

**Percepción subjetiva de Inclusión Social en personas con movilidad reducida en la ciudad de Medellín en el año 2019**

Simón Echavarría Noriega

Asesor:

Jonathan Echeverri Álvarez

Ph.D. (c) in Philosophy. Philosophy of Science  
Philosophy and Decision Sciences Researcher  
Wisdom, Science, and Artificial Intelligence

Universidad EAFIT  
Facultad de psicología  
Medellín, Colombia  
Octubre, 2019

## **Agradecimientos**

A la Universidad EAFIT, por su enfoque hacia el emprendimiento social.

A la facultad de Psicología por permitirme las herramientas para transformar la ciudad.

A mi asesor Ph.D Jonathan Echeverri Álvarez, profesores y compañeros por apoyarme en este proceso de investigación.

**Contenido**

	Pág.
Resumen .....	v
Abstract.....	vi
1. Introducción.....	1
1.1 Discapacidad / Movilidad reducida .....	3
1.2 Autoconcepto .....	4
1.3 Inclusión social .....	5
1.4 Objetivo general.....	6
1.5 Objetivos específicos .....	6
2. Método.....	8
2.1 Tipo de estudio.....	8
2.2 Población .....	8
2.3 Instrumento .....	9
2.4 Plan de análisis.....	9
2.5 Consideraciones éticas .....	10
3. Resultados.....	11
3.1 Autoconcepto .....	11
3.1.1 Físico.....	11
3.1.2 Mental. ....	11

3.1.3 Discapacidad .....	12
3.1.4 Emocional .....	13
3.2 Inclusión.....	13
3.2.1 Movilidad .....	13
3.2.2 Políticas .....	15
3.3 Espacios incluyentes .....	16
3.3.1 Aptos .....	16
3.3.2 No aptos .....	16
4. Discusión .....	17
5. Conclusiones.....	20
Referencias .....	22
Anexo 1 .....	28

## Resumen

En esta investigación se indaga sobre la percepción subjetiva de autoconcepto, movilidad e inclusión en personas que se encuentran en situación de movilidad reducida; se propone el movimiento M.A.T.T. (Movilidad-Accesibilidad-Tiempo-Trabajo) como alternativa de solución de movilidad incluyente en la ciudad de Medellín en el año 2019.

**Objetivo.** Descubrir las percepciones subjetivas de inclusión social en personas con movilidad reducida en la ciudad de Medellín con el propósito de crear alternativas de solución a la movilidad de estas personas en el año 2019. **Método.** Investigación exploratoria – cualitativa centrada en personas con movilidad reducida del movimiento M.A.T.T., la Fundación ADA (Apoyo-Deporte-Amigos) y la Liga de Baloncesto en silla de ruedas de Antioquia, mediante grupos focales entre cuatro y seis participantes; los resultados son analizados mediante la comparación de categorías. **Resultados.** Los participantes responden preguntas sobre autoconcepto, discapacidad y espacios incluyentes dando cuenta de sus percepciones subjetivas, experiencias, pensamientos y emociones sobre estos. **Conclusiones.** Se concluye que a la ciudad todavía le falta inclusión social para personas con movilidad reducida, participación de esta comunidad en políticas de inclusión y que el movimiento M.A.T.T. es una excelente solución para la inclusión de movilidad social y generación de ingresos.

**Palabras clave.** Discapacidad física, movilidad reducida, inclusión social, percepción subjetiva, espacios públicos.

## Abstract

This research investigates the subjective perception of Self-concept, mobility and inclusion in people who are in situation of reduced mobility. The M.A.T.T. (Movility- Accesibility-Time-Work) movement is proposed as an alternative of an inclusive social mobility solution in the city of Medellin in 2019. **Objective.** Discover the subjective perceptions of social inclusion in people with reduced mobility in the city of Medellín in 2019 with the purpose of creating alternative solutions to the mobility of these people. **Method.** Exploratory – qualitative research focused on people with reduced mobility of the M.A.T.T. movement, the ADA (Support-Sport-Friends) foundation and La Liga de Antioquia de Baloncesto en Silla de Ruedas, through focus groups between four and six participants. The results are analyzed by comparing categories. **Results.** Participants answer questions about Self-concept, disability and inclusive social spaces, giving their account of their subjective perceptions, experiences, thoughts and emotions about them. **Conclusions.** It is concluded that the city still have a lot of work for social inclusion for people with reduced mobility, participation of this community in public politics inclusion and the M.A.T.T. movement is an excellent solution for the inclusion of social mobility and generate economic income.

**Key words.** Physical disability, reduced mobility, social inclusion, subjective perception, public spaces.

## 1. Introducción

Medellín es la segunda ciudad más poblada del país con 2.508 millones de habitantes, según la proyección de población municipal por área 2005-2020 (Dane) donde hay más de 58.000 personas con algún tipo de limitación física o mental, según la Secretaría de Salud de Medellín (Cataño Castaño, 2017). Si bien el presente artículo aborda el espectro de “discapacidad” que trata la movilidad reducida, las fuentes de datos y cifras se convierten en un impedimento al existir varios censos con datos diferentes, lo cual no ayuda a establecer una cifra clara y contundente sobre el tema de la “discapacidad”, específicamente la movilidad reducida en Medellín. De estas 58.000 personas con discapacidad física o mental, el 38,6% se asocia a funciones neuromusculoesqueléticas y del movimiento (Cataño Castaño, 2017). El plan municipal de discapacidad 2010-2018 elaborado por el proyecto “Ser Capaz” de la alcaldía de Medellín (Alcaldía de Medellín 2016), tiene el propósito de “mejorar las condiciones y calidad de vida de las personas con discapacidad” (Secretaría de bienestar social 2010, 4). Aunque habla de legislación, metodologías y programas para impactar sobre la calidad de vida de las personas con “discapacidad” en Medellín, no aporta datos claros sobre la problemática.

