



División de Ciencias Sociales y Humanidades  
Maestría en Ciencias Sociales y Humanidades

**Movilidad cotidiana de personas con discapacidad física y la producción de representaciones sociales sobre la metrópoli de la Ciudad de México**

**T E S I S**

Que para obtener el grado de Maestro en Ciencias Sociales y Humanidades

**Presenta**

Gabriel Tolentino Tapia

**Director**

Dr. Salomón González Arellano

**Comité de tesis**

Dra. Akuavi Adonon Viveros

Dra. Patricia Claudia Brogna

**Sinodales**

Dra. Guénola Capron

Dra. Ruth Pérez López

Dr. Salomón González Arellano

Ciudad de México, diciembre de 2016

## ÍNDICE

<b>Agradecimientos</b> .....	04
<b>Introducción</b> .....	06
Algunos antecedentes de investigación y la pertinencia del presente estudio.....	06
El problema de investigación y los supuestos.....	09
Sobre la estrategia teórico-metodológica y su organización en el texto.....	12
<b>Capítulo I. Conceptos para entender el mundo desde la silla de ruedas</b> .....	23
1.1. Entre los atributos del sujeto y el espacio: las nociones de movilidad y accesibilidad....	25
1.1.1. El concepto de movilidad.....	25
1.1.2. El concepto de Accesibilidad.....	31
1.2. Emergencia del concepto de discapacidad y sus dimensiones.....	33
1.2.1. Especificidades de la discapacidad física y el uso de silla de ruedas.....	36
1.2.2. La dimensión espacial de la discapacidad.....	38
1.2.3. La dimensión temporal de la discapacidad ¿una barrera invisible?.....	43
1.3. Representaciones sociales.....	46
1.4. Tiempo, espacio y ciudad desde las representaciones sociales.....	51
<b>Capítulo II. Marcos normativos y programáticos sobre accesibilidad y movilidad de personas con discapacidad en la metrópoli de la Ciudad de México</b> .....	56
2.1. Metropolización reciente en torno a la Ciudad de México y su impacto en la movilidad cotidiana.....	58
2.2. Población con discapacidad en la zona metropolitana.....	62
2.3. Marcos jurídicos sobre discapacidad, movilidad y accesibilidad.....	65
2.3.1. Los derechos de las personas con discapacidad a la movilidad y la accesibilidad....	66
2.3.2. Movilidad y accesibilidad en el Derecho a la ciudad.....	70
2.4. Impactos de las políticas en México y la metrópoli de la Ciudad de México.....	72
2.5. Comentarios finales.....	78
<b>Capítulo III. Prácticas de movilidad en la metrópoli: las experiencias de quienes emplean silla de ruedas y sus familiares</b> .....	84
3.1. Perfiles sociales.....	85
3.2. Estructura urbana y movilidades cotidianas.....	88
3.3. Divergencia social sobre los usos del espacio y el tiempo: una imbricación desde las experiencias.....	94
3.3.1. Barreras espaciales y físicas permanentes.....	95

3.3.2. Barreras espaciales y físicas movibles o temporales.....	97
3.3.3. Barreras sociales en la interacción cotidiana.....	99
3.3.4. Pérdida de la accesibilidad por factor humano y temporal.....	102
3.4. Movilidad, el gasto de recursos y la necesidad del auto particular.....	105
3.5. Entre la dependencia y la independencia: Las redes sociales de apoyo.....	111
3.6. Micro-movilidades: el ámbito barrial, doméstico e institucional.....	115
3.7. Aprendizajes corporales: Rehabilitación y el uso de la silla.....	120
<b>Capítulo IV. Representaciones sociales sobre la metrópoli: las experiencias de quienes emplean silla de ruedas y sus familiares.....</b>	<b>133</b>
4.1. Representaciones en torno a la sociedad y el gobierno.....	134
4.2. Representaciones sociales sobre espacios geográficos fragmentados.....	144
4.3. De lo instrumental a lo simbólico: representaciones sociales sobre los medios de transporte.....	160
4.4. La otra inseguridad: el miedo a la ciudad desde la silla de ruedas.....	168
4.5. Una función práctica de las representaciones: la anticipación y planificación.....	173
<b>Consideraciones finales.....</b>	<b>176</b>
<b>Anexos.....</b>	<b>200</b>
Anexo 1. Datos generales de las personas con discapacidad y acompañantes.....	200
Anexo 2. Accesibilidad en el metro de la Ciudad de México.....	203
Anexo 3. Manifestación en el Mexibús y accesibilidad incompleta en Metrobús.....	204
Anexo 4. Mapa del Metrobús.....	205
Anexo 5. Tipos de sillas de ruedas.....	206
Anexo 6. Bibliografía revisada y sugerida sobre discapacidad, movilidad y accesibilidad....	207
<b>Bibliografía.....</b>	<b>211</b>
Fuentes hemerográficas en Internet.....	224

## **Agradecimientos**

Realizar los estudios de maestría y culminar la tesis, fue posible gracias a una larga cadena de personas. En principio, deseo agradecer a mi familia por todo su apoyo y siempre creer en los proyectos que he emprendido, especialmente mi mamá: Concepción Tapia.

En particular, para realizar el proyecto de investigación, deseo extender mi más sincero reconocimiento a todas las personas que utilizan silla de ruedas y sus familiares, quienes tuvieron la gentileza de participar y contarme parte importante de sus vidas. De todas aprendí mucho. A ustedes dedico mi trabajo. Asimismo, las entrevistas no se hubieran logrado sin la apertura de las instituciones a las que me acerqué: el DIF de Tecámac en el Estado de México, el DIF de la delegación Benito Juárez y la alianza que conforman las asociaciones civiles Vida Independiente México, Grupo Altía y FHADI. Especialmente agradezco al ingeniero Rubén Navarro de Vida Independiente por concederme una entrevista y facilitarme otras con integrantes y usuarios que se reúnen en las instalaciones de la alianza, allá en la delegación Iztacalco.

Otra gran asociación a la que agradezco es a Libre Acceso, particularmente a la licenciada Laura Bermejo por aclararme muchas dudas y abrirme el panorama sobre la accesibilidad. También, porque me vinculó con dos personas más para continuar con mi proyecto. Me refiero al maestro José Luís Gutiérrez Brezmes de la Universidad Iberoamericana y a Renata, una pionera del activismo en torno a los Derechos de las personas con discapacidad en México. A ambos, mi profundo agradecimiento por compartir sus experiencias profesionales y de vida. También doy las gracias a mi amigo el señor Ricardo Wbilla, quien me comentó muchas de sus vivencias que fueron de gran ayuda para comenzar a plantear mis entrevistas e incluir aspectos que no conocía acerca del uso de silla de ruedas.

En relación a la escuela, quiero agradecer a mi director de tesis, el doctor Salomón González Arellano. Siempre tuvo un “sí” como respuesta a todas mis solicitudes de apoyo para poder llevar a cabo este trabajo. Todas sus asesorías, clases y seminarios fueron de gran ayuda; un gran “especialista”. Desde luego, también tengo una fuerte deuda con quienes formaron parte del comité de tesis: la doctora Akuavi Adonon Viveros por su interés en mi trabajo y sus atinadas observaciones. Ya desde las clases, su profundo conocimiento en antropología jurídica me permitió vislumbrar diversas dimensiones de análisis sobre la discapacidad. Asimismo, a la doctora Patricia Brogna por participar, invitarme a los seminarios que organiza y emitir sus comentarios; ella es un referente latinoamericano en los estudios sociales sobre discapacidad.

Culminar este trabajo también fue posible gracias a las personas que formaron el jurado: la doctora Guénola Capron y la doctora Ruth Pérez López, quienes inmediatamente aceptaron participar y

efectuar sus observaciones. Ambas, grandes especialistas de los temas referentes a las ciudades y la movilidad. Gracias nuevamente al doctor Salomón que también formó parte del jurado.

Agradezco en general a la coordinación de posgrado y a todos los profesores con los que tuve la oportunidad de tomar clases. En cada seminario fue posible abordar temas importantes dentro de las ciencias sociales. En Argentina, agradezco enormemente a la doctora Cristina Cravino de la Universidad Nacional de General Sarmiento, por aceptar ser mi tutora de intercambio académico, orientarme, vincularme con especialistas de su país y asesorarme en los cursos que tomé.

Me queda agradecer a las personas del CONACyT que no conozco, pero que evaluaron y facilitaron la beca de la que me serví durante la Maestría. Esperando no omitir a nadie, agradezco en general a todos mis amigos y antiguos colaboradores que de años atrás me han “empujado” a acercarme al tema de la discapacidad y quienes de diferentes maneras me brindaron su apoyo para lograr este objetivo.

*Huitzila, Tizayuca, Hgo., México a 02 de diciembre de 2016*

## **Introducción**

### **Algunos antecedentes de investigación y la pertinencia del presente estudio**

La movilidad geográfica y cotidiana de la población constituye una problemática medular en muchas de las grandes ciudades y metrópolis del mundo, por ello es que se llega a ubicar en el centro de las agendas públicas. Derivado de su complejidad, en la búsqueda de respuestas y soluciones participan no sólo los gobiernos, sino también otros actores públicos y privados, locales e internacionales. Desde el ámbito académico, la movilidad también figura como un tema central en diversos campos de investigación. Los intereses y propuestas provienen de disciplinas tan diversas como la arquitectura, el urbanismo, la ergonomía, el diseño, la ecología y las ingenierías.

