





Casa abierta al tiempo

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA**  
Unidad Iztapalapa

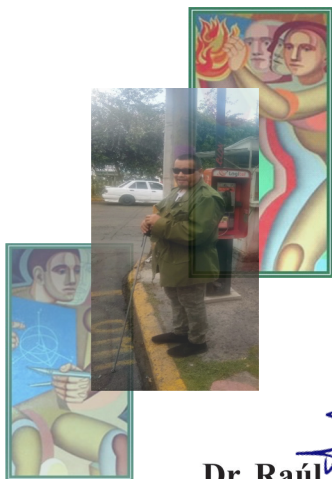
---

**División de Ciencias Sociales y Humanidades**  
**Departamento de Sociología**  
**Licenciatura en Geografía Humana**

**La movilidad cotidiana de personas con discapacidad visual  
en relación con las barreras de accesibilidad en la Ciudad de México.**

T E S I S I N A  
QUE PARA OBTENER EL GRADO DE  
LICENCIADO EN GEOGRAFÍA HUMANA  
P R E S E N T A

ALARCÓN RAMÍREZ WILLIAM ANDRÉ



**Dr. Raúl Romero Ruiz**  
Asesor

**Dra. Martha Lilia de Alba González**  
Lectora



**UNIVERSIDAD AUTONOMA  
METROPOLITANA  
UNIDAD IZTAPALAPA**

---

**División de Ciencias Sociales y  
humanidades**

**“La movilidad cotidiana de personas con discapacidad  
visual en relación  
a las barreras de accesibilidad en la Ciudad de México”**

Trabajo terminal para obtener el grado de:

**Licenciado en Geografía Humana**

Presenta:

**William André Alarcón Ramírez**

Matricula: 2163011936.

**Coordinación de la Licenciatura en Geografía Humana**

**Dr. Pere Sunyer**

Coordinador

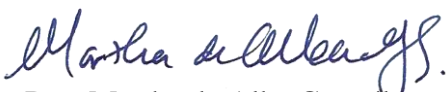
Miércoles, 25 de noviembre de 2020.

En relación con la tesina del alumno William André Alarcón Ramírez con título: “La movilidad cotidiana de personas con discapacidad visual en relación con las barreras de accesibilidad en la Ciudad de México”

Después de revisar las correcciones que William hizo a su tesis, sobre las sugerencias y observaciones que hice, doy mi aprobación como lectora para seguir con el proceso de titulación.

Gracias por la invitación a leer este trabajo.

Atentamente



Dra. Martha de Alba González

Departamento de Sociología

CADA INTENTO EN EL CAMINO  
ES UN PASO A TU DESTINO  
(ANÓNIMO)

## **Agradecimientos.**

Comienzo agradeciéndole a Dios por haberme colocado en una de las mejores universidades del país, por permitirme cumplir uno de mis más grandes sueños y por todo el amor y las bendiciones hacia conmigo, los tiempos de Dios son perfectos.

A mis padres, Ma Elizabeth y Fernando gracias por todo el apoyo que me han brindado a lo largo de mi vida y de mis estudios, por haberme dado la mejor educación posible, por enseñarme que con disciplina, responsabilidad y trabajo todo es posible, por estar conmigo en todo este camino de mi vida universitaria y por darme todo el apoyo en los momentos buenos y malos, sin ustedes esto no hubiera sido posible, gracias por ser los mejores padres del mundo.

A mi hermana Nazly gracias por confiar en mí, por estar conmigo en todos los momentos difíciles y por brindarme tu compañía para seguir adelante, esto solo es el comienzo de algo grande.

A mi familia, Lucia López, Luz del Carmen y Felipe de Jesús a ustedes gracias por acogerme con tanto cariño y por demostrarme lo que es ser una familia, por el apoyo y la confianza que me han brindado desde los inicios de mis estudios y por estar presentes en cada paso que doy.

A Norma Liliana, José Luis, Bety, Santiago, Beth, María del Carmen, Pablo, Vianet y Juventino gracias por haber confiado en mí para la realización de esta investigación y por también querer buscar una integralidad en la ciudad.

A mis amigos que estuvieron presentes en todo este proyecto de investigación gracias por ayudarme, apoyarme y darme ánimos cuando más lo necesitaba, por estar presentes en todo momento.

A mi asesor Raúl Romero Ruiz por hacer de sus clases que uno ame lo que hace, por todos sus consejos, recomendaciones, apoyo a lo largo de la carrera y principalmente de este proyecto de investigación gracias por confiar en mí y por todas sus enseñanzas.

Al conjunto de profesores de la licenciatura por todos los conocimientos aprendidos, por enseñarme este camino de la Geografía y por todos los consejos que recibí a lo largo de la carrera. Y a mí máxima casa de estudios la UAM por ser mi segundo hogar durante estos años y por darme la oportunidad de crecer como persona y como futuro profesionalista.

A todos ustedes GRACIAS.

Introducción.....	9
Capítulo 1: Construcción del objeto de investigación.....	11
1.1 Objeto de investigación.....	11
1.2 Objetivo general.....	12
1.3 Objetivos específicos.....	12
1.4 Preguntas de investigación .....	12
1.5 Hipótesis.....	13
1.6 Justificación.....	13
1.7 Discusión teórica.....	14
1.7.1. Movilidad Cotidiana.....	14
1.7.2 Accesibilidad.....	25
Capítulo 2: Contexto general de la movilidad cotidiana, accesibilidad y discapacidad visual.....	37
2.1 Contexto general de la movilidad cotidiana.....	37
2.1.2 Los nuevos enfoques de la movilidad cotidiana.....	38
2.1.3 Estudios de la movilidad cotidiana en México.....	42
2.2 Contexto general de la accesibilidad.....	43
2.2.1 En busca de la accesibilidad universal.....	45
2.2.2 Ley de accesibilidad en México.....	46
2.3 Discapacidad visual.....	47
2.4 Contexto socio espacial.....	49
2.4.1 Contexto general de la población en la Ciudad de México.....	49
2.4.2 Población con discapacidad visual en la Ciudad de México.....	50
2.4.3 Salud, educación y ocupación.....	53
2.5 Ser invidente en la Ciudad de México.....	54
2.6 El entorno in-accesible de la Ciudad de México.....	55
2.7 ¿En qué se debe de trabajar y para quienes?.....	57



Capítulo 3: La metodología de investigación.....	63
3.1 Aproximación metodológica.....	63
3.2 Perfil de los sujetos de estudio.....	64
3.3 Momentos de análisis.....	66
3.4 Diseño de instrumentos para la producción de información.....	67
Capítulo 4: Análisis y discusión. Movilidad cotidiana de las personas con discapacidad visual en la Ciudad de México.....	75
4.1 Análisis de la información obtenida en trabajo de campo.....	75
4.2 Desplazamientos de las personas con discapacidad visual en la Ciudad de México.....	76
4.3 Experiencias de movilidad cotidiana en personas con discapacidad visual...88	
Capítulo 5: La ciudad discapacitada, carencias de accesibilidad urbana para los invidentes de la Ciudad de México.....	92
5.1 barreras físicas, sociales y culturales en la Ciudad de México.....	92
5.2 estrategias de movilidad y accesibilidad en personas con discapacidad visual.94	
Conclusiones.....	101
Bibliografía.....	106
Anexos.....	111
Índice de gráficos.	
Gráfica 1: Pirámide poblacional 2015 de la Ciudad de México.....	50
Gráfica 2: Porcentaje de población por tipo de discapacidad 2014.....	52
Gráfica 3: Edad de las personas entrevistadas.....	75

Gráfica 4: Sensaciones de los desplazamientos por parte de los entrevistados..	86
Gráfica 5: accidentes de los entrevistados en sus desplazamientos.....	97
Índice de tablas.	
Tabla 1: Porcentaje de población según tipo de discapacidad.....	52
Tabla 2: Porcentaje de población con discapacidad afiliada a algún sistema de Salud.....	53
Tabla 3: Perfil sociodemográfico de las personas entrevistadas.....	70
Índice de ilustraciones.	
Ilustración 1: Mapa de discapacidad visual en la Ciudad de México.....	51
Ilustración 2. representación de la ruta accesible para espacio público y edificación.....	59
Ilustración 3: Imagen de representación de las banquetas.....	59
Ilustración 4: Imagen de representación de los elevadores.....	60
Ilustración 5: Imagen de representación del espacio público.....	61
Ilustración 6: Práctica de campo desplazamiento cotidiano.....	83
Ilustración 7: Práctica de campo, barreras de accesibilidad físicas y sociales....	84
Ilustración 8: Elementos de accesibilidad.....	94
Ilustración 9: Barreras de accesibilidad.....	94
Ilustración 10: Obstrucción del espacio urbano.....	96

## Introducción.

La población con discapacidad visual en la Ciudad de México es notoria y también muy vulnerable, esto se puede ver reflejado a través de lo que se observa en la ciudad, es decir, nos encontramos situados en una ciudad que está diseñada para personas que cumplen con una normalización del cuerpo y no diseñada para aquellas personas que cuentan con alguna limitación física o mental, teniendo que enfrentarse no solo a la exclusión social, discriminación y a la desigualdad, sino también teniendo que encontrar estrategias que les permitan moverse y desplazarse por su entorno cotidiano buscando la manera de hacer de sus espacios lo más accesibles posibles.

Es de interés trabajar este tema porque considero que las personas con discapacidad visual han sido invisibilizadas dentro de la sociedad y desde la mirada geográfica han surgido muy pocos estudios sobre este sector de la población, además dentro de la disciplina hay un cierto interés en cambiar la mirada en que se ha estudiado la movilidad cotidiana, es decir, de la mirada tradicional de los medios de transporte a las prácticas sociales que surgen en los desplazamientos y que se ven influenciados por la experiencia, los recuerdos y los significados.

Esta investigación tiene como propósito el aportar a esta nueva mirada transformadora de la movilidad cotidiana a través de la teoría y de las técnicas de investigación cualitativa que llegaran a servir para entender mejor el problema de investigación que se plantea. Además que, ayudando a entender el problema servirá para poder tener nuevas bases de como poder estudiar la nueva mirada de la movilidad cotidiana en futuras investigaciones.

Para este trabajo de investigación se propone analizar desde una mirada geográfica los desplazamientos cotidianos que hombres y mujeres con discapacidad visual recorren en la Ciudad de México conociendo lo que son sus experiencias de vida al momento de moverse y que influyen en la manera en que recorren el espacio, el cómo realizan sus actividades cotidianas, los lugares que frecuentan, sus

experiencias a lo largo de su movilidad y el cómo enfrentan las barreras de accesibilidad presentes en el espacio.

En el capítulo uno de esta investigación se podrá encontrar la construcción de la investigación a lo que se refiere cuáles son los objetivos del proyecto, las hipótesis propuestas, y bajo qué conceptos teóricos se basaran para desarrollar el resto de la investigación.

En el capítulo dos encontraremos la evolución histórica de los conceptos de movilidad cotidiana y accesibilidad, así como los conocimientos básicos que se requieren para conocer la discapacidad visual y el contexto general de cómo es y cómo se vive la discapacidad visual en la Ciudad de México.

En el capítulo tres se hablará acerca de la metodología a desarrollar, sobre la importancia que tiene en este proceso de investigación y cómo es que se llevará a cabo cada fase de la investigación, así mismo como las complicaciones que se pudieron haber presentado

En el capítulo cuatro y cinco analizaremos como son los desplazamientos de las personas con discapacidad visual en base a lo recolectado en el trabajo de campo y en las conceptualizaciones teóricas, así como la accesibilidad e inaccesibilidad presentes en la Ciudad de México que cambian la perspectiva del modo de vida de las personas para al final dar conclusiones generales de lo que fue este proyecto de investigación.

## **Capítulo 1: Construcción del objeto de investigación.**

### **1.1.- Objeto de investigación.**

Estudiar la movilidad cotidiana de hombres y mujeres con discapacidad visual de la Ciudad de México en relación a las barreras de accesibilidad.

#### **Los conceptos geográficos estructuradores.**

Movilidad cotidiana: “aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo-espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares. Dentro de este enfoque abarca las consecuencias sociales, económicas, culturales y espaciales que genera sobre la conformación del espacio urbano y los distintos tipos de experiencia de sus habitantes” (Jirón, et al., 2010:24).

Accesibilidad: “tener acceso, paso o entrada a un lugar o actividad sin limitación alguna por razón de deficiencia, discapacidad, o minusvalía” (Santos, De las Rivas Sanz, 2008: 22).

#### **La hipótesis implícita.**

Los hombres y las mujeres con discapacidad visual crean estrategias de desplazamientos cotidianos a causa de las barreras de accesibilidad.

\*La espacialidad: Ciudad de México.

\*Temporalidad: Tiempo presente.

\*Sujetos: Hombres y mujeres con discapacidad visual.

## **Definición de objetivos de investigación, preguntas de investigación e hipótesis.**

### 1.2 Objetivo general.

Analizar como las barreras de accesibilidad influyen en la construcción de la movilidad cotidiana de hombres y mujeres con discapacidad visual dentro de la Ciudad de México.

### 1.3 Objetivos específicos.

- ° Identificar las barreras de accesibilidad físicas, sociales y culturales dentro de la Ciudad de México.
- ° Describir las estrategias espaciales que emplean los hombres y mujeres con discapacidad visual a raíz de su movilidad cotidiana.
- ° Conocer las experiencias de movilidad urbana de hombres y mujeres con discapacidad visual a partir de sus recorridos diarios.

### 1.4 Preguntas de investigación.

¿Cuáles son las barreras de accesibilidad y como estas limitan la movilidad de las personas invidentes?

¿Cómo son las estrategias espaciales que las personas con discapacidad visual desarrollan para sus desplazamientos rutinarios?

¿Cuáles son las experiencias de movilidad urbana de hombres y mujeres con discapacidad visual?

## 1.5 Hipótesis.

- \* Existen barreras de accesibilidad físicas, sociales y culturales que limitan los libres desplazamientos de las personas con discapacidad visual y generan exclusión e injusticia socio espacial dentro de la Ciudad de México.
- \* A partir de las condiciones físicas, sociales y culturales que se presentan en el espacio las y los discapacitados visuales crean estrategias para que los desplazamientos sean lo más accesible posibles viendo así por su integridad física.
- \* Las y los invidentes desarrollan una serie de experiencias de movilidad cotidiana a través de los recorridos que van construyendo, otorgándole a los lugares sensaciones positivas o negativas de acuerdo a sus vivencias.

## 1.6 Justificación.

Me interesa trabajar este tema porque considero que las personas con discapacidad visual han sido invisibilizadas dentro de la sociedad, así como de la investigación social y desde la mirada geográfica han surgido muy pocos estudios sobre este sector de la población, además dentro de la disciplina hay un cierto interés en cambiar la mirada en que se ha estudiado la movilidad cotidiana, es decir, de la mirada tradicional de los medios de transporte a las prácticas socio espaciales que surgen en los desplazamientos y que se ven influenciados por la experiencia, los recuerdos y los significados.

Esta investigación tiene como propósito el aportar a esta nueva mirada transformadora de la movilidad cotidiana a través de la teoría y de las técnicas de investigación cualitativa que llegarán a servir para entender mejor el problema de investigación que se plantea. Además que, ayudando a entender el problema servirá para poder tener nuevas bases de como poder estudiar la nueva mirada de la movilidad cotidiana en futuras investigaciones.

## 1.7.- Discusión teórica.

### 1.7.1 Concepto: Movilidad cotidiana.

La movilidad cotidiana está presente en la vida de todos los seres humanos, pues es una necesidad el poder desplazarse, moverse dentro del espacio geográfico para cumplir con ciertas obligaciones que forman parte de nuestro día a día. Sin embargo, el estudio de la movilidad cotidiana es tan complejo por el simple hecho de que cada individuo vive sus recorridos de distintas maneras: niños, jóvenes, hombres, mujeres, personas de la tercera edad, discapacitados y migrantes se desplazan de formas distintas, esto a través de las experiencias que desarrollan, sus lugares de frecuencia o de vivencia y de los significados que se les otorgan.

Para las personas con discapacidad, específicamente las que presentan algún caso de ceguera o baja visión es todo un desafío poder acceder al espacio público y poder moverse libremente de manera autónoma. La movilidad se ha visto fragmentada entre las personas que cumplen con los cuerpos que la sociedad considera como “normales”, es decir, que no tendrían algún problema en acceder a cualquier espacio y aquellos que presentan algún tipo de discapacidad ya sea física o mental y que limitan su movilidad por ser lugares excluyentes o no pensados para que cualquier persona por su edad, condición física o mental puedan transcurrir en el sin ningún peligro. Principalmente estos espacios excluyentes se han visto marcados por condiciones físicas, económicas, sociales y culturales.

La manera en que ha sido usado el espacio y la forma en la que se ha desarrollado la movilidad se presentan de distintos casos entre personas sin ninguna limitación física o mental y las personas con discapacidad visual, estos últimos porque a partir de la forma en que está constituido el espacio en términos materiales tienen que encontrar herramientas y estrategias que ayuden a que su movilidad sea segura, independiente y fácil de transitar, además de que los espacios sean lo más accesibles posibles y que no pongan en riesgo su integridad física. En todo esto tienen un papel indispensable el uso de los sentidos y de la memoria que pueden



servir como una guía adicional para que su movilidad sea lo más adecuada a sus condiciones.

Las experiencias que se desarrollan a partir de ello es que las limitaciones en la movilidad cotidiana se ven marcadas por el miedo, los obstáculos, la inseguridad, la poca concientización de la población, lo que hace denotar que los recorridos diarios se presenten siempre de la misma forma pues es la única manera en que los desplazamientos se realicen sin temor alguno, tratando así de evitar múltiples barreras.

A continuación, se presentan diversos conceptos acerca de la movilidad cotidiana trabajados por distintos autores, esto con el fin de que ayuden ampliar la mirada sobre este concepto.

De acuerdo con Tim Cresswell “la movilidad es el equivalente dinámico del lugar, un lugar es un centro de significados: nos apegamos a él, peleamos por él y excluimos personas de él, lo experimentamos” (Cresswell, 2006: 3). Desde la idea que plantea Cresswell se puede pensar que la movilidad trae consigo desplazamientos que están marcados por las experiencias que se van desarrollando a lo largo de la vida y por los significados que le otorgamos a los recorridos que generamos y a los lugares en los que nos encontramos.

Además de esta mirada que tiene Cresswell acerca de la movilidad, también plantea que la movilidad se entiende a partir de un movimiento producido socialmente y que tiene tres miradas claves:

1.- “La movilidad como un hecho bruto, algo que es potencialmente observable, una cosa en el mundo, una realidad empírica. Esta es la movilidad medida y analizada por moderadores, teóricos de la migración y transporte planificadores” (Cresswell, 2006: 3). Esta visión acerca de la movilidad va encaminada a la mirada tradicional que se tenía sobre este concepto.

2.- “Hay ideas de movilidad que se transmiten a través de una amplia gama de estrategias de representación. Estas representaciones de movilidad que le dan sentido a la producción de significados captura de que son frecuentemente

ideológicos” (Cresswell, 2006: 3). En esta mirada se empieza a ver a la movilidad como algo más allá de los desplazamientos prestándole atención a los significados y a las representaciones que ocurren a la hora de movernos.

3.- “la movilidad se práctica, se experimenta, se encarna. La movilidad es una forma de ser en el mundo. La movilidad humana es una experiencia irreductiblemente encarnada. Demuestra como experimentamos la movilidad y las formas en que nos movemos están íntimamente relacionadas con los significados que se le dan a la movilidad a través de la representación. Del mismo modo, las representaciones de movilidad se basan en formas en que la movilidad se práctica y se encarna” (Cresswell, 2006: 4).

Esta última mirada es un punto clave porque explica como la movilidad se genera a partir de la cotidianeidad, la práctica a la que en este caso las personas con discapacidad visual experimentan a partir de sus desplazamientos pues como se mencionó anteriormente deben encontrar las estrategias adecuadas para una libre y segura movilidad, al lograr esa seguridad e independencia se le otorga a los caminos y a los lugares significados de apego ya sea por la seguridad que les brinda o la comodidad.

Desde la perspectiva de Jirón, la movilidad cotidiana es entendida como “aquella práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo-espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares. Dentro de este enfoque abarca las consecuencias sociales, económicas, culturales y espaciales que genera sobre la conformación del espacio urbano y los distintos tipos de experiencia de sus habitantes” (Jirón, et al., 2010:24).

Esta idea acerca de la movilidad cotidiana permite entender todo lo que sucede dentro de los desplazamientos y comprender las capacidades que tienen las personas para poder acceder a los lugares, a los servicios, a las actividades y a las relaciones sociales. Esto tiene el fin de recalcar que cada individuo accede al espacio de distintas formas dependiendo de su edad, género, condición física o mental, pues las limitaciones personales harán que cada uno se desplace y se mueva de acuerdo a sus capacidades y que el espacio y el tiempo se ocuparan de

distintas maneras pues aparte de que cada uno tiene capacidades y limitaciones distintas, también los intereses y las actividades son diferentes.

Dentro de esta idea de movilidad cotidiana queda muy marcada la noción de que la accesibilidad y la movilidad forman parte de procesos de exclusión social a partir de la vinculación entre los individuos y el espacio esto a raíz de lo que se ha mencionado son las capacidades individuales en las que a la vez son limitantes del libre acceso a los lugares pero que también entran en estos procesos de exclusión la forma en que está conectada la ciudad, los ingresos económicos, la estructura del transporte público y los factores sociales y culturales.

Similar a la definición que brinda Jirón, la idea acerca de la movilidad cotidiana que tiene Guasch toma como relevante el lugar donde están ubicados los bienes y servicios, por lo que ella considera que la movilidad cotidiana debe ser entendida a través de “La suma de desplazamientos que realiza la población de forma recurrente para acceder a bienes y servicios en un territorio determinado” (Guasch, 2009: 194). Aunado a esto hay que considerar que la ubicación en donde se encuentran estos servicios y las actividades que son cotidianas son las que hacen que se desarrollen los movimientos que incitan a un desplazamiento recurrente.

Menciono que esta definición que tiene Guasch (2009) acerca de la movilidad cotidiana es similar a la de Jirón porque lo que plantea Guasch (2009) es que las personas que tienen menor capacidad para acceder al espacio son las que se encuentran más marginadas por no tener el mismo derecho a la ciudad como los individuos “normales”, esta marginación se presenta principalmente por los medios de transporte al no tener acceso ya sea por el costo o la manera de acceder lo que desarrolle un nuevo proceso de desigualdad.

“La movilidad cotidiana requiere una inversión de tiempo, los desplazamientos separan esferas cotidianas diferentes: el hogar, el trabajo, el ocio, la compra” (Guasch, 2009: 199). La movilidad cotidiana suele ser estudiada como una actividad individual, ya que, si bien muchos acceden a los mismos centros de trabajo, escuelas, recorren las mismas calles, realizan las mismas actividades, las maneras en que se recorren los espacios son cambiantes, son muy distintas las percepciones

debido a las experiencias que se generan en cada lugar, lo que se vive en cada espacio y por ende el significado que se le otorga se crea de maneras individuales.

En una definición aún más amplia Casado (2008) argumenta que la movilidad cotidiana es un “conjunto de desplazamientos que suponen el retorno al lugar de pernocta dentro de un mismo día. La movilidad cotidiana se identifica así con las prácticas habituales y reiteradas de desplazamientos de corta duración y distancia vinculadas a distintos fines, donde estadísticamente predominan los desplazamientos al trabajo y al lugar de estudio (en ocasiones englobadas como movilidad obligada), aunque existen otras motivaciones: compras, ocio, ir a comer, visitar a familiares y amigos, llevar o recoger a alguien, realizar trámites, acceder a servicios médicos, entre otras.” (Casado, 2008: 2).

La definición de Casado (2008) se vuelve más compleja en el sentido de que aborda todas las prácticas que se pueden realizar en los desplazamientos cotidianos, también por el uso temporal que le da, ya que queda muy marcado ser un desplazamiento que termina por la noche en el lugar donde uno duerme.

En todas las definiciones sobre la movilidad cotidiana que fueron mencionadas tienen en común que los desplazamientos tienen como fin el poder acceder a bienes, servicios y actividades que ayuden a cumplir las rutinas diarias y el modo en que los individuos tienen que encontrar las capacidades adecuadas para satisfacer sus necesidades ya que como se ha mencionado la desigualdad dentro de la ciudad es muy notoria por lo que cada individuo se mueve en el espacio de acorde a sus capacidades y necesidades, principalmente transcurriendo lugares donde se presenten menos casos de inaccesibilidad y puedan ser transcurridos libremente, esto se llega a lograr a través de la práctica y de la experiencia.