Yeison García, columnista del periódico “El Mundo” de Medellín formaliza mediante entrevista las palabras de Adriana Suárez Vásquez (Directora de la Unidad de Discapacidad adscrita a la Secretaría de Inclusión Social y Familia) quien expresa que tanto en Medellín como en Colombia se desconoce la cantidad exacta de “discapacitados”, lo que ocasiona una caracterización de la población desde números aproximados y la incongruencia entre diferentes fuentes de información y censos. Sin embargo, nuevamente el investigador se

remite al Plan Municipal de Discapacidad (2010 – 2018) que define “lineamientos y estrategias de intervención del Estado tendientes a garantizar el goce efectivo de los derechos de las personas con discapacidad en la ciudad, desde la coordinación interinstitucional e intersectorial, en la esfera pública y privada” (García, 2015, pág. 1), lo cual no termina de resolver la cuestión de quiénes son y cuántos son exactamente, por lo tanto si no se conoce a la población, sus percepciones, formas de vivir y dificultades ¿cómo pretende la Alcaldía crear una ciudad más incluyente?

Como ejemplo se menciona una investigación en España cuyo objetivo es “sistematizar el conocimiento disponible, las experiencias y proyectos en materia de accesibilidad del medio urbano” (Fundación Once, 2009, pág. 4), que considera la accesibilidad como la capacidad para entrar, salir, utilizar espacios públicos y privados, al aire libre y cerrados permitiéndole a las personas participar en todas las actividades para las cuales se ha concebido el entorno construido (Fundación Once, 2009). Finalmente se concluye que todavía existe una percepción en los ciudadanos de que las ciudades deben ser más incluyentes independientemente de las personas que las transiten (Fundación Once, 2009). En otro estudio sobre Legislación y “discapacidad” en Colombia, se concluye que el país carece de políticas que protejan a los “discapacitados” quienes tienen acceso limitado al trabajo, percepción de bajo sueldo y falta de empoderamiento (Martínez-Rozo, Uribe-Rodríguez, & Velázquez-González, 2015). El panorama de la discapacidad en cifras (Medellín) según otro medio más de información revela que cerca de 400.000 personas se encuentran en esta desafortunada situación, por encima del 90% se encuentran en situación de desempleo y un 80% en desescolarización (Agamez Lombana, 2017).

De acuerdo a la llamada “quinta fuerza” que viene abriéndose paso desde la década de los 2000’s, la psicología social ha venido centrándose en la investigación de la justicia social debido al reconocimiento del derecho que tienen todos los seres humanos al desarrollo y al bienestar individual, entendiendo también que se vive en un mundo donde hay opresión y marginalización (Trejos-Castillo, Bedore, Davis, & Hipps, 2015). Dicha “quinta fuerza” dentro de la psicología invita a sacar la investigación del foco netamente clínico y ponerla al servicio social, defendiendo y apoyando a los grupos e individuos marginados, al igual que a las comunidades menos favorecidas, con el fin de aportar al mejoramiento de sus vidas (Pack-Brown, Tequilla, & Seymour, 2008). Tal es el caso de la comunidad de personas con movilidad reducida (considerados “discapacitados”) que habitan la ciudad de Medellín y que por sus condiciones no pueden transitar tranquilamente las calles de la ciudad y se les dificulta conseguir empleo. Para poder lograr poner la investigación psicológica al servicio del mejoramiento de sus condiciones de vida, este trabajo de investigación pretende realizar una aproximación a dicho público objetivo con el fin de efectuar una exploración cualitativa sobre sus estados de bienestar emocional de acuerdo a lo que tienen que afrontar día a día debido a sus condiciones de “discapacidad física”.

### **1.1 Discapacidad / Movilidad reducida**

Si bien a lo largo del presente trabajo se ha evitado utilizar la palabra “discapacidad” y cuando se escribe siempre entre comillas, es también importante definirla pues inevitablemente va ligada a las personas participantes de esta investigación. Según la Organización Mundial de la Salud, la discapacidad debe entenderse como una interacción dinámica entre las condiciones de salud y los factores contextuales, tanto personales como

ambientales. El término abarca todas las deficiencias, las limitaciones y restricciones para realizar o participar en actividades, y se habla de los aspectos negativos de la interacción entre una persona (con su condición “X” de salud) y los factores contextuales de esa persona (ambientales y personales) (OMS, 2011).

Por su lado, el término de persona con movilidad reducida, asocia directamente a la discapacidad con la movilidad, y habla de un colectivo humano que tiene mermada su capacidad de movilidad y desplazamiento debido a causas físicas, psíquicas o sensoriales (Dols Ruiz, 2004). En este proyecto se prefiere dar prioridad a la definición de la OMS y considerar la movilidad reducida como un factor que depende del ambiente, de manera que si la ciudad es apta e incluyente, no tiene por qué haber movilidad reducida en ninguno de sus habitantes.

## **1.2 Autoconcepto**

El autoconcepto se define como las percepciones subjetivas del individuo sobre sí mismo basadas en sus experiencias con los demás y en las atribuciones que hace de su propia conducta. A esto se le agrega el concepto que tiene el sujeto sobre sí mismo como un ser físico, social y espiritual (Shavelson, Hubner, & Stanton, 1976). Los autores García & Musito identifican algunos tipos de auto concepto de los cuales se retomaran los siguientes:

- Autoconcepto físico: hace referencia tanto al aspecto físico, la forma como se ve el individuo físicamente, como a la condición física o las capacidades que tienen de fuerza, velocidad, resistencia, flexibilidad y coordinación. Se divide en estos dos ejes que son: la práctica deportiva con

respecto a las habilidades (físicas) y a lo social, y la forma como se ven, el aspecto (García & Musito, 2014).