Empero, al tratarse de un asunto que va más allá de los aspectos materiales, técnicos o ambientales, desde la sociología, demografía, antropología o la geografía, también ha acaecido una profusa investigación. Quiénes, de qué modo, por qué motivos, en qué condiciones y qué sucede en el transcurso de los recorridos habituales, son algunos de los cuestionamientos que problematizan a la movilidad geográfica y cotidiana en el ámbito de las ciencias sociales.

De acuerdo con Casado (2008), en México, los estudios sociales y urbanos sobre movilidad se han desarrollado en relación a los contextos periféricos de las ciudades, los entramados familiares y el género. Asimismo, se han centrado en problemáticas como la contaminación, el congestionamiento vehicular, la calidad de las vías de comunicación, el acceso, la disponibilidad y eficacia de los medios de transporte y el impacto del crecimiento de las ciudades sobre la movilidad, entre otros asuntos. En todos los tipos y enfoques de estudio, la Ciudad de México y su zona metropolitana ha sido el contexto privilegiado de análisis en el país (Casado, 2008).

No obstante, aunque pareciera que los malestares asociados a la movilidad afectaran de manera general a la población en las grandes ciudades y metrópolis, estos no tienen los mismos impactos. El desplazamiento está vinculado con aspectos como la ubicación de la residencia en la ciudad, los sistemas de transporte disponibles y cercanos a la propia vivienda, el ingreso económico de las personas y los recursos materiales con los que se cuente. Asociado los factores descritos, la movilidad también depende de circunstancias como la edad y la condición discapacidad.

Por lo tanto, es importante investigar y comprender las movildades cotidianas de colectividades definidas no sólo por el género, como ha sucedido en México, sino también en función de las etapas de la vida como la niñez o la senectud, según advierte Casado (2008). A ello habrá que agregar que

por condición de discapacidad también es necesario indagar, considerando que es un tópico emergente<sup>1</sup>.

Sin embargo, este paulatino tratamiento de la discapacidad no sólo sucede en los estudios sobre movilidad cotidiana. Se trata de un tema en crecimiento dentro de las ciencias sociales en general. Tal como se evidenciará en el capítulo uno, su acogida dentro de la sociología inglesa y norteamericana se dio desde la década de los setenta; posteriormente se ha ido insertando como objeto de estudio, con una multiplicidad de dimensiones susceptibles de ser analizadas con las herramientas teóricas y metodológicas de las ciencias sociales, no sólo en el ámbito anglosajón, sino también, de manera más reciente, en otras latitudes como Asia, Oceanía y Latinoamérica, incluyendo a México<sup>2</sup>.

Concretamente el interés por los estudios sobre accesibilidad, movilidad y discapacidad, también ha ido en aumento en todo el mundo durante los últimos años (ver anexo 6, referido a la bibliografía revisada y sugerida sobre estos temas). Previo a proceder a enunciar el problema de estudio y la estrategia teórica y metodológica optada, vale la pena hacer somera referencia sobre determinados aspectos relevantes hallados<sup>3</sup>. De hecho, este ejercicio constituye el primer paso hacia la definición de la propia estrategia; permite ubicar el trabajo dentro de una amplia gama de posibilidades.

En principio, el examen de las fuentes permitió identificar que se trata de un tema de estudio abordado desde tres principales campos de investigación: 1) las disciplinas que privilegian los aspectos más técnicos, urbanísticos, arquitectónicos y ambientales; 2) las ciencias sociales que discurren entre la dimensión espacial, económica, política, jurídica, demográfica y cultural y; 3) las ciencias de la salud que parten de una mirada sobre el sujeto y su condición en términos corporales, psíquicos y sensoriales.

Relacionado con los tres grandes campos de investigación, en su estudio confluyen diversos procedimientos metodológicos y una amplia gama de combinaciones posibles entre técnicas

---

<sup>1</sup> Según la revisión bibliográfica, de los cinco estudios sobre movilidad y discapacidad ubicados en México, dos (de la misma autora) se han concentrado en la Ciudad de México y otros dos en Ciudad Juárez; tres relacionados con personas que discapacidad visual y uno sobre discapacidad física; todos abordados desde enfoques cualitativos (Hernández, 2010; Hernández 2012; Moreno, 2006; Vega, 2015). Uno más, de carácter internacional y comparativo entre la ciudad de México y otras ciudades del mundo a partir de una perspectiva cualitativa y cuantitativa (Venter, et al. 2002).

<sup>2</sup> La recepción del enfoque social de la discapacidad está situada en contadas instituciones educativas, algunos académicos y estudios realizados. De acuerdo con la exploración bibliográfica realizada, se identifica una veintena de trabajos (libros, tesis y artículos) en torno a la discapacidad desde una perspectiva social. El texto más antiguo es de 2005. Otro dato relevante es que al menos en los últimos 10 años, el tema de la discapacidad no figura en las tres revistas de sociología más importantes del país: Revista Mexicana de Sociología, Estudios Sociológicos y Sociológica. Un resultado similar sucede con las revistas de antropología. Generalmente los documentos publicados están circunscritos al tema educativo, psicológico y jurídico. Finalmente, en la Red Iberoamericana de Estudios Sociales Sobre Discapacidad (RIESDIS), México participa sólo con dos investigadoras de la Universidad Autónoma de Nuevo León. Asimismo, en la Red Interuniversitaria Latinoamericana y del Caribe sobre Discapacidad y Derechos Humanos, participan una investigadora de la Universidad Nacional Autónoma de México y otra de la Universidad Pedagógica Nacional.

<sup>3</sup> Revisión de cuarenta y cinco trabajos producidos en distintos países entre 2002 y 2015. Por cuestiones de espacio, en general se omite analizar y citar cada una de las fuentes revisadas. En cambio, se presenta un panorama general y el anexo 6 está dedicado a la bibliografía sugerida y revisada sobre el tema.

cuantitativas y cualitativas de investigación. De este modo, la revisión de fuentes documentales, estadísticas, construcción y revisión de mapas, observación del entorno, encuestas y entrevistas, entre otros, conforman los insumos para analizar la accesibilidad y/o movilidad de quienes tienen discapacidad, ya que no en todos los casos se abordan ambas dimensiones (movilidad y accesibilidad) o no con la misma importancia y bajo los mismos preceptos conceptuales.

A nivel de delimitaciones geográficas, los métodos y técnicas de investigación y sus posibles combinaciones permiten realizar investigaciones en distintas escalas. Por ejemplo, concurren estudios internacionales que tienden a comparar entre países, otros que se enfocan a analizar países, luego ciudades y zonas metropolitanas (que suelen ser las escalas más recurrentes en la investigación<sup>4</sup>), en mucha menor medida contextos rurales y finalmente estudios de lo Rattray, et al. (2008) denominan como “(micro) movilidades”, en referencia a ámbitos barriales e institucionales. Por tipo de discapacidad, la bibliografía existente permite contemplar una inclinación a investigar cómo se despliega la movilidad de quienes tienen discapacidad física y visual. En una medida mucho menor se ubican estudios vinculados a discapacidades asociadas con el intelecto y la audición.

Teóricamente se identifican diversos esquemas: en primer lugar, los trabajos que prescinden de una discusión conceptual (recurrentemente técnicos). En segundo lugar, aquellos estudios que parecen apelar conceptualmente a marcos jurídicos y clasificaciones médicas como la Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud (CIF) y la Convención Internacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad. Finalmente, las perspectivas teóricas de corte sociológico y geográfico recurrentemente agrupadas bajo insignias como *Disability studies* o “estudios sociales de la discapacidad”, herederas de tradiciones críticas y humanistas que discuten y se nutren de aportaciones suscritas por autores y autoras prolíficas como Butler, Goffman, Becker, Canguilhem, Foucault y Bourdieu principalmente. De manera más reciente se han incluido otros esquemas provenientes de las teorías de los imaginarios y de las representaciones, así como de la antropología y la psicología social para dar cabida a las dimensiones simbólicas, subjetivas, corporales y sensoriales de la discapacidad en relación al espacio.

Señaladas algunas tendencias de investigación es válido postular que el tema de la accesibilidad y su vinculación con la movilidad geográfica y cotidiana de personas con discapacidad, es un tema de estudio pertinente en el marco de las ciencias sociales, específicamente dentro de los estudios sobre movilidad y los estudios sociales sobre discapacidad. Lo que se puede expresar sobre esta cuestión en términos teóricos, metodológicos y empíricos, puede ser sumamente amplio y significativo para

---

<sup>4</sup> Dos tercios de los trabajos consultados señalan directamente a las ciudades y zonas metropolitanas como la dimensión socio-espacial de análisis, sin considerar a los estudios internacionales, nacionales o al interior de instituciones -escuelas, oficinas de gobierno, empresas y hospitales principalmente- que suelen estar referidos a las ciudades.

comprender parte de cómo las sociedades conciben la relación del sujeto con el espacio-tiempo y a su vez de qué manera las propias sociedades interactúan con individuos que se ubican dentro de la definición misma de discapacidad. En suma, abonar a la emergencia y convergencia entre el campo de los estudios sobre movilidad y discapacidad, es uno de los alicientes que animan el presente trabajo.

Asimismo, parte de la importancia de estudiar la movilidad de personas con discapacidad se debe a que recubre problemáticas específicas importantes de examinar. Es decir, aunado a los problemas de desplazamiento que toda la población se enfrenta, como la disponibilidad de los medios de transporte, la calidad del servicio o la saturación en razón de la demanda, las personas con discapacidad presentan algunas complicaciones adicionales. Tal como diversos estudios corroboran, es común que se enfrenten a una serie de barreras sociales (de comunicación, discriminación o falta de leyes) y espaciales (de accesibilidad física en cuanto a la arquitectónica y las formas de urbanización) que dificultan su movilidad.

