

DOI: <https://doi.org/10.46296/ig.v7i14.0205>

IMPACTO DE LAS BARRERAS URBANAS ARQUITECTONICAS EN CIUDADES PEQUEÑAS 2024

IMPACT OF URBAN ARCHITECTURAL BARRIERS IN SMALL CITIES 2024

Guerra-Arango Julio Andrés ¹; Murillo-Noriega Daniel Eduardo ²;
Benítez-Obando Iván Fabricio ³; Buitrago-Ricaurte Diego Hernán ⁴

¹ Universidad Nacional de Chimborazo, UNACH. Riobamba, Ecuador.
Correo: julio.guerra@unach.edu.ec. ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0001-9433-5105>

² Universidad Nacional de Chimborazo, UNACH. Riobamba, Ecuador.
Correo: dmurillo@unach.edu.ec. ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0004-5828-7697>

³ Universidad Nacional de Chimborazo, UNACH. Riobamba, Ecuador.
Correo: ivan.benitez@unach.edu.ec. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3802-3932>

⁴ Universidad Nacional de Chimborazo, UNACH. Riobamba, Ecuador.
Correo: diego.buitrago@unach.edu.ec. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-9353-2502>

Resumen

Las ciudades pequeñas generalmente se quedan represadas en cuanto a mejoras de su zona urbana, bien por falta de presupuesto o por la negligencia de quienes administran el poder público. Las barreras urbanas arquitectónicas se refieren a aquellos obstáculos físicos que impiden la movilidad y la accesibilidad de las personas, principalmente por aquellas que presentan alguna discapacidad física o sensorial. El objetivo de la investigación pretende analizar el impacto de las barreras urbanas arquitectónicas en ciudades pequeñas 2024. Como resultados se logró describir las principales barreras urbanas arquitectónicas, y su impacto negativo para la calidad de vida de la población, por la limitación de la movilidad, participación social y acceso a oportunidades.

Palabras clave: barreras urbanas, movilidad, accesibilidad.

Abstract

Small cities are generally left behind in terms of improvements to their urban area, either due to lack of budget or due to the negligence of those who administer public power. Urban architectural barriers refer to those physical obstacles that prevent the mobility and accessibility of people, mainly those who have a physical or sensory disability. The objective of the research is to analyze the impact of urban architectural barriers in small cities 2024. As results, it was possible to describe the main urban architectural barriers, and their negative impact on the quality of life of the population, due to the limitation of mobility, social participation and access to opportunities.

Keywords: urban barriers, mobility, accessibility.

Información del manuscrito:

Fecha de recepción: 15 de abril de 2024.

Fecha de aceptación: 25 de junio de 2024.

Fecha de publicación: 10 de julio de 2024.



1. Introducción

Las ciudades pequeñas, al igual que las grandes ciudades, no están exentas de la presencia de barreras urbanas arquitectónicas. Estas barreras pueden tener un impacto significativo en la vida de los individuos con discapacidad, personas mayores y otros grupos vulnerables, limitando su movilidad y acceso a servicios básicos.

Massin et al. (2022), señalan que las barreras urbanas se definen como aquellos obstáculos tanto naturales como artificiales de regiones sociales, étnicos o económicos, que puedan ocasionar alteraciones o impedimentos al desplazarse, acrecentando las distancias espaciales y temporales.

En otras palabras, se refiere a todo aquello que impide que los individuos puedan desplazarse cómodamente por las ciudades o pueblos, que le permitan disfrutar de distintos espacios.

Tal y como lo mencionan Pelegrín et al. (2020), las ciudades pequeñas tienen una cantidad inferior a cien mil habitantes, que pueden dedicarse al turismo y otras actividades económicas del sector primario,

donde la infraestructura y los servicios básicos: acceso a agua potable, disponibilidad de acueductos entre otros elementos, no se diseñaron para responder a un crecimiento de la población y a la visita de otras personas, dado a que estas ciudades se hallan alejadas del conglomerado humano.

Esto indica que en el pasado no se pensó en un futuro y como se generarían nuevas necesidades, además de tomar en cuenta a los ciudadanos como los principales usuarios de cada espacio e infraestructura.

Por su parte, Cabello (2022), afirma que décadas atrás, el urbanismo se realizó de forma espontánea, produciendo así territorios urbanos muy diversos y frágiles, mirándolo desde el acceso a los servicios básicos, medios de transporte e influencia en el impacto ambiental, considerado un desarrollo no planificado y sin visión a largo plazo.

Páramo y otros (2021), expusieron que aquellos que realizaron la planificación y administración en las ciudades del siglo XX no le prestaron una atención suficiente a la necesidad de las personas cuando estas se movilizan por el espacio

público, lo que es evidente por la discontinuidad de las aceras, su estrechez y las poca que están en buen estado, también a la deficiencia en luminarias en diversos sectores y la inseguridad que perciben los ciudadanos, donde se tomaba el modelo modernista de las grandes ciudades estadounidenses de los años cincuenta y sesenta, donde se le dio prioridad a la movilidad de los vehículos, obviando la importancia del caminar de los ciudadanos, aunado a que para cubrir los déficit de vivienda también se limitan los espacios para caminar.

