
**Urbanismo participativo para disminuir impactos en la movilidad y la
accesibilidad de personas con discapacidad motora en entornos
universitarios**

***Participatory urban planning to reduce the impact on mobility and
accessibility for people with motor disabilities in university environments***

AUTORES: Reynaldo Aparicio-Rengifo

Profesor de Carrera de Universidad del Tolima (Colombia), adscrito a la Facultad de
Ciencias de Hábitat, Diseño e infraestructura

ID de ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8380-9280>

E-mail: rasparicior@ut.edu.co

Robinson Ruiz Lozano

Profesor de Carrera de Universidad del Tolima (Colombia), adscrito a la Facultad de
Ciencias de la Educación

ID de ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9235-2331>

E-mail: ruiuzlo@ut.edu.co

María Alejandra Santana Acosta

Profesora de planta Universidad de Ibagué (Colombia). Adscrita a la Facultad de
Humanidades, Artes y Ciencias Sociales.

ID de ORCID: <https://orcid.org/0009-0001-1264-1740>

E-mail: alejasantana9@gmail.com

RECIBIDO: 07/11/2025

ACEPTADO: 25/12/2025

RESUMEN

La investigación analiza el rol del urbanismo participativo como estrategia para mejorar la movilidad y accesibilidad de personas con discapacidad motora en entornos universitarios. Para ello, se presenta un estudio de caso basado en la experiencia de la Universidad del Tolima, donde se aplicó un proceso participativo con estudiantes, profesores y administrativos en condición de discapacidad motora. La metodología fue cualitativa, organizada en etapas de diagnóstico, diseño participativo y prototipado de soluciones consensuadas. Los resultados muestran la identificación colaborativa de barreras físicas y la generación de propuestas (rampas tácticas) adaptadas a los lugares críticos del campus. En conclusión, la participación

produjo soluciones efectivas e inclusivas, validando el urbanismo participativo como vía para reducir las barreras de movilidad. Estos datos muestran que con recursos limitados es posible implementar soluciones económicas.

Palabras clave: Urbanismo participativo; movilidad; accesibilidad; discapacidad motora; diseño universal.

ABSTRACT

The research analyzes the role of participatory urbanism as a strategy to improve mobility and accessibility for people with motor disabilities in university environments. To this end, a case study is presented based on the experience of the University of Tolima, where a participatory process was implemented with students, professors, and administrative staff with motor disabilities. The methodology was qualitative, organized into stages of diagnosis, participatory design, and prototyping of consensual solutions. The results show the collaborative identification of physical barriers and the generation of proposals (tactical ramps) adapted to critical areas of the campus. In conclusion, participation produced effective and inclusive solutions, validating participatory urbanism as a means to reduce mobility barriers. These findings demonstrate that it is possible to implement cost-effective solutions even with limited resources.

Keywords: Participatory urbanism; mobility; accessibility; motor disability; universal design.

INTRODUCCIÓN

El urbanismo participativo se concibe como un proceso de transformación urbana que involucra directamente a la ciudadanía en la configuración de su entorno (Arango-Cuartas & López-Valencia, 2021); un enfoque que supera los modelos jerárquicos convencionales al aprovechar los saberes de las comunidades, promoviendo espacios urbanos más sustentables y equitativos (Viana-Cárdenas & Velázquez-Valoria, 2012). *De facto*, la participación de la comunidad es considerada una *conditio sine qua non* para desarrollar soluciones urbanísticas que respondan a las necesidades y aspiraciones sentidas de los ciudadanos. En consecuencia, el urbanismo participativo fortalece el sentido de pertenencia y la cohesión social como componentes clave para la resiliencia de las ciudades contemporáneas.

En este marco, la integración de diversas voces (residentes, agentes territoriales, sector privado y otros actores sociales) amplía el espectro de perspectivas en la planificación urbana coadyuvan a generar escenarios de democracia deliberativa y la justicia espacial, pues

redistribuyen el poder tradicionalmente concentrado en instancias. A este respecto, Salamanca-Villamizar et al. (2019) subrayan que el urbanismo participativo puede romper paradigmas de planificación vertical, permitiendo que comunidades históricamente marginadas articulen sus propias necesidades. De esta manera, la participación comunitaria se convierte en un catalizador para la innovación urbana, construyendo capital social y confianza mutua en la ejecución de proyectos (Chirino, 2017).

