratación administrativa y la evaluación de resultados**, con el propósito de que la **diversidad funcional no represente una carga adicional para vivir en la ciudad**. La política, por tanto, asume que **el hogar, el espacio público y el transporte no constituyen escenarios aislados**, sino partes de una misma cadena de derechos, y que la inclusión socioespacial sólo existe cuando esa cadena funciona de manera continua, segura, legible y digna para todas las personas.

El **objeto de la política pública** consiste en garantizar, promover, proteger y restablecer la igualdad de derechos y la inclusión socioespacial de las personas con discapacidad física y cognitiva en el Distrito Especial de Medellín, mediante la incorporación transversal del diseño universal en la vivienda, el espacio público, la infraestructura urbana y los sistemas de transporte público y masivo. Esto supone que la accesibilidad no puede depender de soluciones excepcionales, apoyos informales o correcciones improvisadas, sino que debe configurarse como una condición estable de planeación, construcción, operación, mantenimiento y control social. La política se aplica a todo el territorio distrital, con especial atención a las zonas de mayor densidad urbana, a los corredores de movilidad, a las centralidades barriales, a los equipamientos públicos, a los entornos escolares y de salud, a las rutas de conexión entre vivienda y transporte, y a las áreas donde la continuidad peatonal y la seguridad vial son más frágiles. Así pues, su **ámbito de aplicación es intersectorial y transdisciplinar**, de manera que involucra a las secretarías y entidades responsables de planeación, movilidad, infraestructura, vivienda, inclusión social, cultura, educación, salud, participación ciudadana y gestión territorial, además de los operadores de transporte, la academia, las organizaciones sociales y las propias personas con discapacidad. La política no se reduce a la construcción de nuevas obras, sino que comprende la adecuación progresiva de la infraestructura existente, la corrección de barreras físicas y comunicacionales, el mejoramiento del mantenimiento y la creación de mecanismos de trazabilidad que permitan establecer si la ciudad avanza realmente hacia la igualdad material o si tan sólo reproduce una retórica de inclusión sin efectos verificables en la vida cotidiana. Desde este punto de vista, el **objeto de la política** no es sólo urbanístico, sino también constitucional, social y cultural, porque busca que el Distrito Especial de Medellín sea un territorio donde la diferencia corporal y cognitiva no se traduzca en exclusión, dependencia o segregación.

Esta política se fundamenta en **principios generales** que orientan obligatoriamente la interpretación, la formulación y la ejecución de todas sus acciones. El **principio de igualdad de derechos** exige que el Estado no tenga por accesibilidad una concesión ni una liberalidad, sino una obligación pública correlativa al derecho de todas las personas a ejercer ciudadanía en condiciones de dignidad. El **principio de diseño universal** obliga a pensar entornos, servicios, productos y sistemas desde su origen, para que puedan ser utilizados por el mayor número posible de personas sin requerir adaptaciones posteriores. El **principio de accesibilidad integral** supera la visión reducida de rampas o ascensores y comprende la continuidad del recorrido, la legibilidad del espacio, la información comprensible, la seguridad vial, la operatividad de los dispositivos y el trato institucional adecuado. El **principio de participación efectiva** exige que las personas con discapacidad y sus organizaciones no sean incorporadas sólo de forma ceremonial, sino que puedan incidir de modo sustantivo en la formulación, el seguimiento y la evaluación de la política. El **principio de corresponsabilidad institucional** reconoce que la inclusión no depende de una sola entidad, sino de una red de obligaciones distribuidas entre múltiples actores públicos y privados. El **principio de progresividad** obliga a ampliar de forma continua los niveles de accesibilidad, mientras que el de no regresividad impide retrocesos injustificados. El **principio de progresividad** exige aumentar de manera constante la accesibilidad, mientras que el de no regresividad prohíbe retrocesos sin justificación. El **principio de continuidad funcional** obliga a entender el trayecto completo, desde la salida del hogar hasta la llegada al destino, como una secuencia indivisible de derechos. Y, finalmente, el **principio de dignidad humana** actúa como fundamento transversal que impide aceptar una ciudad en la que algunas personas deban asumir esfuerzos extraordinarios para realizar actividades ordinarias como salir de casa, caminar, abordar un vehículo, orientarse o permanecer en el espacio público.