Todas estas carencias que presentan las infraestructuras, llevo a que la Organización de las Naciones Unidas en el año 2014 contemplar dentro de los objetivos de desarrollo sostenible, describiendo el artículo 11 como Ciudades y comunidades sostenibles, el cual pretende lograr que ciudades y asentamientos humanos puedan ser inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, a través de la proporción de sistemas de transporte que sean seguros accesibles y sostenibles para todos, y prestando especial intereses a aquellas personas vulnerables como

mujeres, niños, personas con discapacidad y adultos mayores, además de garantizar el acceso a zonas verdes espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles. Para todas las personas vulnerables mencionadas (Hernando, 2020)

El tema es de gran relevancia para las ciudades pequeñas, puesto que generalmente no reciben la atención suficiente en materia de accesibilidad urbana que permitan eliminar las barreras urbanas arquitectónicas, las cuales existen marcadamente y que limitan que los individuos puedan contar con accesibilidad urbana.

El objetivo de la investigación pretende analizar el impacto de las barreras urbanas arquitectónicas en ciudades pequeñas 2024.

2. Materiales y métodos

La investigación se basará en una revisión documental-bibliográfica exhaustiva, a fin de obtener la mayor información disponible. La investigación documental-bibliográfica, según lo señala Reyes y Carmona (2020), es aquella que a través de la recopilación, recolección y selección de información obtenida

de diversas fuentes como artículos de revistas científicas, tesis de grado y posgrado, libros electrónicos, ponencias, entre otros, que permiten conseguir la información para desarrollar es estudio. Para obtener las bases teóricas de la investigación se realizó la consulta a través del buscador Google Académico, en el cual se revisaron artículos científicos, ponencias, tesis de grado, entre otros, extrayendo la información que se consideró de mayor importancia y relevancia.

3. Resultados y discusión

A continuación, se describirán las bases teóricas que permitirán entender las barreras urbanas arquitectónicas y como impactan estas en las ciudades pequeñas.

Según lo asegura Lillo y Carpio (2022), cerca del 10% de la población a nivel mundial, se ve afectado por alguna discapacidad, que les dificulta tener las mismas oportunidades de otros, enfrentándose día a día con obstáculos que influyen en su vida y creando situaciones de discriminación que incluyen las dificultades o imposibilidades de

acceder a servicios básicos como la educación, la salud o trabajo, así como dificultades para poder tener sus viviendas, afectando su integración a la sociedad.

La discapacidad, según lo menciona Cornejo et al. (2024) son aquellas condiciones que limitan la capacidad de un individuo para realizar actividades rutinarias de forma autónoma, siendo las formas de discapacidad: físicas, sensoriales e intelectuales, donde se ven afectados la movilidad, la audición, la visión, el habla o las habilidades cognitivas.

Por ende, tener alguna discapacidad empeora la movilidad y accesibilidad de las personas a cualquier entorno o espacio donde hace su vida diaria. En este sentido, es importante definir lo que es el espacio público tal y como lo menciona Reigadas (2023), son aquellos espacios donde los ciudadanos pueden relacionarse y llevar a cabo una vida urbana, además es considerado un derecho humano ya que permite el disfrute y participación de las dinámicas urbanas.

Ahora bien, como pueden ser aprovechados estos espacios públicos, a través de la movilidad y la

accesibilidad a cada uno de los ciudadanos. Martínez (2022), se refiere a la movilidad, como aquellos desplazamientos tanto de personas como mercancías, que se generan en un espacio físico, donde la movilidad urbana es considerada como aquellos desplazamientos que se realizan en una ciudad, desplazamientos que se llevan a cabo a través distintos medios o sistemas de transporte como lo son los automóviles, el transporte público, bicicletas, lo cual permite desplazarse hacia un lugar para satisfacer las necesidades, facilitando la accesibilidad a algunos lugares.

Asimismo, Rondón (2021), señala que la movilidad está asociada al espacio físico que puede ser alcanzado a través del desplazamiento, desde un lugar determinado y con los medios y vías de transporte disponibles. Por otro lado, está la accesibilidad, la cual según Guevara et al. (2022), envuelve la proximidad e inclusión, que hacen posible acceder a todos los individuos a medios, bienes y servicios que son esenciales para su desarrollo integral.

Slavin (2022), menciona que la accesibilidad se refiere a las condiciones que deben cumplir los ambientes, edificaciones, productos y servicios, entre otras, para poder ser comprendidos y usados por todos los individuos con comodidad y autonomía posible.