El estudio de la movilidad cotidiana tiene que tener una mirada transformadora en la investigación socio espacial, debido a que en los primeros estudios la movilidad era relacionada con los medios de transporte, que eran definidos como un medio que permitía la movilidad a grandes distancias y a reducciones de tiempo, pero que a lo largo de los años se ha tratado de centrar el estudio de la movilidad en las prácticas sociales que surgen en los desplazamientos como un medio para acceder

a las necesidades productivas y reproductivas de los individuos. Es importante el estudio de la movilidad cotidiana desde este enfoque porque dentro de los recorridos que se generan a lo largo del día están estrechamente relacionados con las prácticas habituales, las experiencias, los recuerdos, los significados que cada individuo desarrolla a partir de su vida cotidiana y de la vinculación que tienen con el espacio.

La movilidad cotidiana es entendida como un desplazamiento dentro del espacio-tiempo que realizan los seres humanos para cubrir una serie de necesidades y realizar diversas actividades todo con ciertos fines y propósitos que van desde lo escolar, lo laboral, actividades sociales y culturales y que generan un conjunto de relaciones sociales dentro del espacio geográfico.

En palabras de Ramírez Velázquez (2009) “la movilidad es ante todo un atributo de las personas y no de los lugares. Refiere a la acción de un cuerpo que deja el lugar o espacio que ocupa y pasa a ocupar otro” (Ramírez, 2009: 7). La movilidad se encuentra a cargo y se genera a partir de los individuos que son los que se desplazan a pie o en algún medio de transporte para realizar sus actividades diarias partiendo de sus lugares habituales a otros puntos de sus entornos. Por su parte, los lugares se encuentran establecidos dentro del espacio y se interponen como un fin a los que acceden los individuos para cubrir sus necesidades. Por lo que hablar de movilidad es centrarse en las actividades diarias de los sujetos que son los que se encuentran en constante movimiento para realizar sus actividades indispensables y que funcionan como sus espacios de vida al estar en constante contacto con los espacios.

Se habla entonces de que la movilidad se encuentra enfocada y presta su atención en los desplazamientos que realizan los seres humanos para cumplir con sus responsabilidades y que a raíz de ello generan una relación tanto con el espacio que transitan, así como con los demás grupos sociales con los que convive cotidianamente es por ello que la “movilidad de las personas se suele considerar y estudiar como una actividad individual, la estructura familiar y las actividades cotidianas que llevan a cabo sus miembros inciden en la organización de los

desplazamientos de cada uno de ellos y de los medios de transporte que utilizan (Fox, 1995 citado en: Miralles y Cebollada, 2009: 203). En base a esta mirada de la movilidad es que cada persona a pesar de que convive en el mismo espacio geográfico y realiza las mismas actividades que los demás, cada uno realiza un tipo de desplazamiento único que se puede basar en su nivel de percepción, seguridad, facilidad, conocimiento lo que le denota al espacio un significado propio a cada individuo y que además puede estar marcado por su género, edad, condición física o económica, nivel social o cultural ya que cada persona vive la ciudad y sus desplazamientos de distinta manera.

Ejemplo de lo último mencionado puede ser que haya grupos vulnerables tales como: mujeres, niños, personas de la tercera edad, discapacitados o migrantes a los que se les haga más difícil transitar sus recorridos cotidianos a causa de la infraestructura, los medios de transporte, el comportamiento de la sociedad lo que genere que vivan sus desplazamientos de distinta manera y que le den a sus espacios habituales percepciones únicas de acuerdo a sus experiencias y el modo en que lo viven o lo enfrentan.

Centrándonos en el caso de las personas con discapacidad específicamente la visual se enfrentan a un sinnúmero de barreras dentro de sus desplazamientos diarios que van desde la infraestructura del espacio público y privado, el difícil acceso a los medios de transporte, así como a la poca concientización de las personas para saber tratar la discapacidad lo que hace que sus recorridos haya una mayor precaución y nivel de alerta, a que hagan uso de sus demás sentidos como ejes de guía y a que en todo momento se sientan con inseguridad o miedo al sufrir algún accidente por tener pocas oportunidades de transitar saludablemente.

Tal como lo interpreta Andrea Jiménez (2010) “el interés sobre la movilidad cotidiana viene dado por el crecimiento de las aglomeraciones metropolitanas y la dispersión de lo que se ha referido como los “espacios de vida”, es decir, las áreas que cubren toda la movilidad habitual que se realiza como parte de las actividades de la vida, y que se relacionan estrechamente con la manera en que funcionan las ciudades.” (Jiménez, 2010: 167).

La movilidad cotidiana se ha vuelto cada vez más compleja y rica de estudiar debido a que en las grandes ciudades la dispersión de las actividades se han expandido por todo el territorio y por lo que los desplazamientos han adquirido nuevas dimensiones no solo por la cantidad de actividades que se pueden realizar y porque se han empezado a estudiar a diversos grupos sociales sino también porque han surgido nuevos desplazamientos que se acortan o se alargan por la configuración del espacio y que van adquiriendo nuevos significados por parte de las personas que los arraigan como parte de su modo de vida. Sin embargo, la configuración del espacio ha mantenido un diseño todavía tradicional pero con miras a convertirse en inclusiva para que pueda ser ocupada con total libertad para todos los grupos sociales, aunque el principal desafío es pensar en el uso de las personas que en el uso de los vehículos.

Aparte del crecimiento de las ciudades y de las actividades que se pueden realizar hay que incluir que “comprender la movilidad implica también entender lo que ocurre durante la práctica cotidiana de moverse en la ciudad, y a través de ella se pueden comprender las capacidades que tienen las personas para acceder a bienes, servicios, actividades, relaciones y lugares” (Kaufmann *et al.*, 2014; Jirón *et al.*, 2010; Gutiérrez, 2009 citado en Jirón y Mansilla, 2013: 3).

En otras palabras hay que tener en consideración las posibilidades y oportunidades que tienen las personas para poder acceder a sus áreas escolares, laborales o recreativas ya que como se ha mencionado a lo largo de la investigación no todos los grupos sociales tienen las mismas oportunidades de poder acceder al espacio y hacer uso de este, la discapacidad visual ha jugado un papel muy importante en la configuración de sus desplazamientos pues la ciudad ha marginado el papel que tienen estos individuos dentro de las grandes áreas metropolitanas a través del difícil acceso ya que no está la ciudad planificada para ser usada por grupos vulnerables lo que dificulta que se puedan integrar a la vida pública y que se viva exclusión social por no contar con los elementos necesarios para transitar con total seguridad y que los pocos elementos que pueden ser usados dentro de la ciudad

como es el caso de la Ciudad de México aún sean muy escasos y hayan sido mal planeados lo que dificulta hacer un buen uso de ellos.

Si bien a lo largo de la ciudad la dispersión de las actividades laborales, recreativas y de hogar se encuentran establecidas fijamente en el espacio geográfico el tema de los desplazamientos ha tomado un papel indispensable en la disciplina de la geografía debido a esa mirada transformadora que ha tenido la movilidad a lo largo del siglo de estar sujeta a los medios de transporte y migración a voltear a la mirada humanística que los propios sujetos le van otorgando significados y experiencias a sus desplazamientos habituales y el modo en que lo transitan para poder realizar sus actividades cotidianas dependiendo de cómo se distribuyen dentro del espacio, es por ello que “el carácter de la movilidad cotidiana es profundamente geográfico, pues no se trata solo de desplazamientos sobre el territorio sino que la organización y distribución de las actividades en el espacio son el motor que genera los movimientos habituales” (Miralles y Cebollada, 2009: 196). A partir de cómo se encuentra configurado el espacio los seres humanos adoptan técnicas de desplazamiento que les permitan moverse con total plenitud para alcanzar sus objetivos y no poner en riesgo su integridad física.

Las técnicas y estrategias que las personas con discapacidad visual adaptan a partir de cómo se encuentra planificado el espacio se basan en encontrar entornos seguros en donde se pueda caminar sin ninguna barrera, haya elementos que le ayuden a orientarse y a saber identificar en donde se encuentran ubicados y se encuentren espacios seguros en donde sea fácil transitar comúnmente, es por ello que la “movilidad se relaciona con las categorías de accesibilidad que tiene un lugar con respecto a otros espacios, o a la de flujos que lo vincula con redes de comunicación terrestres o inalámbricas con las que se ingresa a un lugar o servicio específico” (Ramírez, 2009: 2). Es decir, la movilidad busca que los espacios se interconecten entre sí y que pongan como centro de atención la accesibilidad para generar espacios saludables en donde todos tengan acceso a las oportunidades que brinda la ciudad y no se presenten casos de exclusión social para los grupos



vulnerables que se encuentran en constante lucha para transitar cotidianamente por sus espacios de vida.

La movilidad cotidiana para las personas con discapacidad visual se ve marcada por las sensaciones que los individuos le dan a sus desplazamientos a partir de cómo está diseñada la ciudad y sobre las oportunidades que tienen para poder acceder a los distintos bienes y servicios.

En el caso específico de la Ciudad de México a finales del siglo XX y principios del siglo XXI el gobierno ha presentado leyes y normas que tratan de darles mayor visibilidad a las personas con problemas de discapacidad a través de disminuir las barreras, la vulnerabilidad y la exclusión social que se vive por parte del espacio así como de la sociedad y que además se logre una accesibilidad general para toda la ciudad a través de la infraestructura pública y privada, los medios de transporte y el espacio urbano en general.

A pesar de las leyes ya existentes como la Ley de Accesibilidad para Personas con Discapacidad en México u organismos como El Instituto para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal (INDEPEDI) no se puede dejar de lado que el diseño urbanístico que se ha establecido en la Ciudad de México mantiene un diseño tradicional que poco a poco ha tratado de modificarse a través de las leyes y acuerdos que buscan que todas las personas tengan derecho a la libre accesibilidad y que todos puedan acceder a las mismas oportunidades individuales y sociales.

Centrándose en el primer punto de la accesibilidad universal la infraestructura pública y privada juega un papel indispensable en la movilidad de las personas con discapacidad visual a partir de que no todos los establecimientos cuentan con los elementos necesarios para poder acceder a cualquier lugar y poder moverse libremente para la realización de sus actividades. Es decir, cualquier edificio de gobierno, de instituciones privadas, de áreas laborales, escuelas, hospitales, restaurantes, entre otros, deberían y deben de contar tanto en el interior como en el exterior de sus espacios con rampas de fácil acceso, escaleras eléctricas, elevadores, señalamientos, información tanto auditiva, en modo braille, clara y

precisa sobre lo relevante del lugar y con elementos que sean seguros y que no pongan en riesgo el daño físico de las personas.

Sin embargo, a pesar de que en el manual de accesibilidad implementado por la Ciudad de México se establece todas las condiciones con las que deben de contar la infraestructura pública y privada para hacerla lo más accesible posible hay un primer avance en las demandas requeridas, lo más visible que se puede encontrar son las rampas y las escaleras eléctricas, no obstante, muchas de ellas se encuentran en malas condiciones, están olvidadas, mal diseñadas, son insuficientes o aún no hay un interés en modificar la construcción por lo que aún se puede vivir esa desigualdad de las necesidades que hay para poder transitar los espacios y que limitan los desplazamientos de las personas con discapacidad visual y en general.

El segundo punto de ellos son los medios de transporte que si bien se han ido modernizando a lo largo de los años no solo en términos de transporte sino también de infraestructura al ya contar con elevadores, escaleras eléctricas o rampas la secretaría de transporte a través de diversos medios como el Metrobús, Mexibus o Metro han tratado de hacerlos más accesibles a partir del acceso a las instalaciones, las áreas exclusivas tanto de vagones como de elevadores y de los señalamientos para respetar las zonas de las personas vulnerables. Sin embargo, no se cuenta aún con una accesibilidad total debido a que muchas estaciones todavía no cuentan con los elementos necesarios para ser inclusivos, la concientización de la gente todavía es escasa y la falta de inversión para seguir modificando la infraestructura es evidente, con todas estas evidencias y deficiencias estos son los medios de transporte que más han trabajado en el tema de la inclusión y que han tratado de mejorar su diseño para el uso general de las personas.

Otros medios de transporte como el Microbús, Peseros y Taxis su intervención en el tema de la inclusión es casi nula pues se han mantenido como medios de transporte olvidados, donde la infraestructura es precaria y aún no se presenta un interés en modificar su diseño, estos medios de transporte se mantienen como los más difíciles para acceder para las personas con discapacidad debido a que no hay modos de ascender o descender de los transportes y la cultura de los choferes

juegan un papel clave para que sigan siendo transportes inalcanzables. Recientemente el gobierno de la Ciudad de México ha puesto en marcha un programa de taxis inclusivos para atender solamente a personas con problemas de discapacidad, sin embargo, la cantidad puesta en marcha de estos taxis siguen siendo escasos para la cantidad de población que cuenta con alguna discapacidad lo cual aún se vuelven difíciles para acceder.

Por su parte el espacio urbano dentro de la ciudad en los últimos años y en los últimos proyectos de infraestructura pública han trabajado desde sus diseños la inclusión a través de los elementos necesarios para poder acceder a ellos por lo que han rompido con los diseños tradicionales de construcción aunque los establecimientos antiguos han ido remodelando poco a poco la infraestructura o en su caso aún no hay iniciativas de remodelación ya hay una intención de adaptar un diseño universal para la población. Y los medios de comunicación son algo todavía escasos dentro de la ciudad pues se manifiesta la información para los normo visuales o para los sordomudos con el lenguaje de señas pero aún no hay un proyecto para incluir lenguaje para ciegos a través del sistema braille o auditivo para las personas sordas, en este caso el papel que juegan las comunicaciones dentro de la ciudad se ven todavía marcadas por la desigualdad de las capacidades de las personas.

### 1.7.2 Concepto: Accesibilidad.

El concepto de accesibilidad está relacionado a la forma en que físicamente se encuentra estructurado el espacio y el modo en que este responde a convertirse en entornos accesibles a las cuales todas las personas incluyendo a las que se encuentran en condición de desigualdad económica, social o presentan algún tipo de discapacidad puedan acceder a él con toda seguridad y confianza. Lo que busca la accesibilidad es que haya condiciones igualatorias para todas las personas, en donde todos puedan acceder a los bienes y servicios, a las oportunidades y a las relaciones sociales.

“El aumento del número de personas discapacitadas y dependientes hace cada vez más necesaria la adaptación de los espacios urbanos y la evitación de barreras en el diseño de la ciudad, para remediar los espacios excluyentes y propiciar entornos accesibles e integradores, en los que desaparezca la desigualdad y la injusticia socio espacial” (Olivera, 2006: 325).

Sin embargo, en las alcaldías que conforman toda la Ciudad de México, los entornos accesibles es un tema que poco a poco ha ido tomando relevancia en temas urbanos. Ejemplo de ello es que se han ido remodelando las calles, las avenidas, las señalizaciones, las entradas en edificios gubernamentales con el fin de que las personas con discapacidad puedan acceder fácilmente sin limitación alguna, pero esto no es suficiente debido a la poca concientización social y al mal mantenimiento de los espacios públicos.

En palabras de Jirón el concepto de accesibilidad se refiere a “la habilidad de negociar el tiempo y el espacio para cumplir con actividades cotidianas, mantener relaciones y generar los lugares que las personas necesitan para participar en sociedad” (Jirón y Mansilla 2013: 10). Este concepto se encuentra definido por la capacidad que tienen las personas para poder moverse libremente en el espacio, salir y entrar a espacios abiertos y cerrados, públicos o privados, las estrategias que se pueden tomar para acceder al espacio y la manera en que se puede ser excluido.

Dentro de los argumentos con los que define Jirón y Mansilla (2013) la accesibilidad hace hincapié a los distintos enfoques con los que se ha visto este concepto y lo hacen desde una perspectiva física, económica y social, siendo esta última la que tome mayor relevancia para esta investigación ya que se centra en el estudio de las experiencias de las personas al momento de acceder al espacio y a la manera en que se encuentra en estrecha relación con la infraestructura lo que hace analizar la forma en que se apropia de esos espacios o la manera en que se excluyen por no estar diseñados para el uso de este sector de la población.

Las experiencias que se generan al momento de encontrarse en el espacio son muy distintas para las personas sin ninguna limitación física y las que viven con alguna discapacidad, siendo estas últimas las que en términos de percepción desarrollen

una noción distinta de la ciudad debido a los miedos que experimentan al enfrentar o encontrarse con alguna barrera o un espacio que no son aptos para que se desplacen libremente y les genere algún tipo de rechazo. O bien, respecto a la seguridad al encontrar elementos guías que ayuden a que sus caminos sean más fáciles de transitar otorgándoles a los espacios significados positivos.

Jirón y Mansilla (2013) no solo hacen un importante aporte al concepto de accesibilidad, sino que también involucran las barreras que limitan la movilidad en personas vulnerables como las personas con discapacidad, al hablar de barreras de accesibilidad directamente queda relacionado con la desigualdad, la discriminación, la exclusión social, entre otros.

Las barreras de accesibilidad “inciden sobre la experiencia de la vida cotidiana, así como también, el modo en que las personas desarrollan tácticas y estrategias para subvertir los condicionamientos de estas barreras” (Jirón y Mansilla 2013: 4). Refiriéndose a la manera en que se ve el espacio y se empieza a practicar se crean estrategias para que los desplazamientos sean más fluidos y que los espacios no sean tan limitantes logrando que se apropien más para las actividades cotidianas. Sin embargo, en toda esta discusión queda denotado que las personas con discapacidad visual se enfrentan cotidianamente a las barreras que hay en el espacio teniendo que encontrar la forma de evitarlas o esquivarlas para poder acceder a la participación social y a la realización de su vida diaria.

“El análisis de las barreras de accesibilidad permite comprender que la experiencia espacio-temporal adquiere una espesura específica cuando se observa el modo en que se desenvuelven las prácticas de movilidad urbana cotidiana”. (Jirón y Mansilla, 2013: 12). Las experiencias que adquiere cada individuo es diferente a la de los demás debido a las barreras que se presentan dentro de la movilidad cotidiana crean significados distintos para cada persona resaltando la exclusión social. “Ante las barreras de accesibilidad las personas no se posicionan tan solo como espectadores, sino que desarrollan estrategias y tácticas mediante las cuales negocian espacio y tiempo en torno a sus posibilidades.” (Jirón, Mansilla, 2013: 13).

De acuerdo con Olivera la accesibilidad “es la facilidad con que un lugar puede ser alcanzado desde otro” (Olivera, 2006:332). Desde esta perspectiva argumenta que se debe dejar de describir a la accesibilidad de una manera tradicional y mejor notar las características de las personas y lo que sucede dentro de sus desplazamientos, además de otros factores sociales y culturales que ayuden ampliar la definición de este concepto.

“La accesibilidad debería de ser integral y garantizar no solo la mera accesibilidad, sino la circulación, utilización, orientación, seguridad y funcionalidad” (Olivera, 2006:332). Con esto que menciona Olivera (2006) quien al decir que la accesibilidad debe de ser integral propone un cuadro en el que describe el modo en que debe de hacerse accesible un espacio: 1) **Accesibilidad a la ciudad**, en otras palabras el modo en qué se puede acceder, se puede pensar que esto se logra a través de los medios de transporte, que son los que de alguna forma facilitan la movilidad pero que deben de estar adaptados para que las personas con alguna limitación física o mental puedan acceder, esta adaptación se logra a través de los señalamientos, por ejemplo, en donde los asientos son reservados para las personas que en verdad lo necesitan, así como la manera de subir y descender que no ponga en riesgo la salud de las personas. 2) **Accesibilidad en la ciudad**, esto va más referido a los espacios públicos (calles, avenidas, banquetas, señalamientos, espacios de recreación) que deberían de ser incluyentes, sin discriminar a alguien. 3) **Accesibilidad a los edificios**, tanto públicos como privados en donde las entradas principales estén diseñadas para el acceso en general. 4) **Accesibilidad en el interior de los edificios**, es decir, en todas las áreas donde sea necesario el acceso para cubrir necesidades. 5) **Accesibilidad a cada una de las funciones**, como poder realizar cualquier actividad en espacios adecuados. (Olivera, 2006: 332).

Todo lo anterior implica una mayor accesibilidad que tiene como objetivo o fin lograr “mejorar la habitabilidad; que los espacios puedan ser vividos por los habitantes de cualquier edad y condición física o mental, logrando que sean sostenibles, saludables e integradores” (Olivera, 2006: 337). Todo lo expuesto atiende a que los espacios deben de procurar que las personas con discapacidad puedan acceder

fácilmente a los espacios públicos y privados sin ningún tipo de restricción y que se adecuen a sus capacidades. Además de que sean entornos seguros y saludables en donde no se ponga en riesgo la vida de las personas y que sean integradores sin discriminar o excluir a alguna persona por su condición física o mental.

No se puede hacer de lado que así como se ha trabajado en los espacios para que se vuelvan accesibles en términos generales, aún hay mucha barrera que impide los libres desplazamientos para la población menos favorecida como lo son las personas con discapacidad visual y es que la discapacidad así como las barreras que se crean en los espacios “producen exclusión económica, educativa, de las redes sociales, de la participación ciudadana, del ocio, etc...” (Olivera, 2006: 332). Esto último que se acaba de mencionar hace referencia a la discriminación inconscientemente que se sufre por parte del espacio al no estar habilitado para cubrir las exigencias de la población discapacitada y por acortar los desplazamientos de estas personas por no sentirse seguros y confiables para moverse libremente por sus espacios de vida cotidiana.

En palabras de Santos y Rivas la accesibilidad se define como “tener acceso, paso o entrada a un lugar o actividad sin limitación alguna por razón de deficiencia, discapacidad, o minusvalía” (Santos, De las Rivas Sanz, 2008: 22).

En otras palabras, lo que quiere señalar Santos y De Las Rivas es que la accesibilidad “ha de contar con un ambiente favorable para una vida humana justa, en la consecución de la equidad social y el desarrollo sostenible de forma que el acceso a los espacios y los servicios no sea discriminatorio” (Santos, De las Rivas Sanz, 2008: 22).

Este concepto que aporta Santos y De Las Rivas (2008) se basa principalmente en que los espacios tanto públicos como privados deben contar con la garantía de igualdad para todas las personas, de modo que nadie quede excluido de él por diversas condiciones como: género, edad, situación económica o social o por presentar algún tipo de discapacidad que limite su acceso al espacio.

“La idea de que la accesibilidad es un atributo espacial, propio de los lugares, las ciudades y los territorios, mientras que la idea de la movilidad es un atributo individual o colectivo, propio de las personas, aunque trasladable también a los vehículos o medios de desplazamiento” (Santos, De Las Rivas Sanz, 2008: 20).

En ese sentido la accesibilidad queda marcada por la forma en que se encuentra edificado el espacio y el modo en que queda posibilitada para que la población pueda acceder a ella, mientras que la idea de movilidad está más relacionada a los desplazamientos que las personas desarrollan para acceder a sus actividades cotidianas.

Las definiciones mencionadas acerca de la accesibilidad muestran en conjunto que todas las personas deben de tener acceso a cualquier punto de la ciudad para cumplir con sus actividades cotidianas (educación, salud, empleo, recreación, etc.). La accesibilidad del mismo modo debe de ser integral y no excluir a nadie por sus condiciones físicas lo que de alguna forma el espacio debe de garantizar seguridad, equidad, lugares adecuados para los libres desplazamientos y para mantener las relaciones sociales. Una de las principales funciones de este concepto es que todos los espacios puedan ser transcurridos sin ninguna limitación.

Se entiende la accesibilidad como un entorno en el que toda la sociedad sin importar género, condición social, condición física o mental, situación económica y demás tengan la posibilidad de transitar el espacio sin ninguna limitante que ponga en riesgo su integridad física, uno de los fines que tiene la accesibilidad es contar con los elementos necesarios dentro de las ciudades para no crear ningún tipo de barrera física, social o cultural que impida el libre desplazamiento de las personas y que permita la libre circulación.

En palabras de Nora Demarchi (2014) la accesibilidad “es la cualidad de un bien o servicio que permite su acceso, circulación, comprensión y uso con independencia de la condición física, psíquica o sensorial del usuario, en forma segura y con la mayor autonomía posible”. (Demarchi, 2014: 191). En otras palabras, la accesibilidad debe de garantizar que todas las personas cuenten con espacios seguros, saludables y aptos para que puedan ser utilizados con total libertad,



autonomía e independencia, logrando así que todas y todos puedan hacer partícipes de las actividades que brinda la ciudad.