- Autoconcepto emocional: es la forma como cada persona afronta sus situaciones emocionales, el estado emocional y la respuesta a situaciones con una carga importante en su vida (García & Musito, 2014).
- Autoconcepto social: hace referencia a la percepción que tiene el sujeto de su desempeño en sus relaciones sociales. Hay dos ejes que definen el autoconcepto social: la red social de la persona y su facilidad o dificultad para mantenerla y ampliarla; y las cualidades en las relaciones interpersonales (García & Musito, 2014).

### **1.3 Inclusión social**

El hecho de que una persona esté físicamente ocupando un espacio no implica que esté también socialmente integrado, ni que comparta la cultura y los valores propios de los demás habitantes de dicho espacio, tampoco que se sienta valorado. La inclusión social es una función importante que incide en la calidad de vida de las personas pues influye notablemente en el desarrollo del éxito personal y social de los individuos (CTROADI de Albacete, 2009).

El proceso consiste en incluir a los que han sido excluidos para que puedan participar, ya sea pasiva y/o activamente en la sociedad, ejerciendo sus derechos y siendo aceptados en la cotidianidad (Araoz-Fraser, 2010). Se concluye que la inclusión social consiste en poder habitar el mismo espacio físico siendo aceptado, respetado y valorado. También es poder

hacer valer los propios derechos y en el caso de las personas con movilidad reducida es lograr acceder a una ciudad que está planteada para que ellos también la transiten.

Es importante destacar que la información que se puede encontrar sobre la comunidad de personas con “discapacidad física” y movilidad reducida corresponde en su mayoría a datos estadísticos y estudios cuantitativos que no permiten conocer las experiencias individuales, las fortalezas y las capacidades de estas personas. Por esta razón se realizará un acercamiento cualitativo a un grupo de personas de la ciudad de Medellín en condición de “discapacidad física”, con movilidad reducida, para comprender lo que como seres humanos únicos perciben del entorno que los rodea y qué tienen por decir de la ciudad que lo acoge. Es esto lo que lleva a preguntar ¿Cuál es la percepción subjetiva de inclusión social en personas con movilidad reducida en la ciudad de Medellín en el año 2019?

#### **1.4 Objetivo general**

Descubrir las percepciones subjetivas de inclusión social en personas con movilidad reducida en la ciudad de Medellín en el año 2019 con el propósito de crear alternativas de solución a la movilidad de estas personas.

#### **1.5 Objetivos específicos**

- Comprender la percepción subjetiva de sí mismo en personas con movilidad reducida en la ciudad de Medellín.
- Identificar la percepción subjetiva de ciudad incluyente en personas con movilidad reducida en la ciudad de Medellín.

- Advertir espacios en la ciudad de Medellín tanto aptos como no aptos para personas con movilidad reducida.

## **2. Método**

### **2.1 Tipo de estudio**

Los datos de esta investigación se presentarán de forma cualitativa - exploratoria. Una investigación cualitativa busca identificar la naturaleza profunda de las realidades, su estructura dinámica, aquella que da razón plena de su comportamiento y manifestaciones, mientras que la exploratoria pretende dar una visión general y aproximada respecto a una determinada realidad que ha sido poco estudiada (Martínez M, 2006). En este caso es muy pertinente utilizar este método puesto que como se ha dicho anteriormente no hay suficientes datos que permitan conocer lo que piensan las personas con movilidad reducida en la ciudad de Medellín y estos datos podrán enriquecer futuras investigaciones sobre el tema.

### **2.2 Población**

Se escogió trabajar con personas en situación de movilidad reducida de la fundación ADA y La Liga de Baloncesto en silla de ruedas de Antioquia dado que esta es la población cuya situación actual es la pertinente para ser indagados sobre las cuestiones del actual trabajo de investigación. En este estudio participaron ocho hombres entre los 25 y los 40 años y dos mujeres entre los 19 y los 21 años, todos ellos en estado de movilidad reducida o “discapacidad”, actualmente residentes del Valle de Aburra. No se aplicaron criterios específicos de estratificación, jerarquía laboral o algún otro por el estilo.

### **2.3 Instrumento**

La información será recolectada utilizando dos grupos focales entre cuatro y seis participantes que serán vitales para la obtención de la información que se recopilará haciéndoles las preguntas respectivas a cada subcategoría que busca codificar la información de cada categoría perteneciente a los objetivos específicos. De esta forma se cumplirá con el objetivo general de la investigación. El grupo focal es muy importante debido a que la interacción grupal que en este se lleva a cabo promueve la exploración del tema desde diferentes puntos de vista, formando una sinergia donde cada participante resulta estimulado por la presencia de los demás y por el hecho de brindar información a los investigadores (Bertoldi, Fiorito, & Álvarez, 2006).

### **2.4 Plan de análisis**

El análisis de los datos se realizará en dos pasos, la transcripción de los datos y la codificación. La transcripción de datos se efectuará a través del programa Microsoft Word. La codificación por medio del programa Excel, donde se anexaran los datos más relevantes a una matriz donde se compararán las categorías para encontrar similitudes que permitan realizar las conclusiones.

Este análisis se hará reconociendo la dimensión contextual de lo cualitativo, planteada por Sampieri, quien dice que este tipo de análisis debe de realizarse estudiando cada dato relacionado con los demás, como si se armara un rompecabezas (Sampieri, 2014). De esta manera se busca a través de Excel poder dar una organización sistemática a los datos de acuerdo a categorías, describir las experiencias desde el propio lenguaje de cada participante, descubrir los patrones y relaciones de las categorías entre sí para poder

interpretar los datos y explicarlos de acuerdo al planteamiento del problema y poder así llegar finalmente a una teoría que se establezca como conclusión (Sampieri 2014).