La política adopta, además, **enfoques de desarrollo** que permiten aprehender la complejidad de la diversidad funcional en el espacio urbano. El **enfoque de derechos humanos** ubica la accesibilidad como una obligación jurídica y no como una respuesta benevolente de la administración. El **enfoque de igualdad material** muestra que tratar por igual a personas que están en situaciones distintas termina reproduciendo exclusión, por lo que se necesitan medidas diferenciadas, ajustes razonables y cambios universales en el entorno. El **enfoque territorial** hace patente que Medellín no es homogénea y que las barreras se distribuyen de modo desigual entre comunas, barrios, corredores de movilidad y nodos de transporte. El **enfoque diferencial e interseccional** advierte que la exclusión se agrava cuando la discapacidad se cruza con pobreza, edad, género, dependencia de cuidados, migración o ruralidad. El **enfoque de curso de vida** reconoce que la discapacidad y la diversidad funcional se experimentan de manera distinta según la edad y las condiciones del entorno familiar y social. El **enfoque de autonomía y vida independiente** sostiene que toda persona debe poder tomar decisiones sobre su vivienda, su movilidad y su participación en la vida pública. El **enfoque de sostenibilidad urbana** vincula accesibilidad con mantenimiento, resiliencia, accesibilidad peatonal, movilidad limpia y calidad del espacio urbano. Y el **enfoque de gobernanza colaborativa** subraya que la política solo será eficaz si articula Estado, operadores, ciudadanía, academia y organizaciones sociales bajo reglas claras de transparencia y rendición de cuentas. Sobre esa base, **la misión de la política** es hacer del Distrito Especial de Medellín una ciudad en la que la igualdad de derechos resulte materialmente vivible para las personas con discapacidad física y cognitiva, garantizando entornos urbanos, viviendas y sistemas de transporte diseñados, operados y mantenidos conforme al principio de diseño universal, con participación activa de la ciudadanía y bajo criterios de continuidad, dignidad y accesibilidad integral. Su **visión** proyecta un Medellín incluyente, accesible y socialmente justo, en el que la diversidad funcional sea reconocida en la estructura física, institucional y cultural de la ciudad, y en el que ninguna persona tenga que enfrentar exclusiones derivadas de su condición corporal, cognitiva o sensorial para habitar, estudiar, trabajar, desplazarse o participar en la vida pública.

En términos axiológicos, la política se apoya en **valores como la dignidad, la solidaridad, la justicia espacial, la autonomía, la transparencia, la corresponsabilidad, la empatía pública, la innovación social y urbana, y la no discriminación**. Esos valores no son decorativos, sino que deben guiar cada decisión administrativa, cada obra, cada contrato, cada protocolo y cada acción de seguimiento. De esa matriz axiológica deriva el **objetivo general de la política**, consistente en garantizar la igualdad de derechos y la inclusión socioespacial de las personas con discapacidad física y cognitiva en el Distrito Especial de Medellín mediante la implementación transversal del diseño universal en la vivienda, el espacio público y los sistemas de transporte público y masivo, fortaleciendo la continuidad del trayecto, la accesibilidad integral, la participación ciudadana y la evaluación permanente de resultados. A partir de ese **objetivo general** se organizan los **objetivos específicos**, que responden a los ejes estratégicos de la política. En el **Eje de Desarrollo de Capacidades y Oportunidades**, la política busca fortalecer las capacidades individuales, familiares, comunitarias e institucionales que permiten a las personas con discapacidad acceder en igualdad de condiciones a educación, empleo, cultura, salud, recreación y vida independiente, eliminando barreras y ampliando oportunidades reales de desarrollo humano. En el **Eje de Ciudadanía Activa**, se propone consolidar mecanismos de participación efectiva, incidente y accesible para que las personas con discapacidad, sus familias, cuidadores y organizaciones puedan intervenir en la formulación, ejecución, seguimiento y evaluación de la política y de las decisiones urbanas que las afectan. Por otro lado, el **Eje de Entorno, Territorio y Medio Ambiente**, la política pretende planear, diseñar, adecuar, mantener y evaluar el espacio urbano, la vivienda y la infraestructura de movilidad bajo criterios de accesibilidad universal, seguridad, continuidad peatonal y justicia territorial. Y en el **Eje de Apropriación de Procesos de Diseño Universal y Sistemas de Transporte Inclusivo**, se busca institucionalizar, financiar y operar un sistema distrital de accesibilidad universal que integre planeación, diseño, construcción, operación, mantenimiento, monitoreo e innovación en el espacio público y el transporte masivo, garantizando información accesible, trato inclusivo y control social permanente.

La **implementación de una política pública** de esta naturaleza supone una secuencia ordenada de acciones capaces de enlazar el diagnóstico con la transformación efectiva del entorno urbano. **El diagnóstico integral** debe identificar con rigor las barreras físicas, comunicacionales, operativas, actitudinales y normativas que persisten en el hogar, el espacio público y el transporte, para construir una línea base que refleje las condiciones concretas de exclusión. **La formulación participativa** debe elaborar prioridades y metas con intervención efectiva de las personas con discapacidad, de modo que la política no sea un ejercicio técnico desconectado de la vida cotidiana. La **implementación coordinada** debe traducir la política en obras, protocolos, ajustes, campañas, capacitaciones y acciones de gestión territorial articuladas entre sí, para evitar soluciones parciales o inconexas. **El seguimiento y monitoreo** deben medir avances, retrasos, brechas y efectos no previstos por medio de indicadores de estructura, proceso, producto y resultado, para constatar si la política reduce efectivamente las barreras o solo acumula intervenciones parciales. La **evaluación y el rediseño** deben asegurar correcciones constantes, pues la política pública no puede agotarse en el momento de su aprobación. A ello se suma la **alineación normativa y programática** con el diseño universal en todos los instrumentos del Distrito; la intervención priorizada en los puntos críticos; el mantenimiento permanente para evitar el deterioro de la accesibilidad; la participación incidente con capacidad de influir realmente en las decisiones; la formación y el cambio cultural dirigidos a servidores, operadores y ciudadanía; la información abierta para la trazabilidad y el control social; y la evaluación continua para medir el impacto sobre autonomía, continuidad del trayecto, satisfacción y percepción de inclusión. En suma, el Distrito Especial de Medellín solo podrá acercarse a una verdadera igualdad de derechos cuando la accesibilidad deje de ser un componente accesorio y se convierta en la lógica ordinaria de construcción de ciudad, vivienda y movilidad.