En el caso de la Ciudad de México recientemente se han trabajado en leyes como la “Ley de la Accesibilidad para la Ciudad de México” que aporta como uno de sus principales objetivos el brindar a la ciudad entornos en los que todos puedan hacer uso de los espacios públicos y privados a través de modificar la infraestructura existente, los medios de transporte y los medios de comunicación, en donde se exige a la población en general contar con los elementos necesarios para replantear a la ciudad por medio del diseño universal en busca de los entornos saludables. Esta concepción del diseño universal ha sido implementada por los países europeos como España e Inglaterra y recientemente en países latinoamericanos como el caso de México en donde los gobiernos buscan a partir de leyes y acuerdos regular la morfología de la ciudad y la concientización de la población para crear espacios en condiciones de igualdad, por diseño universal se puede entender que “es el diseño de productos, entornos, programas y servicios que pueden utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación” (Demarchi, 2014: 191). Precisamente en la Ciudad de México se ha trabajado en la adaptación de los entornos a partir de los requerimientos expuestos por el diseño universal y que fueron mencionados anteriormente en donde se puede ver más respuesta a estas exigencias a partir de las entradas a los edificios públicos y privados, mayor accesibilidad a los medios de transporte modernos, así como a la exclusividad en los espacios y medios de transporte implementados para las personas en condiciones de vulnerabilidad.

Con todas estas adecuaciones en las que ha trabajado la Ciudad de México se ha tratado de evitar la discriminación a los diversos grupos de discapacidad y fomentar el uso del espacio a través de las modificaciones necesarias en donde se pretende adquirir una dimensión convincente en las personas para poder realizar sus actividades diarias dentro de la ciudad al contar ya con herramientas necesarias que ayuden a las personas con discapacidad visual y en general a poder desplazarse por sus entornos habituales, esta búsqueda de entornos accesibles

“responden a un espacio estructurado y diseñado de tal modo que puede ser utilizado con seguridad y eficacia por el mayor número posible de personas, ya sean estas pobres o no, discapacitadas o no” (Santos y De Las Rivas, 2008:21). Es decir, los entornos adecuados a medida de los requerimientos del diseño universal deben de permitir a todas las personas en general poder hacer uso del espacio público y privado sin ninguna limitación física que obstruya la realización de sus actividades diarias.

Esta búsqueda de diseño universal permite que las personas tengan un mejor desenvolvimiento en el espacio al contar con las herramientas necesarias para poder circular por la ciudad y que la misma accesibilidad haya sido planeada para todos los grupos de edad lo que permita un mejor uso del espacio “las buenas prácticas de accesibilidad son todas aquellas acciones que a través de una percepción sensible del entorno y un conocimiento exhaustivo de las personas, se encaminan a la consecución de edificios, ciudades, entornos naturales, productos, comunicaciones y servicios, utilizables con calidad, confort, comodidad y seguridad por todas las personas, independientemente de su edad y de su capacidad o discapacidad (Demarchi, 2014: 199). Para lograr esa satisfacción de accesibilidad se debe de tener en consideración la participación de los grupos vulnerables como: los discapacitados, los niños, las personas de la tercera edad para crear un entorno de acuerdo a las demandas requeridas.

Esto último mencionado toma relevancia en temas de accesibilidad y diseño universal porque en muchas ocasiones se toman decisiones de planificación de la ciudad sin consultar a los grupos vulnerables por lo que no se toman en consideración todas las demandas requeridas “la ciudad en su construcción olvida que hay muchas cosas que una persona discapacitada no puede hacer, pero no por su propia limitación, sino por los obstáculos dispuestos en su entorno” (Narváez y Soto, 2012: 17). Es por ello que se debe de tener en cuenta a la persona discapacitada al momento de planificar alguna construcción, remodelar alguna edificación o tomar alguna decisión importante en temas de la ciudad para no generar obstáculos que limiten la movilidad y su inclusión social.

Si bien, en la Ciudad de México se han trabajado en ciertas cuestiones para mejorar la accesibilidad estas aún no han sido suficientes debido a que no se toma en serio el papel que tienen las personas con discapacidad visual y en general en la ciudad, así como la falta aún de concientización de la población y la falta de recursos para mejorar la infraestructura de la ciudad lo que han impedido de que se logre el diseño universal en todo su esplendor lo que dificulta todavía que las personas en condiciones vulnerables puedan moverse para realizar sus actividades habituales, “para mejorar la accesibilidad es necesario replantear el papel del transporte público en la ciudad y ofrecer un servicio de calidad que pueda ser utilizado en forma autónoma por todos los habitantes sin importar su condición física o mental. Se debe garantizar en el espacio público la seguridad en los recorridos, el acceso al equipamiento que permita utilizar el transporte público y los estacionamientos, y promover una organización clara de recorridos y flujos” (Ipiña, 2019: 5). En base a los testimonios que ya fueron expuestos cabe recalcar que las personas entrevistadas mostraron dificultad y tardanza para poder caminar sobre las avenidas, cruzar las calles, tomar el transporte, sentir los elementos externos del espacio, por lo que aún no se puede hablar de espacios saludables por todas las deficiencias que un presenta la ciudad.

Es claro que en la Ciudad de México no se ha logrado una accesibilidad como tal, sino todo lo contrario hay presencia de muchas barreras físicas, sociales y culturales que siguen limitando la movilidad de las personas con discapacidad, para ello hay que entender que las barreras físicas son “todo impedimento u obstáculo para el acceso y el uso, a todas las personas, en condiciones de autonomía y seguridad, de bienes y servicios. Incluye barreras urbanas, arquitectónicas, en la comunicación y el transporte” (Demarchi, 2014: 190). Y en el caso de la Ciudad de México es muy notorio encontrar calles en mal estado, esquinas en condiciones anormales, transporte precario y medios de comunicación tradicionales que impiden el libre entendimiento de la ciudad.

Todas las existencias de barreras presentes en la ciudad han hecho que se excluya al discapacitado visual y general en participar en todas las oportunidades que brinda

la urbe haciendo que su movilidad se vea limitada a lo que ellos poco o nada puedan acceder, estas “deficiencias de movilidad, comunicación, orientación o comprensión propias de la persona, pero es posible modificar o mejorar esas posibilidades funcionales en la interacción con el medio físico, acudiendo ayudas técnicas y dotando al ambiente de las cualidades que permitan el acceso, la comprensión y el uso, con independencia de las condiciones personales (Demarchi, 2014: 193). Es propio del espacio adaptar las técnicas adecuadas para que la discapacidad tenga las mismas oportunidades espaciales que una persona que no cuenta con alguna limitación, logrando que el entorno tenga mejoras en la infraestructura física y se logre una mejor comprensión de la ciudad.

Las facilidades que brinda la ciudad para desplazarse han sido limitantes en cuestiones físicas para el resto de las personas con discapacidad esto resulta que “la poca o ninguna accesibilidad en el entorno resulta ser un obstáculo o barrera para la participación social de las personas con discapacidad. Por otro lado, contar con espacios físicos accesibles y actitudes positivas hacia este grupo poblacional incidirá de forma efectiva en sus oportunidades de participación y, por ende, en su calidad de vida y desarrollo personal” (Hurtado, Aguilar, Mora, Sandoval, Peña y León: 2012: 228). La Ciudad de México tendría que seguir trabajando en cuestiones físicas y sociales para que las personas con discapacidad puedan tener una mejor calidad de vida, una mayor participación en la sociedad y una mejor integración para que puedan desenvolverse de manera autónoma por la ciudad y cumplir con sus responsabilidades sin limitarse por las cuestiones de las barreras. Pero lamentablemente sigue habiendo una presencia de inconsistencias en cuestiones urbanas que han impedido que no se genere una integridad de las personas con el espacio por todos los obstáculos existentes que no han terminado por mejorarse, por ejemplo “la falta de derecho a la ciudad, reflejada en el abandono y descuido de los espacios públicos por parte de las autoridades, lo que ha generado exclusión, pérdida de identidad, segregación, fragmentación e inseguridad” (Ipiña, 2019: 6). Se puede ver reflejado esto último en el descuido que hay en las calles y avenidas por mantenerlas lo más libres y transitables posibles ya que se ven invadidas por el comercio informal, los botes de basura, la basura, los teléfonos de las banquetas,

etc. También por la presencia de discriminación, desigualdad y poca concientización social que se sigue viviendo hacia los grupos minoritarios. “las calles de la ciudad contemporánea son espacios vulnerables a las necesidades de tránsito libre y sociabilización de la población con discapacidad, aunado a una actitud negativa o pasiva de los ciudadanos, dificultando la apropiación física y simbólica de la ciudad” (Ipiña, 2019: 6). Esto último mencionado por Ipiña se puede ver reflejado a través de varios testimonios que se mostraron a lo largo de la investigación en donde el temor de la población discapacitada era que los normo visuales no respetaran los señalamientos especiales, no cuidaran de su camino o no respetaran los espacios diseñados para ellos convirtiéndolos en un grupo invisible y sesgado.

## **Capítulo 2: Contexto general de la movilidad cotidiana, accesibilidad y discapacidad.**

El presente capítulo tiene por objetivo el narrar la evolución histórica de los conceptos de “movilidad cotidiana” y “accesibilidad”, así como explicar los elementos básicos que conforman la discapacidad visual y como es confrontada en la Ciudad de México.

### **2.1 Contexto general de la Movilidad Cotidiana.**

Los seres humanos desde el inicio de los tiempos se han visto en la necesidad de desplazarse dentro de su entorno para cumplir con ciertas responsabilidades, si bien, en un principio se realizaban desplazamientos para cubrir la alimentación y el trabajo, estos han ido cambiando a lo largo del tiempo de acuerdo a los intereses y necesidades de cada ser humano y a la diversidad de las actividades que ahora se pueden realizar dentro de la ciudad.

La movilidad ha sido estudiada desde diversas disciplinas sociales, una de las primeras en centrar la atención en la movilidad fue la Sociología ya que creo “una de las primeras corrientes de pensamiento que estudió la movilidad como fenómeno social, fue la Escuela de Chicago (Tapada, 2012: 3), con Robert Park como uno de sus principales exponentes (Sheller & Urry, 2000), quien concebía la movilidad como una necesidad inherente al ser humano, así como lo es establecerse en un lugar para vivir.” (Román, 2014:5).

Esta última idea queda marcada en el sentido de que a las primeras décadas del siglo XX los estudios se centraban en el sujeto, la sociedad, las ciudades ya que empezaban a tener un crecimiento poblacional, los medios de transporte, las minorías como es el caso de los homeless que se la pasaban migrando al no tener un lugar fijo donde vivir y a la localización tanto de las viviendas como de los centros de trabajo que obligaban a generar un cierto tipo de movilidad.

Desde el ámbito de la Geografía el estudio de la movilidad se ha abordado desde la rama de la Geografía de la población y de la Geografía del transporte, la primera de ellas aborda temáticas referidas a las variables territoriales y sociodemográficas, así mismo, se centra en relacionar los distintos tipos de movilidades como la residencial, la cotidiana, la de viajes referidas a las vacaciones o de migración teniendo como característica principal enfocarse solo en la ida y vuelta de los desplazamientos. Mientras que la Geografía de los transportes “el estudio de la movilidad cotidiana se ubica en consideración del transporte como un bien de consumo final, como la oferta de unos sistemas de transporte, expresados ya sea en términos de infraestructura (red de carretera y de calles, red de ferrocarriles, aeropuertos o puertos) en términos de servicios (plazas de transporte público en ferrocarril, metro, autobús). (Guash y Cebollada, 2009:195).

Si bien, ambas ramas geográficas tenían el objeto de estudio muy especificado hablando en términos de movilidad; fueron de interés por un lado, el estudio de la migración ya que empezó a tomar fuerza a partir de la modernización de los medios de transporte y de las necesidades por tener una mejor calidad de vida y por otro lado el ver a la movilidad a partir de los medios de transporte como aquellos medios que generan oferta y servicio a la población y siendo estos mismos medios los que permitan la movilidad siendo vista como un desplazamiento de ida y vuelta y del hogar al trabajo.

### 2.1.2 Los nuevos enfoques de la movilidad cotidiana.

El siglo XX se ha caracterizado por un aumento exponencial de la población lo que conlleva a la densidad, la innovación de los medios de transporte, así como a los avances tecnológicos, el crecimiento gradual de las ciudades, la infraestructura cada vez más moderna han permitido que la vida y los desplazamientos de los seres humanos se encuentren en constantes cambios. “El interés sobre la movilidad cotidiana viene dado por el crecimiento de las aglomeraciones metropolitanas y la dispersión de lo que se ha referido como los “espacios de vida”, es decir, las áreas que cubren toda la movilidad habitual que se realiza como parte de las actividades

de la vida, y que se relacionan estrechamente con la manera en que funcionan las ciudades” (Jiménez, 2010:167).

A partir de los cambios que se han suscitado en las ciudades, los desplazamientos han adquirido nuevas dimensiones en donde la dispersión de las actividades diarias se encuentran más heterogéneas en el espacio, es decir, hay un mayor movimiento por parte de la sociedad para realizar sus rutinas cotidianas, así mismo, los intereses han cambiado debido a las diferentes actividades que se pueden realizar en las áreas metropolitanas como el trabajar, llevar a los niños a la escuela, realizar trámites, comprar, divertirse, etc.

En su momento, la movilidad cotidiana estaba muy estrechamente relacionada a los medios de transporte que funcionaban como ejes integradores para poder realizar la movilidad de los sujetos, así como también a los desplazamientos de los individuos que se trasladaban de sus hogares a los sitios de trabajo en un viaje de ida y vuelta por lo que la concepción que se tenía acerca de la movilidad era muy homogénea y muy concreta respecto a las demás situaciones que se presentaban durante los traslados.

A partir de la década de los 60' aparece una renovación dentro de la disciplina de la Geografía lo que condujo a la formación de las Nuevas Geografías que se caracterizan por las actividades humanas y la idea de la subjetividad y con ello el giro cultural se hace presente, este giro que estuvo marcado principalmente por darle visibilidad a los grupos humanos minoritarios como a las mujeres, los niños, los ancianos, grupos religiosos, discapacitados, etc. Todo esto condujo a que se presentaran nuevos temas de interés para las futuras investigaciones geográficas.

Es de esta manera que también “las Nuevas Geografías Culturales se aproximan a la movilidad cotidiana a partir del interés por los colectivos sociales no hegemónicos. De esta forma se niegan las meta narrativas de la movilidad cotidiana, se estudian las distintas realidades sociales de la movilidad y se visibilizan los diferentes hábitos de movilidad cotidiana y con ello los distintos usos del territorio” (Guash y Cebollada, 2009:196). Es decir, se empieza a ver a la movilidad cotidiana no como algo concreto y abstracto como anteriormente se veía hacia los medios de transporte,



sino que se empieza a dar importancia y visibilidad tanto a todos los grupos sociales que participan en la ciudad así como a los motivos que dan pauta al desplazamiento diario que realizan los individuos en el espacio.

Como se ha mencionado anteriormente la nueva dimensión que adquiere la ciudad y la forma en la que se encuentran ubicados los distintos tipos de servicio en el espacio han provocado y permitido que los desplazamientos tengan más recorrido, más limitaciones a causa del diseño urbano, nuevas formas de ver y de vivir la ciudad es por eso que la “movilidad cotidiana es profundamente geográfico, pues no se trata solo de desplazamientos sobre el territorio sino que la organización y distribución de las actividades en el espacio son el motor que genera los movimientos habituales” (Guash y Cebollada, 2009:196). El área metropolitana de las ciudades han marcado la organización de los distintos tipos de actividades como: los hogares, las industrias, los centros de entretenimiento y recreación y han configurado nuevas formas de desplazamiento a través de las vías peatonales y carriles que hacen que los desplazamientos generen una nueva dimensión de la cotidianeidad y en donde se busquen caminos más cortos, más accesibles y más seguros.

Con la entrada de las Nuevas Geografías se visibilizó el papel que tienen los individuos dentro de sus recorridos diarios, pues es el ser humano el que empieza a generar la movilidad a través de sus movimientos corporales “esta perspectiva, además, ha permitido visualizar los conflictos sociales derivados de la movilidad y los ha situado en el centro del debate, en la medida que subraya la importancia de la accesibilidad a las actividades cotidianas en relación a los distintos grupos sociales.” (Guash y cebollada: 2009, 201). Esta última concepción va más enfocada a los grupos minoritarios tales como las mujeres, personas de la tercera edad, así como los discapacitados estos últimos ya que debido a sus dificultades físicas o mentales están más propensos a sufrir algún tipo de discriminación o accidente por parte del espacio y de las sociedades ya que las ciudades se encuentran diseñadas para lo normativo corporalmente hablando centrándose en un prototipo de población e invisibilizando al resto.

La última idea mencionada queda marcada por una desigualdad espacial que no solo se ve reflejada para las personas con problemas de discapacidad, sino también a individuos marcados por problemas económicos, género, edad, etc. Ya que se podría pensar y comprobar que el acceso a los medios de transporte así como a las diversas actividades dentro de la ciudad sería de menor capacidad el acceso para estos colectivos de personas debido a sus condiciones que al resto de la población que no cuenta con alguna limitación física o mental. Por lo que hablar de una accesibilidad general para todas las sociedades aún se encuentra muy lejano y que todos estos problemas sociales empiezan poco a poco a ser estudiados y visibilizados por las diversas disciplinas sociales. Es así que “los estudios de movilidad, desde la década de 1990 se desarrolló, enmarcado en el problema de las poblaciones excluidas de la movilidad, un conjunto de trabajos, muchos de ellos en el ámbito francófono, orientados a profundizar en los aspectos asociados a la subjetividad y al individuo.” (Salerno, 2012: 219). Más visibilizado a lo que pasan las personas menos favorecidas al momento de usar el espacio.

Dentro de los estudios de la movilidad cotidiana en las diferentes disciplinas sociales se ha mostrado un interés diferenciado en este tema aunque gran parte de los trabajos se han desarrollado con perspectiva de género, medios de transporte y de la migración, se han empezado a realizar estudios sobre otros sectores de la población y sobre otros temas de interés “así, el nuevo paradigma de la movilidad surge con el siglo XXI desde las Ciencias Sociales tanto desde la perspectiva del análisis de la distancia y el tiempo, como desde la experiencia individual, cargada de significados e inmersa en una red de relaciones” (Román, 2014:2). El nuevo paradigma del estudio de la movilidad cotidiana se ha complejizado en el sentido en que los medios de transporte ya no son el único objeto de estudio central de la movilidad, sino que ahora se enfoca también en el individuo y en todo lo que atraviesa por él a lo largo de sus desplazamientos como lo son: los significados, las experiencias y los recuerdos que surgen en él al momento de moverse.

### 2.1.3 Estudios de la Movilidad Cotidiana en México.

El estudio de la movilidad cotidiana en México ha sido un tema muy poco abordado por las distintas disciplinas, una de las causas de esta situación es por el alto costo que conlleva a realizar una investigación con este enfoque y a que los pocos estudios existentes la gran mayoría se desarrollan sobre la Ciudad de México y el Área Metropolitana.

Es cuestión de esperarse que uno de los principales temas del estudio sobre la movilidad cotidiana se basa en el transporte público “la investigación del transporte urbano y la vialidad es abordada en mayor detalle en programas sectoriales oficiales cuya elaboración no alcanza, todavía, la difusión de los planes de desarrollo urbano” (Casado, 2008:4). Son las propias instituciones gubernamentales las que se han encargado de realizar estudios sobre la movilidad cotidiana en base al transporte y recientemente con perspectiva de género dando un primer avance a desarrollar diversas temáticas sobre el concepto de movilidad.

Otros de los estudios que se han desarrollado en gran medida son los temas referentes al sistema de la migración transfronteriza, principalmente aquellos que se realizan con fines de laborar “estos estudios ponen de manifiesto la conformación de un espacio transfronterizo como un ámbito permeable donde los desplazamientos residencia-trabajo surgen como un caso particular dentro de una inmensa marea de flujos transfronterizos” (Casado, 2008: 9). Cabe mencionar que estos desplazamientos ocurren como una migración cotidiana pues solo se labora en un país distinto al que se reside.

No obstante, en nuestro país no se han desarrollado muchos estudios acerca de la movilidad cotidiana relacionada con la discapacidad, pero de los distintos proyectos que se han llevado a cabo podemos mencionar los siguientes: “Imaginarlos urbanos de la discapacidad y la exclusión” del Dr. Adolfo Benito Narváez y la Dra. Karina Soto (2012), el de “Ciudad, espacio y ceguera en Ciudad Juárez México” del Dr. María E Vega (2015), aunque un trabajo que es clave para esta investigación es el desarrollado por la Dra. Mariana Hernández Flores de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) que a través de su trabajo “Ciegos conquistando la

Ciudad de México: vulnerabilidad y accesibilidad en un entorno discapacitante” publicado en el año 2012, pone énfasis sobre la vulnerabilidad espacial que las personas con discapacidad visual experimentan en sus recorridos diarios y que para este proyecto sirve como una base para poder seguir trabajando estas ideas sobre este sector de la población marginado y en este tema en específico.

En este trabajo se arraigan diversas concepciones sobre lo que es movilidad cotidiana trabajados por diversos autores pertenecientes a otras instituciones y otros países, pero que son definiciones similares a lo que son los propósitos que se plantean en esta investigación, para poder así determinar cómo es que los desplazamientos diarios le otorgan a los y las deficientes visuales experiencias, significados y atributos al espacio que recorren comúnmente y la forma en que lo enfrentan al estar situados en una ciudad no apta para la discapacidad.

## 2.2 Contexto General de la Accesibilidad.

La accesibilidad es un término que ha empezado a tomar fuerza a partir de mediados del siglo XX “se utiliza popularmente para referirse a la posibilidad de llegar a donde se requiere ir o alcanzar aquello que se desea” (Alonso, 2007: 16). Además, este concepto hace referencia al acceso de una entrada o salida en los espacios públicos o privados, a la acción de llegar o acercarse a un fin determinado y a contar con entornos para los libres desplazamientos de las personas, esto con el fin de mejorar la calidad de vida y de los desplazamientos cotidianos de todos los individuos.

Por ejemplo, a lo largo de la historia de la humanidad el ser humano ha tratado de encontrar las técnicas adecuadas para facilitar la vida humana, esto a través de la infraestructura y de las herramientas que ayudan a facilitar la movilidad<sup>1</sup> y la autonomía principalmente.

---

<sup>1</sup> Una de las primeras herramientas que han surgido desde los primeros siglos es la llamada “silla de ruedas” que ha pasado por varias transformaciones a lo largo de los años y que ha sido pensada para las personas que sufren algún tipo de discapacidad motriz.

En un principio el concepto de accesibilidad era muy poco abordado debido a que las ciudades estaban diseñadas para las personas que no padecían alguna limitación física o cognitiva logrando invisibilizar a las personas que contaban con alguna discapacidad, pues estas eran marginadas de la sociedad debido a que en las creencias de las sociedades consideraban que las personas con discapacidad padecían algún castigo divino o se encontraban bajo un hechizo y por lo tanto eran vistas como: ignorantes, rechazados y rechazadas y se les excluía de la participación social “por lo que se consideraba que la persona con discapacidad no tenía derecho a aportar nada a la sociedad y la sociedad debía literalmente deshacerse de ellos como beneficio social” (Arjona, 2014: 29-30).

Razones como las que se acaban de mencionar hacen que dentro de las ciudades existan gran cantidad de barreras físicas, sociales y culturales que obstaculizan la movilidad de personas en situaciones menos favorecidas, este tipo de barreras y la falta de una accesibilidad adecuada hacen que se haga presente la marginación, segregación y pérdida de la calidad de vida de las personas, así como la obstaculización de la participación social. Por lo que, para que exista una accesibilidad universal en las ciudades se tienen que “suprimir las barreras que impidan la movilidad, la comunicación, la manipulación o el conocimiento a cualquier persona.” y “A poder utilizar de forma autónoma, cómoda y segura aquello que consideramos necesario o elegimos” (Alonso, 2007: 17).