Avanzando en estos razonamientos, la planificación urbana inclusiva debe atender a los retos específicos de movilidad y accesibilidad, especialmente para las personas con discapacidad motora, de cara a que las barreras arquitectónicas como elementos postes de energía atravesados en veredas, superficies de tránsito peatonal interrumpidas abruptamente por cambio de niveles, o la ausencia de dispositivos físico espaciales tales como rampas, ascensores o señalización táctil, limitan la participación plena en la vida académica y social (Bojórquez, 2006).

En esta línea, el estudio de Fraile-Pachón & Hernández-Holguín (2016) sobre contextos universitarios en Colombia encontró que muchas instituciones adolecen de las adaptaciones necesarias, perpetuando desigualdades en el acceso a la educación. En este sentido, también se ha documentado que la falta de ajustes razonables en los campus dificulta la autonomía de los estudiantes con discapacidad (Escudero, 2012). *Ergo*, reconocer y eliminar estas barreras físicas se vuelve insoslayable para convertir la universidad en un espacio inclusivo.

Los principios del Diseño Universal proporcionan un marco conceptual para crear entornos utilizables para todas las personas. Sobre esto, el *Center for Universal Design* estableció siete principios orientados a la eliminación de obstáculos físicos en edificios y espacios públicos. Esta aproximación estratégica busca que no sean necesarias adaptaciones posteriores, de modo que cualquier usuario, sin importar sus capacidades, acceda cómodamente a los entornos (Center for Universal Design [CUD], 1997).

En consonancia con esta hoja de ruta, organismos internacionales como la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura han enfatizado que una educación inclusiva demanda infraestructura accesible que responda a la diversidad de necesidades de sus usuarios (UNESCO, 2005; UNESCO, 2008). De ahí que la creación de espacios físicos accesibles no sea solo una obligación legal sino un imperativo ético que promueve la equidad y la justicia social.

En el contexto universitario, la infraestructura y las políticas institucionales juegan un papel fundamental. De acuerdo con Castillo de Herrera (2011), la universidad puede describirse como un agente urbano que a veces reproduce desigualdades en sus propios campus si no incorpora la voz de la comunidad.

Siguiendo esta premisa, entonces, resulta necesaria una visión sistémica que incluya la participación de las personas con discapacidad en el Proyecto Educativo Institucional (PEI) (Camargo-Muñoz, 2018). Para ilustrar, en el caso de la Universidad del Tolima (ver localización en Figura 1) el PEI reconoce la inclusión de comunidades diversas como principio fundamental (Universidad del Tolima, 2015). No obstante, se han identificado brechas en la aplicación práctica de estos lineamientos, lo que indica la necesidad de estrategias participativas que conecten las políticas con experiencias concretas en el campus.

Ante esta realidad, el urbanismo participativo ofrece una ruta de acción prometedora para mitigar las barreras de movilidad en los campus universitarios. Al integrar a estudiantes, docentes y personal administrativo con discapacidad motora en procesos de diseño colectivo, se generan soluciones creativas y ajustadas a necesidades reales.

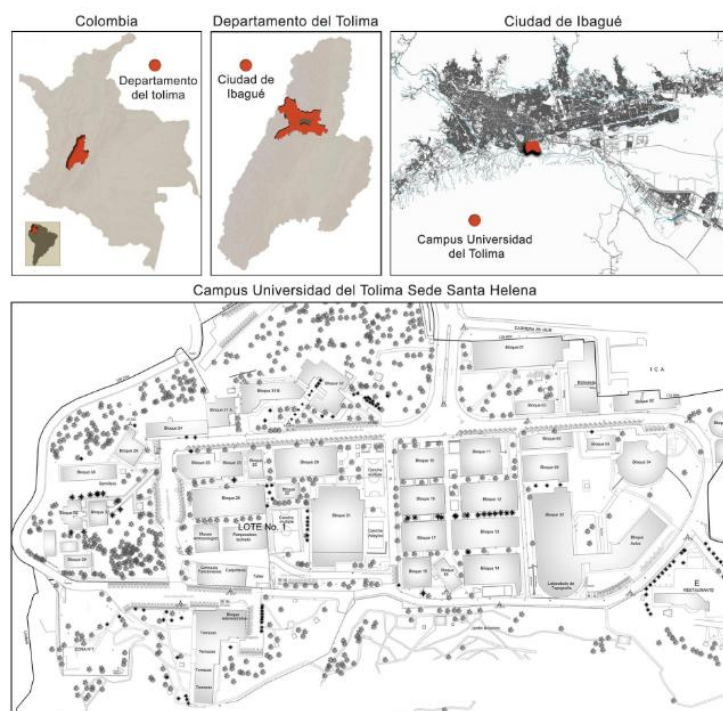


Figura 1. Localización del campus de la Universidad del Tolima sede Santa Helena. Fuente: Autores