Por su parte, Santana y Maroto (2021), aseguran que la accesibilidad debe considerarse como algunas situaciones donde el entorno es constituido para que la mayoría de los individuos puedan disfrutarlo o permitir la participación en actividades sociales y económicas.

Goncalvez et al. (2020), exponen que la accesibilidad es vista como las posibilidades que tiene una persona para usar edificios, mobiliarios, espacios y equipamientos urbanos de manera segura y autónoma, tomando en cuenta no solo a aquellos que tienen alguna discapacidad sino a todos los usuarios de un servicio determinado.

Una ciudad accesible según lo mencionan Idrobi et al. (2023), son aquellas que tienen un acceso sencillo a las necesidades básicas, en otras palabras, con los sitios que ofrecen la posibilidad para la

autorrealización, autoestima. Sociales, de seguridad y fisiológicas, siendo lo más importante la garantía del bienestar de todos los individuos equitativamente.

Sobrados (2023), menciona que la accesibilidad universal se refiere a las condiciones que deben cumplir los ambientes, procesos, bienes, productos y servicios, y también los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos que sean comprensible, aprovechable y factibles para todos los individuos en condiciones de seguridad y comodidad, y con autonomía. En esta accesibilidad se incluye la cognitiva la cual permite una comprensión fácil, la comunicación e interacción de todos los individuos, permitiendo una lectura fácil, sistemas tanto alternativos como aumentativos de comunicación, pictogramas y otros medios humanos y tecnológicos que se usan para ese fin.

Bautista (2020), señala que la accesibilidad es la cualidad de accesible, y se refiere a la relación de los individuos con su entorno: espacios urbanísticos, transporte y edificaciones y que esta debe asegurar que las personas con

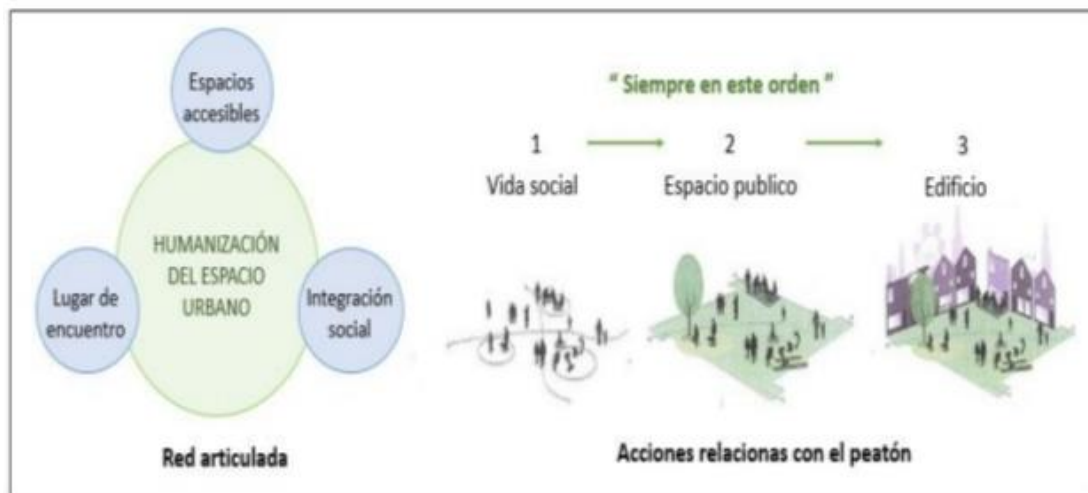
discapacidad o movilidad reducida tengan acceso igual que las demás personas a los entornos físicos, el transporte, la información y comunicación, incluyendo sistemas y tecnologías de información y comunicación, así como todo servicio o instalación que este abierto al público o sea de utilización pública, bien sea en zonas urbanas o rurales, con el propósito de que vivan independientemente y participen.

Sánchez (2020), expone algunas de las teorías y enfoque que sustenta la accesibilidad urbana, las cuales son:

- Teoría de humanización del espacio urbano: En esta teoría se destacan los beneficios que puede experimentar una sociedad cuando se implementan espacios accesibles para la ciudad, destacando la importancia que tiene esta como un lugar para el encuentro por excelencia. Enfatizando principalmente la vida social luego el espacio público y después el edificio, no funcionara si es invertido el proceso. La ciudad debe ser un espacio funcional por medio del cual los seres humanos puedan

satisfacer las necesidades para vivir, trabajar y desarrollar su cuerpo y mente. (Ver figura 1)