Años después con el fin de la segunda guerra mundial y con el incremento de personas inválidas a causa de la guerra comienzan hacerse visibles las personas con discapacidad, así mismo empieza a cambiar la mirada que se tenía hacía este grupo minoritario de la población para que pudieran participar en la sociedad a través de las ayudas técnicas, de los estudios médicos para salvaguardar vidas y de la aplicación de los derechos humanos. “se pasa de una rehabilitación de la persona a una rehabilitación de la sociedad, pensada y diseñada para hacer frente a las necesidades de todas las personas” (Arjona, 2014: 30). También se comienza hablar de suprimir las barreras presentes en los espacios públicos y privados para que puedan ser ocupados con igualdad de oportunidades, independencia y

autonomía. “La falta de un diseño urbano a escala humana afecta la calidad de vida de los ciudadanos, limita los espacios de encuentro y la construcción del tejido social. La defensa del espacio público contribuye a la búsqueda de espacios de convivencia en condiciones de igualdad” (Ipiña, 2019: 5).

### 2.2.1 En busca de la accesibilidad universal.

Así tras visibilizarse otros sectores minoritarios de la población surge a finales del siglo XX un programa llamado “Diseño para todos”, este programa tiene como función el diseñar las ciudades sin barreras y cambiar lo ya construido para convertirlo en accesible, con esto lo que se buscaba era garantizar la integralidad tanto del entorno como de las sociedades, “el objetivo que pretende el diseño universal es simplificar la vida de todas las personas, haciendo que los productos, las comunicaciones y el entorno construido sean más utilizables por la mayor cantidad posible de usuarios con un coste nulo o mínimo” (Arjona, 2014: 32). Esta integralidad que se menciona abarca tanto edificaciones como elementos urbanos, medios de transportes y medios de comunicación, en donde el lenguaje y el entorno puedan ser comprensibles y entendibles para todos los seres humanos.

Para poder lograr esta integralidad surge acompañado del “Diseño para todos” siete principios del diseño universal, estos son:

- 1.- Uso equitativo
- 2.- Flexibilidad en el uso
- 3.- Uso amplio e intuitivo
- 4.- Información perceptible
- 5.- Tolerancia al error
- 6.- Bajo esfuerzo físico
- 7.- Tamaño y espacio para el acceso y el uso

Estos siete principios de diseño universal se basan en poder brindarle a la población en general los entornos adecuados para su libre movilidad sin importar sus

condiciones y capacidades, reduciendo los riesgos y peligros tanto del entorno como de la misma sociedad, otorgando seguridad y confianza a cada una de las personas que ocupan los espacios y ofreciendo información necesaria en todo tipo de lenguaje para la fácil comprensión de los entornos.

Para lograr la accesibilidad universal se “requiere involucrar- de diferentes maneras- a la sociedad en su conjunto para conseguir que todas las personas tengan las mismas oportunidades y beneficios en el uso y disfrute de los entornos, los productos o servicios” (Alonso, 2007: 18). Lo anterior se puede lograr a través de hacer validos los derechos humanos para las personas con discapacidad, así como trabajar en la concientización de la población en general para que el espacio se pueda gozar con las mismas oportunidades para todas las personas y en condiciones de igualdad.

Los entornos accesibles pueden llegar a garantizar ser “más sencillos, cómodos y seguros para que todas las personas puedan desarrollar en ellos una vida activa, autónoma e independiente” (Alonso, 2007: 21). Y es que se puede llegar a comprender que tanto discapacitados, mujeres embarazadas, personas de la tercera edad, niños y el resto de la población en general puedan ocupar sus entornos con total plenitud y confianza garantizando la seguridad y ofreciéndole a las futuras generaciones espacios saludables y adecuados.

### 2.2.2 Ley de accesibilidad en México.

En el México del siglo XX también se hace evidente la invisibilización hacia los diferentes tipos de discapacidad, así como a otros grupos minoritarios; durante este siglo no se presentan proyectos por parte del gobierno, ni de la sociedad en tratar de mejorar los espacios públicos y privados y en otorgar con total plenitud los derechos y oportunidades correspondientes a las personas con problemas de discapacidad. Esto se puede ver reflejado en la poca participación que tienen las y los discapacitados en el sector de la educación, la salud y el empleo.

A comienzos del siglo XXI el gobierno federal se ha empezado a preocupar por tomar acciones para mejorar el nivel de vida de las personas con discapacidad y

brindarles oportunidades para la vida cotidiana, fue así que se creó en el año 2010 el “Instituto para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad” (INDEPEDI) que tiene como uno de sus principales objetivos el mejorar la calidad de vida de las personas a través de la validación de sus derechos y así el poder crecer en entornos con igualdad de oportunidades evitando a cualquier costa la discriminación.

Para asegurar que en la Ciudad de México se garanticen los derechos de las personas con discapacidad así como el derecho a la accesibilidad en el año 2017 se aprobó la “Ley de la Accesibilidad para la Ciudad de México” en donde tiene como uno de sus principales objetivos el exigir que todas las edificaciones, medios de transporte y medios de comunicación tanto públicos como privados creen infraestructuras para que cualquier persona con problemas de discapacidad puedan trasladarse y acceder a cualquier lugar sin ninguna limitación.

También dentro de los entornos se deben de garantizar la introducción de elementos de señalizaciones tanto táctiles como visuales para identificar zonas de peligro, zonas seguras, sitios específicos, información sobre algo relevante con el fin de poder contar con el conocimiento adecuado sobre los lugares que hay dentro de la Ciudad de México.

### 2.3 Discapacidad visual.

El sentido de la vista forma parte de uno de nuestros cinco sentidos que están presentes en el ser humano y que este como al igual que los demás nos ayuda a percibir el exterior y el interior, así como también ayuda a orientarnos y son de gran apoyo para la realización de nuestras actividades diarias.

Sin embargo, cuando este falla genera problemas de visión por lo que “se considera discapacidad visual a cualquier alteración del sentido de la vista, pudiendo ser ésta total o parcial. Para entender la realidad que entraña la discapacidad basta tener en cuenta que a través del sentido de la vista obtenemos el 80% de la información del mundo exterior.” (2019, PUNTODIS Accesible Solutions in Sign Writing, España, Recuperado de [https://puntodis.com/featured\\_item/discapacidad-visual/](https://puntodis.com/featured_item/discapacidad-visual/)). Con esta



definición de la discapacidad visual se puede tener en cuenta que la vista es un sentido primordial para poder realizar nuestras actividades diarias convirtiéndose en el sentido central del cuerpo humano.

Como se mencionó anteriormente existen dos tipos de discapacidad visual:

1.- La primera de ellas es la pérdida completa de la visión lo que comúnmente se conoce como “ceguera” y que para poder orientarse y moverse tienen que apoyarse de personas o de instrumentos diseñados especialmente para la ceguera, utilizando también otros sentidos como es el tacto y el olfato.

2.- La segunda de ellas hace referencia a los que presentan una disminución visual, es decir, que aún tienen cierta independencia para ver la luz, los colores, orientarse, caminar, moverse y realizar sus actividades diarias pero con precaución “estas personas presentan un campo de visión funcional, pero reducido, difuso, sin contornos definidos, con predominio de sombras, por tanto la información visual que perciben no es completa.” (2019, PUNTODIS Accesible Solutions in Sign Writing, España, Recuperado de [https://puntodis.com/featured\\_item/discapacidad-visual/](https://puntodis.com/featured_item/discapacidad-visual/)).

Si bien, las causas que generan algún tipo de discapacidad visual son múltiples, entre las más comunes destacan el ser hereditarias o congénita, por un traumatismo, por edad o por acontecimientos ocurridos a lo largo de la vida. Este tipo de discapacidad puede ser evitable y curable siendo la población de edad avanzada y las mujeres las más propensas a sufrir algún tipo de enfermedad ocular.

Entre las dificultades que puede presentarse en la discapacidad visual es que “puede limitar a las personas en la realización de tareas cotidianas y afectar su calidad de vida, así como sus posibilidades de interacción con el mundo circundante.” (2020, Sitio web mundial, Recuperado de <https://www.who.int/features/factfiles/blindness/es/#>). Entre otras dificultades que puede padecer una persona con problemas de discapacidad visual destacan el difícil reconocimiento hacia las personas y los objetos, el reconocimiento a los espacios cotidianos así como las barreras y obstáculos que se pueden encontrar a lo largo del camino o las zonas accesibles por las que es más fácil transitar.

Existen diversos instrumentos que ayudan a las y los discapacitados visuales a poder moverse con un poco más de facilidad y autonomía, estos instrumentos son: el bastón blanco, el bastón rojo o amarillo y los perros guía.

El bastón blanco es el instrumento más común, este ayuda al discapacitado que sufre pérdida de la vista total a poder moverse, orientarse y caminar, el bastón ayuda a detectar obstáculos ya que cuenta con una altura considerable y entre sus características es que cuenta con una roseta que va a raíz del suelo generando así un sonido del por donde se está caminando, también cuenta con un cordón que es atado a la mano para que no se desprenda del discapacitado.

El bastón amarillo o rojo presenta las mismas características físicas que el bastón blanco, su única diferencia es que este bastón es de distinto color ya que es usado para los y las deficientes visuales y poder distinguir entre los dos tipos de discapacidad visual. Por su parte el perro guía es una mascota de acompañamiento que sirve al discapacitado para realizar sus recorridos diarios ya que este animal es entrenado y tiene la capacidad de esquivar las barreras e incluso de alcanzar objetos y pertenencias.

## 2.4 Contexto socio espacial.

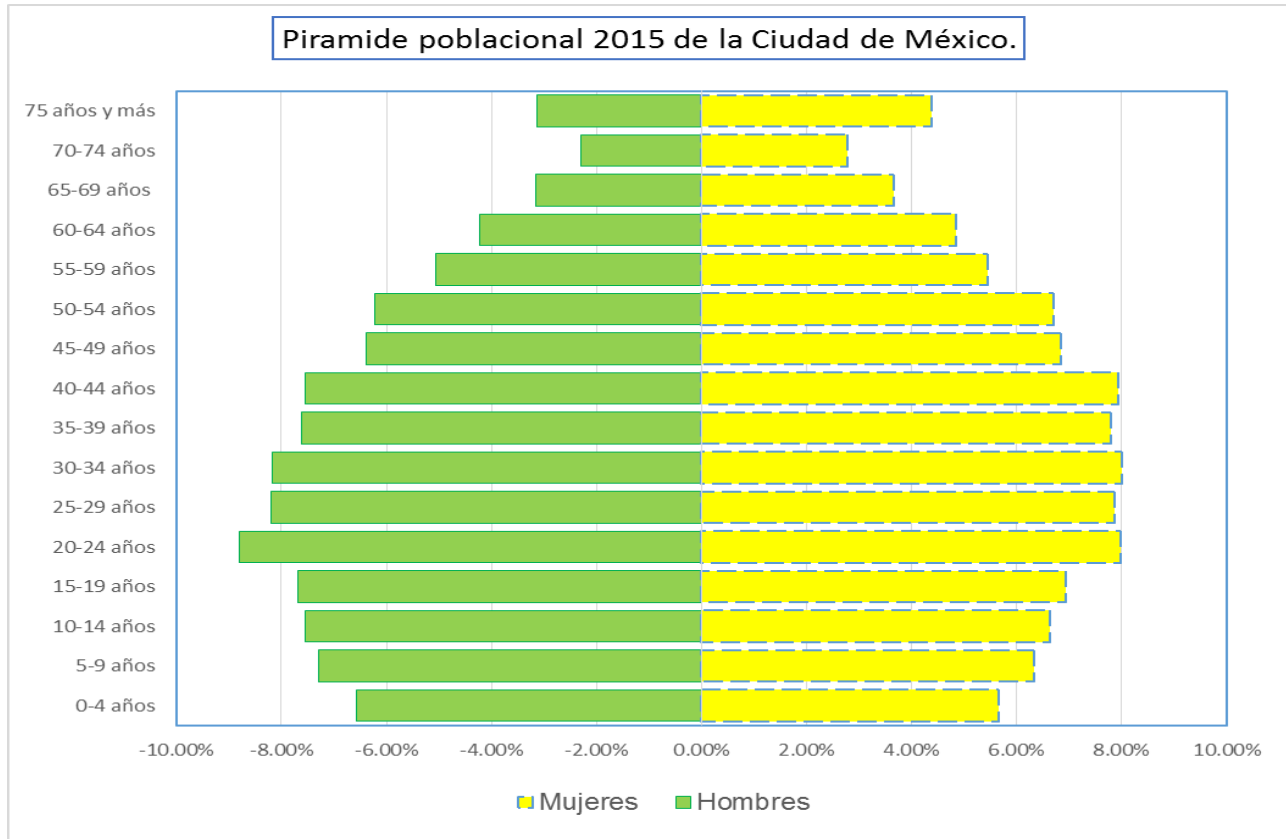
### 2.4.1 Contexto general de la población en la Ciudad de México.

La Ciudad de México se encuentra localizada dentro del Valle de México, cuenta con una extensión territorial de 1,495 km<sup>2</sup> y se encuentra conformada por 16 alcaldías. Cuenta con una población de 8 millones 918 mil 653 habitantes de los cuales 4 millones 687 mil 003 habitantes son mujeres y representan el 52.6% de la población total de la Ciudad de México y 4 millones 231 mil 650 habitantes son hombres y representan el 47.4% de la población total de la Ciudad de México<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Encuesta Intercensal 2015. INEGI

Grafica 1:



Fuente: Elaboración propia en base a Encuesta Intercensal 2015.

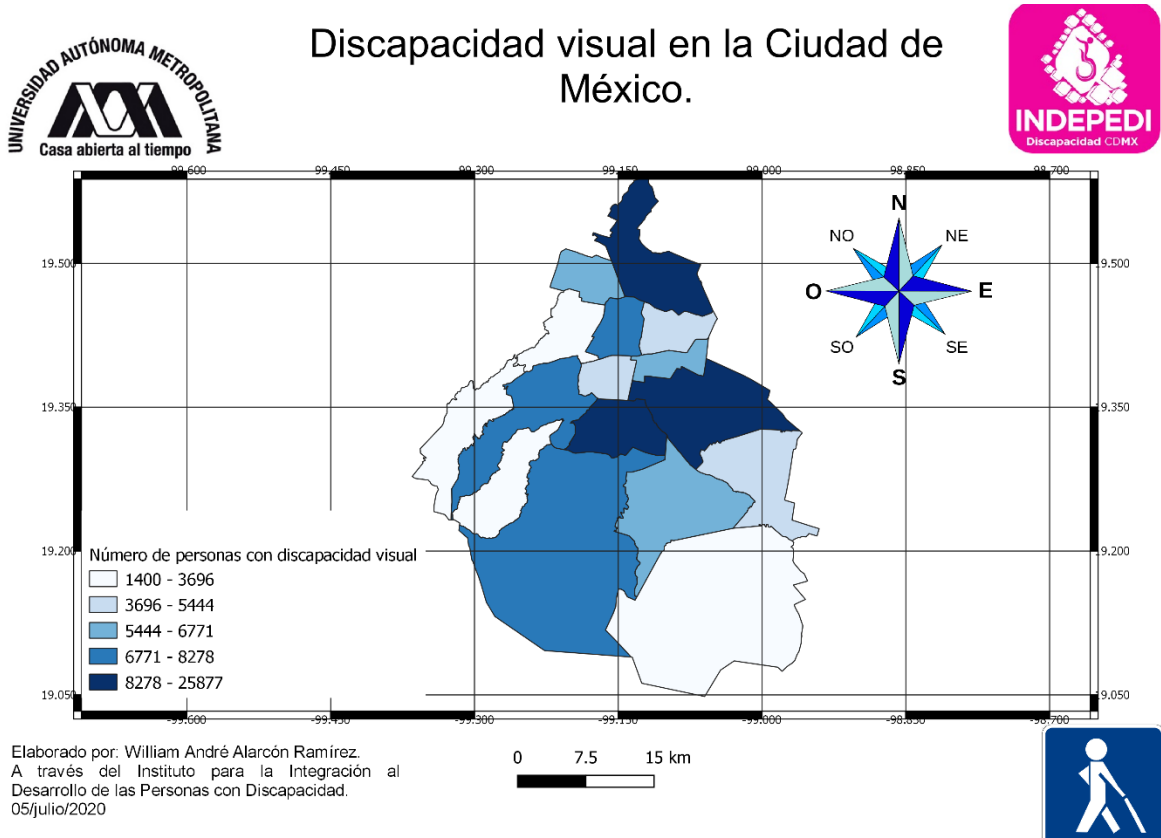
#### 2.4.2 Población con discapacidad en la Ciudad de México.

Del total de la población que se estima para la Ciudad de México más del 83% de la población no presenta ningún tipo de discapacidad. Por su parte, más del 4% de la población si presentan algún tipo de discapacidad y más del 11% presenta algún tipo de limitación física o mental. En este suceso, las mujeres cuentan con la mayor cantidad de casos de discapacidad con un 59.4% respecto a los hombres con un 40.6%<sup>3</sup>.

En datos del Instituto de las Personas con Discapacidad (INDEPEDI) entre las alcaldías que cuentan con mayor número de personas con discapacidad visual destacan: Iztapalapa, Gustavo A Madero, Coyoacán, Tlalpan y Álvaro Obregón.

<sup>3</sup> La discapacidad en México datos al 2014. INEGI

Ilustración 1:



En términos nacionales los principales tipos de discapacidad se basan en: caminar, subir y bajar usando las piernas, ver aunque sea con lentes, aprender, recordar o concentrarse, escuchar, mover los brazos, problemas mentales y hablar. Ahora con respecto a las causas se deben principalmente a enfermedades que se desarrollan a lo largo de la vida, por edad avanzada, por nacimiento, accidentes o violencia, etc.

Tabla 1:

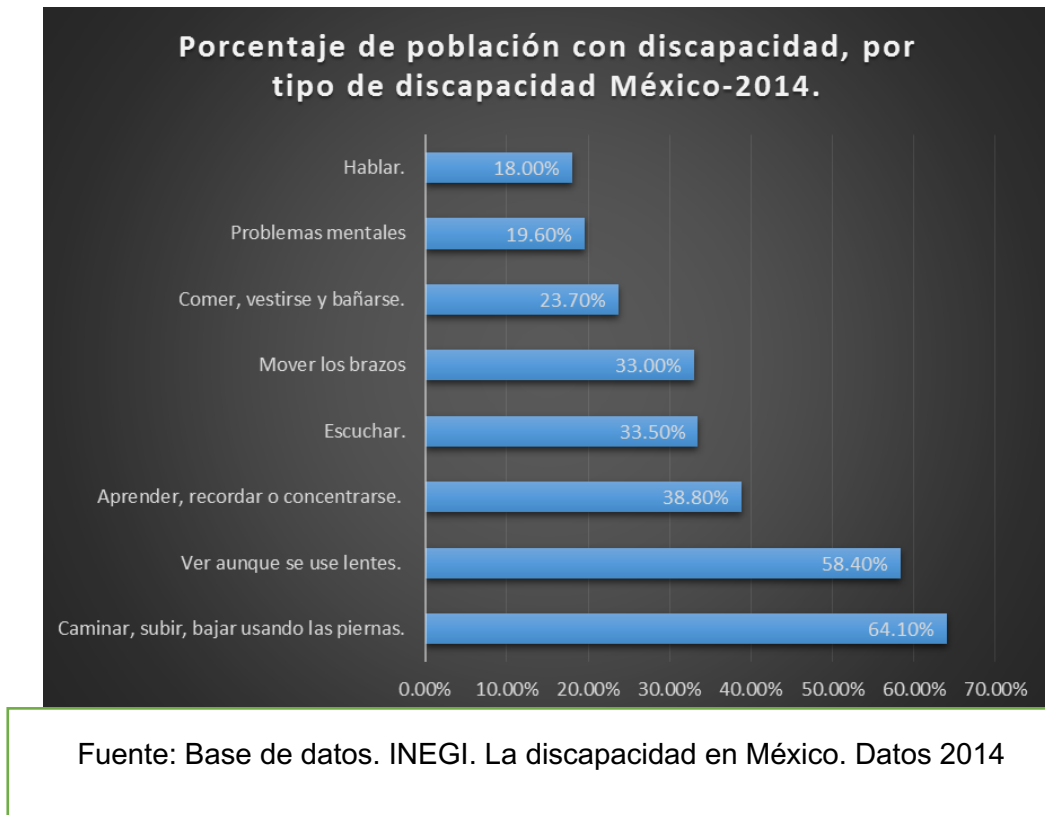
**Porcentaje de población según tipo de discapacidad.**

Tipo de discapacidad.	Porcentaje.
Caminar, subir, bajar usando las piernas.	64.1%
Ver aunque se use lentes.	58.4%
Aprender, recordar o concentrarse.	38.8%
Escuchar.	33.5%
Mover los brazos	33.0%
Comer, vestirse y bañarse.	23.7%
Problemas mentales	19.6%
Hablar.	18.0%

Nota: El porcentaje total da mayor a 100 ya que una persona puede tener más de una discapacidad.

Fuente: INEGI. La discapacidad en México. Datos 2014.

Gráfica 2:



Tan solo en la Ciudad de México en base a los datos “La discapacidad en México datos al 2014” la Ciudad de México se concentra como una de las entidades federativas con mayor número de personas con discapacidad concentrando el 5.8% respecto al país del total de discapacitados, pero con una tasa relativamente baja respecto al promedio nacional con 47 habitantes por cada 1,000 con algún problema de discapacidad, Esto se puede deber a que en la ciudad hay mayor atención médica, más centros de atención y fundaciones para las personas con discapacidad y a las mayores oportunidades de conseguir un mejor nivel de vida.

#### 2.4.3 Salud, educación y ocupación.

Con respecto a la afiliación a los sistemas de salud más del 83% de la población con discapacidad cuentan con algún tipo de seguro médico.

Tabla 2: Porcentaje de población con discapacidad afiliada a algún sistema de salud

Institución de salud.	Porcentaje.
IMSS, ISSSTE, Petróleos Mexicanos	52.7%
Seguro Popular, Oportunidades	50.5%
Instituciones Privadas	1.4%
DIF, Otras Instituciones	1.0%

Nota: El porcentaje total da mayor a 100 ya que una persona puede tener más de una afiliación  
Fuente: INEGI. La discapacidad en México. Datos 2014.

Si bien en el siglo XIX las personas con discapacidad visual en México eran excluidas de la participación social, así como a su derecho de recibir educación esto a lo largo de los años ha cambiado debido a los programas implementados por la Secretaría de Educación Pública donde ahora se concibe como un derecho el acceso a la educación para personas con discapacidad quedando como libre acceso al conocimiento y libre de cualquier tipo de discriminación. Sin embargo, el

apoyo a las personas con discapacidad visual sigue siendo muy escaso pues aún en escuelas públicas y privadas no hay preparación de los profesorado para impartir educación especial como la enseñanza del sistema braille, libros de texto y computadoras que ayuden a facilitar su comprensión.

Aunque, hay dentro de la ciudad muy pocas escuelas incorporadas a la SEP que imparten educación especial pero que no cuentan con el apoyo del gobierno, estas escuelas preparan a las y los discapacitados a tener conocimientos como cualquier otra persona así como especializarse en alguna profesión y ser independientes.

De la misma manera, así como existe aún marginación en el sector de la educación también lo hay en el sector del empleo ya que de acuerdo con la discapacidad en México datos 2014 solo 4 de cada 10 habitantes con discapacidad acceden a tener un empleo en contra de los 7 de cada 10 habitantes que no tienen ninguna discapacidad y acceden a tener un empleo, por lo que estos resultados arrojan a que aún no hay entornos accesibles para la libre movilidad de los discapacitados en el área laboral y de camino a las áreas de trabajo, así como también sigue habiendo una brecha social para las oportunidades y la incorporación de los discapacitados al mundo laboral, estos tipos de obstáculos solo generan a que se dediquen a la economía informal.

## 2.5 Ser invidente en la Ciudad de México.

La discapacidad visual es el segundo tipo de discapacidad que afecta a las y los mexicanos, no hay cifras exactas de cuántas personas con discapacidad visual hay en México aunque las aproximaciones más cercanas estiman a ser más de un millón y medio de personas, aun sabiendo estas cifras el apoyo por parte del Estado es casi nulo.