Frente a esta problemática, Valdivieso-Coca y Capote-Garcés (2022) demuestran cómo intervenciones de urbanismo participativo enfocadas en la accesibilidad pueden remodelar positivamente el espacio público académico. De igual modo, Viana-Cárdenas y Velázquez-

Valoria (2012) ponen de relieve que los proyectos participativos de abajo hacia arriba fortalecen el tejido social y promueven un mayor compromiso ciudadano con el espacio construido.

Por lo anterior, el propósito de este estudio consiste en demostrar que la planificación urbana con participación activa de la comunidad constituye un medio efectivo para reducir las dificultades de desplazamiento y acceso que enfrentan las personas con discapacidad motora en el ámbito analizado. Se plantean dos supuestos orientadores: a) La incorporación de metodologías colaborativas en la formulación del espacio urbano puede propiciar propuestas más incluyentes, en la medida en que la intervención de la comunidad universitaria en la toma de decisiones facilita reconocer demandas concretas y prioridades reales; b) La Universidad del Tolima posee la capacidad de impulsar transformaciones físico-espaciales si articula esfuerzos con quienes presentan discapacidad motora, con las organizaciones que promueven sus derechos y con los actores responsables de las políticas institucionales, con el fin de proyectar y consolidar un campus sostenible e integrador en términos de movilidad y accesibilidad.

METODOLOGÍA

El presente artículo es una versión abreviada del libro *Urbanismo participativo ¿alternativa para mitigar impactos en la movilidad y la accesibilidad de las personas con discapacidad motora en la Universidad del Tolima?* Que sigue un enfoque cualitativo de alcance descriptivo, centrado en la co-creación de soluciones accesibles con la comunidad universitaria.

La metodología se estructuró en distintas fases secuenciales: encuentro comunitario, análisis y diagnóstico, diseño participativo, diseño urbano-arquitectónico, prueba piloto y socialización de resultados. En cada fase participaron estudiantes, profesores y personal administrativo, algunos de ellos en condición de discapacidad motora.

En la fase inicial (encuentro comunitario) se identificaron y convocaron los actores clave: mediante gestiones con la Vicerrectoría de Docencia, se determinó el número de personas con discapacidad motora en el campus (1 profesor, 6 administrativos y 5 estudiantes). También, se les contactó individualmente para explicar el propósito del proyecto participativo e invitarlos a formar parte del equipo de trabajo. De ese modo se conformó el grupo base para el proceso.

En la siguiente fase (análisis y diagnóstico) se emplearon técnicas participativas. Aquí los participantes fueron organizados en grupos focales para elaborar “árboles de problemas”, en los cuales se identificaron y jerarquizaron las causas y efectos de las barreras en movilidad.

A posteriori, con un plano del campus provisto por la Oficina de Planeación (OPDI), se llevó a cabo un ejercicio de cartografía social: los participantes señalaron de común acuerdo los puntos críticos que requerían atención y realizaron un recorrido guiado por el campus (etnografía urbana) permitió ratificar *in situ* esos puntos críticos.

Sobre la base del diagnóstico, se prosiguió con la tercera fase (diseño participativo. En ella, el Laboratorio de Urbanismo Táctico de la Universidad del Tolima (LABUT) construyó maquetas a escala (1:25) de los sitios seleccionados, lo que posibilitó visualizar de forma tangible las barreras detectadas. Después se realizó un taller co-creativo donde, con colores, plastilina y cartón, los participantes pintaron y moldearon sus soluciones directamente sobre las maquetas. Esta dinámica produjo múltiples nociones de diseño para cada ubicación.