Bibliografía

- Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) (2025). *Manual de señalización vial de Colombia: Dispositivos uniformes en la infraestructura vial para la regulación del tránsito y la seguridad vial* (Versión 2024). Ministerio de Transporte.
https://ansv.gov.co/sites/default/files/2025/Publicaciones/Manual_de_Senalizacion_Vial/Manual_de_Senalizacion_Vial.pdf
- Ajuntament de Barcelona. (2018). *Guías de participación ciudadana del Ayuntamiento de Barcelona: Principios y mecanismos para la inclusión en la gestión del espacio público*.
https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/114790/1/3_EN_consultes_ORG.pdf
- Ajuntament de Barcelona. (2019). *Plan del juego en el espacio público de Barcelona con horizonte 2030 (Public Space Play Plan)*.
https://bcnroc.ajuntament.barcelona.cat/jspui/bitstream/11703/116054/1/Play%20Plan_BCN_eng.pdf
- Alcaldía de Medellín. (2024). *Plan de Desarrollo Distrital 2024-2027: Medellín Te Quiere* (Acuerdo 03 de 2024). Departamento Administrativo de Planeación. <https://www.medellin.gov.co/es/wp-content/uploads/2024/06/Plan-de-Desarrollo-Distrital-2024-2027-Medellin-Te-Quiere.pdf>
- Alcaldía de Medellín & Departamento Administrativo de Planeación (DAP). (2014). *Políticas poblacionales para la vida y la equidad*.
https://www.medellin.gov.co/irj/go/km/docs/pccdesign/SubportaldelCiudadano_2/PlandeDesarrollo_0_17/Publicaciones/Shared%20Content/Documentos/2015/LIBRO%20-%20POLITICAS%20POBLACIONALES%20digital%20media.pdf
- Alcaldía Mayor de Bogotá. (2023). *Decreto Distrital 263 de 2023: Por medio del cual se reglamenta el aprovechamiento económico del espacio público en el Distrito Capital*.
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=143258>
- Arboleda Gómez, J. J. (2026, 7 de marzo). *Voces de la ciudad: Experiencias sobre accesibilidad universal y transporte inclusivo* [Entrevista semiestructurada inédita].
- Área Metropolitana del Valle de Aburrá. (2026, 3 de marzo). *Traslado comunicación – Radicado No. 00-008158* [Documento aportado por el usuario].
- Arnstein, S. R. (1969). A Ladder of Citizen Participation. *Journal of the American Institute of Planners*, 35(4), 216–224. <https://doi.org/10.1080/01944366908977225>
- Arjona Jiménez, G. (2015). *La accesibilidad y el diseño universal entendido por todos*. Fundación Ciudad Accesible. <https://observatoriodelaaccesibilidad.es/wp-content/uploads/2024/03/4.-La-Accesibilidad-y-el-Diseno-Universal-entendido-por-Todos.pdf>
- Asamblea Nacional del Ecuador; Presidencia de la República del Ecuador. (2012). *Misión Solidaria Manuela Espejo: informe y resultados (Programa nacional de atención integral)*. https://siteal.iiep.unesco.org/sites/default/files/sit_accion_files/11024.pdf
- Asamblea Nacional del Ecuador (2012). *Ley Orgánica de Discapacidades* [Ecuador]. *Registro Oficial*.
- AENOR. (2007). *UNE 170001-1: Accesibilidad universal. Parte 1: Criterios DALCO para facilitar la accesibilidad al entorno* [Documento técnico; acceso sujeto a licencia]. AENOR.

- AT2030; Institute for Transportation and Development Policy (ITDP); Inter-American Development Bank (IDB). (s. f.). *Informes sobre accesibilidad y movilidad urbana en ciudades latinoamericanas*. <https://www.at2030.org>; <https://www.itdp.org> ; <https://publications.iadb.org>
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2019). *Las ciudades como espacios de oportunidades para todos: Cómo construir espacios públicos inclusivos para personas con discapacidad, niños y adultos mayores*. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/viewer/Las-ciudades-como-espacios-de-oportunidades-para-todos-Como-construir-espacios-publicos-para-personas-con-discapacidad-ninos-y-mayores.pdf>
- Berger, P. L., & Luckmann, T. (1966). *The social construction of reality: A treatise in the sociology of knowledge*. Anchor Books.
- Bustamante Álvarez, E. (2026, 8 de marzo). *Entrevista semiestructurada para personas en situación de discapacidad, física o motora, sensorial y/o pluridiscapacidad, usuarios de sillas manuales, eléctricas o cualquier otro dispositivo de asistencia para la movilidad* [Entrevista inédita].
- Carreño Ordóñez, A. F. (2015). *Acceso al transporte público para personas con discapacidad en Bogotá: caso SITP* [Trabajo final de maestría, Universidad Nacional de Colombia]. URL: <https://www.bdigital.unal.edu.co/49986/1/1098654844.2015.pdf>
- Castells, M. (1991). *La Cuestión Urbana*. Madrid: Siglo XXI Editores. <https://es.scribd.com/document/356949701/Castel-Manuel-La-cuestion-urbana-pdf>
- Center for Universal Design, North Carolina State University. (1997a). *The principles of universal design (Version 2.0)*. <https://design.ncsu.edu/wp-content/uploads/2022/11/principles-of-universal-design.pdf>
- Center for Universal Design, North Carolina State University. (1997b). *The principles of universal design (Version 2.0)*. https://projects.ncsu.edu/ncsu/design/cud/about_ud/udprinciples.htm
- City of New York, Mayor's Office for People with Disabilities (MOPD). (2023). *City of New York digital accessibility report 2023 (Part 3: accessibility scoring methodology)*. <https://www.nyc.gov/assets/mopd/downloads/pdf/2023-NYC-Digital-Accessibility-Report-Final.pdf>
- Colombia. Asamblea Nacional Constituyente. (1991). *Constitución Política de Colombia*. Gaceta Constitucional No. 116. <https://www.bibliotecadigitaldebogota.gov.co/resources/2095374/>
- Colombia. Congreso de la República (1997). *Ley 361 de 1997. Por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación*. Diario Oficial No. 42.978. Secretaría del Senado. http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0361_1997.html
- Colombia. Congreso de la República (2009). *Ley 1346 de 2009. Por medio de la cual se aprueba la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*. Diario Oficial No. 47.427. http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1346_2009.html
- Colombia. Congreso de la República de Colombia. (2013). *Ley Estatutaria 1618 de 2013 (Por la cual se dictan disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad)*. Diario Oficial No. 48.717. http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1618_2013.html
- Colombia. Congreso de la República. (2014). *Ley 1712 de 2014: Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones*. Secretaría General del Senado. http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1712_2014.html