### **El problema de investigación y los supuestos**

De acuerdo con lo descrito, se pueden identificar elementos para la construcción de un objeto de estudio, así como la pertinencia de su abordaje. No obstante, de acuerdo con los intereses de investigación formulados para este proyecto, se requiere enunciar una delimitación más detallada. En principio, la noción de discapacidad alberga a una amplia gama de circunstancias y experiencias humanas. Al respecto, la propuesta de investigación aquí elaborada versa en torno a las personas con discapacidad física, concretamente aquellas que emplean silla de ruedas como recurso o extensión corporal para movilizarse.

Contextualmente, la zona metropolitana en torno a la Ciudad de México (actualmente identificada como del Valle de México) se establece como el espacio geográfico de la investigación. En este sentido, el crecimiento histórico de la metrópoli bajo un esquema mayoritariamente informal, ha sucedido bajo escasas directrices de planeación urbana en las que se puedan contemplar medidas de accesibilidad, incluso en proyectos urbanos planeados. El resultado ha sido la configuración de un contexto urbano que puede considerarse accesible sólo parcialmente, dificultando la movilidad y uso de espacios por parte de personas con discapacidad y otros grupos como los adultos mayores o mujeres embarazadas. Sólo en décadas recientes la accesibilidad, entendida como una forma de

construir el espacio que facilita y promueve su uso por cualquier persona, ha comenzado a ser normada y aplicada a través de políticas públicas<sup>5</sup>.

Reconocida como la metrópoli más grande de México y una de las más extensas del mundo, es la urbe más abordada del país en cuanto a estudios urbanos en general (Garza, 1996) y sobre la movilidad cotidiana en particular (Casado, 2008). En su interior ocurre una compleja movilidad cotidiana contabilizada en millones de viajes diarios. En este escenario, también acaece el desplazamiento de personas con discapacidad; una población que, según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), para el año 2010 ascendía a más de 800 mil personas (representando el 4 por ciento de la población que habita en la zona metropolitana). A su vez, casi la mitad de la población con discapacidad correspondía con la física, es decir, que presentaba dificultades para caminar o moverse (INEGI, 2010b), lo que involucra en muchos de esos casos la utilización de silla de ruedas, sin embargo este es un dato desconocido.

Según los intereses que han conducido esta investigación desde que se comenzó a cavilar, ha sido pertinente cuestionarse, como una pregunta general, cuáles son las representaciones sociales o individuales que las personas que utilizan silla de ruedas generan sobre la ciudad, la metrópoli o lo que de esta reconocen según sus experiencias. Es decir, de qué manera interpretan y significan el contexto y su movilidad, en virtud de consagrarse como una realidad social, espacial y temporal en la que viven y que les permite o limita no sólo desplazarse, sino participar en las distintas esferas de socialización como la escuela, el trabajo o la rehabilitación. De manera particular, en razón de su condición física, social, económica y geográfica, surge la pregunta sobre cómo y en qué condiciones materiales, despliegan sus movildades cotidianas en la metrópoli.

Según se ha postulado en la pregunta inicial y tal como se expresa en la teoría, las representaciones producidas pueden ser de naturaleza colectiva o individual. En tanto fenómeno subjetivo, estas se conforman en función de aspectos tan diversos como la condición física de la persona, el origen de la deficiencia, si desarrollan actividades de rehabilitación, el tiempo que se lleve empleando la silla de ruedas, la edad, el género, los recursos económicos y materiales con los que cuente (como el poseer automóvil propio, el tipo de silla de ruedas utilizada o tener acceso a las tecnologías), las redes sociales de apoyo disponibles, la ubicación residencial del sujeto con respecto a la metrópoli y el equipamiento circundante a esta, así como por la ausencia o presencia de medidas de accesibilidad

---

<sup>5</sup> Por ejemplo, con la entrada en vigor de la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad en 2008, el Estado mexicano, al suscribir este tratado, adquirió el compromiso de garantizar la accesibilidad y la movilidad de quienes tienen algún tipo de discapacidad en el país. Asimismo, de acuerdo con el Informe del gobierno mexicano ante la Organización de Naciones Unidas sobre el cumplimiento de dicha Convención (en 2011), se reconoce que el primer esfuerzo oficial por hacer accesibles los edificios públicos (comenzando por las instalaciones del Instituto Mexicano del Seguro Social) se remonta al año de 1990, derivado de propuestas generadas por organizaciones de la sociedad civil.

existentes dentro de los medios de transporte utilizados y en los espacios cotidianamente transitados dentro de la zona metropolitana.

En síntesis, se sostiene que la utilización silla de ruedas es un elemento central y crucial en la vida de las personas que la emplean; les otorga una particularidad que permea su experiencia, es decir, reconocer, interpretar y vivir el mundo desde esta posición corporal. Sin embargo, no conforman un grupo social homogéneo en virtud de las variables arriba explicitadas. Por lo tanto, las representaciones sobre su propia movilidad y la ciudad, tampoco pueden calificarse de monolíticas; entender esta diversidad de experiencias es, pues, la finalidad del proyecto.

Según lo anterior, el objetivo en presente trabajo es comprender el conjunto de representaciones sociales o individuales que los sujetos en cuestión generan sobre su propia movilidad y la metrópoli, o lo que de esta reconocen, derivado de sus desplazamientos habituales. Ello implica ahondar sobre la trama de significados que los sujetos atribuyen al contexto social, espacial y temporal que condensa la metrópoli, que comúnmente viven y reconocen. De manera específica, los objetivos propuestos son: a) identificar sus itinerarios y prácticas cotidianas de movilidad, en tanto se construyen por una finalidad, con cierta regularidad o periodicidad, a través de ciertos medios de transporte y empleando ciertos recursos como los económicos y; b) haciendo referencia a las representaciones sociales, vislumbrar las interpretaciones y significados que otorgan a su propia experiencia de movilidad y el contexto.

En relación a la hipótesis de investigación, esta se ha presentado cambios, al igual que el diseño general de la investigación, derivado de la experiencia personal previa a la concreción de este trabajo, las lecturas teóricas, la revisión de los estudios empíricos precedentes, los comentarios surgidos en los seminarios de tesis y por los primeros indicios del trabajo de campo. Es así que las concepciones sobre el tema de estudio se han modificado en dirección a asumir una perspectiva más compleja y dinámica del problema de estudio.

Entonces, hipotéticamente se sostiene que las personas que emplean silla de ruedas constituyen una colectividad sumamente diversa en términos corporales, sociales, económicos y materiales. Aunado a lo anterior, la implementación política de medidas de accesibilidad e inclusión social en diversas zonas de la metrópoli y medios de transporte, genera que las representaciones sobre la metrópoli y su propia movilidad, sean diversas y por lo tanto no estén supeditadas a interpretaciones y significaciones negativas o positivas sobre el contexto.

Con dicho supuesto de investigación se busca aportar a la discusión, tomando en consideración que la gran mayoría de investigaciones sobre discapacidad, movilidad y accesibilidad están animadas por una suposición basada en datos empírica innegables: las personas con discapacidad se enfrentan a una serie de barreras sociales y espaciales que dificultan su movilidad cotidiana. Sin embargo, con

base en los aportes empíricos que se puedan obtener a través de este proyecto y su contraste con la teoría, habrá que discutir, matizar, complejizar y comprender qué hay más allá de esta aseveración.

### **Sobre la estrategia teórico-metodológica y su organización en el texto**

Emprender una investigación siempre implica optar por determinada perspectiva, una posición filosófica y epistemológica ante la realidad que deseamos abordar. Si se retoma a Cresswell (2009) y la discusión sobre las distintas fundamentaciones que sustentan la investigación en ciencias sociales, podría indicarse que el presente trabajo se inscribe dentro de lo que el autor considera como ‘visión transformadora’. Esta se caracteriza por centrar la atención en sujetos y grupos definidos por el género, la raza, discapacidad, orientación sexual o clase social que, al interactuar con las demás colectividades, se marginan, discriminan y oprimen, en función de las relaciones asimétricas de poder a las que se someten (Cresswell, 2009: 9-10). Desde luego, dichas relaciones siempre han de ser analizadas y cuestionadas mediante la investigación empírica.

Al mismo tiempo, por tratarse de un modelo de investigación que busca comprender la construcción de la realidad social por parte sujetos cavilados en cierta desventaja (según la ‘visión transformadora’ y en este caso por discapacidad), se aduce al enfoque fenomenológico. Según Creswell, ello significa poner atención en la percepción de los sujetos, buscando comprender los significados de las experiencias individuales y colectivas acerca de un fenómeno concreto (1997: 38). Quien opta por un enfoque de este tipo, busca entender y describir las experiencias vitales de los sujetos con relación a determinado tema de interés (Cresswell, 2009: 14). En esencia, una característica fundamental es que se busca comprender la visión del mundo tal y como el actor social la concibe.

Según lo anterior, la estrategia teórica optada, y suscrita en el capítulo primero, apela a tres campos de investigación en ciencias sociales: los estudios sociales sobre discapacidad, el denominado nuevo paradigma de la movilidad y la teoría de las representaciones sociales. Esto significa intentar teorizar imbricadamente en torno a un sujeto particular, una práctica relativamente habitual y una relación objetiva/subjetiva de dicho sujeto con el entorno a través de la propia práctica.