## **2.5 Consideraciones éticas**

De acuerdo a la resolución 8430, de la investigación en seres humanos, capítulo 1, artículo 11 la cual hace alusión a una investigación sin riesgo, es decir la presente investigación no representará ningún riesgo para quienes participen como sujetos objeto de investigación y se desarrollará mediante un consentimiento formal y consciente de sus participantes, previa autorización por parte del equipo docente certificado y avalado por la Universidad y que acompaña a la presente investigación desde el punto de vista metodológico (Ministerio de salud, República de Colombia, 1993). En el anexo número 1 se encuentra el consentimiento informado de esta investigación.

### 3. Resultados

A continuación se presentan los resultados obtenidos mediante las entrevistas en los dos grupos focales realizados con seis participantes (el primer grupo) y cuatro participantes (el segundo grupo). Aquí están registradas las respuestas más relevantes y que mejor representan la opinión del grupo. Estas se presentan de manera textual tal cual como el participante la respondió en el momento. Así mismo, a continuación se exponen las observaciones realizadas por el investigador a modo de conclusión para cada pregunta.

#### 3.1 Autoconcepto

##### 3.1.1 Físico.

En ambos grupos focales hay una percepción de conformidad con el cuerpo, de seguridad y de funcionalidad como lo expresan los siguientes sujetos, Sujeto 4 grupo 1 "Me siento una persona igual que cualesquier otra". Sujeto 6 grupo 1 "Me siento bien, conforme con mi cuerpo". Sujeto 1 grupo 2 "me siento segura de uno mismo... de la capacidad de mostrar sus habilidades con lo que uno tiene". Los entrevistados no hablan sobre inseguridades o aspectos negativos de sus propios cuerpos.

##### 3.1.2 Mental.

Se evidencia una diferencia en las respuestas de ambos grupos. Mientras que en el primer grupo las respuestas apuntan a pensamientos positivos: Sujeto 2 grupo 1 "Pienso que tengo una discapacidad para caminar, pero eso no me impide para hacer mis cosas, mis sueños, mis metas y lo que me fascina a mí en la vida". Sujeto 1 grupo 1 "Que yo vivo mejor ahora que cuando caminaba". En cambio en el segundo grupo las respuestas apuntan

a pensamientos negativos, de rechazo y de dificultades relacionadas a la situación en la que se encuentran: Sujeto 1 grupo 2 "Que hay muchas dificultades en el problema de la discapacidad. Nos encontramos con muchas dificultades... pues que... el rechazo en el colegio... a mí me rechazaban. Hubo unos que se adaptaron a mí pero sí hay muchas dificultades en la sociedad". Esto muestra a la investigación la complejidad y lo diferente de las situaciones que pueden vivir las personas que se encuentran en esta situación.

### **3.1.3 Discapacidad**

En ambos grupos se evidencia el reconocimiento de dificultades presentes asociadas a la condición en la cual se encuentran, sin embargo no se consideran discapacitados por sus cuerpos sino más bien consideran que es el medio el que les pone barreras y obstáculos debido a que no son tenidos en cuenta en la planeación de la ciudad, como lo expresan los siguientes participantes: Sujeto 3 grupo 1 "Si claro, pero no es tanto por la situación sino por la mentalidad de la gente porque el arquitecto no piensa en uno, porque cualquier parte que uno va no piensan en uno. En la entrada de un baño no piensan en uno". Sujeto 6 grupo 1 "No, yo pienso que antes que una discapacidad es una condición física diferente, es una condición un poco diferente a la que normalmente las personas de las sociedad tienen pero no es un limitante. Más que todo si yo voy a un lugar y yo voy a unas escaleras y no las puedo subir yo creo que el limitante no es mío sino más bien de la sociedad, que me está colocando barreras para yo poder subir esas escaleras, porque si hubiera una rampa yo tendría la misma condición que el que camina". Sujeto 4 grupo 2 "No... pero hay cosas que se limitan o que se hacen más difíciles, pero no, no encuentro una discapacidad". Se presenta varias veces en las respuestas qué es la ciudad a la que le falta adaptarse a ellos, ya

que si hubiera los espacios apropiados ellos podrían hacer exactamente lo mismo que quienes no andan en silla de ruedas.

### **3.1.4 Emocional**

Se observa en ambos grupos un contento y un bienestar con sus formas de ser en el mundo en la actualidad, como lo expresan a continuación: Sujeto 2 grupo 1 "Me siento a gusto con mi cuerpo, muy feliz". Sujeto 1 grupo 2 "Bien, sí. Pues no... ustedes que me conocen, no, por mi discapacidad no me siento aburrida, no... me veo bien, me siento bien".

Emocionalmente se expresa un bienestar subjetivo desde la forma como perciben sus cuerpos, su autoestima y autoeficacia.

## **3.2 Inclusión**

### **3.2.1 Movilidad**

Si bien se le reconocen avances a la ciudad de Medellín en términos de movilidad e incluso se compara positivamente con otras ciudades: Sujeto 5 grupo 1 "Yo creo que la ciudad ha mejorado mucho, porque yo he estado en otras ciudades y es peor", también es común en las respuestas encontrar un descontento con ciertos espacios que todavía no están adaptados para las personas con movilidad reducida y que pueden mejorar para hacerlos sentir incluidos completamente: Sujeto 3 grupo 1 "La ciudad trata, trata, trata... pero no lo hace bien". Sujeto 2 grupo 2 "No hay lugares, no hay espacios donde uno pueda decir, hay yo puedo pasar por aquí sin ningún problema, siempre va a haber una rampa o una calle o algo que no está bien".