- Colombia. Congreso de la República. (2015). *Ley 1757 de 2015: Por la cual se dictan disposiciones en materia de promoción y protección del derecho a la participación democrática*. Secretaría General del Senado de la República.
http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1757_2015.html
- Colombia. Consejo de Estado. (2015). *Sentencia Rad. No. 25000-23-24-000-2011-00006-01(AP)*. Consejera Ponente: María Claudia Rojas Lasso. Consejo de Estado — Sala de lo Contencioso Administrativo.
https://www.consejodeestado.gov.co/documentos/biblioteca/libros/2019pr/Tomo3/25000-23-24-000-2011-00006-01%28AP%29.pdf?utm_source=chatgpt.com
- Colombia. Consejo de Estado — Sección Quinta. (2018). *Sentencia — Rad. No. 11001-03-15-000-2017-02596-01 (Acción de tutela — fallo de segunda instancia)* [Consejera Ponente: Rocío Araújo Oñate].
https://www.consejodeestado.gov.co/documentos/sentencias/09-04-2018_11001031500020170259601.pdf
- Colombia. Consejo de Estado — Sección Quinta. (2024). *Sentencia de segunda instancia, Rad. No. 05001-23-33-000-2024-00847-01 (Acción de cumplimiento)*. Magistrado ponente: Omar Joaquín Barreto Suárez. https://www.consejodeestado.gov.co/wp-content/uploads/2024/47_Sentencia_CUMP202400684701FANN_0_20241212151259569.pdf
- Colombia. Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) & Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2025a). *Política nacional de discapacidad* [Borrador].
https://sisconpes.dnp.gov.co/SisCONPESWeb//new_ctmp/DocumentosConpes/Borradores/2025-11-07%20Borrador%20CONPES%20Poli%CC%81tica%20nacional%20de%20discapacidad_CCAccesibilidad.pdf
- Colombia. Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) & Departamento Nacional de Planeación (DNP) (2025b). *Política nacional de cuidado* [Documento CONPES No. 4143].
<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%20C3%B3micos/4143.pdf>
- Colombia. Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) & Departamento Nacional de Planeación (DNP). (2013). *Política pública nacional de discapacidad e inclusión social* [Documento CONPES Social No. 166].
<https://colaboracion.dnp.gov.co/cdt/conpes/social/166.pdf>
- Colombia. Corte Constitucional (2011). *Sentencia T-553* (M. P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub).
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2011/t-553-11.htm>
- Colombia. Corte Constitucional (2018). *Sentencia T-425* (M. P. José Fernando Reyes Cuartas).
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2018/t-425-18.htm>
- Colombia. Corte Constitucional. (2019). *Sentencia C-329* (M. P. Carlos Bernal Pulido).
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2019/c-329-19.htm>
- Colombia. Corte Constitucional (2021). *Sentencia T-333* (M. P. Jorge Enrique Ibáñez Najar).
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2021/t-333-21.htm>
- Colombia. Corte Constitucional. (2022). *Sentencia T-011* (M. P. Cristina Pardo Schlesinger)
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2022/t-011-22.htm>
- Colombia. Corte Constitucional (2023a). *Sentencia C-401* (M.P. Jaime Córdoba Triviño).
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2003/c-401-03.htm>
- Colombia. Corte Constitucional. (2023b). *Sentencia SU-475* (M. P. Paola Andrea Meneses Mosquera).
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2023/su475-23.htm>