En la cuarta fase (diseño urbano-arquitectónico) se interpretaron esas ideas de forma técnica. Primero los estudiantes de arquitectura representaron a mano alzada los diseños consensuados. Luego, mediante software BIM se elaboraron modelos paramétricos 3D y planos de detalle para dispositivos tácticos desmontables (rampas de madera reciclada y estructuras metálicas). Estos documentos técnicos constituyeron la base para la materialización de las intervenciones propuestas.

Finalmente, en la quinta fase (prueba piloto y socialización) se pretendía materializar los dispositivos físico espaciales diseñados a detalle en la fase anterior, a través del urbanismo táctico, para medir con indicadores la efectividad de las propuestas y, posteriormente, validar estas soluciones con la comunidad, pero el estudio tuvo un giro inesperado, La OPDI decidió materializar sus propias propuestas de diseño top-down (de arriba hacia abajo); es decir, proyectos impuestos, sin participación comunitaria, y con materiales duraderos como se trabaja desde el urbanismo convencional.

RESULTADOS

Fase de encuentro comunitario

En la etapa inicial del proceso se consolidó la conformación del equipo de trabajo. A través de las gestiones previas realizadas por el LABUT, se identificaron 12 personas con discapacidad motora usuarias del campus universitario: un profesor, seis funcionarios administrativos y cinco estudiantes. Estas personas fueron contactadas individualmente para

invitarlas a participar en el proyecto de urbanismo participativo orientado a diagnosticar y diseñar mejoras de accesibilidad en el campus.

Acto seguido, se desarrolló el encuentro inaugural (Figura 2), al que asistieron 11 de los convocados (una persona se incorporó posteriormente). En esta sesión se presentaron los fundamentos del urbanismo participativo y se discutieron sus beneficios para abordar barreras de movilidad de forma colectiva. Además, se planteó la intención de documentar todo el proceso en una guía final que sirviera como referencia institucional. Durante esta jornada se realizaron dinámicas de integración para propiciar la confianza grupal y se formularon los principios del trabajo colaborativo: horizontalidad, inclusión y diálogo permanente. Al concluir la sesión, los asistentes manifestaron su compromiso con el proceso y su disposición para participar en las etapas siguientes.



Figura 2. Encuentro inaugural del proceso participativo. Fuente: Autores.

Fase de análisis y diagnóstico

Durante la fase de Análisis y diagnóstico se recabó información crítica sobre la accesibilidad del campus y se desarrollaron actividades participativas. El mismo día del encuentro inicial, los participantes se organizaron en dos grupos focales para identificar las principales problemáticas. Utilizando la técnica del “árbol de problemas” (Figura 3), se representaron gráficamente las causas y efectos de los obstáculos existentes.

De este ejercicio emergieron factores estructurales que limitan la accesibilidad: ausencia de diseño inclusivo en la infraestructura, falta de pedagogía institucional en materia de discapacidad, inexistencia de un censo actualizado de personas con discapacidad y falta de planificación administrativa. Entre los efectos se señalaron accidentes recurrentes, deterioro de espacios comunes, aislamiento social y pérdida de autonomía de las personas con movilidad

reducida. Este diagnóstico permitió a los facilitadores del LABUT construir una matriz de problemas que sirvió como base para el análisis posterior.

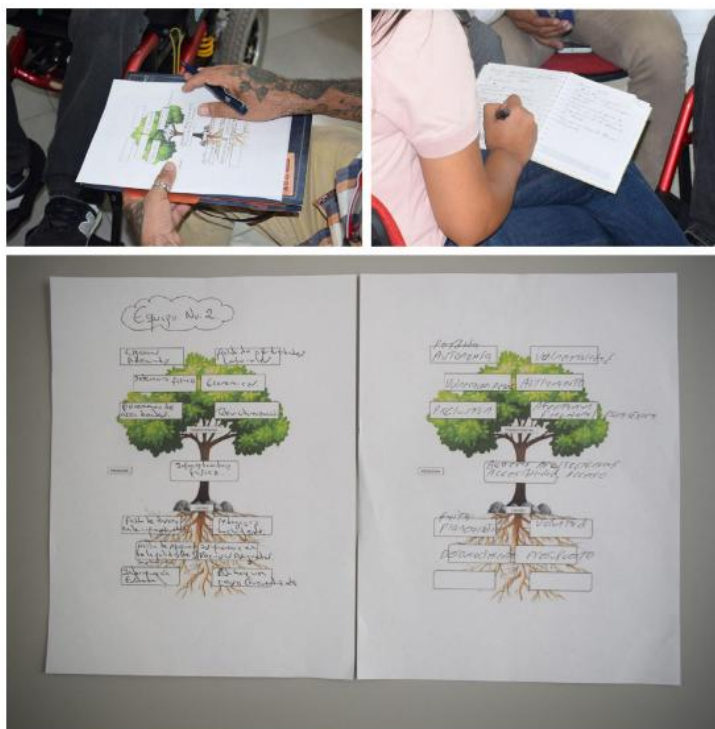


Figura 3. Árboles de problemas realizados por los grupos focales. Fuente: Autores.