Al ser preguntados por su propia movilidad a través de la ciudad es común en ambos grupos el uso del sistema integrado de transporte público. Sin embargo hay muchas quejas puntuales de este y de sus condiciones (por ejemplo las plataformas lentas y en mal estado del sistema Metro de Medellín). Sujeto 4 grupo 2 "Pues me desplazo en Metro, a veces también ruedo en la silla simplemente, en carro también lo hago, eee, cuando hay mayor limitación es cuando ruedo por la ciudad... cuando me movilizo en Metro busco las estaciones que tienen ascensor porque las otras estaciones pues tienen una plataforma que es muy lenta o está mala, o está descargada, o es difícil la movilidad. Cuando me movilizo en el carro a veces es difícil encontrar parqueaderos adaptados."

Es también común y preocupante el hecho de que en varias respuestas de distintos sujetos se revela que aunque es muy peligroso, andar por la calle es una de las opciones más utilizadas: Sujeto 1 grupo 1 "Por la calle, siempre por la calle, nunca tiro acera... porque en la acera hay más obstáculos y por la calle es más peligroso porque pasa un bus, un carro... Yo prefiero rodar porque se ahorra uno todo el tiempo que pierde en el bus y en el Metro".

Finalmente en esta categoría al preguntar por la ciudad en términos de movilidad incluyente las respuestas apuntan a lo que se habló en las anteriores ocasiones, hay mejorías pero aún falta mucha más adaptación: Sujeto 6 grupo 1 "A veces los alimentadores hay que meterles la consciencia a los que manejan los alimentadores que son muy perezosos pa` ayudar, pa` bajarle la rampa a uno, entonces uno más bien ocupa a la gente venga ayúdeme a subir, pam pam, pero yo creo que hay que meterla esa consciencia... a que no les de pena bajarle la rampa".

### 3.2.2 Políticas

La gran mayoría de los entrevistados en ambos grupos no tienen conocimiento de ninguna política de inclusión social: Sujeto 5 grupo 1 "No conozco ninguna pero me interesaría conocerla". Solo hubo dos sujetos (uno de cada grupo) que identificaron algunas leyes laborales: Sujeto 6 grupo 1 "No conozco el artículo, pero si hay leyes, lo que pasa es que muchas veces las vulneran porque hay muchas leyes que defienden a la persona que tiene algún tipo de movilidad reducida sino que muchas veces falta a las instituciones o a los entes privados poner en practica esas leyes. La única que conozco es la de las empresas que tienen que contratar tanto personal en situación de discapacidad y por esto le rebajan los impuestos". Sujeto 4 grupo 2 "Solo conozco la ley para las empresas de que tengan personas trabajando en situación de discapacidad. También sé que para empresas que prestan servicios para estas personas tienen que cumplir ciertos requisitos para poder ofrecer tal servicio, o sea el tema de habilitación se llamaría ese proceso. No conozco nada más".

Tal vez falta más implicación de ellos mismos a la hora de buscar sus propios espacios de conocimiento de la ley para que logren empoderarse y así alzar sus voces para hacerse escuchar y considerar por el resto de la ciudad. Hay una falencia a la hora de representarse a sí mismos en vez de esperar a que otros los busquen, los representen y adapten a la ciudad a ellos.

### **3.3 Espacios incluyentes**

#### **3.3.1 Aptos**

Ambos grupos identificaron los mismos espacios: Sujeto 1 grupo 2 "El estadio es más seguro... me siento bien en esta zona". Sujeto 3 grupo 2 "El Atanasio Girardot, la Unidad deportiva de Belén, la Universidad de Antioquia". Esto da cuenta de la calidad incluyente de los espacios antes mencionados ya que son los que siempre son traídos a las respuestas.

#### **3.3.2 No aptos**

En ambos grupos es común hablar de zonas como el centro: Sujeto 6 grupo 1 "El peor lugar es el centro... es el caos de la ciudad". Es relevante resaltar la respuesta de un participante que logró identificar varias zonas de una manera detallada y precisa: Sujeto 3 grupo 2 "La comuna 1... no es... o sea... y casualmente la mayoría por estadística están ubicados en la comuna 1, son personas con movilidad reducida... y es la menos adaptada, todo ese sector popular, popular 1 y popular 2. Aranjuez, Comuna 13 tampoco es un lugar adaptado para personas con discapacidad. Comuna 2, Santa Cruz pues". Esta categoría es muy pertinente ya que da cuenta de los espacios no aptos en términos de movilidad incluyente de la ciudad de Medellín y permite abordar el problema para poder traer soluciones que beneficien a esta comunidad de personas que se encuentran en condiciones de movilidad reducida.

#### 4. Discusión

En lo referente al autoconcepto, de acuerdo a la teoría presentada por Shavelson, Hubner, & Stanton, (1976), los participantes dan cuenta de un concepto sobre sí mismos como personas “normales”, personas que se desempeñan como cualquier otra. Si bien identifican que tienen más obstáculos que las personas que no se encuentran en situación de movilidad reducida a la hora de desplazarse por la ciudad, argumentan que estas dificultades se dan debido a que a la ciudad le falta proveerles rampas y accesos adaptados para personas en condición de movilidad reducida con el fin de eliminar esa brecha que los diferencian de las personas que pueden caminar sin ayuda utilizando sus dos piernas.

Con respecto a la teoría planteada por García & Musito (2014), en lo referente al autoconcepto físico y emocional, los participantes dan cuenta de una seguridad en sí mismos y en sus cuerpos, tanto como un bienestar emocional por la situación en la que se encuentran actualmente. En sus respuestas no se expresan descontentos, inseguridades ni arrepentimientos, sino más bien la perspectiva de continuar con sus vidas de manera optimista.

En lo referente al autoconcepto social los participantes expresan en especial su descontento con algunos espacios de la ciudad donde sienten que no tienen cabida debido a las barreras y obstáculos que no son aptos para que ellos transiten. Tal es el caso de aceras a las que no tienen acceso, estaciones de metro inadecuadas y baños donde no encuentran privacidad. Aspectos que dificultan el desarrollo normal de sus vidas sociales y afectan el autoconcepto social.