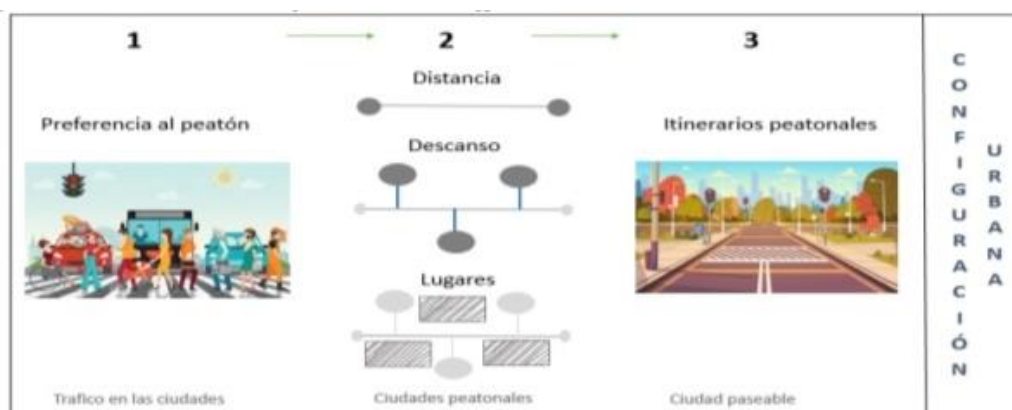
Figura 1. Concepto sobre la Humanización del Espacio Urbano



Fuente: (Sánchez, 2020)

- Enfoque de Configuración Urbana: Este enfoque se basa un sistema al conjunto de elementos que se interrelacionan para originar la unidad funcional de lo urbano, interpretándose como un sistema espacial complejo y dinámico donde los componentes del sistema ciudad está constituido por las actividades humanas.

Figura 2. Enfoque de configuración urbana



Fuente: (Sánchez, 2020)

- Diseño para el peatón: Se sustenta en las teorías ciudad para la gente; la cual se orientan al diseño de ciudades para el

hombre tomando en cuenta que en épocas pasadas el espacio le pertenecía a quienes se movilizaban a pie, por lo cual esta teoría cuestiona la construcción de las ciudades para automóviles, ya que esto deshumaniza los espacios habitables. The Street for everyone; Contempla desarrollar un análisis y conceptos para diseñar una ciudad centrada en las personas que se movilizan a pie, reuniendo métodos para las rutinas del tráfico peatonal, orientado en las demandas que los individuos efectúan sobre el diseño urbano y las formas en que se vive sin usar el auto.

Mobility and sustainable approach; Esta teoría menciona que andar a pie es la manera básica para que las personas se desplacen, aun en aquellas ciudades donde la población supera el millón de habitantes. El enfoque de diseño para el peatón se deben considerar los espacios urbanos para que estos sean amables para sus ciudadanos y que posibiliten las reuniones, por ello deberá ayudar a la resolución de las necesidades trazadas a partir del peatón y la variedad de condiciones como instrumentos para la configuración de los entornos urbanos.

Figura 3. Enfoque diseño para el peatón



Fuente: (Sánchez, 2020)

- Principio del diseño universal: Se basa en la teoría principios of universal design de Mace, la cual propone siete principios básicos

para proyectar tanto el entorno como cada uno de sus elementos de forma influyente, a fin de que sean idóneos para el

mayor número de individuos, por lo que se debe considerar los siguientes lineamientos (Sánchez, 2020)

- Uso equitativo: se refiere a los diseños simplificados, de fácil uso por todas las personas, sin generalizar ni segregar algunos grupos por razón de diversidad de condición y además garantizar la seguridad, confort y flexibilidad, ofreciendo varias posibilidades y ofertando elecciones para su uso según las condiciones de una persona (Sánchez, 2020).
- Uso intuitivo: Debe ser de fácil comprensión sin necesidad de tener un conocimiento sobre ello y además debe adaptarse a la variedad de lenguajes.
- Información perceptible, que establezca una comunicación eficaz, independientemente de los problemas sensoriales, apoyados en las técnicas pertinentes para que las personas con esta deficiencia puedan usarla.
- Tolerancia al error, busca minimizar los riesgos o situaciones desfavorables que originen incidentes no intencionados.
- Esfuerzo físico bajo; realizándolo de forma eficiente, segura y confort.
- Mínima fatiga, dimensiones y áreas para acceder y usar, optimizándolos para aumentar los accesos, alcances, manipulación y utilización, a pesar de las dificultades físicas, alturas o movilidad (Sánchez, 2020).

Figura 4. Concepto de principio universal



Fuente: (Sánchez, 2020)

Ahora bien, lograr tener una movilidad y accesibilidad al entorno de una ciudad, pueblo u otra zona, es necesario eliminar las barreras arquitectónicas. Estas barrera según Rosales (2022), son aquellos obstáculos que imposibilitan libertad de movilización y circulación de los individuos, se puede avistar en diferentes sitios y de varias formas, clasificando en: barreras arquitectónicas en edificio, barreras arquitectónicas urbanas, barreras arquitectónicas en transporte y las barreras arquitectónicas en la comunidad sensorial.