Una ciudad que está diseñada para normo visuales es casi un desafío para la discapacidad acceder a ella; se vive exclusión por parte de las instituciones educativas, por el área laboral, por la forma arquitectónica, las vías peatonales, los espacios públicos y privados, las actitudes de las personas normo visuales y por la invisibilización que hay por parte del gobierno así como de la misma sociedad. Las

y los discapacitados visuales se enfrentan cotidianamente a la supervivencia, se tiene que aprender a ser independiente, a tener seguridad, a despertar el uso de los demás sentidos y principalmente a moverse. Pese a las pocas oportunidades que se les brinda a los discapacitados visuales son estos los que tienen que adaptarse a un mundo no diseñado para ellos, a encontrar la forma de aprender, de orientarse y de sobresalir pese a las discriminaciones existentes y las exclusiones que se pueden vivir comúnmente.

Si bien, las instituciones y las pocas escuelas existentes para los discapacitados visuales el apoyo es casi nulo y muy invisibilizado, para ellos es una oportunidad demostrar que ellos también forman parte de la sociedad, que tienen los mismos derechos y las mismas oportunidades y que merecen que también se piense en ellos al momento de planificar cualquier espacio público y privado, así como concientizar a la población de que no todas las personas tienen las mismas cualidades físicas o mentales para poder acceder a las actividades cotidianas.

## 2.6 El entorno in-accesible de la Ciudad de México.

De toda el área conformada por la Ciudad de México menos del 10% está diseñada para que una persona con discapacidad pueda moverse por ella de una manera independiente, entre las zonas que si están habilitadas para el acceso de una persona con discapacidad se encuentra el centro histórico de México que en los últimos años ha modificado su infraestructura existente a través de las entradas, las salidas, las escaleras y los ascensores y ha mejorado el paso peatonal, los sistemas de transporte y ha modernizado los semáforos haciéndolos sonoros, así como algunas zonas de ingreso económico alto como Polanco que a través de la planificación de su diseño se ha pensado en la incorporación de elementos guía para las personas con discapacidad.

Por su parte, el gobierno de la Ciudad de México a lo largo de estos años ha implementado leyes como la “ley general para la inclusión de las personas con discapacidad” o acuerdos para el libre tránsito de las personas con discapacidad, que difícilmente han funcionado; el problema de estas leyes y acuerdos es que a



pesar de que están establecidos es difícil la aplicación y el cumplimiento de estos acuerdos debido a que como tal no hay una sanción que conlleve por no cumplir con lo estipulado, a lo que se refiere la construcción de rampas para el acceso de personas con limitación física o el mejoramiento al acceso de las entradas y salidas de espacios públicos entre otras características, por lo que muchos ciudadanos ignoran estos apartados al no ser castigados por no cumplir, lo que conlleva a que estas leyes queden a la deriva y sin su completa funcionalidad.

En cuanto a los medios de transporte aún hay mucha ineficiencia debido a que solo el Metrobús es el que cuenta con rampas para el acceso a personas con discapacidad, con altavoces que anuncian las estaciones y con sonido cuando abren o cierran las puertas, aunque el Metrobús fue diseñado para la inclusión aún hay mucho trabajo por hacer debido a que los alrededores de las estaciones siguen teniendo problemas para la circulación y aun necesitan adecuaciones para el traslado a los alrededores ya que se ven obstaculizados por las principales avenidas y el comercio informal.

El metro es otro medio de transporte que poco a poco ha ido moldeándose para la inclusión a través de las placas braille para las y los invidentes, las rampas o la instalación de los elevadores especialmente diseñados para la discapacidad pero que son solo algunas estaciones las que cuentan con alguna de estas características por lo que aún falta trabajar mucho para la inclusión, tal como es el caso de los microbuses o taxis que siguen siendo medios de transporte tradicionales y que no han tenido grandes cambios para el acceso de personas con discapacidad.

El ingreso a los lugares públicos ha empezado a implementar cambios en el acceso y salida de los recintos y en la implementación de las escaleras eléctricas o ascensores que hagan más fácil el trayecto de una persona. Por su parte la vía pública si bien, no está diseñada para el tránsito de las personas con discapacidad y presenta aún deficiencias tales como la implementación del comercio informal sobre la banqueta, las coladeras sin tapa o el pavimento quebrado se ha ido trabajando poco a poco en la implementación de rampas para el fácil acceso pero aún no se ha pensado en la incorporación de placas braille para las y los

discapacitados visuales por lo que la discapacidad poco a poco ha ido tomando relevancia e interés en la conformación del espacio público.

Se ha hablado de las ineficiencias en la implementación de leyes y acuerdos, en el diseño de los medios de transporte, en la estructura urbana del espacio público que ha conllevado al poco acceso que se tiene al espacio para las personas con discapacidad pero también juegan un papel esencial la misma sociedad que esta poco concientizada sobre las necesidades que requieren las personas con discapacidad visual, la poca información hace que se conozca poco del tema y que se llegue a dar una fragmentación entre normo visuales y discapacitados visuales haciendo inconscientemente que se genere la discriminación, la exclusión y la desigualdad por no conocer realmente todas las limitaciones físicas o mentales que puede haber entre las personas que hacen uso del espacio por lo que en esta parte de la sociedad también se debe de trabajar en la concientización de las limitaciones físicas y mentales y en hacer un uso correcto del espacio público y privado.

### 2.7 ¿En qué se debe de trabajar y para quienes?

El espacio urbano diseñado presenta muchas limitaciones que impide a los grupos vulnerables la libertad de la movilidad, aunque se tenga constancia de ser un espacio tradicional enfocado a lo “normal corporalmente” hablando. Hoy en día ocultar que existen grupos menos favorecidos para ocupar el espacio y poder moverse es inevitable sea por cuestiones económicas, sociales, de género o de discapacidad no todos tienen las suficientes herramientas para poder acceder al espacio y a hacer uso del mismo.

Se tiene que trabajar desde lo físico a lo cultural, en términos culturales se tiene que empezar a educar y a sensibilizar a la población de que existen grupos minoritarios con los que comparte el tiempo y el espacio de que no cuentan con las mismas capacidades físicas, económicas y sociales para poder realizar su vida cotidiana de manera común y que en vez de verse como una segregación o exclusión social puede ser de gran ayuda el contar con el apoyo de otras personas.

Por su parte, entre los trabajos que se han llevado a cabo para erradicar las cuestiones físicas es a través del Instituto de Personas con Discapacidad en colaboración con el gobierno federal implementando medidas como el “Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad” este trabajo “es el marco técnico actualizado para la capacitación, el diseño, la modificación y el mejoramiento del entorno físico de la Ciudad, para hacerla más funcional y segura para todas y todos, bajo el concepto de diseño universal” (2017, Ley de la Accesibilidad para la Ciudad de México. CENTRO MEXICANO PRO BONO. Recuperado de: <https://www.probono.mx/2017/01/13/ley-la-accesibilidad-la-ciudad-mexico/>). Es un trabajo en el cual se desarrollan planos y cuestiones de cómo debe la ciudad ser accesible, pensar en el discapacitado y poderle brindar seguridad, espacios, independencia y autonomía para que pueda ser libre de usar el espacio público y privado, sentirse parte de él y no sentir la exclusión socio-espacial a la que se estaba acostumbrado y poder convertirse en un espacio incluyente libre de barreras para poderle dar lugar a la accesibilidad plena.

A continuación se presentan algunas características generales planteadas por el “Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad” de lo que debe incluir la ciudad para convertirse en accesible para todas las personas discapacitadas<sup>4</sup>:

La “ruta accesible” es una conexión de elementos unidos entre sí esto con el fin de hacer uso de los espacios públicos y privados y dentro y fuera de las edificaciones, entre los elementos que se encuentran dentro de esta unión destacan: banquetas, rampas, entradas y salidas, pasillos, cruces peatonales, etc.

---

<sup>4</sup> Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad 2016

Ilustración 2:



Perspectiva: Representación de una ruta accesible en espacio público y al exterior.

Imagen de representación de la ruta accesible para espacio público y edificación.

Fuente: Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad, 2016.



Perspectiva: Representación de una ruta accesible en edificación.

Como se mencionó anteriormente existen elementos que son parte de la ruta accesible tales como las rampas que deben cumplir con la colocación de pasamanos y barandal, ser construidos con materiales antiderrapantes y con pavimento táctil cuando la pendiente sea mayor a 5% o evitar la acumulación de agua en la superficie. Este elemento es primordial para el uso de la banqueta no solo para las personas con discapacidad sino también para mujeres embarazadas y personas de la tercera edad.

Ilustración 3:

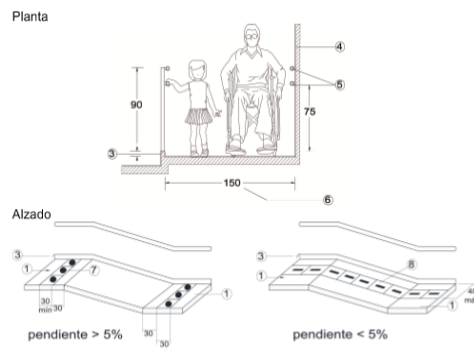


Imagen de representación de las banquetas

Fuente: Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad, 2016.

Las puertas o marcos deben colocarse con colores contraste al de los muros, evitar el uso de brazos hidráulicos, cuando se usen puertas giratorias o torniquetes se debe contar con una puerta abatible para las personas en silla de ruedas y discapacitados visuales, si las puertas son de vidrio deben de contar con vidrio de seguridad.

Los elevadores deben de tener una ubicación cercana a la puerta de ingreso. Cumplir con la colocación de pasamanos y barandales y se debe de homogeneizar la colocación de elementos de señalización con tal de que los códigos sean legibles para las personas con discapacidad visual.

Ilustración 4:

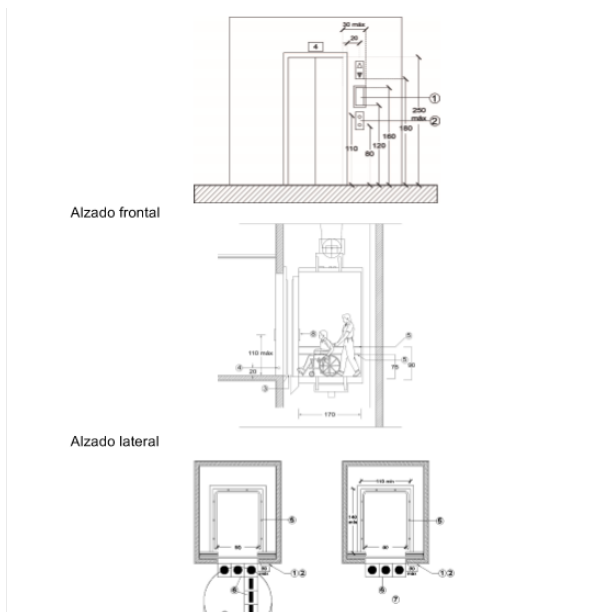


Imagen de representación de los elevadores

Fuente: Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad, 2016.

En los pasamanos se puede proporcionar información en alto relieve y en sistema braille para informar el piso en donde se encuentra, no se debe contar con bordes agudos sino redondos, deben funcionar como continuidad de un camino y deben estar libres de otros elementos que obstruyan el paso.

Por otra parte en el espacio público se debe de contar con dispositivos de seguridad y señalamientos tales como en sistema de escritura, braille y auditivo para

garantizar la seguridad y la ubicación de las personas, este tipo de señalamientos ayudan a que las personas con discapacidad visual y auditiva reconozcan el entorno fácilmente, así mismo se debe de contar con espacio para el movimiento de las personas y para el desplazamiento continuo.

Ilustración 5:

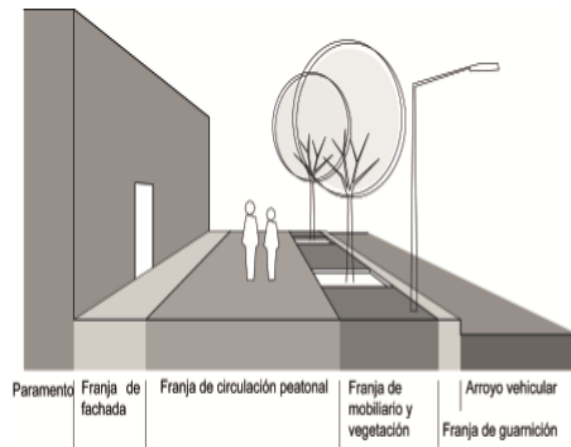


Imagen de representación del espacio público

Fuente: Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad, 2016.

Dentro de los señalamientos se debe de contar con información para indicar servicios y bienes así como rutas que sean de fácil acceso, la información debe de ser entendible y clara, evitar el texto vertical y la combinación de letras mayúsculas con minúsculas.

Para el uso de la ruta táctil este elemento suele ser más beneficioso para las personas con discapacidad visual ya que debe de ubicarse en zonas seguras para los ciudadanos en espacios abiertos y en donde los recorridos sean largos y fáciles de transitar. En el caso del pavimento táctil igual debe de contar con un color de contraste al de las paredes, no debe de contar con suelo rugoso y se clasifican en dos tipos, el primero de ellos es el pavimento de advertencia y se usa para indicar el fin de un camino o el peligro de una zona y el pavimento de guía de dirección se usa para indicar la dirección de un camino y se compone de barras paralelas que funciona como una guía de apoyo para la persona que lo requiere.

## **Capítulo 3: La metodología de investigación.**

El presente capítulo tiene como objetivo principal el describir y explicar todo el proceso metodológico, para lograr esto; se desarrollara cada fase por la que estuvo atravesando la investigación, así mismo, se hablara sobre cómo se fue desarrollando todo el acercamiento al trabajo de campo para tener un análisis amplio. En un inicio se hablara sobre el tipo de metodología a usarse en este estudio, sobre el perfil que tuvieron que tener los sujetos seleccionados y que serán indispensables para cubrir el estudio, las técnicas e instrumentos para la recolección de información lo que será un antecesor de lo que fue el inicio del trabajo de campo para así llegar a poder aplicarlo teniendo una base sobre los objetivos que tiene la investigación, la forma en la que se obtuvieron los datos y sobre los resultados a los que se deseó llegar.

### 3.1 Aproximación metodológica.

La presente investigación se desarrolló mediante un estudio de caso en donde se analizó como las barreras de accesibilidad influyen en la construcción de la movilidad cotidiana de las mujeres y hombres con discapacidad visual.

El estudio se centró en un caso actual pues al hablar de movilidad cotidiana se hace referencia a que es un evento que ocurre diariamente, pues se basó en conocer los desplazamientos diarios que tienen los y las deficientes visuales dentro del espacio geográfico en tiempo presente.

Para este estudio se implementó una metodología cualitativa ya que es la más adecuada para los propósitos de la investigación al analizar la subjetividad del sujeto a través del espacio, este tipo de metodología es entendida como “una ventana para aproximarse a los significados que los sujetos le otorgan a los lugares, a las prácticas especializadas, a los significados del hacer espacial del sujeto, a la experiencia espacial de manera integral y a las visiones constructivistas del espacio” (Lindón, 2008:13).

De acuerdo con Lindón (2008) el uso de la metodología cualitativa sirvió para conocer más a fondo a los sujetos seleccionados y para poder analizar los desplazamientos que realizan a partir de sus prácticas, de los significados, las estrategias y las experiencias que le dan al espacio que frecuentan comúnmente por ser este un conector entre el individuo y sus actividades diarias.

Entre otras definiciones de la metodología cualitativa se expresa como “la investigación que produce datos descriptivos: las propias palabras de las personas, habladas o escritas y la conducta observable” (Quesedo y Castaño, 2003: 7). Haciendo hincapié en esta definición lo que se pretendió a lo largo de la recolección de información es que las y los sujetos seleccionados tuvieran la libertad de hablar expresando lo que viven diariamente en los recorridos que realizan, contando sus experiencias y sus recuerdos con el fin de que sirvan sus narrativas para abordar las hipótesis planteadas en la investigación.

La información requerida para este estudio se produjo mediante la realización del trabajo de campo que por las condiciones sanitarias en las que se encuentra el país se tuvo que recurrir al entorno virtual para capturar gran parte de la recolección de la información, esto quiere decir que a través de las redes sociales, videos, testimonios, narrativas, llamadas telefónicas se obtuvo gran parte de la información requerida sobre las personas con discapacidad visual y sobre los lugares que frecuentan cotidianamente para la realización de sus labores.

### 3.2 Perfil de los sujetos de estudio.

El perfil de las personas que se buscaron para cubrir el trabajo de campo, es decir, la recolección de la información y cubrir los propósitos de la investigación fueron hombres y mujeres con problemas de discapacidad visual y con un rango de edad abierto debido a que todos y todas realizan algún tipo de recorrido para cubrir sus actividades diarias lo que genera movilidad dentro del espacio urbano.

Dentro de la investigación no se definió a los sujetos por las actividades que realizan hombres y mujeres en su vida diaria, es decir, fueran estudiantes, amas de casa, comerciantes, ambulantes, cuenten con alguna profesión, entre otras actividades y



que presenten alguna causa dentro del rango de lo que se llega a considerar como discapacidad visual sirvió para cubrir los propósitos establecidos para la recolección de la información, esto con el fin de dar a conocer y demostrar que cada hombre y mujer realizan diversos tipos de desplazamientos, las estrategias y técnicas que emplean para moverse en el espacio son distintas y que le otorgan significados y experiencias únicas a cada lugar de acuerdo a lo que van viviendo cotidianamente.

En un principio se puso en marcha a través de las redes sociales tales como: Facebook, Instagram y WhatsApp diversas publicaciones y anuncios haciendo muestra del interés en buscar a personas con discapacidad visual para ser partícipes de una investigación académica, también se buscaron a través de conocidos o referencias y a través de diversas instituciones y fundaciones dedicadas atender la discapacidad visual, en un primer momento se puso en contacto con los directores o las directoras de dichas instituciones y fundaciones a través de números de teléfonos, correos electrónicos, páginas oficiales de internet o redes sociales para hablarles un poco acerca del proyecto de investigación y si había el interés en que alguno/a de sus estudiantes o pacientes gustaran participar en el proyecto, ponerse en contacto con los directivos de las diversas fundaciones e instituciones tuvo el principal objetivo de poder generar un vínculo de confianza y seguridad principalmente para que se animaran a invitar a las personas a participar. Así fue como consistió en su debido momento buscar a los sujetos adecuados para participar en el desarrollo de la investigación.

Por su parte, la preparación para el trabajo de campo consistió en revisar con anticipación bibliografía relacionada con lo que es el objeto de investigación, es decir, con movilidad cotidiana y accesibilidad, hipótesis, objetivos y con lo que se pretendía obtener durante la realización del trabajo de campo; teniendo en consideración lo anterior se recurrió a buscar el “Instituto Para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad” (INDEPEDI) a través del portal de internet para detectar la ubicación en donde se encontraran instituciones para tratar la discapacidad visual, así como para detectar las áreas en donde hay un mayor registro de personas con discapacidad visual y poder realizar un mapa que servirá

al final de la investigación para poder dar conclusiones generales. Teniendo en consideración esto, se pudo plantear una estrategia metodológica para recurrir a las técnicas y tipos de registro que sean lo suficientemente adecuados para llevar a cabo esta investigación.

### 3.3 Momentos de análisis.

En un primer momento se pretende analizar la dimensión objetiva que se compone por el espacio urbano en el que suscitan los desplazamientos cotidianos de las y los deficientes visuales tendiendo en consideración la posibilidad y limitación de poder acceder al espacio, esto se verá reflejado en el modo en que van desarrollando estrategias, modos de desplazarse y de la manera en que caminan y se desenvuelven. La información empírica que se necesita se producirá mediante el uso de la observación participante.

Por otra parte, se analizará la dimensión subjetiva para conocer las experiencias que se desarrollan a partir de la movilidad, es decir, los miedos, la inseguridad, la angustia, la tranquilidad, la protección y todo tipo de emociones positivas o negativas que se pueden generar en las personas con discapacidad visual a partir de la accesibilidad o inaccesibilidad que les brinda el espacio geográfico. La información empírica que se necesita será mediante las entrevistas semiestructuradas.

\*Para poder analizar los desplazamientos y experiencias que surgen en los y las deficientes visuales se recurrirá al uso de registro de fotografías, así como a las notas de campo y a los mapas de recorridos los cuales podrán ayudar a comprender la dimensión espacial y los significados que traen consigo los y las discapacitados visuales y poder ser un testimonio de lo que se vive cotidianamente.

### 3.4 Diseño de instrumentos para la producción de información.

Dentro del uso de la metodología cualitativa existen gran variedad de técnicas que pueden ser útiles para desarrollar el proceso de investigación, a continuación se presentan algunos tipos de técnicas que se utilizaron haciendo general el concepto de dicha técnica y por qué se usó la misma y más adelante ya habrá una idea más clara de lo que se pretendió sobre el uso de los instrumentos para la producción de información.

\*La observación participante:

La observación participante “Es el proceso que faculta a los investigadores a aprender acerca de las actividades de las personas en el estudio en el escenario natural a través de la observación y participando en sus actividades” (Kawulich, 2005: 2). Al momento de aplicarlo a la investigación esto permitió tener un mayor acercamiento y convivencia con las y los deficientes visuales que fueron seleccionados y por estar en una situación sanitaria seria en el país se seleccionaron solo aquellas personas que hicieran desplazamientos cortos a partir de sus desplazamientos diarios y que no pusieran en riesgo su salud tomando las medidas sanitarias correctas. Así mismo, se pudo observar la manera en que realizan sus actividades y el cómo se desenvuelven en el espacio para cumplir con sus responsabilidades teniendo en consideración las limitaciones que pudieron sufrir por elementos externos (físicos, sociales y culturales).

“La observación participante conlleva la implicación del investigador en una serie de actividades durante el tiempo que dedica a observar a los sujetos objeto de observación, en sus vidas diarias y participar en sus actividades para facilitar una mejor comprensión” (Campoy y Gomes, 2009: 3). Con esta característica de la observación participante se denoto la importancia de haber tenido una visión amplia en esta parte de la investigación para poder conocer a las personas, convivir con ellas, generar un vínculo de confianza y poder participar en sus actividades diarias para poder interpretar en este caso los desplazamientos que comúnmente realizan, esto con el fin de poder llegar a tener una comprensión más amplia del tema de investigación.

Para aplicar la observación participante y a partir de haber seleccionado a los sujetos de estudio se les hablo en un principio acerca del propósito de esta investigación teniendo en consideración un lenguaje común en el que pudieran ser capaces de entender cuáles eran los fines por las que como investigador estaba yo ahí y que de relevante iba a tener el hecho de convivir con ellos y poder comprender la forma en que ellos se mueven por el espacio a causa de contar con una discapacidad. Teniendo eso en consideración, se acompañó a los recorridos cotidianos de las y los deficientes visuales para de esa forma poder analizar cómo es que se desplazaban y se movían en el espacio urbano, la forma en que reaccionaban ante las barreras presentes mencionadas anteriormente (físicas, sociales y culturales), como las esquivaban o solucionaban y al igual que recreaban una imagen acerca de la ciudad a través de la experiencia y la representación espacial. Todo esto teniendo en consideración que por sujeto solo se acompañó a un recorrido por la situación actual del país, así que durante este acompañamiento se tuvo que observar las actividades que realizaban durante su trayecto y todas las características que pudieran servir para cumplir con la investigación.

#### Entrevistas semiestructuradas:

Uno de los principales objetivos que tienen las entrevistas en general es poder conocer algún aspecto relevante de la vida de una persona con el fin de aportar algún dato a un proyecto de investigación, en el caso de las entrevistas semiestructuradas “parten de preguntas planeadas, que pueden ajustarse a los entrevistados. Su ventaja es la posibilidad de adaptarse a los sujetos con enormes posibilidades para motivar al interlocutor, aclarar términos, identificar ambigüedades y reducir formalismos” (Díaz, Torruco, Martínez y Varela, 2013: 163). Este tipo de entrevistas dan la posibilidad al entrevistador de aclarar todos los puntos que surjan a partir de la conversación y que se abstraiga suficiente información con el fin de cumplir con los objetivos de la entrevista.

Con los antecedentes de haber revisado la biografía referente a los conceptos de movilidad cotidiana y accesibilidad, se pasó a la elaboración de una lista con temas que son relevantes o que son de interés para cubrir con los propósitos de la

investigación, ello sirvió para formular una cierta cantidad de preguntas que son las que se le realizaron a las y los sujetos seleccionados con el fin de que las respuestas que fueran dadas cubrieran los objetivos planteados por la entrevista y la investigación en general.

Las entrevistas semiestructuradas cuentan con una gran variedad de características<sup>5</sup>, sin embargo, hay dos de ellas que son las que definen el rumbo de las entrevistas para esta investigación.