En materia de inclusión, así como lo expresa el Centro Territorial de Recursos para la Orientación, la Atención a la Diversidad y la Interculturalidad (CTROADI) de Albacete, España (2009) el hecho de que una persona ocupe un espacio físico no implica que ésta practique la cultura del lugar ni que se sienta valorada. Si bien los participantes hablan de una mejoría en la ciudad de Medellín, también es cierto que todavía no se sienten 100% incluidos pues consideran que aun no se piensa en ellos a la hora de planear los espacios y que falta inclusión cuando pretenden ir a un restaurante o a un baño y descubren que estos no están adaptados para que ellos estén ahí, lo cual les da el mensaje de que de una u otra manera no están incluidos para habitar estos espacios. También es el caso de las aceras que al no estar completamente adaptadas para ellos, los obligan a transitar por las calles, poniendo sus vidas en riesgo al exponerse a carros y demás vehículos automotores. Así mismo, en el caso del Sistema Integrado de Transporte (bus y Metro), se da una exclusión en la medida en la que han identificado estaciones donde no se pueden bajar porque no están adaptadas o prestan un servicio regular que obstaculiza sus desplazamientos, hasta tal punto que optan por bajarse tres estaciones antes del destino, lo que hace que se alarguen sus tiempos de desplazamiento. En el caso del bus, hay una percepción por parte de los participantes de deficiencia en el talento humano que en ocasiones no presta el servicio que debe prestar de ayudarlos a subir las plataformas de acceso al transporte.

Y con respecto a políticas de inclusión, de acuerdo a lo expresado por García (2015) basándose en el Plan Municipal de Desarrollo de la Alcaldía de Medellín para los años 2010 – 2018, existen lineamientos y estrategias que buscan garantizar los derechos de las personas con discapacidad de la ciudad. Lineamientos y estrategias que los participantes no

mencionaron en sus respuestas y que parecen no conocer pues sólo se centraron en la legislación laboral sobre contratación de personas “discapacitadas”.

Finalmente, en lo respectivo a espacios aptos y no aptos, y de acuerdo a la definición de “discapacidad” planteada por la OMS (2011) donde se expresa que no son solo los aspectos físicos de la persona sino también los factores contextuales que la rodean, si bien los participantes reconocen que se encuentran en una situación “diferente” al común del resto de los habitantes de la ciudad de Medellín, también consideran que de tener accesos adaptados a sus condiciones ellos podrían desempeñarse igual que las personas que no se encuentran en un estado de “movilidad reducida” pues según sus respuestas estos se consideran personas como cualquier otra. La diferencia radica en la adaptación de la ciudad, la cual favorece a personas que se movilizan en sus dos piernas sin tener que utilizar una silla de ruedas u otras ayudas. Es por esto que los participantes identifican espacios aptos y espacios no aptos (o no adaptados) para ellos, dando cuenta de aquellos lugares a los que ellos pueden acceder y sentirse incluidos, y de aquellos lugares a los que por su difícil acceso ellos no están incluidos.

## 5. Conclusiones

Gracias a la investigación llevada a cabo se concluye que en la ciudad de Medellín falta inclusión para las personas que se encuentran en condición de movilidad reducida, conclusión retomada de lo expresado por los participantes de los grupos focales de este estudio. Si bien vuelve y se puntualiza el hecho de que la ciudad ha avanzado y que se encuentra mejor que otras ciudades de Colombia, pero todavía falta adaptar completamente todos los barrios y espacios para asegurar la inclusión de la población en condición de movilidad reducida al 100%.

\* Una respuesta emprendedora e innovadora respecto a la movilidad incluyente es la que pretende llevar a cabo el movimiento M.A.T.T. (Movilidad, Accesibilidad, Tiempo y Trabajo), el cual desarrolla oportunidades de ingresos y puestos laborales para personas en situación de movilidad reducida, lo que se lleva a cabo adaptándole un sistema de arrastre eléctrico a la silla de ruedas para que el usuario pueda desplazarse por la vía pública como cualquier otro vehículo motorizado. Este movimiento tiene miras a la inclusión social de las personas en situación de movilidad reducida no solo en materia de movilidad y desplazamiento seguro a través de las calles, sino también en materia de inclusión laboral, así como social. Con esta *startup* se les dará condiciones de igualdad e inclusión a estas personas que por sus condiciones han sido excluidas en algunos sectores de la ciudad.

\* También se concluye que en temas de políticas y legislación hay mucho trabajo por hacer de parte y parte. Con esto se refiere a que tanto políticos, representantes y líderes sociales deben buscar los espacios para comunicar a las personas en situación de movilidad reducida sobre los planes estratégicos que tiene la ciudad para asegurar la inclusión. Y que

también estas personas en situación de movilidad reducida deben esforzarse por conocer dichas políticas, estrategias y planes para involucrarse en espacios donde puedan representarse para dar a conocer sus necesidades a la ciudad y estas puedan ser satisfechas exitosamente.

\* Es necesario resaltar que para la realización de esta investigación se encontró con varias dificultades. Por un lado está el tema de los diferentes estudios y las distintas estadísticas de las personas “discapacitadas” como son llamadas, o con movilidad reducida como han sido nombradas en este estudio, lo que dificulta el acercamiento a esta comunidad. Para poder abordar a los participantes de los grupos focales se optó por contactar a las personas con movilidad reducida que son deportistas, porque ellos afortunadamente toman la iniciativa de salir de sus hogares para realizar sus actividades al aire libre. Otra dificultad es la cantidad desconocida de personas con movilidad reducida que no salen de sus casas y a las cuales este estudio no pudo acceder, precisamente por desconocimiento y desinformación por parte de los censos. Esta es una dificultad que debe ser solucionada con el fin de posibilitar el acercamiento a esta población y mejorar su calidad de vida.