En la plenaria siguiente, los asistentes compartieron ejemplos concretos: rejillas metálicas que atrapaban las ruedas de las sillas, escalones en lugares de tránsito frecuente, rampas con pendientes superiores a las normativas y ausencia de señalización táctil.

Sobre un plano impreso del campus luego se realizó un ejercicio de cartografía social, en la que cada asistente marcó con colores los sitios percibidos como más críticos. Tras una discusión abierta, se seleccionaron 13 puntos de interés general, abarcando accesos a edificios, aceras, zonas de servicios y espacios públicos (Figura 4).



Figura 4. Ejercicio de cartografía social. Fuente: Autores.

Para validar las percepciones, se organizó un recorrido de campo (etnografía urbana) con los participantes, verificando las condiciones reales de cada sitio. Este recorrido confirmó que muchos sectores del campus no contaban con rampas o presentaban pendientes excesivas, pavimentos irregulares y mobiliario urbano mal ubicado (Figura 5).



Figura 5. Recorrido urbano. Fuente: Autores.

Ante la imposibilidad de intervenir los 13 puntos por limitaciones económicas, el grupo acordó priorizar tres lugares donde la inversión resultara más viable y el impacto fuera mayor. Para ello, se proyectó un plano del campus junto con fotografías de los sitios identificados para realizar la votación final. Cada participante seleccionó los lugares donde consideraba urgente intervenir, confirmando los tres puntos ya elegidos. Este ejercicio reforzó la legitimidad democrática del proceso y generó un sentido de corresponsabilidad entre los participantes. En este punto se utilizó un criterio de ponderación basado en tres variables: gravedad del obstáculo, número de usuarios afectados y factibilidad técnica. Tras una votación electrónica, se eligieron tres puntos con los mayores puntajes: el acceso principal a la Vicerrectoría de Docencia (36,4 %), el acceso a la Cafetería UT (31,8 %), y la acera frente al Banco Popular (18,2 %). Por añadidura, esta fase también coadyuvo a la comprensión del grupo sobre conceptos de urbanismo táctico y accesibilidad universal, a través de una jornada de capacitación a la que asistieron 22 personas. Se abordaron casos internacionales de urbanismo táctico como estrategia de intervención rápida y se explicó cómo este enfoque permite generar soluciones temporales, económicas y replicables. La presentación incluyó ejemplos visuales y material audiovisual sobre intervenciones urbanas inclusivas.

En una discusión posterior se reflexionó sobre la importancia de construir una universidad sin barreras físicas ni simbólicas, que garantice igualdad de oportunidades y

autonomía en el desplazamiento. De esta fase emergió la noción de que la accesibilidad debía entenderse como un derecho y no como una concesión.

Fase de diseño participativo

Con los sitios priorizados, se avanzó a la fase de co-diseño participativo. El equipo del LABUT elaboró tres maquetas físicas a escala 1:25 que reproducían con precisión los puntos seleccionados. Estas maquetas fueron herramientas pedagógicas que facilitaron la comprensión espacial de los problemas detectados.

Luego, se desarrolló el taller de co-creativo, en el que los participantes trabajaron directamente sobre las maquetas con materiales didácticos (cartón, plastilina, marcadores y piezas recicladas). Este ejercicio creativo permitió visualizar las posibles soluciones, discutir pendientes, anchos, materiales y detalles de accesibilidad. De las tres maquetas surgieron ideas convergentes: a) en la acera del Banco Popular, se propuso instalar una rampa longitudinal paralela a la fachada y otra transversal para salvar los desniveles ocasionados por las raíces de los árboles; b) en la Cafetería UT, se planteó un circuito de rampas en forma de “L” conectando los dos accesos laterales, con jardineras ornamentales para integrar estética y funcionalidad; y c) en la Vicerrectoría de Docencia, se diseñó una rampa en “L” con un descanso intermedio y acompañamiento vegetal, buscando suavizar la integración visual del acceso.