Además, Cuadros y Pariona (2021), acotan que las barreras arquitectónicas son obstáculos físicos que hacen difícil la movilidad de las personas, que se encuentran en dos tipos, en la parte urbana, que

se refiere a aquellos obstáculos que se consiguen en las vías públicas, como veredas en mal estados, rampas muy elevadas, paso de niveles, parques no accesibles, entre otros y las barreras en las edificaciones se refiere a aquellas que se encuentran para el acceso e interior de estas como los escalones, pasillos, puertas pequeñas, entre otras, barreras que son producto de malas planificaciones de infraestructura urbana, impidiendo y dificultando el tránsito peatonal, convirtiéndose en un obstáculo.

Díaz (2022), conceptualiza las barreras arquitectónicas como los problemas físicos que demarcan la liberación de corrientes de las personas en dos terrenos: el acceso y el éxodo, indicando que los tipos de barreras arquitectónicas son:



Fuente: Díaz (2022)

Asimismo, Gualpa (2021) describe los tipos de barreras arquitectónicas como:

- Barreras arquitectónicas urbanísticas (BAU): Son aquellas que están en las vías y espacios libres de utilización pública, como los desniveles que existe entre la acera y el paso de peatones, impidiendo que las personas que usan sillas de ruedas o usan un coche de bebe no puedan circular cómodamente (Gualpa, 2021).
- Barreras arquitectónicas de edificación (BAE): Son las que se encuentra dentro de los edificios, públicos y privados, en restaurantes o cafeterías, como por ejemplo cuando los baños están en el primer piso y no hay ascensor para llegar a ellos (Gualpa, 2021).
- Barreras arquitectónicas de transporte (BAT): Son aquellas que obstaculizan el uso del transporte público. Como por ejemplo vías en mal estado, falta de paradas, entre otros (Gualpa, 2021).
- Barreras de comunicación (BC): Son aquellas que dificultan y obstaculizan la emisión y

recepción de mensajes de las personas que presentan algún tipo de discapacidad. Por ejemplo, semáforos sin sonidos, ascensores que no tienen el sistema Braille en su panel de botones, entre otros (Gualpa, 2021).

Palacio (2021), asegura que las barreras arquitectónicas representan un obstáculo para el ámbito social, arquitectónico y económico, ya que dificulta que las personas puedan relacionarse con el entorno, conceptualizando como aquellos obstáculos físicos que no permiten que las personas que presenten alguna discapacidad puedan acceder fácilmente a las vías públicas, espacios libres, edificios y transporte.

Segura (2020), expone que las barreras arquitectónicas, impide que los habitantes puedan integrarse plenamente a la sociedad, ya que estas barreras originan limitaciones sociales, económicas y arquitectónicas, además de limitar los derechos de libertad de locomoción de un área a otra de los individuos, considerando que las construcciones urbanas o edificaciones se convierten en una

barrera o impedimentos para lograr la locomoción de los individuos con deficiencias.

La eliminación de las barreras arquitectónicas urbanas, tiene como propósito brindar una mayor movilidad y accesibilidad a los ciudadanos de una determinada región, ciudad o sector, barreras que han hecho énfasis en eliminarlas en las grandes ciudades, mas no en las ciudades pequeñas o rurales. Sin embargo, se han promulgado normativas que buscan normar el tema. Por ejemplo, en España existe una normativa que pretende eliminar las barreras arquitectónicas en los espacios públicos y edificios que se construirán nuevos, permitiendo así una ciudad sensible e inclusiva para aquellas personas que tienen alguna discapacidad. Esta normativa contempla establecer pendientes máximas y anchos mínimos de rampas, radios de giro para personas en sillas de rueda, número y ubicación de puestos de estacionamiento para personas con discapacidad, entre otras más (Martínez M. Á., 2024)

Pazmiño (2024), señala que en Ecuador la Constitución de la Republica del 2008, establece en

materia de accesibilidad movilidad y vivienda, especificando que las personas con discapacidad tengan acceso al derecho a vivir en un ambiente seguro y saludable, que tengan una vivienda digna y ser independiente tanto económico como socialmente. Por lo tanto, el Estado será responsable de garantizar espacios habitables confiables, y también la planificación, regulación, financiación, control y elaboración de políticas que vayan orientadas a la accesibilidad y vivienda. Además, están otras leyes como la Ley Orgánica de Discapacidades, Ley Orgánica de los Consejos Nacionales para la Igualdad,

En este sentido a continuación se mencionarán algunas investigaciones que se han centrado en el tema.