1.- Contar con una guía de entrevista, con preguntas agrupadas por temas o categorías, con base en los objetivos del estudio y la literatura del tema.

2.- Seguir la guía de preguntas de manera que el entrevistado hable de manera libre y espontánea, si es necesario se modifica el orden y el contenido de las preguntas acorde al proceso de la entrevista.

Las dos características recién mencionadas hacen alusión a que si bien, por un lado hay un guion establecido de preguntas con objetivos planteados que funcionan como base para poder lograr lo que se establece dentro de la investigación, también está la parte en donde el entrevistado es libre de expresar lo que piense o lo que desee compartir, por lo que muchas veces en sus propias narrativas puede dar respuestas a diversas preguntas y eso quiera decir que el orden de las preguntas no se respete y se acomoden en base a cómo vaya surgiendo la conversación.

En el caso de las entrevistas desarrolladas en campo se presentaron fases previas a la realización de la conversación, por un lado en un principio se puso en contacto con los familiares, amigos y conocidos de los sujetos que iban a ser seleccionados para contarles un poco sobre lo que iba a tratar el proyecto de investigación y por qué sería relevante contar con su participación, ya al contar con la comunicación directa con los sujetos seleccionados se les volvió a platicar sobre lo que trataría este proyecto de investigación, en algunos de ellos surgieron preguntas como: ¿Qué me vas a preguntar? ¿Cuánto tiempo durara la entrevista? ¿Por qué medio se hará

---

<sup>5</sup> La revista recurso flexible y dinámico. Laura Díaz-Bravo, Uri Torruco-García, Mildred Martínez-Hernández, Margarita Varela Ruiz. 2013.

la entrevista? Y recién se mencionaba anteriormente por estar en una fase de contingencia sanitaria en el país se les mostro varias alternativas por donde se podía realizar la entrevista, entre los medios que fueron propuestos destacaron: las llamadas telefónicas, las video llamadas, la entrevista escrita por medio de la ayuda de un familiar y la visita a sus domicilios mostrando una flexibilidad en el tiempo en que ellos y ellas eligieran así como el medio por donde se sintieran más cómodos para realizarla.

En el momento en que se llevaron a cabo las entrevistas ya se tenía un horario establecido para la realización de la conversación, las entrevistas comenzaron con una presentación mía, nuevamente se les volvió a repetir los propósitos de la entrevista y que de significativo iba a tener lo que ellos comentaran, también se les dio la oportunidad de querer contestar directamente las preguntas o poder empezar desde el comienzo de su discapacidad, esto con el fin de que la conversación se fuera desarrollando de una manera natural y lo más interesante posible.

Tabla 3: Perfil sociodemográfico de las personas entrevistadas.

Nombre	Edad	Escolaridad	Estado Civil	Tipo de discapacidad visual
<b>Norma Liliana</b>	79 años	Primaria	Viuda	Glaucoma
<b>José Luis</b>	22 años	Preparatoria	Casado	Ceguera
<b>Bety</b>	49 años	Secundaria	Casada	Desprendimiento de retina
<b>Santiago</b>	46 años	Secundaria	Casado	Glaucoma y traumatismo
<b>Beth</b>	21 años	Universidad	Soltera	Glaucoma hereditaria
<b>María del Carmen</b>	26 años	Universidad	Soltera	astigmatismo y miopía degradante

<b>Pablo</b>	27 años	Universidad	Soltero	Miopía y astigmatismo
<b>Vianet</b>	22 años	Universidad	Soltera	Atrofia óptica
<b>Juventino</b>	48 años	Universidad	Casado	Retinopatía Diabética

Para enriquecer este proyecto también se recurrió al registro de fotografías, notas de campo y mapas de recorridos.

**\*Las notas de campo:**

Dentro del proceso de trabajo de campo y el acompañamiento a los recorridos cotidianos de varios sujetos se recurrió a la técnica de las notas de campo, la técnica tiene como definición “aquello que se está observando, mediante los datos que se recogen en el campo durante el transcurso del estudio.” (Rekalde, Vizcarra y Macazaga, 2014:208). Para lograr esto se recurrió a las anotaciones en un cuaderno, esto teniendo informado al sujeto de investigación que escribiría algunas explicaciones de lo que fuera contando durante el recorrido, específicamente centrándome en las narrativas, las experiencias, las sensaciones y todo lo que notara de interés y que pudiera servir para a completar el trabajo de campo, de esta parte de la recolección de la información ninguna persona a los que se les acompañó a sus recorridos tuvieron problema alguno en que se apuntara lo que se creía conveniente.

El uso de esta herramienta sirvió demasiado porqué se registró absolutamente toda la información, todo lo que fuese de interés fue anotado y guardado teniendo la confianza de que no se escape ningún dato importante y que al momento de vaciar la información sea menos complicado el análisis.

**\*Fotografías:**

El uso de la fotografía en la investigación cualitativa ayuda a plasmar la realidad, a interpretarla y a poder mostrar lo que se observa durante la investigación. Conforme

se realizó el trabajo de campo, en este caso el de la observación participante se fueron tomando diversas fotografías del recorrido cotidiano de hombres y mujeres con discapacidad visual para mostrar las condiciones físicas en las que se encontraba el espacio, así como para exhibir otro tipo de barreras de accesibilidad sean sociales o culturales que se encontraron presentes en el entorno y que bien, pueden llegar a generar un significado negativo para los que se encuentran en una desventaja física, o bien positivo y demostrar los puntos en donde se encuentren con más confianza, comodidad o que se sienten seguros por ser lugares fáciles de reconocer y que de alguna forma sienten que forman parte de esos lugares.

**\*Mapas:**

Para esta parte de la investigación se planeó la creación de dos tipos de mapas; el primero de ellos, es el mapa del área general de la zona en donde se abarcó toda la investigación, este mapa va describir la ubicación en donde se tenga más contabilizados tener habitantes con problemas de discapacidad visual en base a los datos ofrecidos por el Instituto para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad (INDEPEDI). El segundo de ellos es un mapa de los recorridos que se elaboró en Google Maps a partir del uso de la observación, las entrevistas, las fotografías, el objetivo que tiene este mapa es que en él se pueden observar una serie de cualidades positivas o negativas de las experiencias de los sujetos acompañados “el mapeo de estas entrevistas produce una narrativa que se desarrolla a través del lugar, organizando experiencias espacialmente en lugar de temporalmente” (Evans y Jones, 2011: 857).

El uso de los mapas en Geografía Humana ha permitido conocer y ubicar el dónde estamos situados dentro del espacio. Para esta investigación se realizó una cartografía del recorrido cotidiano de las personas que fueron estudiadas para de tal manera conocer los recorridos cotidianos que realizan para acceder a sus actividades, así como para poder identificar los puntos o los lugares donde hay presencia de barreras que no les permiten tener una accesibilidad plena, o bien realizar alguna actividad necesaria, es decir, con la ayuda de la cartografía se pudo localizar los puntos que permiten la integración de todas las personas sin excluir a



nadie y los puntos vulnerables donde es más difícil el acceso debido a la condición física del espacio o a los componentes sociales y culturales, toda esta información se generó a partir de lo que las y los deficientes visuales fueron narrando de sus experiencias, los recorridos que se fueron realizando y de lo que viven día a día contando así con información completa para poder desarrollar un mapa en el que queden plasmados los recorridos realizados, el significado de ese mapa a causa de la vida diaria y junto con la entrevista que quede constancia de la relación entre lo que se dice y lo que se observa.

## **Capítulo 4: Análisis y discusión. Movilidad cotidiana de las personas con discapacidad visual en la Ciudad de México.**

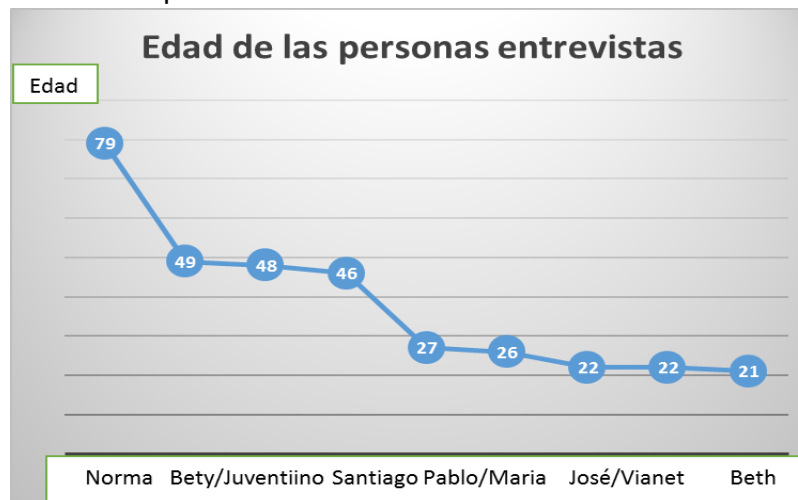
El objetivo de los siguientes capítulos es presentar un análisis de los datos obtenidos a través de la realización del trabajo de campo para expresar como los hombres y mujeres con discapacidad visual enfrentan cotidianamente el tema de las barreras de accesibilidad, cuáles han sido sus experiencias a raíz de ello y cuáles son las estrategias que emplean para su movilidad diaria.

### **4.1 Análisis de la información obtenida en trabajo de campo.**

En un primer punto de la entrevista lo que se interesaba conocer de las personas era el perfil sociodemográfico para poder saber el rango de edad, el lugar donde reside, el tipo de discapacidad visual que lo acompaña, su nivel de escolaridad y su estado civil, todo esto con el fin de poder darse una idea general de las dificultades que podía traer consigo moverse por la ciudad para realizar sus actividades diarias.

En el rango de edad de las personas entrevistadas se encontraron entre los 21 y los 79 años teniendo una edad promedio de 37 años y medio por lo que todas las personas argumentaron que necesariamente tenían que salir de sus hogares y desplazarse para poder ir a estudiar, trabajar, realizar alguna práctica social o ir al médico.

Gráfica 3: Edad de las personas entrevistadas.



También se pudo percatar que las personas que decidieron participar en la entrevista mayoritariamente provenían del Oriente del Valle de México, como lo fueron las alcaldías: Iztacalco, Iztapalapa, Venustiano Carranza, Gustavo A Madero, y lugares aledaños a la periferia con estas alcaldías.

Por su parte el nivel de escolaridad presentado por los entrevistados equivale a 5 universitarios, 1 nivel preparatoria, 2 nivel secundaria y 1 nivel primaria. Mientras que el estado civil se presenta con 4 casados, 4 solteros y 1 persona viuda.

En cuanto al tipo de discapacidad visual que presentan, la mayoría de los casos se debe al nacimiento, alguna enfermedad extra o a cuestiones hereditarias que se les han desarrollado a lo largo de su vida y casi todos los entrevistados se encuentran en este momento bajo algún tratamiento médico. El tipo de discapacidad visual más presente entre los entrevistados es el Glaucoma derivándose de varios tipos como: Glaucoma general, traumatismo o hereditario con 3 casos, le siguen la Miopía y el Astigmatismo con 2 casos y finalmente la Ceguera, Desprendimiento de retina, Atrofia óptica y Retinopatía diabética con 1 caso respectivamente.

#### 4.2 Desplazamientos de las personas con discapacidad visual en la Ciudad de México.

Teniendo en consideración el perfil sociodemográfico de cada entrevistado se indagó en conocer como era su desplazamiento cotidiano, cuáles eran los motivos por los cuales recorrían la ciudad, como ellos describían lo que eran sus espacios habituales y qué importancia le daban a su movilidad a partir de sus necesidades, en esta pregunta se trató de ser lo más abiertos posibles para que las y los entrevistados pudieran expresarse con total seguridad y pudieran hablar la mayor cantidad posible sobre sus recorridos. Analizando sus narrativas algunos entrevistados mencionaron lo siguiente:

José Luis narra cómo ha sido su vida a partir de perder la visión desde niño y la forma en que se ha enfrentado a la experiencia de salir de su casa para realizar sus actividades como ir al médico o a la escuela, él argumenta lo siguiente:

*Todos los días viajo en el camión pero para llegar a mi escuela tengo que cruzar avenidas y muchas de las veces necesito pedir ayuda de las personas o eso... pues por qué no hay esa cultura de respetar los semáforos como tal... o sea ahora recientemente si han puesto semáforos con audios pero aun así uno está consciente de que no va a faltar quien no respete las señalizaciones.*

*Y pues ahora si en el camión muchas de las veces la misma gente si respeta los lugares apartados para nosotros los discapacitados pero también hay veces que no, aunque te vean con el bastón les vale en ese aspecto es lo que vivo prácticamente al salir de casa.*

*Una de las suertes que tuve es que mi enfermedad fue degenerativa o sea haz de cuenta que tuve mi primer problema con el ojo izquierdo pero como a mis 4 años y medio y ya con mi ojo derecho veía bien y todo el asunto... luego empecé a tener problemas con el mismo ojo derecho y ahora sí que pudieron hacer un poco más de lucha por recuperar mi visión y podría decirse que los primeros años de mi vida veía bien aunque los doctores me dijeron que poco a poco perdería la visión porqué en eso consistía la enfermedad hasta el día de hoy que me he quedado ciego. (José Luis, 22 años, estudiante).*

En esta primera entrevista José Luis menciona que su mayor problema al momento de desplazarse es la concientización de la sociedad ya que nunca sabe si la población va a respetar los señalamientos públicos, los lugares reservados y si le van a brindar el apoyo que necesita para poder trasladarse a sus lugares cotidianos. Algo de lo que él es consciente es que su enfermedad se fue desarrollando con el tiempo lo que le permitió conocer la estructura morfológica de su hogar así como de su calle, las esquinas y los lugares que sigue transcurriendo hasta la fecha de hoy por lo que en su imaginario está presente las virtudes y deficiencias que puede encontrar en la ciudad y en los medios que se apoya para desplazarse.

A través de José Luis se pudo conocer que uno de los principales obstáculos a la hora de desplazarse es la concientización de la sociedad para respetar los señalamientos que están dedicados para las personas vulnerables lo que le generaba a José Luis en cierto sentido desconfianza.

Otro de los puntos fuertes de su narrativa es que él cuenta que en la zona en donde vive se han trabajado muy pocas cuestiones de accesibilidad, por lo que no considera que en toda la ciudad se pueda transitar de libre manera.

*Pienso que si realmente existe una accesibilidad es en el centro más no en las periferias y es aquí donde más se requiere buenas condiciones para trasladarnos a mí me hacen sentirme desplazado u olvidado (José Luis, 22 años, Estudiante).*

Es cierto que si bien para poder desplazarse y caminar por la ciudad uno tiene que aprender a orientarse a muchas de las personas con problemas de discapacidad les cuesta mucho trabajo poder aprender la técnica de la orientación y que hoy en día utilizan técnicas como la imaginación, los recuerdos, los aromas para poder desplazarse o identificar el espacio. Lo mismo atravesó José Luis para poder desplazarse teniendo que hacer uso de los recuerdos, las experiencias para poder motivarse a realizar sus actividades diarias, él expreso lo siguiente:

*Aprendí a orientarme con base a la imaginación o sea porqué era como que (silencio) por ejemplo puedo calcular los pasos y se cuando voy a la mitad de la calle o encuentro alguna capilla o algo así, muchas de las veces la misma irregularidad del suelo me ayuda como referencia para saber en dónde estoy (José Luis, 22 años, estudiante).*

En la siguiente entrevista Bety cuenta con experiencias muy distintas expresadas a las de José Luis ya que ella perdió la vista a una edad adulta por lo que no recibió una educación especial y todo lo que ella pudo conocer se basó en parte del uso de los sentidos y las indicaciones que le dictaban. Sus palabras fueron las siguientes:

*Toda la vida había tenido la fortuna de ver perfectamente hasta que a mis 36 años sufrí desprendimiento de retina a causa del estrés y de problemas que estaban pasando en mi vida diaria, me di cuenta que estaba perdiendo la vista porqué chocaba con todo lo que me encontraba y tenía que usar las manos para no pegarme con algo o con alguien... poco a poco fui confundiendo las cosas hasta que un día me percate que ya estaba completamente ciega.*

*Al principio recibí mucho apoyo de mi familia quienes eran los que me guiaban para ir al médico o moverme dentro de la casa digamos que gracias a ellos podía moverme, mi principal ayuda también fueron los taxis así podía evitar la cantidad de gente en los transportes, las calles, el ruido y demás... fui a un montón de médicos y nadie podía ayudarme hasta que caí en el hospital general ahí recibí la atención adecuada y en un lapso de 3 años pude recuperar mi vista en un ojo al 75% y el otro a un 50%.... los primeros días en donde ya podía ver fue como un mundo nuevo, literal todo lo volví a conocer recuerdo que me molestaba mucho la luz, los colores y los reflejos pero con la ayuda de los lentes me fue más fácil todo.*

*Al día de hoy no te puedo decir que todo ha sido fácil porque no lo es, mi actividad diaria consiste en levantarme a las 6:00 de la mañana y preparar a mis hijos para que se vayan a la escuela, acompaño a mi hija a la escuela en camión por lo que hasta ese momento no se me complica desplazarme ya que en donde nos deja el camión esta luego luego la escuela... ya a medio día cuando voy al mercado a hacer las compras trato de llevar lentes porque me molesta el sol, la alcaldía a invertido mucho en construir rampas para que sea más fácil el acceso pero esto se dificulta por los comercios ambulantes que muchas veces no dejan pasar y uno anda chocando con todo por lo que trato de caminar sobre la vía y no sobre las banquetas.*

*Me cuesta mucho atravesar las avenidas porque no puedo percatarme en donde vienen los coches muchas de las veces si me he llevado sustos... otro de los problemas es que los vecinos estacionan sus coches afuera o ponen botes y tabiques y hacen que me tropiece aunque creo que eso ya se volvió muy común en la cultura mexicana aunque no debería de ser así... (Silencio) creo que es para lo único que salgo y en las noches definitivamente no salgo si no es acompañada porque me siento insegura y con miedo, me da pavor chocar o caerme, que me vayan atropellar por no ver la luz de los coches o que me paso algo por lo que siempre que llego a salir de noche si es sola trato de que sea a distancias pequeñas como la tienda, la farmacia o cosas así y si ya son distancias más largas mis hijos o mi marido me acompañan y me van guiando el camino y me*

*dicen por dónde caminar y que es lo que hay para no tener algún accidente (Bety, 49 años, ama de casa y comerciante).*

En este testimonio Bety pone como principal obstáculo a la hora de desplazarse elementos físicos, sociales y naturales, está presente describir a la Ciudad de México como una zona en donde abunda la sobrepoblación a toda hora en medios de transporte, en espacios públicos, en centros de necesidades básicas como escuelas, mercados, hospitales, cualquier cantidad de espacios que puedan imaginarse y que funcionan como integradores de la vida social y que en el caso de Bety hace constar que lo que ella prefiere es llevar una vida tranquila y alejarse de todas esas situaciones que le generan estrés y confusión por lo que opta usar medios en donde se le haga más fácil llegar a sus destinos y caminar por zonas donde sabe que no habrá tanta inconsistencia física y social aunque los elementos naturales tales como la puesta de sol y la noche no es algo que pueda modificar.

Otra de las cuestiones que ella menciona es que el uso de los demás sentidos son de vital importancia para ella al momento de salir de su domicilio ya que le ayuda a percibir por donde se encuentra y si hay peligros a su alrededor, ella menciona lo siguiente:

*Recuerdo que los primeros días en que perdí la vista recurría mucho al tacto para sentir que había a mis alrededores y evitar chocar con las cosas, necesitaba sentirlos para saber qué hacía o donde estaba, con el paso del tiempo fui desarrollando otros sentidos como el olfato, por ejemplo cada que voy al mercado puedo identificar que ya estoy cerca por el olor de las palomitas o de la señora que vende rosas en ese sentido me ha ayudado recurrir a los sentidos para saber en dónde estoy (Bety, 49 años, ama de casa y comerciante).*

Otro de los testimonios dados lo hace Santiago quien menciona que si va solo por las calles su mejor ayuda son los ayudantes de los choferes quienes son los que lo guían por dónde debe de ir, además de hacer uso de lentes de sol y bastón, su movilidad aún se ve condicionada por la morfología y la cultura, él argumento lo siguiente:

*Por lo general para venir al trabajo siempre vengo acompañado de mi familia quienes son los que me traen en auto y porqué sinceramente no me gusta batallar... pero si hay ocasiones en las que tengo que venir yo solo y hago uso de las micros a mí lo que me ayuda es que los choferes traigan cobradores ya que te facilita mucho el que transporte agarrar y para bajar nosotros nos guaimos por los baches, topes, le decimos al chofer en donde queremos bajar y bajamos por la parte de enfrente para que nos vea y se detenga o tratamos de contar el tiempo para llegar a nuestro destino.*

*También me apoyo de mi bastón para poder ir sintiendo por donde caminar es lo que más me ayuda, el perro guía aquí en México no es muy funcional de usar por la infraestructura de la ciudad que no es la misma a la que donde entrenan a los perros y por la educación de la población que aún sigue siendo deficiente.*

*(Santiago, 47 años, Masoterapeuta).*

Por el testimonio de Santiago al estar tan involucrado en la discapacidad visual a partir de su nacimiento y al haber estudiado siempre en instituciones especiales atribuye a que uno de los principales problemas de hacer uso de alguna herramienta se debe a la cultura que trae consigo a la población ya que muchas veces no se es consciente de lo útil que es para una persona discapacitada traer consigo algo que le ayude a poder caminar, orientarse o guiarse, además de que pareciera ser que el tema de la discapacidad visual en México no ha tomado la importancia que debiera tener.

Por otro lado, Santiago que desde sus primeros inicios tuvo problemas con la vista, él recibió por parte de sus padres educación especial lo que le ayudó mucho a poder ser independiente y tener autosuficiencia para poder trasladarse por sus entornos cotidianos a través de la escuela en donde asistió le enseñaron a orientarse a través de elementos naturales, su explicación fue la siguiente:

*A mí en la escuela me enseñaron a orientarme con el sol, con el calor del sol, por ejemplo si en las mañanas miras al sol tienes que buscar en dónde te da el sol en la cara y ahí descubrirás que es el oriente y el poniente es si das la media vuelta y el sol te da en la espalda (Santiago, 47 años, Masoterapeuta).*



Otra de las cuestiones que se basó en conocer de los entrevistados era saber si durante sus desplazamientos recibían o utilizaban alguna clase de ayuda al momento de salir de sus domicilios y poder realizar de una manera más segura sus recorridos habituales. Entre las respuestas que dieron a esta pregunta uno de los entrevistados (Pablo) que sufre Miopía y Astigmatismo mencionó que necesita de ayuda al momento de manejar al no poder visualizar bien los elementos físicos de las avenidas sus palabras fueron las siguientes.

*Por lo general no recibo alguna clase de ayuda a menos que vaya manejando, manejar en la noche si requiero que me vayan indicando ya que no distingo las banquetas, los topes y otros elementos (Pablo, 27 años).*

Existen gran cantidad de ayudas a los que las y los discapacitados visuales acceden para poder desplazarse, pero ciertamente hay otros elementos que aún no son bien vistos ante la sociedad lo que impide que los invidentes mejoren su calidad de vida, uno de ellos es el uso de los perros guía que aún no son admitidos en diversos espacios públicos, edificaciones, medios de transporte por lo que se tiene que recurrir a otro tipo de ayudas para poder llegar a los destinos.

En cuanto a las sensaciones que desarrollaban al salir de sus domicilios para realizar sus actividades María del Carmen menciona lo siguiente:

*A mí en lo personal si me da miedo sufrir algún tipo de accidente que me vaya a caer o no sé qué cosa pasar, siempre voy con esa preocupación... también a veces siento inseguridad por no estar segura de haber tomado el transporte correcto o no alcanzar a leer y en el metro no calcular bien las estaciones y en cual debo de bajar y en épocas de lluvia me da mucha vulnerabilidad caminar por la calle se me hace la cosa más arriesgada de las que hago (María del Carmen, 26 años).*



Ilustración 6: práctica de campo desplazamiento cotidiano.