Estas propuestas resultaron del consenso del grupo donde se expuso la aplicación práctica de los principios del urbanismo táctico; es decir, intervenciones ligeras, reversibles y de bajo costo, capaces de mejorar la accesibilidad de forma inmediata (Figura 6).



Figura 6. Taller co-creativo. Fuente: Autores.

Fase de diseño urbano-arquitectónico

La cuarta fase consistió en traducir las ideas del taller en diseños arquitectónicos y planos ejecutables. Respecto al acceso a la Vicerrectoría de Docencia. El diagnóstico confirmó la inexistencia de rampas y la presencia de tres escalones con contrahuellas altas. Por tanto, el diseño final consistió en una rampa en forma de “L” con dos tramos y un descanso intermedio. Se propuso una pendiente máxima del 8%, un ancho libre de 1,20 m y superficies antideslizantes. Los bordes incorporaron parapetos laterales y pasamanos metálicos a 0,80 m de altura. Para mantener el carácter táctico, se recomendó utilizar materiales reciclados (estibas y perfiles metálicos), recubiertos con pintura epóxica.

En cuanto al Acceso a la Cafetería UT, el acceso original contaba con dos escalones y un pavimento irregular. La propuesta incluyó dos rampas tácticas desmontables situadas en lados opuestos de la entrada. La primera, recta, se ubicó junto a la librería UT; la segunda, en doble tramo con plataforma intermedia, en el extremo opuesto. Ambas presentan una pendiente de 10% y un ancho de 1,20 m, con descansos de 1,30 m. La superficie se proyectó en acero galvanizado y madera antideslizante, con jardineras ornamentales.

Sobre la vereda contigua al Banco Popular, el diagnóstico reveló una acera estrecha y fracturada por raíces. El diseño definitivo planteó dos rampas desmontables: una recta, para conectar la calle con el nivel peatonal, y otra doble con descanso intermedio, salvando los desniveles más pronunciados. El ancho mínimo fijado fue de 1,50 m, con pendiente de 6% y bandas podotáctiles en los extremos. Se recomendó el uso de hormigón pulido y barras de apoyo abatibles. En esta parte, los estudiantes de arquitectura del LABUT elaboraron dibujos a

mano alzada a partir de los bocetos colectivos, que luego fueron digitalizados en Revit para generar planos de detalle, maquetas digitales y vistas 3D de cada intervención (Figuras 7).



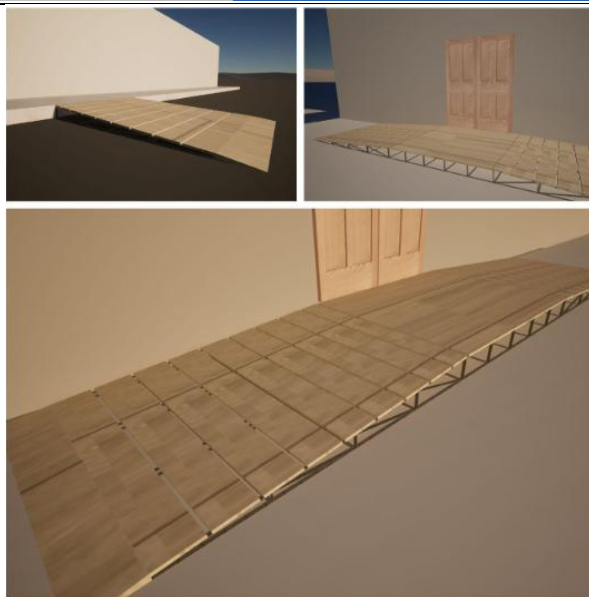


Figura 7. Imágenes tridimensionales de las propuestas. A la izquierda la Cafetería UT; a la derecha acceso a la Vicerrectoría de Docencia; y abajo vereda contigua al Banco Popular. Fuente: Autores.

Fase de prueba piloto y socialización

En esta quinta fase habría que decir que mientras se desarrollaban los diseños finales, la dinámica del proyecto cambió. La OPDI inició por cuenta propia obras de adecuación en los tres sitios seleccionados (Figura 8), adelantándose al cronograma del LABUT. Esta decisión generó tensiones, pues modificó el plan participativo original y limitó la posibilidad de implementar las rampas tácticas como laboratorio de prueba.