En primer lugar, para cavilar el significado de la discapacidad desde un punto de vista sociológico, es necesario distinguir entre el sujeto, su condición corporal y el contexto donde se ubica. Así, la discapacidad refiere a una condición generada por la interacción de individuos cuyos cuerpos presentan deficiencias intelectuales, psicosociales, físicas, motrices, auditivas o visuales, en entramados sociales y físicos que vulneran su participación social en condiciones de igualdad. Es decir, en dicha interacción se reconoce que el sustrato orgánico se fundamenta como la justificación ideológica de la discapacidad (Ferreira, 2008). De lo anterior se desprende una serie de

clasificaciones de la discapacidad en función del tipo de deficiencia: discapacidad intelectual, psicosocial, sensorial (visual y auditiva) y física o motriz.

Según el concepto arriba esbozado, sociedad y entorno físico devienen como los elementos explicativos de la discapacidad. Asimismo, sobre este segundo factor, se ha desplegado una geografía de la discapacidad, de la cual también se retoman elementos para el marco teórico. Nutrida esta geografía particular por el diálogo con la sociología de la discapacidad, los trabajos de Foucault, la sociología urbana francesa y la geografía radical (bajo las vertientes marxista y humanista), su objetivo ha sido desarrollar una línea de acercamiento sobre la dimensión espacial de la discapacidad; dimensión que por cierto, habrá que apuntar, no deja de ser social, en tanto la construcción del espacio remite al modo en el que las sociedades lo proyectan y finalmente edifican. De este modo, los intereses teóricos y empíricos se han dedicado a comprender los procesos y expresiones socio-espaciales que reproducen desigualdades, generan exclusión y discriminación en torno a las personas con discapacidad (Kitchin y Wilton, 2000; Chouinard, et al. (2010). En este sentido, vale la pena recordar con Jirón, et al. (2010), que la producción social y técnica del espacio tiende a ser desarticulada de una dimensión antropológica que resulta ser sumamente diversa. Trasladadas estas reflexiones al ámbito de lo urbano, resulta sugerente aducir que las ciudades, las metrópolis (cuando adquieren esa denominación) no son estáticas ni simples escenarios de la vida social; por el contrario, acaecen de manera compleja, están en relación dialéctica con las prácticas humanas, son cambiantes, pero también representan, producen y reproducen distintos tipos de desigualdades.

Una manera de conocer y comprender las formas diferenciales de relacionarse con los espacios urbanos es por medio de las movilidades geográficas cotidianas. Así, se aduce al llamado nuevo paradigma de la movilidad. Distinguido del enfoque del transporte, que tiende a centrar la atención en los aspectos materiales y técnicos como los transportes y las vías de comunicación, este paradigma se interesa primordialmente por el sujeto, lo cotidiano, lo simbólico y cultural de la movilidad. Asimismo, aduce a las movilidades e inmovilidades, ya sea por razones voluntarias o involuntarias (Büscher, Urry y Witchger: 2011: 4). En este sentido, también se incorpora el concepto de accesibilidad en tanto refiere a las características del espacio que, dependiendo de sus cualidades, permite o restringe la movilidad de las personas. Por tal motivo, se trata de un precepto central en los estudios sociales y geográficos de la discapacidad.

Al efectuar una conjetura entre la lectura de los abordajes teóricos y empíricos existentes, los primeros acercamientos al trabajo de campo y las experiencias previas personales antes de proponer este trabajo, ha resultado oportuno introducir una discusión conceptual sobre la noción del tiempo en relación al marco teórico expuesto. Básicamente la argumentación es que, aunado a los elementos

sociales y espaciales que explican la discapacidad, el tiempo es una dimensión poco abordada pero que también desempeña un papel central en la construcción de la discapacidad. Se parte del supuesto de que todo sujeto y sociedad se ubican en un marco espacio-temporal ineludible.

A su vez, el tiempo (al igual que el espacio), en tanto realidad objetiva/subjetiva (Elias, 1989), se encuentra socialmente estructurado desde una supuesta normalidad del sujeto y la sociedad. Por lo tanto, la organización social del tiempo se vislumbra aquí como una barrera más (entrelazada con el espacio y la sociedad) para aquellos sujetos cuyos cuerpos presentan dificultades en relación a, por ejemplo, llegar de un lugar a otro, culminar la escuela en los tiempos preestablecidos o efectuar una actividad laboral de acuerdo al tiempo marcado por un cronómetro.

En el tema de la movilidad el tiempo es una variable fundamental. Por lo tanto, más allá de una discusión que quede supeditada a nivel teórico, interesa subrayar de qué modo se configura el tiempo desde la movilidad de las personas con discapacidad en la metrópoli, considerando que la vida en las ciudades también se estructura en función de distintas temporalidades cotidianas y periódicas pero también esporádicas e irrepetibles. Finalmente, como algunos trabajos muestran (Liu y Hilton, 2005; Pargas, 2010), el tiempo, al igual que la sociedad y el espacio, también es objeto de las representaciones sociales.

Justo en la parte final del primer capítulo, dedicado a la discusión conceptual, se ensaya un acercamiento a la teoría de las representaciones sociales. A grandes rasgos, se entiende como el conjunto de conocimientos de sentido común producidos en la vida cotidiana por medio de las experiencias, que permiten a los sujetos hacer inteligible la realidad social, ordenarla, dar sentido a algún tema o circunstancia y así poder actuar (Moscovici, 1979; Jodelet, 1986). En este tenor, de acuerdo con Herner (2010) el estudio de las representaciones sociales permite aproximarse a la “visión del mundo” por parte de los sujetos; enfoque que apela a la fenomenología (Araya, 2002; Jodelet, 2008; Gaviria, 2012).

Su integración y utilidad al marco teórico se debe a que esta teoría permite considerar que la movilidad, relativamente cotidiana, constituye una experiencia que posibilita conocer y aprehender la ciudad, entendida como una realidad social, espacial y temporal. Entonces, aducir a las representaciones sociales de las personas con discapacidad física (concretamente aquellas que emplean silla de ruedas) significa, en este caso, aproximarse a su “visión de la ciudad” y del propio hecho de movilizarse sobre esta. Finalmente, cabe agregar que este corpus teórico es congruente con el paradigma de la movilidad y el enfoque social de la discapacidad, en virtud de que el sujeto y su experiencia se conforman como los ejes centrales de análisis.

Retornado a los fundamentos filosóficos y epistemológicos señalados por Cresswell (2009), la teoría social de la discapacidad hace referencia la ‘visión transformadora’ y tal como se ha señalado líneas

arriba, la teoría de las representaciones sociales se encuentra relacionada con el enfoque fenomenológico (Araya, 2002; Jodelet, 2008; Gaviria, 2012); sujeto (en condición de cierta desventaja) y subjetividad suponen el centro de la atención. En esta misma línea, recientemente se ha desarrollado el denominado paradigma de la movilidad que se caracteriza por situar al individuo y su experiencia en el eje medular de sus preocupaciones.

Propuesto el marco teórico dentro del capítulo uno, en el consecuente la tarea es exponer el contexto de la zona metropolitana en términos de crecimiento urbano y su impacto en la movilidad, los marcos jurídicos y las políticas desplegadas sobre la movilidad en general y en particular de las personas con discapacidad dentro de la escala geográfica de análisis. Dedicar un apartado sobre tales asuntos, tiene su fundamento en diversos motivos. En principio, es necesario considerar que toda práctica y representación social sobre determinado objeto o suceso, no acaece de manera aislada o ajena a la estructura social. Significa pensar que existe una relación dialéctica entre lo micro y lo macro. En la práctica de la investigación, y en palabras de Wright (1959), significa ensayar una suerte de ‘imaginación sociológica’.

Para este caso, implica repensar al Estado como aquel agente que desempeña un papel fundamental tanto en la gestión de la accesibilidad, de la movilidad como de la discapacidad. Muestra de ello es el amplio sistema jurídico que impera sobre dichos asuntos en nuestro país, así como la evidencia de diversas políticas implementadas. Aunque desde luego, algunas lagunas jurídicas o desfases entre la norma legal y la ausencia de políticas, como se evidencia en el capítulo, también expresan un posicionamiento del Estado. Asimismo, en una etapa caracterizada por el advenimiento de actores privados, los cuales comparten o sustituyen responsabilidades del Estado, estos también juegan un papel fundamental en las directrices sobre discapacidad, accesibilidad y movilidad cotidiana.

Entonces, las prácticas u omisiones de los agentes mencionados influyen vigorosamente en las maneras que la sociedad (desde luego incluyendo a la población con discapacidad) se relaciona con el espacio, en este caso por medio del desplazamiento geográfico habitual. En última consecuencia, no es apurado estipular que tales prácticas u omisiones terminan por influir en las interpretaciones que los sujetos elaboran de su propia movilidad y la ciudad. Visto así, las representaciones de personas con discapacidad, pueden coincidir o contrastar con los discursos oficiales.

El hilo conductor del presente capítulo es el siguiente: en principio, se remite a diversos trabajos que han evidenciado las transformaciones que se han dado en la metrópoli con respecto a su crecimiento, dispersión y problemas derivados como el acceso a medios de transporte, la saturación, la necesidad de realizar viajes más largos y costosos, así como un uso importante del automóvil. En este contexto, quienes tienen discapacidad se enfrentan a una serie de dificultades específicas, relacionadas con la discriminación social y la falta de accesibilidad del entorno y de los medios de transporte. Por lo

tanto, aunque este no es un trabajo de corte cuantitativo, se vuelve imprescindible cavilar en términos sociodemográficos cuál es la dimensión de la población con discapacidad dentro de la metrópoli de la Ciudad de México.