En la investigación de Lazo et al. (2024), titulada Movilidad urbana e interurbana en la Isla Grande de Chiloé: Patrones de viaje en ciudades intermedias y de menor tamaño en un contexto archipelágico, cuyo objetivo describir y analizar las dinámicas de moviidades de quienes habitan en este territorio, haciendo énfasis en el

transporte, los motivos para viajar, tiempos y factores que se relacionan con la movilidad isleña. Se destaca la importancia que tiene el transporte para la movilidad de los ciudadanos, es este territorio aislado, que usan tanto el transporte interno como buses, motos, autor y el transporte marítimo como lanchas, barcazas. Los resultados del estudio permitieron conocer las particularidades de las comunas de la provincia de Chiloé, donde se evidencia las desigualdades de conectividad, encontrándose marcados las distintas dificultades que hay en el acceso del transporte público, consistente en una menor cobertura y calidad de la infraestructura de las vías, baja dotación de equipos y servicios, dependiendo mayormente de las lanchas o barcazas para realizar viajes y obtener bienes y servicios. También se evidencio la necesidad de desplazamiento para poder tener acceso a la salud y a la educación, lo cual viola los derechos humanos de los ciudadanos que allí habitan.

En el trabajo de Díaz y Jiménez (2022), titulado Accesibilidad universal: Barreras físicas arquitectónicas como limitantes del

hábitat social para personas con discapacidad en el distrito de Ventanilla, Lima, que tuvo como finalidad de identificar y analizar la relación existente de las barreras físicas arquitectónicas como limitantes del hábitat social para personas con discapacidad, habitantes del asentamiento humano Cerro Cachito, parque Calixto. Este estudio permito evidenciar según los resultados de la observación y encuestas realizadas que el parque no está adecuado para la inclusión y equidad de los ciudadanos, lo cual afecta negativamente al comportamiento y estado emocional de los habitantes, puesto que le es imposible tener acceso al parque. Estas barreras arquitectónicas afectan a que los habitantes participen y visiten las instalaciones del parque, considerándose que hay vulneración de los derechos de las personas con discapacidad, ya que se impide la accesibilidad, la cual es un derecho humano.

Por último, la investigación de Mendoza (2021), titulada Aplicación de la arquitectura inclusiva en espacios recreativos en San Juan de Lurigancho, que tuvo como objetivo fue analizar si la aplicación de la

arquitectura inclusiva mejora los espacios recreativos para la integración de las personas con discapacidad en el distrito de San Juan de Lurigancho. Se logró concluir que hay barreras en el ámbito arquitectónico, urbanístico, de transporte y comunicación en la localidad de San Juan de Lurigancho, lo cual impide el desarrollo de las actividades por parte de las personas con discapacidad, lo cual afecta su desenvolvimiento en el entorno. También se logró evidenciar que los criterios de deambulación, aprehensión, localización y comunicación son vitales para el diseño de ambientes y proyectos arquitectónicos, ya que estos suman y contribuyen a minimizar el esfuerzo que tienen que hacer las personas con discapacidad, puesto que la mayoría de los espacios recreativos no están aptos para ser usados por las personas con discapacidad, muy pocos cuentan con rampas de accesos. Se estableció como conclusión final que si existen mejoras en la integración de las personas cuando se aplica la arquitectura inclusiva en espacios de recreación, el diseño y proyección de estos ambientes que cumplan estos

criterios, se disminuirá y eliminarán las barreras y dificultades que obstaculizan el desarrollo de las actividades, permitiendo mejor movilidad, accesibilidad y autonomía de las personas.

4. Conclusiones

El estudio del impacto de las barreras urbanas arquitectónicas en las ciudades pequeñas es un tema de gran importancia para el desarrollo urbano sostenible e inclusivo. Se concluye que las barreras urbanas arquitectónicas son un problema significativo en las ciudades pequeñas, con un impacto negativo en la calidad de la vida de la población. Es necesario implementar medidas para eliminar o mitigar estas barreras, siendo alguna de estas medidas:

- Adecuación de la infraestructura urbana: Construcción de rampas, ampliación de aceras, señalización adecuada, instalación de mobiliario urbano accesible.
- Sensibilización y capacitación: Campañas de concientización sobre la importancia de la accesibilidad, formación a

profesionales y funcionarios públicos.

- Fortalecimiento institucional: Desarrollo de normativas y políticas sobre la accesibilidad urbana, asignación de recursos para implementar medidas de accesibilidad.

La eliminación de las barreras urbanas arquitectónicas en las ciudades pequeñas es fundamental para promover la inclusión social, el desarrollo sostenible y la mejora de la calidad de vida de todos los ciudadanos.

Sin embargo, es importante recalcar que para lograr eliminar las barreras urbanas arquitectónica es necesario también una mejor planificación por parte de los gobiernos. En este sentido, Andica y García (2020) señalan que los procesos para la transformación urbana tienen que ser planificados, tomando en cuenta los parámetros manejados por el lugar y cada cosa que sucede en su entorno.

Igualmente se deben ajustar las normativas necesarias para dar cumplimiento al objetivo No. 11 para el desarrollo sostenible y de esta forma garantizar igualdad de

movilidad y accesibilidad a todas las personas.