Finalmente este trabajo académico se establece como una investigación sobre la cual futuras investigaciones se puedan apoyar para seguir mejorando las condiciones de inclusión social y de movilidad no solo en la ciudad de Medellín sino en otras ciudades de Colombia y del mundo. Esta temática queda abierta para seguir siendo cuestionada y poder construir material académico que sirva para mejorar la comprensión sobre el fenómeno presente.

## Referencias

- Agamez Lombana, A. (29 de Junio de 2017). *¿Cuál es el panorama de las personas con discapacidad en Medellín?* Obtenido de [www.publimetro.co](http://www.publimetro.co):  
<https://www.publimetro.co/co/medellin/2017/06/29/panorama-las-personas-discapacidad-medellin.html>
- Alcaldía de Medellín. (2016). *En Medellín las personas con discapacidad también cuentan, conozca cómo pueden recibir apoyo económico*. Medellín, Colombia.
- Araoz-Fraser, S. (Diciembre de 2010). *Inclusión social: un propósito nacional para Colombia*. . Obtenido de No. 7: Universidad Central. [www.ucentral.edu.co](http://www.ucentral.edu.co):  
<https://www.ucentral.edu.co/sites/default/files/inline-files/2010-12-documentos-investigacion-economia-007.pdf>
- Baldi López, G., & García Quiroga, E. (2005). Calidad de vida y medio ambiente. La psicología ambiental. *Universidades*, núm. 30, julio-diciembre, 9-16.
- Bernal, A. (2017). *Intervención clínica para la accesibilidad y movilidad de las personas con movilidad reducida en el sistema de transporte masivo integrado de occidente - MIO*. Trabajo de grado, Derecho., Cali: Universidad de San Buenaventura Colombia, Facultad de Derecho y Ciencias Políticas. Obtenido de  
[http://bibliotecadigital.usb.edu.co/bitstream/10819/4595/1/Accesibilidad\\_Movilidad\\_Personas\\_Bernal\\_2017.pdf](http://bibliotecadigital.usb.edu.co/bitstream/10819/4595/1/Accesibilidad_Movilidad_Personas_Bernal_2017.pdf)
- Bertoldi, S., Fiorito, M. E., & Álvarez, M. (18 de Noviembre de 2006). *Grupo Focal y Desarrollo local: aportes para una articulación teórico-metodológica*. Obtenido de

www.redalyc.org. Ciencia, Docencia y Tecnología, vol. XVII, núm. 33:

<https://www.redalyc.org/pdf/145/14503304.pdf>

Cabrera Pérez, L., & Bethencourt Benítez, J. T. (2010). La psicopedagogía como ámbito científico-profesional. *Electronic Journal of Research Psychology*, 893-914.

Castelblanco, M. L. (2010). Abordaje de discapacidad en facultades de psicología de universidades privadas en Bogotá, entre 1998 y 2009. *USTA*, 151-165.

Cataño Castaño, J. E. (26 de Marzo de 2017). *En Medellín, más de 58 mil personas son discapacitados*. Obtenido de <https://www.las2orillas.co/medellin-mas-58-mil-personas-discapitados/>

Corradi Bracco, C., & Sucarrat, M. J. (2015). *Guía de inclusión laboral de personas con discapacidad para empresas*. Buenos Aires: Universidad Torcuato Di Tella.

CTROADI de Albacete. (Marzo de 2009). *Orientaciones para trabajar la Socialización en Centros de Educación Infantil, Primaria, Secundaria y Centros de Educación Especial*. Obtenido de [www.laroda.es](http://www.laroda.es):  
<http://laroda.es/discapacidad/imagenes/INCLUSI%C3%93N%20SOCIAL.pdf>

DANE. (2008). *Población con discapacidad en Antioquia*. Medellín, Colombia.

DANE. (2010). *Población con registro para la localización y caracterización de las personas con discapacidad*. Medellín .

Dols Ruiz, J. F. (Julio de 2004). *La Seguridad Vial y las Personas de Movilidad*. Obtenido de <http://www.bvsde.paho.org>: <http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/cd51/reducida.pdf>

El Comercio. (Marzo de 2007). *Las zonas verdes de Oviedo, entre las mejores del país según una revista. En el informe realizado por Consumer Eroski se han analizado 102 parques, cuatro en Oviedo, en 18 ciudades españolas.* Obtenido de revista.consumer.es: [https://www.elcomercio.es/20070304/sociedad/zonas-verdes-oviedo-entre\\_200703041232.html](https://www.elcomercio.es/20070304/sociedad/zonas-verdes-oviedo-entre_200703041232.html)

Eroski consumer. (2011). *Las ciudades avanzan en accesibilidad para discapacitados físicos, pero olvidan a ciegos y sordos.* Obtenido de Las ciudades avanzan en accesibilidad para discapacitados físicos, pero olvidan a ciegos y sordos

Flujas Leal, M. J. (2006). *Protocolo accesible para personas con discapacidad.* Madrid: Fundación ONCE.

Fundación Once. (febrero de 2009). *Accesibilidad y Capacidades Cognitivas. Movilidad en el entorno urbano vialidad, transporte y edificios públicos.* Obtenido de [www.fundaciónonce.com](http://www.fundaciónonce.com):  
[http://accesibilidadcognitivaurbana.fundaciononce.es/docs/accesibilidadcognitiva\\_conocimiento.pdf](http://accesibilidadcognitivaurbana.fundaciononce.es/docs/accesibilidadcognitiva_conocimiento.pdf)

Fundación Prevent. (22 de Diciembre de 2014). "Lo incorrecto" una nueva mirada hacia la discapacidad. Video YouTube. Barcelona, Cataluña, España:  
<https://www.porigualmas.org/videos/268/33/lo-incorrecto-una-nueva-mirada-hacia-la-discapacidad>.