Una vez abordado lo anterior, se busca comprender el esquema jurídico internacional, nacional y local que promueve la accesibilidad y movilidad de la población con discapacidad. Posteriormente, se esboza un análisis de las implicaciones políticas que emanan de los marcos jurídicos previamente realizados. Es decir, de qué modo se han desplegado las políticas, instituciones y otros mecanismos para hacer valer y garantizar los Derechos a la movilidad y accesibilidad de quienes tienen discapacidad. Un modo de comprender esta traducción, de lo jurídico a los resultados, es a través de noticias, reportes e informes que se han realizado en años recientes.

En estos se evalúan las políticas y programas, incluyendo a los propios marcos normativos. Desafortunadamente la información disponible aún es incipiente. Sólo recientemente se han formulado algunos reportes, especialmente a nivel nacional, derivado del cumplimiento que el Estado mexicano debe dar sobre la Convención Internacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad.

De manera particular para el caso de la Ciudad de México, cabe apuntar que al momento de finalizar este trabajo no se había publicado su Constitución política. Por ello, en los años siguientes será importante analizar cómo este instrumento jurídico impactará sobre las políticas, instituciones, programas y proyectos nuevos o existentes en torno a la discapacidad y su relación con la movilidad y accesibilidad.

Con respecto a las fuentes de información, cabe señalar que son diversas: estadísticas, documentos jurídicos, artículos de investigación, libros, notas periodísticas, informes, encuestas, portales de Internet de los gobiernos tanto federal como de la Ciudad de México y el Estado de México, así como entrevistas realizadas a integrantes de Vida Independiente A. C. y Libre Acceso A. C. Esta última fuente de información primaria se contempla en virtud del papel central, tanto en el ámbito jurídico como político, que han desempeñado en cuanto a programas y proyectos para promover la movilidad de las personas y la accesibilidad de los espacios. Conciben una visión actualizada, holística y multidimensional en torno a los asuntos de su competencia.

Recapitulando, La construcción del problema de estudio comprende cuatro elementos fundamentales: a) un sujeto social, siendo en este caso aquel que tiene discapacidad física y que en específico emplea silla de ruedas para efectuar parte importante de sus actividades habituales; b) una práctica concreta, referida a la de movilizarse geográficamente; c) a su vez, la dimensión social y subjetiva de la movilidad y; d) un contexto que se caracteriza por ser metropolitano.

Previo a realizar el trabajo de campo y exponerlo dentro del tercer y cuarto capítulo, fue necesario definir las técnicas y cómo aplicarlas. De esto surge el cuestionamiento sobre cómo acercarse a la realidad que se pretende abordar. Atendiendo a problema de investigación hasta ahora explicitado, se estipula desarrollar un enfoque cualitativo. Técnicamente se optó por emplear la entrevista semi-estructurada como el instrumento para ‘acceder’ al conjunto de conocimientos, perspectivas y experiencias diseminadas verbalmente por parte del actor en cuestión, es decir, aquel que emplea silla de ruedas y eventualmente también su acompañante o cuidador (sobre este tema se discurre más adelante).

Según Kvale (2008) quien realiza la entrevista, tiene la posibilidad de conocer parte del mundo vivido de la persona abordada; sus sueños, temores, esperanzas, ideas y opiniones a través de sus propias palabras. Es un ejercicio en el que se construye conocimiento a partir de la interacción. Significa dar lugar al diálogo entre el investigador y la persona intervenida, promover las narrativas, la fluidez del pensamiento, las ideas y recuerdos de quien se entrevista, pero siempre teniendo como guía a un grupo de tópicos inscritos en un tema particular. Son justamente estas características las que se le pueden atribuir a una entrevista; no es profusamente esquemática en las preguntas y respuestas (como una encuesta), pero tampoco se traduce como una conversación sin objetivos, punto de partida, desarrollo y final.

Si bien la entrevista constituye una de las técnicas de investigación cualitativa más empleadas en disciplinas tan variadas como la sociología, antropología o psicología social, cabe recordar que presenta distintas modalidades. La profundidad de la información y estructura de las preguntas son los distintivos más claros. Existe un consenso sobre diferenciar entre entrevistas estructuradas, semi-estructuradas y abiertas.

En específico, la entrevista semi-estructurada se vislumbra pertinente. En términos generales se caracteriza por estar situada en un ambiente propiciado para su realización, en el que los temas están preestablecidos y por lo tanto quien entrevista mantiene la conversación enfocada en un asunto específico, pero al mismo tiempo permitiendo a la persona entrevistada cierto grado de libertad sobre la discusión (Bernard, 1988, 212). En contraparte, la encuesta, por ejemplo, se muestra bastante rígida para comprender las experiencias, los significados o sentimientos en torno a la ciudad y al propio hecho de movilizarse en esta.

Aunado a las entrevistas, otra técnica empleadas antes, durante y después de las entrevistas fue la realización de notas sobre teoría, metodología y análisis empírico. Esta actividad permitió generar nuevas preguntas, vincular temas y comenzar a generar reflexiones. El siguiente problema se relacionó con dónde y cómo realizar las entrevistas. Si bien la metrópoli en torno a la Ciudad de México representa la escala geográfica de análisis, fue necesario dilucidar una estrategia para la

aplicación de las entrevistas. De este modo, pensando en la hipótesis de investigación, se consideró seleccionar dos demarcaciones en función de poder realizar el trabajo de campo en contextos diferenciados por aspectos jurídicos, políticos, sociales, económicos, demográficos y urbanos. La delegación Benito Juárez en la Ciudad de México y Tecámac en el Estado de México, fueron las demarcaciones elegidas según los siguientes criterios:

1) geográficos, en tanto la delegación Benito Juárez se localiza en el centro y Tecámac, que aunque también se considera central (SEDESOL, CONAPO e INEGI, 2012), tiene un carácter geográfico más periférico, ubicado al norte de la zona metropolitana. Es importante señalar que en gran medida la idea de centro/periferia se construye no tanto, o no sólo, por un factor geográfico, sino también por la concentración de actividades económicas, educativas o culturales. Así, se explica la centralidad de Benito Juárez y lo periférico de Tecámac; 2) Municipios y delegaciones en dos entidades federativas de la metrópoli, con la finalidad de distinguir los marcos normativos, instituciones y políticas locales sobre movilidad y accesibilidad; 3) aspectos urbanísticos, donde la delegación Benito Juárez está totalmente urbanizada, con una importante infraestructura de servicios, incluyendo los medios de transporte, y Tecámac que se caracteriza por un fenómeno de dispersión urbana, además de la presencia de localidades rurales; 4) demográficos. Mientras que la delegación Benito Juárez ha presentado tasas de crecimiento poblacional negativo durante los últimos años, Tecámac, por el contrario, ha sido de los municipios con mayor crecimiento (SEDESOL, CONAPO e INEGI, 2012: 37); y 5) socioeconómicos. De acuerdo con el Consejo Nacional de Población (CONAPO), si bien ambas demarcaciones presentan índices de marginación muy bajos<sup>6</sup>, en 2010 Tecámac ocupaba el lugar 2, 408 y Benito Juárez el 2, 456 a nivel nacional, por lo que la delegación tiene un nivel aún más bajo que Tecámac en cuanto a marginación<sup>7</sup>.

Una vez seleccionados la delegación de Benito Juárez y el Municipio de Tecámac, se procedió a ubicar dos ‘áreas testigo’ donde se aplicarían las entrevistas. Luego de la gestión administrativa, los lugares optados fueron: la Unidad Básica de Rehabilitación (UBRIS) de Tecámac y el Centro de Atención Social Especializada (CASE) en la delegación Benito Juárez; ambas dependencias dedicadas a la rehabilitación, adscritas a los sistemas para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF) de las dos entidades federativas correspondientes.

Una tercer área testigo’, ubicada en la delegación Iztacalco, emergió durante la entrevistas realizadas a personal de Vida Independiente A. C., con la finalidad de conocer sus perspectivas sobre movilidad

---

<sup>6</sup> “El índice de marginación es una medida que permite diferenciar localidades, municipios y estados del país según el impacto global de las carencias que de la población, como resultado de la falta de acceso a la educación, la residencia en viviendas inadecuadas, la percepción de ingresos monetarios insuficientes y las relacionadas con la residencia en localidades pequeñas (CONAPO, 2010: 9).

<sup>7</sup> Un criterio importante hubiera sido la selección de municipios y delegaciones con determinado nivel de accesibilidad en el entorno, sin embargo no se tienen datos al respecto, tal comentó la licenciada Laura Bermejo, subdirectora de Libre Acceso A. C.

y accesibilidad en la metrópoli. Su inclusión se debe especialmente al enfoque que la asociación tiene sobre la discapacidad, caracterizado por promover una autonomía total en la vida de la persona y su movilidad geográfica, sin importar los condicionamientos sociales y espaciales que caracterizan a la urbe. En ese tenor, la silla de ruedas ahí promovida se consagra como un elemento esencial para explicar dicha intención de autonomía y movilidad espacial; artefacto cualitativamente distinto a las sillas ortopédicas convencionales o eléctricas.

Además de tener como objetivo principal capacitar a las personas en el uso de la silla de ruedas en cualquier entorno, también cuentan con programas de rehabilitación, formación educativa, talleres recreativos, capacitación para buscar empleo y colocación en empresas. Se trata de una mirada de la discapacidad cualitativamente distinta a la de los centros de rehabilitación, donde el objetivo central de atención es el cuerpo y su recuperación. En suma, se premeditó que abordar a quienes asisten a Vida Independiente A. C. permitiría lograr una mirada más diversa sobre las experiencias de movilidad y accesibilidad en la metrópoli.