Bibliografía

Andica, L. F., & García, A. M. (enero-junio de 2020). Reintegración de la Fábrica a la Ciudad, a través del Parasitismo y la Regeneración Urbana. *Revista Procesos Urbanos*, 7(1). Obtenido de <https://revistas.cecicar.edu.co/index.php/procesos-urbanos/article/view/e481/521>

Bautista, J. C. (2020). Factores asociados al nivel de accesibilidad de la infraestructura (rampas de acceso y barreras arquitectónicas) en instituciones educativas del Perú, 2017. Tesis, Universidad Nacional Federico Villarreal, Lima. Obtenido de <https://repositorio.unfv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13084/4144/BAUTISTA%20BULEJE%20JUAN%20CARLOS%20-%20TITULO%20PROFESIONAL%20.pdf?sequence=1>

Cabello, S. (2022). El camino de desarrollo de las ciudades inteligentes Una evaluación de Bogotá, Buenos Aires, Ciudad de México y São Paulo. Documentos de Proyectos, Publicación de las Naciones Unidas, Santiago.

- Obtenido de <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/09242a54-2330-4059-b471-bf3909cc5e14/content>
- Cornejo, C., Bazante, R. J., Vásquez, S. P., & Tarqui, M. Á. (2024). Análisis de las políticas públicas de discapacidad en Latinoamérica. *Revista Invecom*, 5(1). Obtenido de <https://www.revistainvecom.org/index.php/invecom/article/view/3250/466>
- Cuadros, J. H., & Pariona, J. M. (2021). Barreras arquitectónicas y su influencia en motilidad del discapacitado físico en la cooperativa Chancas de Andahuaylas del Distrito de Santa Anita, Lima - 2021. Tesis, Universidad César Vallejo, Lima. Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/78632/Cuadros_CJH-Pariona_AJM-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Díaz, K. Y. (2022). Propuesta de eliminación de barreras arquitectónicas e integración de un centro pedagógico en la ciudad de Santa Cruz. Tesis, Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo, Chiclayo. Obtenido de https://tesis.usat.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12423/4531/1/TL_DiazVasquezYamali.pdf
- Díaz, R. W., & Jiménez, L. M. (2022). Accesibilidad universal: Barreras físicas arquitectónicas como limitantes del hábitat social para personas con discapacidad en el distrito de Ventanilla, Lima, 2022. Tesis, Universidad César Vallejo, Lima. Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/130565/Diaz_ARW-Jimenez_PLMV-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Goncalves, G., Santos, A., & Silva, M. (julio-septiembre de 2020). Barreras de accesibilidad urbana: vida cotidiana de las familias de niños con discapacidades neurológicas. *Revista Refacs*, 8(2). Obtenido de https://www.redalyc.org/journal/4979/497965721004/497965721004_1.pdf
- Gualpa, A. R. (2021). Eliminación de las barreras urbanísticas y arquitectónicas para personas con discapacidad en la ciudad de puyo. Examen complejo, Universidad Regional Autónoma de los Andes "UNIANDES", Puyo. Obtenido de <https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/1546>

- 8/1/PEXCUPAB%200024-2021.pdf
- Guevara, M. L., Flores, M. d., & Gutiérrez, A. L. (enero-junio de 2022). Movilidad fragmentada y sus impactos socioterritoriales: Unidad Territorial Atlixcáyotl, Puebla. Revista Carta Económica Regional (129). Obtenido de <https://cartaeconomicaregional.cucea.udg.mx/index.php/CEER/article/view/7829>
- Hernando, S. (2020). Supresión de barreras arquitectónicas. Recorrido por la Universidad Politécnica de Madrid. Trabajo fin de grado, Universidad Politécnica de Madrid. Obtenido de https://oa.upm.es/62999/1/TFG_Jun20_Hernando_de_la_Fuente_Sonia.pdf
- Idrobi, E., Morales, S. A., Muñoz, A. F., & Morillo, J. J. (2023). Arquitectura en Momentos de Revolución. Consideraciones para una Movilidad Universal en el Espacio Público del Sector Histórico de Popayán, Colombia. Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar, 7(3). doi: https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v7i3.6187
- Lazo, A., Martínez, M., Maturana, F., Solsona, D., & Ther, F. (mayo de 2024). Movilidad urbana e interurbana en la Isla Grande de Chiloé: Patrones de viaje en ciudades intermedias y de menor tamaño en un contexto archipelágico. Revista EURE, 50(150). doi: <http://dx.doi.org/10.7764/eure.50.150.07>
- Lillo, G., & Carpio, A. J. (2022). Implementación de la accesibilidad: Arquitectura, Urbanismo e Instalaciones. Revista Contart. Obtenido de <https://www.riarte.es/bitstream/handle/20.500.12251/2362/031.%20Implementaci%c3%b3n%20de%20la%20accesibilidad%2c%20arquitectura%2c%20urbanismo%20e%20instalaciones.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Martínez, A. (2022). Transformación del borde costero en el casco urbano de San Andrés Islas. Trabajo de grado, Universidad El Bosque, Bogotá. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.12495/9404>
- Martínez, M. Á. (2024). Las ciudades evolucionan para abrazar el futuro mientras conservan la esencia de su pasado. Revista XPACIAL, 2(3). Obtenido de <https://revistas.uaa.mx/index.php/ypacial/article/view/5107/4208>
- Massin, T., Chio, M., Touzard, C., & Blas, F. (diciembre de 2022). Detección y medición del efecto de las macrobarreras urbanas sobre la caminabilidad. Aplicación al