- Colombia. Corte Constitucional. (2024). *Sentencia T-511* (M. P. Vladimir Fernández Andrade). <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2024/t-511-24.htm>
- Colombia. Corte Constitucional (2025). *Sentencia T-386* (M. P. Paola Andrea Meneses Mosquera). <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2025/T-386-25.htm>
- Colombia. Corte Suprema de Justicia (2025). *Sentencia SL1749-2025, Rad. No. 08001-31-05-007-2017-00019-01* (Magistrada Ponente: Marjorie Zúñiga Romero). Acta 23. Corte Suprema de Justicia. <https://archivodigitalapi.cortesuprema.gov.co/share/2025/8/Boletines/SL1749-2025.pdf>
- Colombia. Corte Suprema de Justicia — Sala Laboral. (2024, 5 de junio). *Sentencia SL1797-2024 (Rad. n.º 99315; Acta 19)* [Sentencia]. Magistrada ponente: Marjorie Zúñiga Romero. Corte Suprema de Justicia. <https://www.cortesuprema.gov.co/corte/wp-content/uploads/relatorias/la/bsep2024/SL1797-2024.pdf>
- Colombia. Departamento Nacional de Planeación – DNP. (2023, 5 de mayo). *Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026: Colombia, potencia mundial de la vida*. <https://www.dnp.gov.co/plan-nacional-desarrollo/pnd-2022-2026>
- Colombia. Ministerio de Transporte. (2004). *Resolución 4100 de 2004: Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional*. Diario Oficial No. 45.776. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=15600>
- Colombia. Ministerio de Transporte. (2008, 10 de noviembre). *Resolución 004659 de 2008: Por la cual se adoptan unas medidas en materia de accesibilidad a los sistemas de transporte público masivo municipal, distrital y metropolitano de pasajeros*. Diario Oficial No. 47169. https://www.minsalud.gov.co/Normatividad_Nuevo/RESOLUCI%C3%93N%204659%20DE%202008.pdf
- Colombia. Ministerio de Transporte, Consejería para la Política Social, & Universidad Nacional de Colombia. (n.d.). *Accesibilidad al medio físico y al transporte*. Ministerio de Transporte, República de Colombia. Obtenido de <https://mintransporte.gov.co/download.php?idFile=4298>
- Colombia. Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio. (2015). *Decreto 1077 de 2015. Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio*. MinVivienda. <https://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/30020036>
- Comisión Nacional de los Derechos Humanos. (2019). *Informe Especial sobre el Derecho a la Accesibilidad de las Personas con Discapacidad*. <https://www.cndh.org.mx/sites/default/files/documentos/2019-08/IE-Accesibilidad.pdf>
- Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (2014). *Observación general núm. 2 (2014) — Artículo 9: Accesibilidad* (CRPD/C/GC/2). Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. <http://www.convenciondiscapacidad.es/wp-content/uploads/2019/01/Observacion-2-Art%C3%ADculo-9-Accesibilidad.pdf>
- Concejo de Medellín. (2009, 28 de noviembre). *Acuerdo Municipal No. 86 de 2009: Por medio del cual se adopta la Política Pública en Discapacidad para el municipio de Medellín* [Acuerdo]. Fundación Integrar (copia del documento). <https://fundacionintegrar.org/wp-content/uploads/2013/07/AcuerdoPoliticaPublicaMedellin.pdf>

- Concejo de Medellín. (2014). *Acuerdo Municipal 048 de 2014 por medio del cual se adopta la revisión y ajuste de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín* [Documento normativo]. Alcaldía de Medellín. <https://fonvalmed.gov.co/files-all/wp-content/uploads/2015/10/2014-ACUERDO-48-POT.pdf>.
- Concejo de Medellín. (2019, 22 de noviembre). *Socializado proyecto que busca actualizar la política pública de discapacidad* [Boletín 428]. <https://www.concejodemedellin.gov.co/blog/2019/11/22/socializado-proyecto-que-busca-actualizar-la-politica-publica-de-discapacidad/>
- Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades. (2012). *Ley Orgánica de Discapacidades del Ecuador*. https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/02/ley_organica_discapacidades.pdf
- Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades. (2017). *Reglamento a la Ley Orgánica de Discapacidades (Decreto Ejecutivo 194-2017)*. https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/11/Reglamento-lod-decre_-194.pdf
- Corte Interamericana de Derechos Humanos. (2021). *Sentencia de 26 de marzo de 2021, Caso Guachalá Chimbo y otros vs. Ecuador (Serie C No. 423)* [PDF]. https://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec_423_esp.pdf
- Corte Interamericana de Derechos Humanos (CIDH) (2012). *Caso Furlan y familiares Vs. Argentina. Excepciones Preliminares, Fondo, Reparaciones y Costas*. Sentencia de 31 de agosto de 2012. Serie C No. 246. https://www.corteidh.or.cr/docs/casos/articulos/seriec_246_esp.pdf
- Correa Montoya, L., & Castro Martínez, M. C. (s. f.). *Trabajos y estudios sobre discapacidad e inclusión social en Colombia*. (Consultar repositorios institucionales y publicaciones de Fundación Saldarriaga Concha).
- Creswell, J. W., & Plano Clark, V. L. (2018). *Designing and conducting mixed methods research* (3.ª ed.). SAGE Publications.
- Departamento Administrativo del Sistema de Salud de Antioquia. (2015). *Política Pública de Discapacidad e Inclusión Social del Departamento de Antioquia 2015-2025*. <https://www.dssa.gov.co/images/documentos/politicapublicadiscapacidad.pdf>
- Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público. (2019). *Diagnóstico de la Política Pública Distrital de Espacio Público de Bogotá D.C.* https://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/10.06.2019_diagnostico_ppdep_compressed_compressed.pdf
- Departamento Administrativo de la Defensoría del Espacio Público. (2018). *Política Pública Distrital de Espacio Público 2019-2038*. <https://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/documentos/2018/politicaEP-DADEP.pdf>
- Erdtman, Emil, et al. (2021). Universal Design as Guiding, Striving and Unifying: A Qualitative Study about how Universal Design is Understood, Practised and Realised in Contemporary Sweden. *Scandinavian Journal of Disability Research*, 23(1), 158–168. DOI: <https://doi.org/10.16993/sjdr.770>.
- Fundación Saldarriaga Concha. (2019). *Discapacidad e inclusión social en Colombia: Informe alternativo de la Fundación Saldarriaga Concha al Comité de Naciones Unidas sobre los derechos de las personas con discapacidad*. https://www.saldarriagaconcha.org/wp-content/uploads/2019/01/pcd_discapacidad_inclusion_social.pdf.