En cuanto a la delimitación temporal del estudio, esta es más compleja de identificar. En principio, la propuesta de estudio no comprende un periodo histórico concreto de análisis. El centro de atención gira en torno a la movilidad cotidiana y actual de las personas entrevistadas. Empero, es posible identificar diversas temporalidades importantes de mencionar. En primer lugar, bajo una suerte de 'fondo' contextual, las personas se ubican en un tiempo histórico caracterizado por ciertas condiciones sociales, económicas, políticas y culturales, pero ¿cómo identificar tal tiempo? es, pues, la dificultad de delimitar.

Rastreando acontecimientos vitales en torno a las personas con discapacidad, se tiene que en 2008 entró en vigor la Convención Internacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad. Su importancia radica en que los gobiernos de los países firmantes de tal documento (incluyendo al mexicano) adquirieron el compromiso internacional y vinculante de garantizar, entre otros, los Derechos a la movilidad y accesibilidad de la población en cuestión.

En efecto, la emergencia de dicha Convención significa una ruptura, un parteaguas importante en el modo que se había reconocido jurídicamente a las personas con discapacidad. Al tomar como referencia este hecho, se instaura un periodo importante para la investigación que va de 2008 a 2016. En el capítulo tres de la tesis interesa comprender el marco contextual en el que se despliegan las moviidades de las personas con discapacidad. Así, se intenta hacer referencia a la Convención y su impacto en las políticas de inclusión social, movilidad y accesibilidad.

Por otro lado, se identifica el tiempo del sujeto, considerado como tiempo biográfico en el que se desarrolla su experiencia. Este tiempo individual se vincula y ve influido por el tiempo histórico, tal como advierte Wright (1959). Por lo tanto, la experiencia individual debe estar fincada a un contexto

histórico. Por ejemplo, es posible que los significados sobre la ciudad en cuanto a la accesibilidad e inclusión social se hayan modificado desde que entró en vigor la Convención.

Así, dentro del estudio de campo interesa vincular ambos tiempos por medio de las percepciones que las personas a entrevistar tienen sobre los cambios en las políticas, incluyendo las fincadas a la accesibilidad y movilidad. De este modo se vuelve plausible identificar cierta consonancia o discordancia entre los discursos políticos oficiales y las representaciones de los sujetos.

En cuanto al discernimiento sobre la cantidad de entrevistas, se recurrió a la noción de ‘muestra teórica’ como método de selección de casos hasta llegar a un momento de ‘saturación teórica’. En la práctica significaba efectuar el mismo número de entrevistas en las tres áreas testigo. Sin embargo, las vicisitudes como el tiempo disponible para realizar el trabajo de campo, las circunstancias institucionales y la disponibilidad de las personas, fueron circunstancias que determinaron la concretización de quince entrevistas distribuidas en los tres lugares. Realizadas entre febrero y mayo de 2016, cinco sucedieron en la delegación Iztacalco, seis en el Municipio de Tecámac y cuatro en la delegación Benito Juárez.

Sobre los perfiles, es pertinente señalar algunas particularidades. Una vez iniciado el proceso de entrevistas, se presentó una situación ya premeditada en los seminarios de metodología, referida a la factibilidad de entrevistar a acompañantes de personas que emplean silla de ruedas. En principio, la idea original era centrarse únicamente en la persona con discapacidad. Empero, durante la permanencia en las instituciones, emergió nuevamente el dilema. Esto se debe a que quien (o quienes) sirve de apoyo, comúnmente cumple un papel fundamental en la vida de las personas que usan silla de ruedas.

Sin embargo, la necesidad de asistencia es en distintos niveles: desde las personas que sólo requieren ayuda para hacer actividades como subir a un automóvil o bajar una banqueta, hasta quienes dependen totalmente de alguien más. Se trata, este en segundo caso, de las personas que tienen discapacidad múltiple: aunado a la motriz otra, por ejemplo de tipo intelectual, en niños y adultos, que fue lo común hallar.

Por lo tanto, el cuestionamiento era que si se hacía la entrevista al acompañante, no se podría comprender la experiencia de movilidad propiamente desde quien usa silla de ruedas y por lo tanto el rumbo de la investigación adquiriría otros matices. Por otro lado, no hacer la entrevista, implicaría omitir una realidad significativa y común en la vida de las personas que usan silla de ruedas y en general de quienes tienen discapacidad.

La resolución fue que esas entrevistas también eran importantes para este trabajo, aunque implicaría acceder a una interpretación del familiar o acompañante sobre la experiencia de la persona con discapacidad. Es decir, sería una experiencia que pasa por un filtro. Al final, resultó que cinco de las

quince entrevistas fueron realizadas al familiar. Otras tres a la persona con discapacidad y su familiar y siete exclusivamente a quienes utilizan silla de ruedas. Esto significa que colateralmente en el estudio se pueden apreciar las perspectivas de la ciudad y la movilidad de parte de quien van detrás de la silla impulsando su movimiento. Asimismo, cabe señalar que de las cinco efectuadas en Iztacalco, dos fueron con personas que emplean silla de ruedas y que colaboran con Vida Independiente A. C. como coordinadores e instructores. En la delegación Benito Juárez, una entrevista no se consiguió por medio del centro de rehabilitación de la delegación, sino a través de la licenciada Laura Bermejo, Directora general de Libre Acceso A. C.

Según lo anterior, aunque se siguió una guía de entrevista general, dependiendo de la persona, si fuese con discapacidad o familiar/acompañante, el modo de realizar las preguntas tomó algunos matices diferentes, además de la emergencia de cuestionamientos particulares durante cada encuentro. También se desea expresar que la estrategia de acercamiento a las personas con discapacidad supone, en cierta forma, un sesgo a la investigación. Es así porque al establecer el contacto por medio de una institución, indica que la persona ya efectúa un desplazamiento para llegar a este lugar.

Por lo tanto, este trabajo tiene poco que decir acerca de lo que Büscher, Urry y Witchger (2011) denominan como inmovilidades geográficas, voluntarias o involuntarias, en este caso asociadas con discapacidad; situación que condesa aspectos tanto corporales, como sociales, espaciales y temporales. Para ello, otra estrategia hubiera sido buscar el contacto en el ámbito residencial de las personas, pero desde luego surgen complicaciones como la ubicación de las personas en sus viviendas, así como la confianza en torno a abrir la puerta a alguien desconocido. En este sentido, la intervención por medio de instituciones, y la realización de las entrevistas en estos espacios públicos, facilitó considerablemente la participación de las personas.

Por otro lado, efectuar trabajo de investigación directo con personas, siempre exige la mayor atención a los detalles, pero también sensibilidad y tacto; cuestión que no es la excepción en este caso. De hecho, al tomar en cuenta que la mayoría de los métodos de investigación social están diseñados para analizar la realidad de personas sin discapacidad (Toboso y Rogero, 2012), trabajar con tal población implica conocer y aplicar ciertos códigos y pautas de comportamiento apropiadas para promover la apertura de la persona y la sensación de inclusión, buscando al mismo tiempo no herir susceptibilidades. Con ello, se habla de la pertinencia de aplicar ‘metodologías y técnicas inclusivas’.

Aquí la inclusión tuvo que ver con la sensibilidad, el manejar un lenguaje correcto e incluso saber ubicar el cuerpo del entrevistador frente al del entrevistado<sup>8</sup>. Por ejemplo, al hablar de la salud, el cuerpo, el origen de la deficiencia o la rehabilitación, se evocan temas sensibles para las personas. De este modo, las entrevistas siguieron un camino en el que primero se abordaban temas menos delicados como la identificación de los perfiles socioeconómicos, sus itinerarios y experiencias cotidianas de movilidad, para luego abordar asuntos que requerían de mayor tacto.

Haciendo un balance general, podría resumirse que en la mayoría de los casos se alcanzó un nivel aceptable de confianza, o *rapport* como se dice en el mundo anglosajón. Sin embargo, en dos casos las entrevistas no tuvieron una duración y contenido que resultara amplio. Aun así, se emplearon en virtud de que todas aportaron elementos para tener una visión mucho más rica de lo que significa desplazarse en la silla de ruedas. A excepción de la entrevista realizada a Renata, que tuvo lugar en su casa, todas las demás se efectuaron en los espacios públicos donde se contactó a la gente.

También debe señalarse que durante y después de las entrevistas, fue de gran ayuda realizar notas escritas. De este modo se facilitó establecer nuevas preguntas para entrevistas ulteriores, así como apuntes teóricos, metodológicos y empíricos. En relación a las entrevistas y su proceso, el análisis se realizó bajo los postulados básicos de la llamada teoría fundamentada (Strauss y Corbin, 2002; Gibbs, 2007) buscando vincularla al estudio de las representaciones sociales, tal como ha propuesto Restrepo (2013).

Finalmente, se espera que el trabajo se sitúe como una mínima aportación para comprender de qué manera se despliega la movilidad de las personas con discapacidad, concretamente de quienes utilizan silla de ruedas, en el marco de la zona metropolitana; una contribución que puede ser ubicada tanto en los estudios urbanos sobre movilidad cotidiana como en los sociales sobre discapacidad. Además, al ser la movilidad de personas con discapacidad una problemática general que se instaura en la agenda de las organizaciones de la sociedad civil y la esfera pública, no está de más esperar que la contribución pudiera ser recibida más allá del terreno académico.