Figura 8. Obras materializadas por la OPDI en los puntos seleccionados a intervenir desde la propuesta participativa. Fuente: Autores.

Ante esta situación, se convocó a una reunión de retroalimentación con los participantes, en la cual se expusieron los avances y se compararon las obras reales con las propuestas elaboradas colectivamente. En general, La OPDI reconoció que las soluciones construidas eran, en parte, coherentes con sus planteamientos, aunque y “lamentaron” no haber podido participar en la ejecución, explicando que las obras respondieron a la inminente inauguración del nuevo edificio inteligente del campus, y que por proximidad se priorizó la Cafetería, pero entonces valdría la pena preguntarse: ¿por qué también intervinieron el punto de acceso de la Vicerrectoría de Docencia y la vereda contigua al Banco Popular sin son zonas distantes al nuevo edificio inteligente? Aquí el equipo participante manifestó preocupación por

la falta de articulación institucional e insistió en la importancia de mantener procesos colaborativos para garantizar la coherencia técnica y social de las obras.

Este episodio se convirtió en una reflexión colectiva sobre los retos de institucionalizar el urbanismo participativo dentro de la gestión universitaria.

En lo concerniente a la materialización de estas obras cabe mencionar que, en el acceso a la Vicerrectoría de Docencia, se implementó una intervención similar: dos rampas desmontables con pendientes equivalentes y vegetación adyacente, coincidiendo en gran medida con las propuestas participativas. Las mejoras de acceso a la Cafetería UT, se detectaron algunas variaciones: se retiraron árboles y macetas que obstaculizaban la trayectoria, aunque se mantuvo una pendiente bastante pronunciada para que una persona en silla de ruedas pueda subir de manera autónoma. Aun así, las rampas fueron funcionales, eliminando los escalones y permitiendo el tránsito directo desde la vereda. Y sobre vereda del Banco Popular, se confirmó que la obra ejecutada correspondía al diseño participativo: la vereda y las rampas coincidían con los planos y permitían un tránsito continuo.

Para finalizar cabe indicar que, pese a la OPDI no hizo parte activa del proceso participativo y adelantó las obras por su cuenta, los resultados obtenidos demuestran el éxito del proyecto y la solidez de las propuestas construidas colectivamente. Las intervenciones ejecutadas cuasi-coincidieron con los diseños elaborados por los participantes, lo que refuerza la validez técnica y social de las ideas surgidas desde la comunidad universitaria.

Este hecho confirma que la participación ciudadana, incluso cuando no se articula plenamente con la gestión institucional, puede generar soluciones efectivas, pertinentes y sostenibles porque, de una u otra manera, se apalanco un proceso de cambio. En consecuencia, el proyecto se consolida como una evidencia empírica de que el urbanismo participativo es un camino conveniente para transformar los espacios educativos en entornos inclusivos y accesibles.

CONCLUSIONES

El análisis de este caso pone de manifiesto que el urbanismo participativo es un instrumento efectivo para identificar y superar barreras en la movilidad de personas con discapacidad motora en entornos universitarios. La implicación directa de estudiantes, docentes y funcionarios con discapacidad en el diagnóstico y diseño permitió conocer problemas hasta entonces invisibilizados y generar soluciones adecuadas.

En particular, trabajar con maquetas y talleres creativos facilitó el consenso grupal y dio lugar a la proyección de intervenciones concretas alineadas con las necesidades reales para mitigar obstáculos físicos y promover el aprendizaje colectivo, cuestionando enfoques convencionales y empoderando a los usuarios.

Al mismo tiempo, la experiencia puso en evidencia la importancia del alineamiento institucional: las obras adelantadas por la Universidad alteraron el curso del proyecto y generaron incertidumbre entre los participantes. La falta de participación de los tomadores de decisión en etapas previas limitó la eficacia plena del proceso. Esto resalta que el urbanismo participativo debe concebirse como un espacio de democratización, en el que todos los actores (comunidad y administración) colaboran desde el principio; de lo contrario, se corre el riesgo de que las propuestas queden desconectadas de las acciones finales, reduciendo así su impacto.