Se puede mencionar que en todos los ámbitos se encuentran barreras que van desde lo natural, lo físico, lo social y lo cultural. En primeros términos se podría pensar que las banquetas son un lugar seguro para caminar pero que de acuerdo a las narrativas expresadas son un lugar que genera temor por la forma en que están construidas y por los elementos externos que se puedan encontrar tales como: botes de basura, autos estacionados, asientos o troncos de árbol que son difíciles de detectar para ellos y por lo que se sienten más seguros si caminan por en medio de la calle o a orillas ya que pueden encontrar una superficie más plana. Entre otro de los elementos físicos se puede hablar de las avenidas ya que muchos aseguraron sentirse distraídos por el ruido de los coches, de las personas, los semáforos, la luz, el sol lo que genera un mayor temor a la hora de cruzar o tengan que recurrir a pedir ayuda para poder atravesar y seguir con sus caminos. Y como elementos culturales y sociales es que ya están conscientes de que encontrarán en el espacio público el típico comercio informal u otros elementos impuestos por la sociedad para cuidar de sus espacios a lo que ya están acostumbrados y solo se dedican a rodear o a que las personas les digan lo que se encuentra en el espacio y poderlos prevenir.

Como parte del trabajo de campo se llevó a cabo la observación participante en donde como propuesta se tenía acompañar a la persona discapacitada a un

recorrido de los que hace cotidianamente para realizar sus actividades comunes, aunque solo se pudo hacer un recorrido por la pandemia del COVID-19 que se está viviendo hasta el día de hoy, se pudo percatar muchos elementos que le dan más solidez a esta investigación. Entre lo que se pudo observar se destaca que:

En el primer caso (Bety. Recorrido hogar-mercado) como estrategia de desplazamiento ella decide caminar por en medio de la calle ya que se desenvuelve de mejor manera y logra caminar más rápido además va acompañada de lentes y gorra para que no le moleste las luces externas, trata de evitar lo mayor posible las banquetas y como primer obstáculo se encuentra el cruzar la calle ya que tarda demasiados minutos en tener la confianza necesaria y poder atravesar, solamente lo hace cuando ve que ni coches ni bicicletas están a una distancia cercana y como otro obstáculo se encuentra que su manzana no cuenta con semáforos ni de los tradicionales ni de los sonoros por lo que tiene que ocupar el oído y la poca vista con la que cuenta para poder atravesar, el siguiente obstáculo son los teléfonos públicos ubicados en cada esquina de las calles ya que en un par de ocasiones choco con ellos al no poder ubicarlos correctamente y finalmente a la hora de llegar al mercado si cuentan con rampas de accesibilidad pero se encuentran deterioradas y muy abandonadas por lo que se fija en el suelo para ver por donde va caminando.



Ilustración 7: Práctica de campo, barreras de accesibilidad físicas y sociales.

En el segundo caso (Santiago. Recorrido trabajo-zona donde compra su comida) se pudo percatar que todo el área externa a su lugar de trabajo cuenta con muchas barreras físicas y sociales, a pesar de que ya lleva muchos años trabajando en el mismo sitio de siempre él lo percibe como un mundo nuevo pues todos los días siente los mismos temores y angustias al salir de su zona de trabajo. En primera

instancia tiene que cruzar una avenida la cual no cuenta con las banquetas bien construidas, está invadida por el comercio informal y por teléfonos públicos, los semáforos no se encuentran en funcionalidad y lo único que ayuda a poder atravesar la avenida son los topes que se encuentran, al igual que en el caso de Bety se tardaron varios minutos para poder cruzar la calle, de camino al lugar en donde compra su comida se encuentran cables de luz colgados, banquetas mal diseñadas, puestos afuera de los negocios por lo que el camino se volvió muy tenso para él, y en la zona donde compra su comida es completamente inaccesible pues la cantidad de gente que hay impide que se pueda mover libremente a pesar de contar con el bastón guía, después de todas las limitantes que se encontraron en el espacio si hubieron varias personas que se mostraron solidarias y lo ayudaron a poder guiarse ya que en muchas ocasiones no reconocía el camino y genero que él se sintiera nervioso por pensar que podía llegar a tener algún accidente.

A través de todo lo mencionado recientemente se puede analizar lo siguiente. En todos los desplazamientos que se llevaron a cabo a partir de la observación participante se mostró por parte de los entrevistados diversas sensaciones de: nerviosismo, confusión, desesperación, desorientación y entre la poca conversación que surgió señalaban todo lo que les molestaba de transitar por las calles como: banquetas, instalaciones de luz o teléfonos en el suelo, puestos ambulantes, el ruido de las personas y los coches, así como la molestia de que no había algún elemento que los guiara por su camino lo que muchas veces les causo des orientación al no saber si iban por el camino correcto o ya se habían pasado de su destino.

Si bien señalaron un sinnúmero de barreras físicas, sociales y culturales quedo demostrado que “la falta de integridad en el espacio público genera un sistema de desigualdad que los mantiene prácticamente aislados. La carencia de infraestructura especializada que ayude a las personas con ceguera a tener un mejor andar, crea un espiral de necesidades que no permite que las y los ciegos y las organizaciones especializadas en su educación subsistan de manera armónica, que la ciudad sea incluyente y que active mediante el espacio público la intersección social entre ciegos y visuales” (Vega, 2015: 43). Esto último mencionado se puede

hacer tan visible dentro de la Ciudad de México ya que está considerado que el zócalo capitalino y sus alrededores es la zona dentro de la Ciudad de México que más está habilitada para la accesibilidad al contar con los recursos auditivos y visuales necesarios para transitar a pesar de la cantidad de gente que se desplaza, mientras que en las demás alcaldías ya hay propuestas y se ha trabajado en la inclusión universal para la accesibilidad estas no han sido suficientes.

Los entrevistados explicaron que el sentido del oído, olfato y tacto son los que más les ayudan a percibir el espacio exterior, muchas de las veces con el aroma les ayuda a identificar en donde se encuentran ubicados, con el oído pueden identificar autos, calles y avenidas y el tacto a identificar que se encuentra a sus alrededores.

Hasta esta fase de la investigación tras conocer algunos aspectos sobre lo que son los desplazamientos habituales de las personas con discapacidad visual y tras conocer como aprendieron a orientarse y que sentidos del cuerpo utilizan para completar esta orientación se recurrió a conocer las sensaciones que les genera el desplazarse a pesar de las herramientas y ayudas que reciben para poder moverse por la ciudad, estas sensaciones pueden estar definidas a partir de alguna buena o mala experiencia, la morfología de la ciudad, la cultura de la sociedad o algún otro elemento que les haya marcado en su vida diaria por lo que hoy manejen esas sensaciones como parte de su vida diaria, los resultados se pueden ver representados en la siguiente gráfica.



Gráfica 4: Sensaciones de los desplazamientos por parte de los entrevistados.

La intención con la gráfica que se acaba de mostrar no fue con el fin de cuantificar las sensaciones de los entrevistados, sino de recabar lo mayor posible las palabras que ellos daban al momento de preguntarles sobre lo que sentían al momento de salir de sus viviendas y así poder demostrar que percepciones pasaban por ellos. Los resultados arrojaron a que todos los entrevistados generan algún tipo de sensación negativa entre la cual destaca con mayor presencia la inseguridad seguida del nerviosismo y la preocupación estas palabras destacaron principalmente porqué a pesar de que conviven diariamente con el espacio geográfico son conscientes de que las actividades sociales y culturales son efímeras por lo que no saben que se van a encontrar en sus recorridos diarios.

También entre las respuestas que se encontraron es que la gran mayoría usa lentes de sol anti reflejantes para poder visualizar mejor la presencia de coches o no les moleste la luz del sol o de los anuncios, también hacen uso del bastón blanco que ayuda a que la demás población sea consciente de que una persona invalida está caminando, o bien van acompañadas y acompañados de un familiar que los ayudan a poder moverse a través de sujetarlos por el hombro.

En los primeros puntos de la entrevista se destacó el papel que juega la movilidad cotidiana para las personas con discapacidad visual en la Ciudad de México, es decir, como a partir de sus desplazamientos ellos y ellas se enfrentan a una ciudad no diseñada para la discapacidad en donde tradicionalmente “el espacio urbano ha sido creado en función de la población visual en la ciudad, lo cual suscita que la población ciega habite una ciudad que no les incluya en el espacio (Vega, 2015: 43).

De cierta manera las personas con discapacidad visual aún se sienten excluidas por parte del espacio y la sociedad debido a la lucha que deben hacer constantemente para poder llegar a sus destinos y que a pesar de contar con herramientas de ayuda o personas solidarias no lo consideran suficiente para poder caminar libremente por la ciudad. “las percepciones del entorno urbano de residencia por parte de las personas excluidas del modelo de movilidad reafirman el papel desempeñado por el territorio para facilitar o impedir su plena inclusión social” (Cebollada, 2006: 115).

Hasta el momento vemos que en sus recorridos habituales tienen que recurrir al uso de sus otros sentidos para poder identificar en donde se encuentran ubicados, esto debido a la deficiencia de señalamientos, semáforos y de políticas públicas que los tomen en cuenta para el mejoramiento de la ciudad. También es de recalcar que todas las personas que participaron en la entrevista generan algún tipo de percepción negativa por lo que se podría considerar que las leyes y políticas implementadas por el gobierno aún son deficientes y la cultura y concientización de la sociedad juega un factor clave para el desarrollo de sus sensaciones.

Su movilidad cotidiana se basa en lo mucho o poco que pueden llegar a comprender del espacio, la interpretación que ellos le dan a sus desplazamientos se basa en lo que la mente y sus sentidos le dicen y el trayecto juega un papel de emociones y sensaciones a partir de lo que ellos experimentan diariamente. Para completar este rubro de la investigación y tras conocer cómo son sus recorridos diarios y las sensaciones y sentidos que desarrollan en su vida diaria se planteó en conocer alguna experiencia en particular que ellas y ellos hayan vivido en la ciudad y que ayude de cierta forma a poder entender por qué en los discapacitados visuales la relación de sus desplazamientos se genera con palabras como inseguridad, nerviosismo, personas, concientización que fue entre lo que más ha destacado dentro de las entrevistas.

#### 4.3 Experiencias de movilidad cotidiana en personas con discapacidad visual.

En un comienzo se narraron las experiencias que los entrevistados han contado para proceder a su posterior análisis, Santiago, Bety, Beth y Pablo relataron lo siguiente:

*Hace tiempo en un traslado que tuve de la casa a la escuela cuando yo estudiaba la carrera, me encontré con la falta de una tapa de un registro de luz me accidente y caí, entonces desde ese momento psicológicamente quede marcado y hasta hoy en día ahora que salgo a la calle salgo con cierto temor y más en tiempos de lluvia a que me vuelva a caer o cosas por el estilo. (Santiago, 47 años, masoterapeuta).*

*He tenido un sinfín de caídas a partir del momento en que perdí la vista, me he dado cuenta que en donde más accidentes tengo son en los medios de transporte, ahora las que se me vienen a la mente son, una vez iba en un camión a la altura de Ermita había acompañado a uno de mis hijos a hacer un examen y al momento de bajar los escalones no me percate que ya no había más escalones y cuando menos me di cuenta ya estaba en el suelo (risas) lo único que paso es que varios usuarios del transporte me ayudaron a levantarme y de asegurarse de que no me había pasado nada y eso que aún era de día cuando me caí. Otras de las dificultades que me genera siempre es el metro al momento de subir o bajar las escaleras muchas de las veces se encuentra obscuro por lo que tengo que agarrarme de alguien o de los barandales para poder bajar o subir igual ahí muchas veces me eh caído, a pesar de que el metro lo han tratado de modificar para hacerlo más seguro todavía cuesta caminar por ahí (Bety, 49 años, ama de casa y comerciante).*

*A lo largo de mi vida he pasado dos accidentes graves, pues muchas de las veces por ir caminando me mareo y tiendo a caerme, me acuerdo de una vez que estaba en metro San Juan para tomar el camión una persona venía corriendo, me empujo y me caí hasta que los señores que vendían afuera del metro me ayudaron a levantarme, afortunadamente solo tuve lesiones en el brazo y en otra ocasión casi me atropellan a la altura de Zaragoza ya que tome la combi en la lateral y se pasó a la central así que me bajo en la central y para cruzarme me percate que un carro venía y alguien alcanzo a jalarme (Beth, 21 años, estudiante).*

*Estuve en un accidente horrible debido a la falta de señalamientos en la carretera, eso genero negligencia en los conductores y poder romper las reglas automovilísticas debido a la falta de señalamientos, precisamente en la alcaldía Iztapalapa. (Pablo, 27 años).*

A partir de algunas experiencias narradas por parte de las personas con discapacidad visual se resalta el hecho de que la mayoría de los entrevistados ha pasado por algún accidente que ponga en riesgo su integridad física.



Los principales problemas en los que se basa sus accidentes se debe a las avenidas ya que toman como distractores el ruido de la ciudad, el no respetar los señalamientos, la decadencia de los semáforos y principalmente la ausencia de semáforos sonoros o que en ese sentido si se encuentren instalados pero no estén en funcionalidad como puede ser muy común encontrarlos dentro de la Ciudad de México, por su parte en las calles que no se tenga esa cultura por el cuidado del espacio público y que se puede ver manifestado a través de la basura, los objetos materiales instalados en el suelo, el comercio informal, la morfología de las banquetas, los registros de teléfono, luz y drenaje que muchas veces no se encuentran bien instalados lo que facilita a que se genere algún accidente entre otros elementos, los medios de transporte que juegan otro papel importante en términos de movilidad ya que los camiones y combis son los que se han visto más rezagados en términos de infraestructura lo que dificulte el ascenso o descenso de las personas u otros transportes como el Metro, Mexibus, Metrobús en donde la iluminación y la sobrepoblación sean motivos para llegar a generar incomodidad en las personas con discapacidad visual al no tener esa accesibilidad de poder usar el transporte con total confianza, también la iluminación juega en otros campos de la ciudad como en las avenidas principalmente de noche que o bien pueden carecer de iluminación o la luz no sea la adecuada para visualizar el espacio por lo que la mayoría de las personas entrevistadas concuerda en que transcurrir la ciudad de noche no es la mejor opción para ellos.

## **Capítulo 5: La ciudad discapacitada, carencias de accesibilidad urbana para los invidentes de la Ciudad de México.**

### **5.1 barreras físicas, sociales y culturales en la Ciudad de México**

En el segundo tramo de la entrevista se basó en conocer las barreras físicas, sociales y culturales presentes en el espacio de la Ciudad de México que limitan los desplazamientos de los discapacitados visuales, así como las estrategias que toman en consideración al salir de sus viviendas y su opinión acerca del papel que juegan la sociedad y el gobierno en torno a lo implementado recientemente para mejorar su accesibilidad.

Al conocer el papel que juega la movilidad en los desplazamientos de los discapacitados, ahora se interesó en investigar cuáles eran los elementos más accesibles e inaccesibles en su entorno y como a raíz de ello utilizan ciertas técnicas de desplazamiento para un mejor desenvolvimiento en el espacio. Algunos mencionaron lo siguiente:

*Principalmente me molesta el choque de la luz al salir de mi casa, después lograr visibilizar los letreros del transporte o las tiendas al igual que reconocer de lejos a las personas es lo que más se me dificulta (María del Carmen, 26 años).*

*Me molestan por lo general los baches y el piso irregular ya que me impiden tener una movilidad fluida... (Silencio)... también me molestan los árboles que no les dan mantenimiento y que están muy crecidos y los letreros de las tiendas y esas cosas (Norma Liliana, 79 años).*

*A mí en lo personal me ayuda que los choferes traigan cobradores porque facilita mucho el que transporte agarrar y por eso es que nosotros nos guaimos, también nos ayuda contar los topes, los baches o contar los tiempos para no pasarnos (Santiago, 47 años, masoterapeuta).*

*Me dificulta mucho la luz del sol eso hace que me desoriente y por ende me hace llevar gorra y lentes anti reflejantes, me dificultan las banquetas porque no todas están construidas de la misma manera por lo que en muchas tengo que hacer más esfuerzo que en otras, otra de las cosas que me molesta es poder atravesar las calles y avenidas porque muchos no respetan los señalamientos y aparte de eso los semáforos no sirven entonces me es todo un desafío atravesar las calles creo que es lo que más miedo me da... y por supuesto que la población no tenga concientización de las discapacidades y no haga nada por mejorar los caminos ni se preocupen por los demás (Bety, 49 años, ama de casa y comerciante).*

En este contexto los entrevistados mostraron un caso muy particular de contestar debido a que mostraron dificultades para pensar que elementos del entorno urbano le facilitaban sus trayectos diarios, en cambio mostraron una mayor velocidad para contestar sobre qué elementos le dificultaban más sus recorridos, entre sus respuestas ellos expusieron que las barreras físicas siguen siendo algo difícil de sus recorridos pues ponen un valor muy pesado sobre las banquetas y la vía pública debido a la poca intervención del gobierno y la poca concientización de la población, entre las barreras sociales se encuentran los comercios informales, los anuncios de los establecimientos, la basura que hace que acorte o moldee sus caminos debido al difícil acceso para seguir sus trayectos, otra de las barreras presentes entre los entrevistados son los elementos naturales como la luz del sol que molesta la visibilidad de la ciudad a los entrevistados por lo que tienen que ocupar de ciertas herramientas tales como (gorras, lentes, etc.) para visibilizar por donde van caminando y si sus caminos son los correctos.



Ilustración 8: Elementos de accesibilidad.



Ilustración 9: Barreras de accesibilidad.

## 5.2 estrategias de movilidad y accesibilidad en personas con discapacidad visual.

Entre las estrategias que toman en consideración para caminar pese a los obstáculos algunos mencionaron lo siguiente:

*Por lo regular cuando estoy solo en casa me sé el recorrido completo de mi cuarto a la cocina porque los tengo memorizados y no necesito ayuda, pero cuando salgo a la calle necesito de una persona para agarrarla de sus hombros y me vaya guiando por donde ir (Juventino, 48 años, desempleado).*

*Trato de caminar por la calle nunca por la banqueta ya que muchas veces la banqueta es insegura o hay autos estacionados y que ahí es donde se me complica (José Luis, 22 años, estudiante).*

*Debería de tener alguna estrategia pero no la tengo ya que uno nunca sabe que se va a encontrar... (Silencio)... trato de aplicar la técnica del cuadrante que es ponerte de frente así dándole la espalda a la pared en cada esquina y caminar,*

*para atravesar poner mucha atención en los semáforos o poner el bastón en vertical para que el vehículo que vaya a dar vuelta pueda ver que estoy discapacitado y estoy pasando (Santiago, 47 años, masoterapeuta).*

*Trato de caminar a las orillas de las calles y trato de mantener la vista baja para ver que hay en el suelo ya que muchas veces hay piedras en las coladeras, tabiques, botes de basura y me ando tropezando y ya para cruzar las calles trato de atravesarme con alguien para que me dé más seguridad y creo que ya, ah y cuando tomo el transporte me gusta bajarme por la parte de enfrente para que el chofer vea que tengo una discapacidad y no acelere rápido y poder pisar bien cuando bajo del camión (Vianet, 22 años).*

A partir de estas narraciones podemos interpretar que los entrevistados son conscientes que dentro del espacio urbano hay muchas irregularidades físicas que podrían poner en peligro su integridad física, es por ello que ponen mucha atención al momento de caminar y como estrategias consideran pertinente estar acompañados de alguien que los pueda guiar por su camino o facilitar el desplazamiento para atravesar calles y avenidas, el que en los medios de transporte se hagan constar que hay personas con discapacidad abordando los vehículos para que haya una mayor espera al momento de ascender o descender de los transportes ya que como vemos en la Ciudad de México siempre se anda de prisa por lo que muchas veces se ignoran estos detalles y principalmente tratan de tener mucho cuidado y estar alerta a cualquier obstáculo.



Ilustración 10: Obstrucción del espacio urbano.

Pese a todas estas inconsistencias se basó ahora en conocer que barreras de las ya mencionadas habría que eliminar con mayor prisa para tener una mayor seguridad en los recorridos, algunos mencionaron lo siguiente:

*Yo creo que mejorar las banquetas, si mejoraran las banquetas tendríamos una mayor seguridad de caminar para evitar que los autos nos atropellaran o que tuviéramos algún accidente en épocas de lluvia, muchas veces las banquetas tienen diversos diseños por lo que eso impide que alguien pueda caminar por ahí, y que la población sea consciente de nuestros problemas y trate de no poner sus autos arriba o los botes de basura o amarrar a sus perros si eso no sucediera sería una ayuda fantástica (Vianet, 22 años).*

*Principalmente una capacitación a los servidores públicos como son choferes del transporte, al igual que al personal de seguridad de la ciudad, en los distintos medios de traslado e incluso los que fungen con otras funciones dentro de la ciudad, esto como un aporte mientras se logra modificar a una ciudad incluyente...*

*El personal capacitado para apoyar a personas con discapacidad visual en donde puedan indicar en donde se encuentran los mapas en braille, los accesos, etc.*

*(María del Carmen, 26 años).*

Con lo anterior mencionado habría que prestarle atención a dos factores determinantes, por un lado al elemento físico como son las banquetas y que están más interconectadas a los entrevistados por estar a los alrededores de sus viviendas y por el otro al elemento social en donde los servidores públicos fueran capacitados para brindar la atención especial a las personas con discapacidad visual y en general, esto así, serviría como un inicio para un camino rumbo a la accesibilidad universal en donde se brinde a la población discapacitada herramientas básicas para sus desplazamientos habituales.

Con los elementos ya mencionados una pregunta que fue base para la investigación era conocer si habrían sufrido alguna clase de accidentes durante sus trayectos diarios en donde sorprendió los resultados debido a que de los 9 entrevistados 6 ya habrían pasado por una mala experiencia, tales se pueden ver en los resultados plasmados de la siguiente gráfica.



Gráfica 5: accidentes de los entrevistados en sus desplazamientos.

Estos tipos de accidentes se deben principalmente a elementos físicos como: falta de tapas en los registros públicos, falta de semáforos, construcciones mal hechas, deficiencia en el alumbrado público y demás que han permitido que las personas

con discapacidad visual sufran alguna clase de accidente dentro de sus desplazamientos cotidianos.

A partir de lo ya narrado en términos de movilidad y accesibilidad se preguntó a los entrevistados que desde lo ya mencionado desde los comienzos de la entrevista si ellos consideraban que la Ciudad de México era una ciudad accesible o inaccesible en términos físicos, sociales y culturales, las respuestas son las siguientes:

*Definitivamente es inaccesible por el suelo, las banquetas, las rampas por la cultura de las personas, definitivamente todo está mal diseñado parece un caos esta ciudad (José Luis, 22 años, estudiante).*

*Yo considero que en algunos puntos de la ciudad es accesible pero en términos culturales no, la educación de una cultura invidente no existe y eso hace que sea difícil para nosotros la accesibilidad plena (Beth, 22 años).*

*La ciudad es inaccesible es muy difícil caminar por esta ciudad sin que te pase algo que ya te caíste, que te resbalaste, que te peleaste con fulanito de tal, claro está que no hay políticas públicas claras que ayuden a esta ciudad a hacerla accesible, no sé realmente donde dice el gobierno que se está trabajando en una ciudad inclusiva cuando yo como discapacitada no veo nada de eso, al contrario cada vez hay más líos para poder salir ... yo creo que aún estamos muy lejos de una accesibilidad mientras no se nos tome en cuenta y mientras no seamos más visibles ante la sociedad (Bety, 49 años, ama de casa).*

Del total de las nueve personas entrevistadas 6 mencionaron que esta ciudad sigue siendo inaccesible, 2 personas que tanto hay accesibilidad como no hay accesibilidad y solo 1 dijo que la ciudad si es accesible lo que demuestra que las personas con discapacidad visual aún están muy lejos de sentirse en una ciudad accesible por la poca importancia que le toman los funcionarios públicos al tema de la movilidad en grupos vulnerables y a la poca concientización y cultura que trae consigo la sociedad por lo que aún se pueden sentir percepciones negativas al momento de caminar por la ciudad como las que anteriormente ya fueron mencionadas: miedo, preocupación, angustia, entre otras.