---

<sup>8</sup> Por ejemplo, no sólo para entrevistas sino para cualquier conversación, se recomienda situarse a la altura de las personas que utilizan silla de ruedas, considerando que la postura corporal sea más relajada y el diálogo se construya directo y de frente en una entrevista.

## Capítulo I. Conceptos para entender el mundo desde la silla de ruedas

Atendiendo a la cita arriba expuesta, habría que agregar que las ciudades también pueden “leerse” con las ruedas. En el presente capítulo la intención es efectuar una propuesta conceptual para comprender los significados que las personas que utilizan silla de ruedas generan sobre la ciudad, a través de sus experiencias habituales de desplazamiento.

Esta tarea implica esbozar una articulación entre distintos campos de investigación; particularmente los estudios urbanos en torno a la movilidad cotidiana, los estudios sociales sobre discapacidad y los estudios de las representaciones sociales. Cada uno aporta conceptos clave para los propósitos de este trabajo. En principio, interesa una práctica: la de desplazarse geográfica y cotidianamente en contextos urbanos. En segundo lugar, dicha práctica se despliega por un sujeto particular; aquel que en cierta forma sustituye los pies por una silla de ruedas para poder moverse. En este sentido, es necesario considerar que generalmente la silla se erige como mecanismo relativamente permanente anexo al cuerpo de la persona. Ello implica que aun cuando se utilicen otros aparatos mecánicos y motorizados para moverse en distancias sugerentemente extensas en términos geográficos, la silla le acompañará.

Desde esta condición corporal se ejerce no sólo la movilidad cotidiana sino gran parte de otras actividades habituales y rutinarias. A partir de dicha posición, que resulta particular y significativa, es que se aprehende, interpreta y da sentido al mundo. De acuerdo con tales supuestos, interesa comprender el conjunto de significados (de representaciones sociales) individuales o compartidos, que el individuo con discapacidad produce sobre la ciudad en general, o en torno a los fragmentos que reconoce, a través de sus experiencias de movilidad cotidiana y accesibilidad. En este sentido, es pertinente considerar que los desplazamientos físicos y regulares por la urbe suponen una fuente directa y vital para el reconocimiento, la interacción, interpretación y otorgamiento de significados sobre el contexto social, espacial y temporal en el que se ubica el sujeto.

El camino propuesto para este capítulo se inicia con la discusión de los conceptos de movilidad cotidiana y accesibilidad. *Grosso modo*, mientras que el primero alude a un atributo del sujeto (el de desplazarse geográficamente), el segundo refiere a una cualidad del espacio referida a la existencia de elementos (arquitectónicos, urbanísticos, tecnológicos y de comunicación) socialmente instaurados que impiden o facilitan la movilidad del propio individuo. Dicho aspecto de la accesibilidad es fundamental no sólo para el desplazamiento de personas con discapacidad (y

cualquier otro sujeto), sino que permite su participación en los espacios sociales de interacción como la escuela o los centros de trabajo. La movilidad es, pues, la acción que permite al sujeto acercarse espacialmente y participar en los diferentes ámbitos de la vida cotidiana.

En segundo lugar, se discute el concepto sociológico de discapacidad y los elementos que producen esta condición. Al estipularse que es producto del contexto y no de una afectación corporal, sensorial o mental, las dimensiones social y espacial se consagran como los compendios explicativos. Es decir, las barreras sociales a nivel de interacción cara a cara y a nivel estructural (como la ausencia o falta de aplicación de normas jurídicas), aunadas a las barreras espaciales (que aluden a una deficiente o nula accesibilidad y que en el fondo también tiene un origen social) explican la condición de discapacidad.

De acuerdo con lo anterior, estudiar la movilidad cotidiana de personas con determinadas afectaciones orgánicas (visuales, auditivas, mentales o físicas) representa una puerta de acceso privilegiada para comprender cómo se articulan los mecanismos sociales y espaciales que producen o diluyen la condición de discapacidad. No obstante, a consideración propia, dentro de estas discusiones es necesario incorporar la dimensión temporal que en cierta forma se articula con la organización social del espacio y de la propia sociedad para fundar un entramado contextual complejo que produce o aminora la discapacidad. El tiempo ha resultado ser un elemento poco discutido en la teoría social de la discapacidad y que requiere su tratamiento para una comprensión más holística del fenómeno social.

Más allá de la intención de plantear insertase en la discusión conceptual a través del significado, o significados, del tiempo en discapacidad (y que desde luego lleva a otros objetivos de investigación), su integración al marco conceptual se vislumbra bajo la convicción de que permitirá entender de mejor manera las experiencias de movilidad y accesibilidad. Además, desde el enfoque de los estudios sobre movilidad cotidiana, el tiempo es una dimensión difícilmente ineludible, pero que adquiere matices singulares dependiendo de la población abordada.

En último lugar, interesa explicitar los elementos fundamentales de la teoría de las representaciones sociales. En este caso se emplea como recurso teórico que posibilita comprender cómo se interpreta y vive la ciudad, y la propia movilidad, a partir de la perspectiva de sujetos sociales en una condición singular y significativa desde la que se aprehende y actúa. Permite analizar qué significados imbricados o separados se aducen a la ciudad, entendida justamente como la condensación de elementos sociales, espaciales y temporales. En este tenor, la movilidad cotidiana resulta ser una de las maneras más habituales e intensas de reconocer y experimentar la ciudad.

Por último, es importante señalar que, pese a la idea generalizada de pensar a las ciudades como contextos que producen discapacidad, dicha mirada debe ser tomada con cautela por dos razones. En

primer lugar, no todas las ciudades son iguales; existe evidencia abundante sobre los casos en donde se han implementado medidas efectivas de accesibilidad e inclusión social<sup>9</sup>. Por el contrario, dentro de muchos países y ciudades del mundo, las políticas sobre discapacidad, incluidos los temas de movilidad y accesibilidad, no figuran en las agendas públicas. En segundo lugar, cada ciudad (y más una metrópoli) no representa una realidad social, espacial y temporal homogénea. Por lo tanto, es habitual que incluso en urbes donde se ha trabajado la accesibilidad e inclusión, estas prácticas no se distribuyan homogéneamente.

Al respecto, distintos aportes teóricos y empíricos provenientes de los estudios urbanos resultan fundamentales para comprender que algunos de los fenómenos como el policentrismo, segregación, gentrificación y dispersión están repercutiendo considerablemente en la accesibilidad del entorno y en la movilidad no sólo de personas con discapacidad, sino de la población en general. Todos estos elementos, aunados a los atributos sociales y económicos de cada persona, influyen vigorosamente en la producción individual o colectiva de representaciones sobre la ciudad y sus espacios concretos.

## **1.1. Entre los atributos del sujeto y el espacio: las nociones de movilidad y accesibilidad**

### **1.1.1. El concepto de movilidad**

Movilidad y accesibilidad son conceptos sumamente relacionados. Su articulación permite comprender una de las actividades fundamentales del ser humano: desplazarse sobre el espacio geográfico. Actualmente, en la práctica constituyen una de las principales preocupaciones dentro de las agendas políticas, sociales y académicas, particularmente en los contextos urbanos de todo el mundo.

Derivado de las distintas posiciones teóricas y actores involucrados en su definición, en ambos conceptos se presenta el problema del consenso. Dependiendo del enfoque, autor o institución, es posible identificar diferentes enunciaciones. Por lo tanto, el objetivo inmediato es tomar postura y establecer una vinculación conceptual entre la movilidad y la accesibilidad.

Sobre el concepto amplio de movilidad, en ciencias sociales es posible identificar distintos tipos y significados<sup>10</sup>. Para este trabajo la atención se centra en la movilidad cotidiana en espacios

---

<sup>9</sup> Algunas ciudades reconocidas por *Access City Award* en Europa son: Gotemburgo en Suecia, Berlín en Alemania y Salzburgo en Austria. Recientemente en América Latina el Premio Reina Sofía de Accesibilidad ha sido otorgado a Socorro en Brasil, Escazú en Costa Rica y Canelones y Rivera en Uruguay.

<sup>10</sup> En principio, desde los estudios sobre clases y estratos sociales se aduce a una movilidad social para clarificar fenómenos de ascendencia o descendencia socioeconómica. En términos geográficos, la movilidad residencial se relaciona con la migración y el consecuente cambio de vivienda por parte de una persona o colectividad. También bajo una perspectiva geográfica, la denominada movilidad cotidiana se finca con los desplazamientos diarios y repetidos que efectúa la población entre el lugar de residencia y un punto de llegada por motivos de empleo o educación, entre otros. Con respecto a este tipo, cabe diferenciar su naturaleza en función

geográficos urbanos. De acuerdo con Jirón, et al. la movilidad cotidiana urbana es la práctica social de desplazamiento diario a través del tiempo y espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares (2010: 24).

De esta definición general subyacen distintos aspectos que pueden abarcarse desde otras definiciones. Por principio, al identificar que se trata de una práctica social, implica reconocer que poder moverse en el espacio geográfico es una cualidad o característica de la persona (Olivera, 2006: 328); resulta ser, por lo general, una acción individual (Donat y Koch, 2015: 2). En una definición que engloba más elementos y particularidades, Casado (2008) señala que la movilidad cotidiana es el:

“conjunto de desplazamientos que suponen el retorno al lugar de pernocta habitual 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).