- García Mira, R. (6 de diciembre de 2004). *PSICOLOGÍA AMBIENTAL: CONTEXTO Y DISCAPACIDAD*. Obtenido de [www.udc.es](http://www.udc.es):  
<http://www.udc.es/dep/ps/grupo/programas/contexto.pdf>
- García, A. (21 de abril de 2010). *Beneficios para todos en una ciudad accesible*. Obtenido de <https://www.consumer.es/solidaridad/beneficios-para-todos-en-una-ciudad-accesible.html>
- García, F., & Musito, G. (2 de Octubre de 2014). *Manual Autoconcepto Forma 5 - AF- 5*. Obtenido de [www.teaediciones.com](http://www.teaediciones.com):  
[http://www.web.teaediciones.com/Ejemplos/AF-5\\_Manual\\_2014\\_extracto.pdf](http://www.web.teaediciones.com/Ejemplos/AF-5_Manual_2014_extracto.pdf)
- García, Y. C. (23 de Agosto de 2015). *Medellín, sin censo real de población con discapacidad*. Obtenido de [www.elmundo.com](http://www.elmundo.com):  
[http://www.elmundo.com/portal/noticias/poblacion/medellin\\_sin\\_censo\\_real\\_de\\_poblacion\\_con\\_discapacidad.php#.WqCJ6ExFyM9](http://www.elmundo.com/portal/noticias/poblacion/medellin_sin_censo_real_de_poblacion_con_discapacidad.php#.WqCJ6ExFyM9)
- María Ángeles González, J. A. (2015). La imagen pública de la ciudad de A Coruña. *Revista de estudios e investigación en psicología y educación*, 1-5.
- Martínez M, M. (2006). La Investigación Cualitativa (Síntesis Conceptual). *UNMSM. Revista IIPSI. Facultad de Psicología. VOL. 9 - N° 1*, 123-146.
- Martínez-Rozo, A. M., Uribe-Rodríguez, A. F., & Velázquez-González, H. J. (2015). La discapacidad y su estado actual en la legislación Colombiana. *Revista de la facultad de ciencias de la salud, universidad del Magdalena. Duazary, 12(1)*, 49-58.

- Ministerio de relaciones laborales de Ecuador. (2013). *Manual de Buenas prácticas para la inclusión laboral de personas con discapacidad*. Obtenido de [http://www.jardinuniversitario.utm.edu.ec/departamento/media/areatecnica/buenas\\_practicas\\_inclusion\\_laboral.pdf](http://www.jardinuniversitario.utm.edu.ec/departamento/media/areatecnica/buenas_practicas_inclusion_laboral.pdf)
- Ministerio de salud, República de Colombia. (4 de Octubre de 1993). Por la cual se establecen las normas científicas, técnicas y administrativas para la investigación en Salud . *Resolucion Numero 8430 de 1993*. Obtenido de [www.minsalud.gov.co](http://www.minsalud.gov.co): <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/RESOLUCION-8430-DE-1993.PDF>
- OMS. (2011). *Informe mundial sobre la discapacidad*. Obtenido de [www1.paho.org](http://www1.paho.org): [http://www1.paho.org/arg/images/Gallery/Informe\\_spa.pdf](http://www1.paho.org/arg/images/Gallery/Informe_spa.pdf)
- Pack-Brown, S., Tequilla, T., & Seymour, J. (2008). Infusing professional ethics into counselor education program: A multicultural/social justice perspective. *Journal of Counseling and Development.*, 296 - 302.
- Sampieri, R. H. (2014). *Metodología de la investigación* . México D.F.: McGrawHill.
- Secretaría de bienestar social. (2010). *Construyendo juntos una ciudad para todos: hacia una medellín accesible e incluyente*. Medellín, Colombia.
- Shavelson, R., Hubner, J. J., & Stanton, G. C. (1976). Self-concept: Validation of Construct Interpretation. *Review of Educational Research*, 407-441.

Trejos-Castillo, E., Bedore, S., Davis, G., & Hipps, T. (2015). Bienestar Emocional de Jóvenes en Programas de Acogimiento Familiar: Un Estudio Exploratorio. *Revista CES Psicología*. ISSN-e 2011-3080, Vol. 8, N°. 1, 98 - 118.

Universidad Nacional de Colombia. (marzo de 2012). *Manual. La accesibilidad al medio físico y al transporte* . Obtenido de <http://www.cnree.go.cr/documentacion/publicaciones/ACCESIBILIDAD%20AL%20MEDIO%20FISICO%20Y%20AL%20TRANSPORTE.pdf>

**Anexo 1****Consentimiento informado para entrevistados****INSTITUCIÓN: UNIVERSIDAD EAFIT****PROGRAMA DE PSICOLOGÍA**

**Investigación:** Percepción subjetiva de inclusión social en personas con movilidad reducida en la ciudad de Medellín en el año 2019.

Fecha \_\_\_\_\_

Yo \_\_\_\_\_, con documento de identidad C.C. No. \_\_\_\_\_, hago constatar que he sido informado(a) con la claridad y veracidad debida, respecto al ejercicio investigativo que el estudiante Simón Echavarría Noriega, me ha invitado a participar y cuyo objetivo es descubrir las percepciones subjetivas de inclusión social en personas con movilidad reducida en la ciudad de Medellín con el propósito de crear alternativas de solución a la movilidad de estas personas.

Soy conocedor(a) de la autonomía suficiente que poseo para retirarme u oponerme al ejercicio académico cuando lo estime conveniente y sin necesidad de justificación alguna. No se hará devolución escrita y no se tratará de una intervención con fines de tratamiento psicológico.

Se respetará la buena fe, la confiabilidad e intimidad de la información suministrada, lo mismo que la seguridad física y psicológica.

---

**FIRMA Y CÉDULA**