- Gargarella, R. (2014). *La sala de máquinas de la Constitución*. Katz. www.katz-editores.com
- Garland-Thomson, R. (2009). *Staring How We Look*. Oxford: Oxford University Press.
https://www.english.upenn.edu/sites/www.english.upenn.edu/files/Garland-Thomson_Rosemarie_Staring_Starers-Starees.pdf
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Infinito, 2014
- Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (2025). *Guía de modernización laboral: Regímenes de contratación para trabajadores independientes en el sector de servicios digitales*. Ministerio de Desarrollo Económico. <https://buenosaires.gob.ar>
- Goldsmith, S. (1967). *Universal Design. A Manual of Practical Guidance for Architects*. Oxford: Architectural Press.
https://dn720701.ca.archive.org/0/items/UNIVERSAL_DESIGN/UNIVERSAL_DESIGN.pdf
- Gómez Ruiz, L. D. (2026, 7 de marzo). *Voces de la ciudad: Experiencias sobre accesibilidad universal y transporte inclusivo* [Entrevista semiestructurada inédita].
- Gutiérrez Brezmes, J. L. (2022). *Accesibilidad: Personas con discapacidad y diseño arquitectónico* (ISBN 978-607-417-592-9). Universidad Iberoamericana, A.C. <https://libreacceso.org/wp-content/uploads/2021/09/9786074175929.pdf>
- Harvey, D. (2008). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Trad. Juanmari Madariaga. Madrid: Ediciones Akal.
<https://derechoalaciudadflaco.wordpress.com/wp-content/uploads/2014/01/david-harvey-ciudades-rebeldes-del-derecho-de-la-ciudad-a-la-revolucion3b3n-urbana.pdf>
- ICONTEC. (2009). *Norma Técnica Colombiana NTC 4145: Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios y espacios urbanos. Señales, pictogramas, símbolos y colores* (Primera actualización). Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación.
<https://curaduria1santamarta.com/files/NTC-4145.pdf>
- ICONTEC. (2009). *Norma Técnica Colombiana NTC 4143: Accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios y espacios urbanos. Rampas fijas adecuadas y básicas* (Tercera actualización). Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación.
<https://curaduria1santamarta.com/files/NTC-4143.pdf>
- InfoCDMX (Instituto de Transparencia, Acceso a la Información Pública, Protección de Datos Personales y Rendición de Cuentas de la Ciudad de México). (2024). *Diagnóstico sobre la protección de datos personales y la transparencia algorítmica en plataformas digitales de servicios de entrega en la Ciudad de México*.
https://portal.infocdmx.org.mx/sites/default/files/2025-11/Manual_Proteccion_de_Datos_Personales_en_el_Entorno_Digital.pdf
- Ingram, H., & Schneider, A. (1993). Social construction of target populations: Implications for politics and policy. *American Political Science Review*, 87(2), 334–347.
<https://doi.org/10.1017/S0003055400184024>
- Instituto de Desarrollo Urbano y Catastro Bogotá. (2019). *Política Distrital de Espacio Público de Bogotá 2019-2038: Documento técnico de soporte*.
<https://www.catastrobogota.gov.co/sites/default/files/archivos/Pol%C3%ADticaDistritalEspacioP%C3%BAblico.pdf>
- ITDP (Institute for Transportation and Development Policy). (s. f.). *Informes y guías sobre movilidad inclusiva y diseño de espacio público*. <https://www.itdp.org>

- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Madrid: Capitan Swing, <https://www.u-cursos.cl/fau/2015/2/AE4062/1/foro/r/Muerte-y-Vida-de-Las-Grandes-Ciudades-Jane-Jacobs.pdf>
- Kvale, S., & Brinkmann, S. (2015). *Interviews: Learning the craft of qualitative research interviewing* (3.^a ed.). SAGE Publication. <https://www.scribd.com/document/458107609/InterViews-Learning-the-Craft-of-Qualitative-Research-Interviewing-1-ed-Kvale-1996-pdf>
- Lagos, C. (2020). La accesibilidad universal como estándar en derechos humanos y su vinculación con la Agenda 2030. *Anuario De Derechos Humanos*, (16), 195–216. <https://anuariodh.uchile.cl/index.php/ADH/article/view/59182#:~:text=Este%20articulo%20analiza%20el%20principio%20de%20accesibilidad,en%20el%20contexto%20de%20pandemia%20por%20covid%2D19.>
- Lefebvre, H. (1968). *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península. <https://www.comunicacionyurbanidad.org/wp-content/uploads/2018/03/Lefebvre-El-derecho-a-la-ciudad3.pdf>
- Lydon, M., & Garcia, A. (2015). *Tactical urbanism: Short-term action for long-term change*. Island Press.
- Mace, R. M. (1989). Design for physical and Mental Disabilities. *Encyclopedia of Architecture: Design, Engineering and Constructive*. Ed. J. Wikes and Sons, 3.
- Marta E. (2026, 7 de marzo). *Voces de la ciudad: Experiencias sobre accesibilidad universal y transporte inclusivo* [Entrevista semiestructurada inédita].
- Mayor's Office for People with Disabilities. (2021). *The City of New York digital accessibility report 2021*. City of New York. <https://www.nyc.gov/assets/mopd/downloads/pdf/nyc-digital-accessibility-report-2021.pdf>
- Metro de Medellín. (2026, 25 de marzo). *Respuesta a derechos de petición 20260000311, 20260000396 y 20260000418 sobre accesibilidad, diseño universal e implementación en espacio público y sistemas de transporte masivo del Distrito Especial de Medellín* [Documento aportado por el usuario].
- Ministerio de Salud y Protección Social. (2014). *Política pública nacional de discapacidad e inclusión social 2013-2022*. <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/PS/politica-publica-discapacidad-2013-2022.pdf>
- Ministerio de Transporte, Consejería para la Política Social, & Universidad Nacional de Colombia. (1998). *Accesibilidad al medio físico y al transporte: Manual de referencia*. Ministerio de Transporte. <https://mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=4298>
- Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio (Colombia). (2000). *Resolución 1096 de 2000 (Norma técnica referida en obras públicas)*. *Diario Oficial*.
- Mitchell, D. (2003). *The right to the city: Social justice and the fight for public space*. New York: The Gulford Press. <https://erikafontanez.com/wp-content/uploads/2017/09/mitchell-the-right-to-the-city.pdf>
- Muñoz M., M. Á. (2026, 7 de marzo). *Voces de la ciudad: Experiencias sobre accesibilidad universal y transporte inclusivo* [Entrevista semiestructurada inédita].

- Naranjo Mesa, A. S. (2023). *Accesibilidad universal y calidad del espacio público sobre grandes ejes de movilidad vehicular* [Proyecto de investigación + creación, Fundación Universidad de América]. <https://repository.uamerica.edu.co/items/079b3f8a-f6df-48e5-8416-3cc5c6e32fbd>
- Nussbaum, M. C. (2006). *Frontiers of justice: Disability, nationality, species membership*. The Belknap Press of Harvard University Press.
- Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. (2008). *Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad: Material de promoción* (Serie de capacitación profesional No. 15) [Folleto]. https://www.ohchr.org/sites/default/files/Documents/Publications/AdvocacyTool_sp.pdf
- Olivares, C., Urbano, C., Hidalgo, D., Tinjacá, N., Pérez, J. M., Gutiérrez, M. C., Navas, C., Glen, C., Pedraza, L., & Rodríguez Porcel, M. (2019). *Mapas de viaje: Metodología para el diagnóstico y propuestas de mejora de la accesibilidad universal en sistemas de transporte público en América Latina y el Caribe* (Nota técnica). Banco Interamericano de Desarrollo. <https://publications.iadb.org>
- Oliver, M. (1990). *The Politics of Disablement*. Londres (Inglaterra): Macmillan. <https://es.scribd.com/document/740879802/The-Politics-of-Disablement>
- Organización de las Naciones Unidas. (ONU) (2006). *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*. <https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/convention-rights-persons-disabilities>
- Organización de las Naciones Unidas (ONU) (2017). *Nueva Agenda Urbana* (adoptada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, Habitat III, Quito, 20 de octubre de 2016). Naciones Unidas. <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>
- Organización de los Estados Americanos & Comisión Interamericana de Derechos Humanos (OAS/CIDH). (2025). *Estándares interamericanos sobre los derechos de las personas con discapacidad: Hacia la autonomía y vida independiente*. OEA. <https://disfam.org/wp-content/uploads/2022/12/Convencio%CC%81n-ONU-Discapacidad.pdf>
- Organización de los Estados Americanos. (1999). *Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad*. <https://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/a-65.html>
- Ostrom, E. (1990). *Governing the commons: The evolution of institutions for collective action*. Cambridge University Press. https://www.actu-environnement.com/media/pdf/ostrom_1990.pdf
- Patrick, M., Muldowney, A., Arrubla Palacio, M., Aguirre, M., & McKinnon, I. (2023). *Diseño inclusivo y accesibilidad del entorno construido en Medellín, Colombia: Un caso de estudio de AT2030* [Informe de caso]. URL: https://at2030.org/static/at2030_core/outputs/Final_-_Informe_Completo_-_Espa%C3%B1ol_-_Medellin_Inclusive_infra_yf9WeLs.pdf
- Persson, H., Åhman, H., Yngling, A.-A., & Gulliksen, J. (2014). *Universal design, inclusive design, accessible design, design for all: Different concepts—one goal? On the concept of accessibility—historical, methodological and philosophical aspects*. *Universal Access in the Information Society*, 14(4), 505–526. <https://doi.org/10.1007/s10209-014-0358-z>
- Presidencia de la República de Colombia. (2005). *Decreto 1538 de 2005 (Reglamentario en materia de accesibilidad y disposiciones relacionadas con la Ley 361)*. *Diario Oficial*.