De esta manera, el proyecto validó que la participación de usuarios con discapacidad motora conduce a soluciones prácticas e inclusivas en campus universitarios. Las principales propuestas de diseño surgieron del diálogo abierto y demostraron ser factibles y económicas. Empero, para maximizar estos logros es clave un compromiso institucional efectivo. La experiencia aquí relatada confirma que “el urbanismo participativo no solo mitiga impactos en la movilidad y accesibilidad, sino que transforma el entorno universitario en un espacio de poder compartido”.

Por lo anterior, se concluye que difundir este caso es valioso para orientar futuras políticas de diseño inclusivo: compartir las lecciones aprendidas fortalece la reflexión crítica y alienta a otras universidades a involucrar a sus comunidades en la creación de entornos accesibles, impulsando así un cambio sistémico hacia la equidad social.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

Aparicio Rengifo, R., Ruiz Lozano, R. & Santana Acosta, M. A. (2025). *Urbanismo participativo: ¿alternativa para mitigar impactos en la movilidad y la accesibilidad de las personas con discapacidad motora en la Universidad del Tolima?* Sello Editorial Universidad del Tolima. <https://repository.ut.edu.co/entities/publication/14249b1d-968c-4628-83f7-05111c361133>

Arango-Cuartas, S. & López-Valencia, A. (2021). Diseño urbano participativo del espacio público. *Una herramienta de apropiación social. Bitácora Urbano Territorial*, 31(3), 13–26. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v31n3.86798>

Bojórquez, Y. (2006). Accesibilidad total: una experiencia incluyente desde la arquitectura. *Revista Electrónica Sinéctica*, 29, 43–50. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=99815739007>

Cámara-Menoyo, C. (2012). Las iniciativas de participación ciudadana en el urbanismo. El urbanismo participativo, una nueva forma de entender la ciudad y la ciudadanía en la configuración de espacios públicos. *URBS: Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales*, 2(1), 19–32. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5685575>

Camargo-Muñoz, A. (2018). Breve reseña histórica de la inclusión en Colombia. *Revista Internacional de Apoyo a la Inclusión, Logopedia, Sociedad y Multiculturalidad*, 4(4). <https://doi.org/10.17561/riai.v4.n4.16>

Castillo de Herrera, M. (2011). La universidad: hecho urbanístico, económico y cultural frente a sus desafíos actuales. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 18(01), 93–104. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74818889008>

Center for Universal Design [CUD]. (1997). *The principles of Universal Design* (version 2.0). North Carolina State University.

Chirino, C. (2017). Revisión histórica sobre la participación comunitaria y sus distintas connotaciones. *Cienciometría*, 3(5), 11–25. <http://cienciamatriarevista.org.ve/index.php/cm/article/view/9>

Escudero, J. (2012). La educación inclusiva, una cuestión de derecho. *Educatio Siglo XXI*, 30(2), 109–128. <https://revistas.um.es/educatio/article/view/153711>

Fraile-Pachón, V. y Hernández-Holguín, P. A. (2016). *Infraestructura en las universidades para optimizar la inclusión de los estudiantes con discapacidad motriz* [Trabajo de grado, Universidad ECCI]. Repositorio Universidad ECCI. <https://repositorio.ecci.edu.co/bitstream/handle/001/1708/Trabajo%20de%20grado.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Salamanca-Villamizar, C., Barada, J. y Beuf, A. (2019). (In) justicias espaciales y realidades latinoamericanas. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 28(2), 209–224. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v28n2.77327>

Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura [UNESCO]. (2005). *Educación para Todos. El imperativo de la calidad*. UNESCO.

Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura [UNESCO]. (2008). *La educación inclusiva: El camino hacia el futuro*. Cuadragésima octava

conferencia internacional de conferencias internacionales de educación.

https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000162787_spa

Universidad del Tolima. (2015). *Proyecto Educativo Institucional (PEI)*.

https://ut.edu.co/images/Transparencia/PEI_FINAL.pdf

Valdivieso-Coca, E. y Capote-Garcés, J. (2022). Urbanismo táctico en el diseño de espacios accesibles, amables y fáciles de entender. *CONTART Toledo*.

<https://www.riarte.es/handle/20.500.12251/2446>

Viana-Cárdenas, C. y Velázquez-Valoria, I. (2012). La ciudad de abajo arriba.

Aportaciones a la práctica y la teoría del urbanismo participativo. *Hábitat y Sociedad*, (4), 7–

11. <https://oa.upm.es/25592/>