- caso de la ciudad de Buenos Aires, Argentina. Revista de Urbanismo(47). Obtenido de https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0717-50512022000200207&script=sci_arttext&tlng=en
- Mendoza, L. A. (2021). Aplicación de la arquitectura inclusiva en espacios recreativos en San Juan de Lurigancho. Tesis, Universidad César Vallejo, Lima. Obtenido de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/75452>
- Palacio, W. M. (2021). Rompiendo las barreras arquitectónicas mediante la arquitectura inclusiva en los centros de educación básica especial para niños con discapacidad intelectual en San Juan de Lurigancho. Tesis, Universidad César Vallejo, Lima. doi: <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/84338>
- Páramo, P., Burbano, A., Aguilar, M. Á., García, E., Silvestre, E., Jiménez, B., . . . Rosas, G. (enero-junio de 2021). La experiencia de caminar en ciudades latinoamericanas. Revista de Arquitectura, 23(1). doi: <https://doi.org/10.14718/revarq.2021.2830>
- Pazmiño, P. P. (2024). Análisis de política pública orientada a la inclusión social y económica de las personas con discapacidad en el Ecuador. Trabajo de Grado, Universidad Técnica del Norte, Ibarra. Obtenido de <https://repositorio.utn.edu.ec/handle/123456789/15627>
- Pelegrín, N., Martínez, O., Pelegrín, A., & Zaballa, E. L. (julio-septiembre de 2020). Senderismo como opción para pequeñas ciudades patrimoniales en regiones turísticas: Trinidad de Cuba. Revista de Ciencias Sociales, XXVI(3), 231-243. Obtenido de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7565478>
- Reigadas, A. C. (2023). Espacios informales. Zona límites del barrio dual de cotiza. Trabajo de Grado, Universidad Politécnica de Madrid. Obtenido de https://oa.upm.es/72733/1/TF_G_Ene23_Reigadas_Teran_Andrea_Cristina.pdf
- Reyes, L., & Carmona, F. A. (2020). Investigación Documental para la comprensión ontológica del objeto de estudio. Universidad Simón Bolívar. Obtenido de <https://bonga.unisimon.edu.co/server/api/core/bitstreams/2af35a4b-2abf-4f78-a550-0a4e4764e674/content>
- Rondón, L. C. (diciembre de 2021). La accesibilidad un derecho de la colectividad, en areas de interés patrimonial, como

- reconocimiento de una parte de la inclusión social, ante las barreras del espacio. Caso de estudio: área central de Mérida, Venezuela. Revista Márgenes, 14(21), 101-112. doi:10.22370/margenes.2021.14.21.3102
- Rosales, G. G. (2022). Percepción de Inseguridad Delictiva y Barreras Arquitectónicas Urbanísticas en Santo Tomás de Garagay, San Martín de Porres - 2022. Tesis, Universidad César Vallejo, Lima. Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/102056/Rosales_MGG-SD.pdf?sequence=4&isAllowed=y
- Sánchez, M. E. (2020). Estrategias de itinerarios peatonales para la accesibilidad urbana en la Avenida Balta del cercado de Chiclayo. Tesis, Universidad César Vallejo, Chiclayo. Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/49517/Sanchez_SCME-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Santana, C., & Maroto, D. (abril de 2021). Accesibilidad en el centro histórico de Guayaquil: Análisis de la calle Boyacá. Revista Non Verba, 11(1). Obtenido de <https://revistas.ecotec.edu.ec/index.php/rnv/article/view/437/323>
- Segura, T. A. (2020). Barreras arquitectónicas y la accesibilidad a los servicios de fisioterapia en pacientes con discapacidad motora en el Callao 2020. Tesis, Universidad César Vallejo, Lima. Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/54629/Segura_CTA-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Slavin, E. (2022). Patrimonio arquitectónico, accesibilidad y derechos humanos. Lineamientos para una actualización del marco normativo de la ciudad de Mar del Plata, Argentina. Revista Astrolabio Nueva Época(28). Obtenido de <http://www.scielo.org.ar/pdf/astro/n28/1668-7515-astro-28-41.pdf>
- Sobrados, P. (2023). Eliminación de las barreras arquitectónicas y urbanísticas de Pinto. Tesis, Universidad de Alcalá. Obtenido de <https://ebuah.uah.es/dspace/handle/10017/25917/browse?authority=106d36af-7df5-437c-bc1d-d57b9666c301&type=author>