- Restrepo Atehortúa, J. D. (2017). *Análisis de la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad en la ciudad de Medellín* [Tesis de maestría, Universidad de Manizales]. URL: https://ridum.umanizales.edu.co/bitstream/handle/20.500.12746/3518/Restrepo_A_Julian_D.pdf
- Rolnik, R. (2021). *La guerra de los lugares. La colonización de la tierra y la vivienda en la era de las finanzas*. Prólogo de Ana María Vásquez Duplat. Buenos Aires: El Colectivo. https://rosalux-ba.org/wp-content/uploads/2021/11/2021_Rolnik_Adelanto-web.pdf
- Sanders, E. B.-N., & Stappers, P. J. (2008). Co-creation and the new landscapes of design. *CoDesign: International Journal of CoCreation in Design and the Arts*, 4(1), 5–18. <https://doi.org/10.1080/15710880701875068>
- Scholl, L., Fook, A., Barahona, J. D., Rivas, M. E., Montes Calero, L., Montoya-Robledo, V., ... & Mojica, C. (2019). *Transport for inclusive development: Defining a path for Latin America and the Caribbean*. Inter-American Development Bank. <https://publications.iadb.org/publications/english/document/Transport-for-Inclusive-Development-Defining-a-Path-for-Latin-America-and-the-Caribbean.pdf>
- Santos, B. de S. (2009). *Sociología jurídica crítica: Para un nuevo sentido común en el derecho*. ILSA. <https://ilsa.org.co/2022/10/sociologia-juridica-critica-para-un-nuevo-sentido-comun-en-el-derecho/>
- Santos, D. S. (2017). *Democracia y transformación social*. Siglo del Hombre Editores. <https://www.perlego.com/book/1460165/democracia-y-transformacin-social-pdf>
- Santos, M. (2000). *La naturaleza del espacio. Técnica y Tiempo. Razón y Emoción*. Barcelona: Editorial Ariel. <https://es.scribd.com/doc/154033183/Santos-Milton-2000-La-Naturaleza-del-Espacio-Tecnica-y-Tiempo-Razon-y-Emocion-Edit-Ariel-Espana>
- Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda de México. (2016). *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad*. http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2024). *Informe de gestión y resultados 2024: Movilidad accesible y segura*. Alcaldía Mayor de Bogotá. www.movilidadbogota.gov.co
- Sen, A. (1999). *Development as freedom*. Oxford: Oxford University Press. https://indigenasdelperu.wordpress.com/wp-content/uploads/2015/09/desarrollo_y_libertad_-_amartya_sen.pdf
- Shakespeare, T. (2006). *Disability Rights and Wrongs Revisited*. London: Routledge. <https://nucleodisca.cl/cms/wp-content/uploads/2025/04/1.-Shakespeare-Entendiendo-la-discapacidad-33-56.pdf>
- Sistema Integrado de Información de la Protección Social [SISPRO]. (s.f.). *Portal de datos abiertos y servicios de información*. Ministerio de Salud y Protección Social. www.sispro.gov.co
- Soja, E. W. (2010). *En busca de la justicia espacial*. Valencia: Tirant Humanidades. <https://es.scribd.com/document/371876281/Globalization-and-Community-Edward-W-Soja-Seeking-Spatial-Justice-Univ-Of-Minnesota-Press-2010-pdf>
- Steinfeld, E., & Maisel, J. (2012). *Universal design: Creating inclusive environments*. John Wiley & Sons, Inc.

- Story, M. F., Mueller, J. L., & Mace, R. L. (Eds.). (1998). *The universal design file: Designing for people of all ages and abilities*. Center for Universal Design, North Carolina State University. <https://files.eric.ed.gov/fulltext/ED460554.pdf>
- The Center for Universal Design, North Carolina State University. (1997). *The principles of universal design (Version 2.0)*. <https://design.ncsu.edu/wp-content/uploads/2022/11/principles-of-universal-design.pdf>
- UN-Habitat. (2018). *City-Wide Public Space Strategy: A Guidebook for City Leaders*. https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/03/cwpss_guidebook_20200116.pdf
- UN-Habitat. (2020). *City-Wide Public Space Assessment Toolkit: A Guide to Assess Public Space*. https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/07/city-wide_public_space_assessment_guide_0.pdf
- Upegüí, S. M. (2026, 5 de marzo). *Consentimiento informado y registro de entrevista sobre accesibilidad en Medellín* [Documento de campo inédito].
- Velástegui Toro, M. B., & Mera Mosquera, A. L. (2021). *Accesibilidad arquitectónica para personas con discapacidad (revisión)*. [Documento académico / informe]. (Consultar repositorios académicos de Ecuador).
- World Bank / Banco Mundial (2021). *Documents and reports on inclusion of persons with disabilities in Latin America*. <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/099015012012140135>
- Yin, R. K. (2018). *Case study research and applications: Design and methods* (6.^a ed.). SAGE Publications. <https://uk.sagepub.com/en-gb/eur/case-study-research-and-applications/book250150>
- Zapata Montoya, J. D. (2026, 4 de marzo). *Mapa de ruta. Ficha de observación participante y registro fotográfico* [Ficha de observación inédita].
- Zapata Montoya, J. D. (2026, 4 de marzo). *Testimonio sobre accesibilidad universal y transporte inclusivo* [Testimonio inédito].