Como parte final de las entrevistas y tras conocer como es su vida cotidiana en términos de desplazamiento y facilidades y dificultades para caminar, se pretendió conocer el punto de vista de los entrevistados en temas como, si la sociedad en general y el gobierno de la ciudad invisibilizaban a las personas con discapacidad visual y si en ellos tuvieran la posibilidad de adaptar la ciudad para que sus desplazamientos fueran más cómodos y más habituales que medidas implementarían

En el tema de la invisibilización por parte de la sociedad y el gobierno algunos mencionaron lo siguiente:

*Yo creo que si porqué en los medios de comunicación nos han inculcado que solo hay que apoyar a fundaciones tales como el teletón y en el teletón solo manejan temas como el cáncer o los diversos síndromes que hay, pero raramente muestran a una persona con discapacidad visual, nos dejan en el olvido, dejan de lado que hay otras fundaciones no financiadas a las que también se tendría que apoyar pero no lo hacen, solo se basan por lo que muestran las televisoras o las radios, a pesar de que es muy visible la discapacidad visual dentro de la ciudad nos dejan en el olvido (Beth, 22 años).*

*Si porqué están más preocupados por resolver otros problemas que por lo que realmente es importante para la sociedad que son las enfermedades, lamentablemente no hay financiamiento suficiente para el sector salud y que realmente lo necesitamos para salir adelante, necesitamos más voz y participación en las decisiones que toma nuestro gobierno para nuestro bien común (Bety, 49 años, ama de casa y comerciante).*

Los entrevistados mostraron respuestas contundentes al afirmar que las personas con discapacidad visual siguen siendo invisibles para la sociedad y el gobierno al no tener la participación suficiente y no recibir el apoyo que se debería, argumentando que se apoyan a fundaciones patrocinadas por marcas comerciales y dejando a la deriva a otras instituciones que atienden a otros tipos de discapacidades y por el bajo presupuesto que se tiene para el sector salud hace deficiente que se mejore la calidad de vida de las personas, estos rasgos hace difícil

que se siga trabajando sobre términos de mejorar la vida y la accesibilidad de las personas discapacitadas en la Ciudad de México.

En cuanto a que harían si estuviera en sus posibilidades mejorar la ciudad algunos mencionaron lo siguiente:

*Que todos los servicios públicos tuvieran las mejores instalaciones y personas preparadas para atender no solo a personas con nuestra discapacidad sino a toda la población en general (Santiago, 46 años).*

*Más políticas públicas implementadas en personas con nuestra discapacidad visual, mejoramiento en la infraestructura en el espacio urbano para personas que sufrimos alguna discapacidad visual, educación auditiva, implementar otros métodos como los mapas sonoros en el caso de los peatones (Pablo, 27 años).*

*Señalizaciones más claras para que cualquiera las pueda entender, la capacitación de los servidores para dar apoyo en los lugares en los que estos no se encuentren, mayor inclusión como eventos culturales y talleres en los cuales el resto de las personas se puedan poner en los zapatos de una persona invidente y así lograr un poco de consciencia... que todo el transporte público cuente con señalizaciones, por ejemplo auditivas o en braille para saber hacia dónde se dirigen y que en las subidas o bajadas se den bajo la condición de que cada pasajero requiera, mapas en braille, en partes estratégicas de la ciudad incluso nombrar las calles en braille (María del Carmen, 26 años).*

Es contundente que las mejoras que los entrevistados con discapacidad visual mejorarían serían en términos de políticas claras y de preparación a los elementos de seguridad de la ciudad para saber tratar la discapacidad, así como a la misma población, una mejora en la sociedad y en la cultura sería para ellos lo ideal para que sus desplazamientos empiecen a adquirir una nueva percepción de la ciudad.

## **Conclusiones.**

Como reflexiones finales se puede argumentar lo siguiente, como primer lugar el interés en estudiar a las personas con discapacidad visual en relación de su movilidad surge a partir de que la Ciudad de México es un gran conglomerado con una heterogeneidad en las situaciones económicas, sociales, culturales y en la situación que vive en cada persona, es decir, se puede apreciar niños, mujeres, hombres, migrantes, extranjeros, turistas, personas con discapacidad mental o física visiblemente en la Ciudad de México. En este caso fue de atención estudiar al grupo de los discapacitados visuales por ser un grupo vulnerable presente en la ciudad y porqué al hablar de discapacidad se relacionan con términos como: desigualdad, exclusión, discriminación, invisibilidad, etc. Además fue de interés observar la situación que vive cada persona invidente en la ciudad ya que están expuestos a caídas, tropiezos, desorientación, frustración, miedos, preocupación, entre otras sensaciones.

Recientemente en los últimos años a través de los medios de comunicación se han encargado de concientizar a la población en términos de enfermedades como los tipos de cáncer y síndromes, así como de los diversos tipos de discapacidades visual, sordomuda, motriz, mental, entre otras, en donde se haga más visibles a los grupos vulnerables y se les incluya en la participación social cuestión que en años anteriores no sucedía por lo que considero que en términos de investigación académica también deben de empezar a tomar mayor relevancia.

De todo lo mencionado anteriormente surgió el interés por estudiar este tema, basándose principalmente en un contexto teórico y de una serie de entrevistas en donde se ponía como propósito el analizar y comprender la movilidad cotidiana de las personas con discapacidad visual y como enfrentaban el tema de las barreras presentes en el espacio. Habrá que recalcar que no hay muchos estudios de movilidad cotidiana en México y mucho menos enfocado a las personas con discapacidad por lo que estudiar este tema fue un desafío para abrir nuevos horizontes en futuras investigaciones geográficas relacionados a estos temas.

En un primer momento a través de la entrevista se basó en conocer cómo se realizaban los desplazamientos de los invidentes, entre lo más llamativo en esta parte de la investigación se llegó a la conclusión de que los entrevistados realizan sus actividades durante el día, por lo regular no salen en las noches debido al poco alumbrado público y a las condiciones en las que se encuentra el espacio en las zonas en donde viven, todos necesitan salir de sus hogares para realizar actividades de su vida diaria tales como: ir a la escuela, al trabajo, realizar alguna actividad recreativa o asistir al médico, por lo general son conscientes tanto de la deficiencia del espacio como de la sociedad por lo que están muy alertas de lo que ocurre a los alrededores de sus desplazamientos, todos participan en la sociedad en alguna actividad cotidiana y actualmente se encuentran bajo algún tratamiento médico.

Durante sus desplazamientos se observó que ocupan de ciertas herramientas que les ayudan a que sus recorridos sean un poco más llevaderos, por lo general ocupan gorras, lentes de visión, lentes de sol que les ayudan a que la luz del sol no les lastime para ver por dónde van caminando y no se desarrolle una refracción en los colores, hacen uso del bastón blanco que permite identificar cuando una persona es discapacitada visual y algo que llamo mucho la atención en los testimonios de las personas es que todos concordaron que el uso del perro guía no es muy funcional en nuestro país debido a que la población no ven “normal” la entrada de perros a las estaciones de los medios de transporte, a los lugares de trabajo y escuela, a los restaurantes, museos por lo que debido a esa poca concientización es inevitable aun hacer uso de esta herramienta para facilitar su movilidad diaria.

A pesar de hacer uso de varias herramientas también toman en consideración el contar con los demás sentidos de sus cuerpos como el olfato, el tacto, el oído ya que les permiten percibir el exterior del espacio y estar alertas a cualquier situación que ocurra alrededor de ellos, aunque todo esto recién mencionado les ayuda a sobrellevar sus desplazamientos no se puede dejar de lado que muchos invidentes siguen requiriendo la ayuda de sus familiares o de personas externas que los guíen en su camino, aunque algo que se mencionó en las entrevistas es que muchas personas externas a los invidentes no saben guiar a una persona con discapacidad

visual y aún no hay dentro de la ciudad la promoción de talleres o cursos que permitan enseñar cómo tratar a una persona con discapacidad.

Tras conocer las experiencias basadas en su movilidad diaria vale rescatar que en todas las historias contadas no hubo ninguna experiencia positiva, todas las historias que fueron contadas fueron de algún accidente que sufrieron o que estuvieron a punto de pasar sobre un trago amargo de su vida y esto se debió a la infraestructura del espacio, las señalizaciones en el espacio público, el papel de la sociedad y esto a la fecha de hoy ha influido mucho en cómo manejan su cuerpo y sus percepciones al momento de salir ya que se encuentran más precavidos y alertas a la forma del suelo, las esquinas de las calles, el cruce de avenidas, el ascenso o descenso de algún medio de transporte, el camino entre tanta gente, por lo que se mantienen más atentos para evitar cualquier tipo de accidente. Es de recalcar que también la gran mayoría de los entrevistados ha sufrido algún accidente y se deben principalmente a la manera en que encuentra establecido el espacio urbano y hacia los elementos físicos que impone el hombre sobre el espacio los que generan un mayor nivel de accidentalismo hacia la población invidente.

Tras un análisis de los entrevistados cabe recalcar que todas las personas que participaron en la investigación no sufren ni el mismo tipo de discapacidad visual, ni se generó a la misma edad ni a la misma causa por lo que todos pasaron diferentes tipos de experiencias y enseñanzas que les permitieron poder sobrevivir a una ciudad tan movilizadora, esto se puede ver reflejado a partir de que solo una persona sabía orientarse a partir de los elementos naturales como el sol y a partir de elementos culturales como el bastón blanco estas enseñanzas le fueron adquiridas a través de una escuela especializada para personas ciegas, mientras que el resto de la población invidente los conocimientos que traen sobre la orientación y el saber ubicarse en cualquier punto los fueron adquiriendo a través de tocar a sus alrededores, de memorizar lo que había en el espacio, lo que personas cercanas a ellos les enseñaban por lo que no traen consigo un conocimiento básico y esencial de cómo adaptar su discapacidad lo mejor posible y esto se debe principalmente al poco apoyo y financiamiento que se le da a la educación especial en nuestro país.

Se llegó también a las reflexiones finales en que todos cuentan con alguna estrategia que les facilita su camino de casa a las diversas actividades que realizan a través de salir a ciertas horas del día, caminar por ciertas calles, esperar para cruzar avenidas, elegir unos medios de transporte en lugar de otros, ayudarse de ciertos elementos y todo esto lo hacen con tal de evitar cualquier tipo de accidente al momento de desplazarse. Cabe recalcar que todos se encuentran alertas a lo que les dictan los sentidos al momento de caminar debido a que son conscientes de que los elementos externos en el espacio son efímeros por lo que no saben nunca con que se puedan encontrar.

En términos de barreras se encontraron que existen barreras naturales, físicas, sociales y culturales presentes en la Ciudad de México y que de cierta forma limitan la movilidad de las personas con discapacidad visual, entre las barreras más mencionadas entre los entrevistados se mencionaron las siguientes: el sol (ya que les lastima la vista y refracta en la forma de ver de los invidentes), los árboles (debido a su crecimiento natural y al poco cuidado que le da la sociedad a los espacios verdes), las banquetas, los medios de transporte (principalmente, camiones, peseros, taxis), el comercio informal, la falta de señalización, entre otras.

En términos generales durante este proyecto de investigación podemos concluir que la movilidad cotidiana de las personas con discapacidad visual si se encuentra limitada a causa de las barreras presentes en el espacio, como se mencionó a lo largo de la investigación existen un sinnúmero de barreras naturales, físicas, sociales y culturales que impiden la libre movilización de las personas con discapacidad visual y discapacidad en general, esto se debe principalmente a que la Ciudad de México se encuentra diseñada bajo un formato tradicional que poco a poco ha ido cambiándose debido a las exigencias de la población vulnerable, tales como implementar ciertos métodos que permiten a las personas con discapacidad acceder fácilmente a los espacios públicos y privados, además otro factor determinante en la limitación de la movilidad de los invidentes se debe principalmente a la cultura de la sociedad en general ya que en muchas ocasiones

no se sabe tratar a la persona con discapacidad debido al poco conocimiento que se tiene sobre la discapacidad y el cómo mejorar sus vidas en la participación social.

Considero que en ese sentido los medios de comunicación en general, el gobierno y la población no han sido equitativos en brindar atención adecuada a todas las enfermedades y a todas las discapacidades existentes, esto lo podemos ver reflejado en el recorte presupuestal al sector salud, en el poco apoyo que se le da a las fundaciones que brindan su atención a la discapacidad visual y demás capacidades y completo apoyo que se da a otras fundaciones como “Teletón” que se encuentran financiadas por grandes empresas nacionales e internacionales, por lo que se debe de brindar mayor atención y mayor apoyo a las instituciones que atienden la discapacidad en la Ciudad de México y en nuestro país en general

También considero que las leyes y acuerdos implementados por el gobierno de la Ciudad de México aún han sido deficientes para atender las necesidades de la población con discapacidad visual ya que no han cubierto las exigencias y eliminado por completo las barreras que impiden la movilización de los invidentes, esto lo podemos ver reflejado en las entrevistas al notar la cantidad de obstáculos que mencionan las personas invidentes, para que estas leyes sean funcionales creo que deben de tomar en cuenta en la toma de decisiones a las personas con discapacidad ya que ellos son los que se encuentran más vulnerables y los que mayor necesitan el reajuste de la infraestructura de la ciudad.

Por ultimo quiero mencionar que la Geografía Humana por ser una ciencia social debe de aportar a estas nuevas conceptualizaciones de la ciudad a través de la investigación y el fomento de espacios saludables para que todas las personas en general puedan hacer uso de los espacios, ya que el uso de la ciudad debe de ser un derecho para todas y todos sin importar la condición económica y social, el género o las diversas capacidades, por lo que debemos de visibilizar el papel que tienen las personas con discapacidad visual en el funcionamiento de la ciudad.

## **Bibliografía.**

- Alonso Fernando. (2007). Algo más que suprimir barreras: conceptos y argumentos para una accesibilidad universal. TRANS DOSSIER, (II), 15-30.
- Arjona Gonzalo (2014): "Movilidad, Accesibilidad y Discapacidad", pp. 29-32.
- Campoy Tomas y Gomes Elda. (2009). Técnicas e instrumentos cualitativos de recogida de datos. En Manual básico para la realización de tesinas, tesis y trabajos de investigación (273-300). España: Madrid: EOS.
- Casado José. (2008). Estudios sobre movilidad cotidiana en México. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, (XII), 1-16.
- Cebollada i Frontera Ángel. (2006). Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana. Documentos de análisis geográfico, (48), 105-121.
- Cresswell Tim. (2006). Chapter 1: The Production of Mobilities: An Interpretive Framework. En On the move mobility in the modern western world (1-25). London: Routledge.
- Demarchi Nora. (2014). Accesibilidad al medio: de la eliminación de barreras al diseño universal. En Personas con discapacidad: su abordaje desde miradas convergentes (187-203). Quilmes, Argentina: Bernal.
- Díaz Bravo Laura, Torruco García Uri, Martínez Hernández Mildred y Varela Ruíz Margarita (2013): "La entrevista, recurso flexible y dinámico", pp. 162-167.
- Evans James y Jones Phil (2011): "The walking interview: Methodology, mobility and place", pp. 849-858.
- González Pérez Mario Guadalupe y Aspilla Lara Yefer. (2017). Transporte público y movilidad urbana del adulto mayor y personas con discapacidad en Tonalá, Jalisco: Una relación entrópica. En Vivir la discapacidad: Ciudad, vivienda y movilidad urbana (133-154). Nuevo León: FIVANA.



- Guash Carme y Cebollada Ángel. (2009). Movilidad cotidiana y sostenibilidad, una interpretación desde la geografía humana. *Boletín de la A.G.E.N*, (50), 193-216.
- Gutiérrez Andrea. (2012). Qué es la movilidad? Elementos para (RE) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora urbano territorial*, (II), 61-74.
- Hernández Flores Mariana. (2012). Ciegos conquistando la Ciudad de México; vulnerabilidad y accesibilidad en un entorno discapacitante. *SciELO Analytics*, (25), 59-80.
- Hurtado Floyd María, Aguilar Zambrano Jaime, Mora Antó Adriana, Sandoval Jiménez Claudia, Peña Solórzano Carlos y León Díaz Andrés. (2012). Identificación de las barreras del entorno que afectan la inclusión social de las personas con discapacidad motriz de miembros inferiores. *Salud uninorte*, (28), 227-237.
- Ipiña García Orlando Isaac. (2019). Accesibilidad y sensibilización ciudadana en el espacio público. *SciELO Analytics*, (29), 1-8.
- Jiménez Maren Andrea. (2010). Potencialidades de la medición de la movilidad cotidiana a través de los censos. *Notas de población CEPAL*, (88), 163-180.
- Jirón Paola y Mansilla Pablo (2013): "Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile", *Revista de geografía Norte Grande*, (86) pp.1-31.
- Kawulich Bárbara (2005): "La observación participante como método de recolección de datos", *FQS* 6(2), Art. 43, 1-32.
- Lindón Alicia. (2008). De las geografías constructivistas a las narrativas de vida espaciales como metodologías geográficas cualitativas. *ANPEGE*, (4), 7-26.
- Martínez Wong Ayleen Fernanda. (2016). la ciudad de los ciegos, un entorno discapacitante: experiencias urbanas y barreras en el centro de Santiago. *BeGEO*, (4), 32-49.

Narváez Tijerina, Adolfo Benito. (2013). Imaginarios urbanos de la discapacidad y la exclusión. *ACE*, (24), 11-33.

Olivera Ana. (2006). Discapacidad, accesibilidad y espacios excluyente. Una perspectiva desde la Geografía Social Urbana. *Riberdis*, (61-62), 326-343.

Quesedo Rosario y Castaño Carlos (2002): “Introducción a la metodología de investigación cualitativa”, *Revista de psicodidactica*, España, pp. 5-39.

Ramírez Velázquez Blanca Rebeca. (2009). Alcances y dimensiones de la movilidad: Aclarando conceptos. *Ciudades*, (21), 1-18.

Rekalde Itziar, Vizcarra María Teresa y Macazaga Ana María (2014): “La observación como estrategia de investigación para construir contextos de aprendizaje y fomentar procesos participativos”, *Red de revistas científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal*, España, pp. 201-220.

Román Mosquera Alejandro (2014): “Narrativas de la movilidad cotidiana: Un caso de estudio en el barrio La Maternitat i San Román de Barcelona”, pp. 101-123.

Santos Luis y De las Rivas Juan. (2008). Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad”. *Ciudades*, (11), 13-32.

Salerno, B. (2014). Un viaje por la movilidad cotidiana. El espacio entre el transporte y el individuo. *Perspectiva Geográfica*, (17), 213-232.

Vega Ocampo María E. (2015). Ciudad, espacio y ceguera en ciudad Juárez México. *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*, 17, 42-50.

#### Consultas web.

CENTRO MEXICANO PRO BONO (2017): Ley de la Accesibilidad para la Ciudad de México. Encontrado en: <https://www.probono.mx/2017/01/13/ley-la-accesibilidad-la-ciudad-mexico/>

Consultado el 18 de junio del 2020

Inclúyeme (2017): Ley de accesibilidad para personas con discapacidad en México.

Encontrado en: <https://www.incluyeme.com/ley-de-accesibilidad-para-personas-con-discapacidad-en-mexico/>

Consultado el 18 de junio del 2020

INDEPEDI (2016): Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad. Encontrado en:

[http://data.indepedi.cdmx.gob.mx/manual\\_accesibilidad.html](http://data.indepedi.cdmx.gob.mx/manual_accesibilidad.html)

Consultada el 16 de junio del 2020

INDEPEDI (2020) [En línea] disponible en: <http://data.indepedi.cdmx.gob.mx/>

Consultada el 15 de enero del 2020

INEGI (2015): Encuesta Intercensal 2015. Encontrado en:

<https://www.inegi.org.mx/app/areasgeograficas/?ag=09>

Consultada el 25 de junio del 2020

INEGI (2016): “La discapacidad en México. Datos al 2014”. Encontrado en:

[http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod\\_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva\\_estruc/702825090203.pdf](http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_estruc/702825090203.pdf)

Consultada el 16 de junio del 2020

PUNTODIS (2019): Accesible Solutions in Sign Writing. Encontrado en:

[https://puntodis.com/featured\\_item/discapacidad-visual/?fbclid=IwAR29jH2aw1meNuNH7JiEb3DS8B\\_jdGBBpR1vz2jfpp10dzm-Bz3Rwzt-Dao](https://puntodis.com/featured_item/discapacidad-visual/?fbclid=IwAR29jH2aw1meNuNH7JiEb3DS8B_jdGBBpR1vz2jfpp10dzm-Bz3Rwzt-Dao)

Consultada el 9 de junio del 2020

Revista Migraciones Forzadas, Discapacidad y Desplazamiento (2010). Encontrado en:

<https://www.fmreview.org/sites/fmr/files/FMRdownloads/es/discapacidad/RMF35.pdf>

Consultada el 24 de septiembre del 2020

Sitio web mundial (2020): Organización Mundial de la Salud. Encontrado en:  
<https://www.who.int/features/factfiles/blindness/es/#>

Consultada el 9 de junio del 2020

Anexos:

Guión de entrevista para personas con discapacidad visual.

Las siguientes preguntas tienen como propósito entrevistar a mujeres y hombres con discapacidad visual de diferentes edades y ocupaciones con el fin de poder conocer su movilidad cotidiana y como es que se enfrentan ante las barreras de accesibilidad físicas sociales y culturales, a las estrategias que recurren para sus desplazamientos diarios y las experiencias que van desarrollando a partir de ello.

Todas las personas entrevistadas fueron informadas del propósito que tenía la investigación que tendría fines académicos, así como se les pidió autorización para poder grabar la voz con el fin de poder tener un informe para la investigación.

Entre los objetivos centrales de la entrevista destacan:

Conocer sus desplazamientos rutinarios y el modo en que realizan sus actividades. Identificar las estrategias que crean a partir de la conformación del espacio y las limitaciones físicas, sociales y culturales que pudieran presentarse en sus vidas diarias.

Conocer algunas de sus experiencias que han desarrollado a lo largo de su vida a partir de estos elementos (barreras) y conocer sus puntos de vista acerca de cómo consideran la ciudad.

### Preguntas de corte sociodemográfico.

Las primeras preguntas tienen la intención de conocer un poco sobre el perfil de la persona entrevistada, aunque no es necesario que responda todas las preguntas si no se siente seguro o segura.

1.- Nombre del entrevistado:

2.- Edad:

3.- Sexo:

4.- Lugar de residencia:

5.- ¿Estudias? Si la respuesta es Si ¿Qué estas estudiando?

6.- ¿Trabajas? Si la respuesta es Si ¿Cuál es tu actividad laboral?

7.- Estado civil:

8.- Tipo de discapacidad visual:

Causa:

### Preguntas de investigación.

Estas preguntas ya están referidas a los objetivos de la entrevista, aquí ya se desea conocer todo lo referente a su movilidad cotidiana, barreras de accesibilidad, estrategias y experiencias.

Las preguntas se irán desarrollando a partir de que el entrevistado cuente como ha sido su vida a partir de la discapacidad visual o en su caso a partir de las actividades que realiza a diario centrándose en su movilidad.

1.- ¿Cómo aprendió a orientarse?

2.- ¿Durante el trayecto que realiza recibe algún tipo de ayuda? (es decir, personas que la/o acompañen, el uso de bastón blanco/amarillo, lentes, perro guía y/u otros elementos).

3.- ¿Cuándo sale a la calle que es lo más complicado que se encuentra?

4.- ¿Cuenta con alguna estrategia o táctica que use para que su desplazamiento sea más accesible? (tomar otra ruta, sujetarse de algo, etc.)

5.- ¿Qué elementos del entorno urbano le dificultan más el recorrido? (es decir, infraestructura, personas, contaminación auditiva, puestos ambulantes, etc.)

6.- ¿Qué elementos del entorno urbano le ayudan más en su recorrido? (es decir, semáforos sonoros, rampas, placas braille, etc.)

7.- ¿Qué sentido del cuerpo es el que más le ayuda reconocer en donde se encuentra?

8.- ¿Qué sensaciones genera durante su trayecto? (es decir, miedo, angustia, tranquilidad, pánico, etc.).

9.- ¿Ha sufrido algún tipo de accidente durante su traslado?

10.- ¿Tiene alguna experiencia en particular en algún punto de su trayecto?

11.- ¿Considera que la ciudad es accesible o in-accesible? ¿Por qué?

12.- ¿Cuáles son las barreras que habría que eliminar para hacer el entorno más accesible?

13.- ¿Cree que el gobierno y la población en particular han invisibilizado a las personas con discapacidad visual?

14.- Si tuviera en sus manos la posibilidad de adaptar la ciudad para que las personas en su condición física puedan hacer uso de todas las actividades y de todos los lugares ¿Qué medidas implementaría?







Mapa de recorrido cotidiano - entrevistada 3.

Alcaldía: Gustavo A Madero.



**Simbología.**

-  Espacios en donde hay accesibilidad y se es fácil transitar.
-  Espacios en donde hay barreras de accesibilidad principalmente físicas y se es complicado transitar.

Elaboración propia en base a la observación participante con la entrevistada número 3 (Bety).