Complementando, la movilidad es una herramienta para articular el territorio con respecto a los espacios de vida (Cortés, 2012: 7), que son las esferas de la vida cotidiana, incluyendo la vivienda, el trabajo, la educación, cultura y salud (Ascher, 2005, cit. en Cortés, 2012: 9) entre otras. Visto de este modo, la movilidad cotidiana no supone un simple hecho de desplazamiento y llegada a un lugar; revela trayectorias personales en el territorio relacionadas con concretar necesidades o deseos de la vida cotidiana (Gutiérrez, 2012: 68). Entonces, la movilidad en el espacio geográfico permea la experiencia humana, en virtud de que las necesidades, obligaciones y anhelos no pueden ser resueltos en un mismo lugar.

En todas las definiciones enunciadas se explicita el factor humano y social. Es así porque la movilidad se concibe como una orientación que centra su atención en dichos factores y su realidad. Este se diferencia del enfoque del transporte y el tránsito, que anteriormente regía las discusiones sobre el desplazamiento humano, en virtud de centrar las preocupaciones en la infraestructura vial y los mecanismos o medios de transporte. Desde luego son consideraciones necesarias pero que generalmente no toman en cuenta las condiciones sociales en las que se ejerce la movilidad en términos de pobreza, edad, género (Moctezuma, 2003: 175) y discapacidad.

---

del contexto. En ese sentido, se suele hablar de una movilidad (cotidiana) urbana o rural. Finalmente, es necesario distinguir una movilidad a nivel corporal. En el campo de la discapacidad, la idea de movilidad reducida se emplea para reconocer a sujetos que, derivado de una deficiencia corporal, presentan dificultades para mover alguna extremidad, varias de estas o incluso todo el cuerpo.

La distinción radica en que mientras la movilidad es una acción o práctica social en el territorio que tiene por objetivo el lograr el acceso a las necesidades productivas y reproductivas de las personas, el transporte es el componente mecánico y material, el medio permite realizar la movilidad (Cortés, 2012: 7; Gutiérrez, 2012: 65; Rey y Cardozo, 2007: 401-402)<sup>11</sup>.

A ser lo social y lo mecánico dos elementos insoslayables del desplazamiento, dentro de los estudios sobre movilidad, los medios de transporte también han sido discutidos ampliamente. De este modo, cabe distinguir entre dos grandes tipos de movilidad: la peatonal y la que se despliega en algún transporte mecánico y motorizado (Olivera 2006: 328). En el primero de los casos, el mecanismo orgánico por excelencia son las piernas. En el segundo, se trata de un universo amplio de artefactos que van desde las motocicletas, automóviles, trenes, microbuses, autobuses y otros similares que permiten un desplazamiento de varias personas y objetos al mismo tiempo, en extensiones geográficas más largas y rápidas que las piernas<sup>12</sup>.

Cabe señalar que, de manera intermedia, se sitúan dispositivos que funcionan como extensión o suplantación de las piernas pero que, aunque mecánicos, no son propiamente motorizados ni permiten desplazamientos tan extensos; se trata de artefactos tan variados como los patines, patinetas, bicicletas y sillas de ruedas, entre otros. En años recientes estos objetos y modalidades de movilidad han adquirido bastante notoriedad en ciudades de todo el mundo. No obstante, dentro de los estudios de movilidad, aunado al desplazamiento de tipo peatonal, son temas emergentes.

En contraparte, los medios de transporte mecánicos y motorizados han sido objeto de una gran atención dentro del enfoque de la movilidad. De estos, posiblemente el automóvil represente el medio que más polémicas ha generado, derivado de sus características y supuestos en términos sociológicos, culturales, medioambientales, urbanísticos, económicos y políticos.

En efecto, el automóvil particular como medio de transporte privilegiado, se sitúa entre el poder de la industria automotriz, las políticas que lo promueven y los valores sociales circunstantes en términos de estatus, prestigio, distinción social, individualidad, libertad, disponibilidad, velocidad y confort (Arango, 2010; Cebollada, 2006; González, 2013: 27; Moreno, 2013). Asimismo, el uso intensivo del vehículo se vincula con la estructura territorial de las ciudades y las correlativas deficiencias de

---

<sup>11</sup> En años recientes se habla de un nuevo paradigma de la movilidad en el que se le considera como un fenómeno que va más allá del desplazamiento físico humano. La movilidad se considera como un rasgo fundamental de las sociedades modernas que involucra, además de personas, a los objetos, las ideas y la información (Büscher y Urry: 2009: 99). Al respecto, se consagran distintas formas de movilidades: movilidades físicas de personas en distintas escalas y periodos, el movimiento de objetos y productos, movilidades imaginativas a través del habla y de los medios de comunicación, movimientos virtuales en tiempo real por medio de Internet y movilidades comunicativas a través del contacto entre personas, por ejemplo a través de llamadas telefónicas o mensajes (Büscher y Urry: 2009: 101-102). Además de las movilidades, cobran sentido las movilidades que son bloqueadas -por motivos sociales, económicos, espaciales, políticos, culturales o personales-, así como inmovilidades voluntarias o involuntarias, temporales (Büscher, Urry y Witchger: 2011: 4) o incluso permanentes. En suma, bajo este denominado nuevo paradigma, la movilidad involucra lo cotidiano, lo esporádico, lo no recurrente y artefactos, materias, energías, informaciones y productos como objetos de movilidad.

<sup>12</sup> Aunque no corresponden con el tipo preferencial en las ciudades, algunas especies animales como caballos también pueden considerarse como otro tipo de medio de transporte.

los sistemas públicos de transporte. Por otro lado, también se estipula que la dependencia al automóvil puede estar ligada a las características de la población por cuestiones como la necesidad de transportar mercancías, y de transportar a personas con alguna enfermedad o discapacidad (González, 2013: 28-29).

De acuerdo con lo anterior, se reconoce ampliamente que los procesos actuales en muchas metrópolis, caracterizados por la expansión difusa, el policentrismo y fragmentación urbana ligada al mercado de la vivienda en la periferia por los costos más bajos de suelo, la descentralización industrial, la disolución entre lo rural y lo urbano en las periferias, los procesos de segregación y auto segregación en virtud del poder adquisitivo, la concentración de actividades laborales, educativas y recreativas en los centros de las ciudades y la desconcentración poblacional de los mismos centros, son todos fenómenos complejos e imbricados que están teniendo un impacto significativo en las movilidades cotidianas dentro de las grandes ciudades y metrópolis (Arango, 2010; Blanco, et al. 2014; Donat y Koch, 2015; Dubresson, 2002; González, 2013; Gutiérrez, 2010; Moctezuma, 2003; Moreno, 2013).

Uno de los efectos que tienen estos fenómenos, como ya se señaló, es la necesidad de una mayor utilización del auto particular como respuesta a las deficiencias de las redes de transporte público que no terminan por cubrir la demanda en metrópolis en expansión (Blanco, et al. 2014; González, 2013; Moreno, 2013). Así, las consecuencias de no contar o poder utilizar un automóvil propio se vinculan con la privación y exclusión laboral, educativa, recreativa y con respecto a equipamientos y servicios fincados a la reproducción del hogar (Cebollada, 2006; González; 2013).

De la discusión entre medios de transporte y estructura urbana, emerge con notoriedad el asunto de la exclusión tan referido en la literatura. De acuerdo con los autores y autoras, este fenómeno adquiere distintos matices relevantes si se le revisa desde la movilidad cotidiana y no únicamente como una situación social y espacial estática (Jirón, et al. 2010: 31), desde un punto de vista locativo en términos residencial y barrial.

En ese sentido, la exclusión refiere en primer término el acceso diferenciado y desigual a medios de transporte y por consiguiente, a los bienes, servicios y equipamiento de la ciudad (Jirón, et al. 2010: 31; Ureta, 2008: 270; Olivera, 2006: 332). Socialmente la exclusión significa un debilitamiento de los vínculos sociales y de participación en los ámbitos económicos, políticos y socioculturales (Olivera, 2006: 331). A este carácter espacial y de movilidad que se le confiere a la exclusión, es vital incorporar el conjunto de variables sociales ligadas habitualmente con la exclusión, como son las de tipo económico, étnico, de género, grupo etario y ciclo de vida, discapacidad (Jirón, et al. 2010: 40; Jirón y Mansilla, 2013: 2).

A partir de esta imbricación entre las condiciones sociales y espaciales, es posible generar una comprensión más integral del fenómeno de la exclusión como tal. Es decir, establecer una articulación entre los componentes sociales y simbólicos de la exclusión con aquellos de carácter espacial, ligados a la movilidad. En este sentido, tal como se apuntó en el capítulo anterior, los estudios más abundantes son los que vinculan la condición de género con el emplazamiento residencial, la movilidad cotidiana y participación social en la ciudad.

Por otro lado, derivado de los intereses de investigación, resulta apropiado analizar someramente, desde el enfoque de la movilidad, la visión que da lugar al análisis de lo micro, lo subjetivo y cultural (Urry, 2005, cit. en Gutiérrez, 2010: 2). La movilidad se consagra a la vez como un valor, un derecho, una capacidad, un conjunto de competencias o un capital espacial (Gutiérrez, 2010; 5), donde el sujeto o la colectividad se encuentra en el centro del análisis:

Desde un enfoque teleológico, el viaje (materializado o no) describe una gráfica de lugares en el territorio material “a partir” de un espacio subjetivo, experimentado, del espacio del sentido: *realizar una necesidad (y/o deseo) de viaje describe, finalmente, un espacio en red en el territorio*. El estudio de prácticas de viaje desde un enfoque teleológico revela itinerarios subsumidos o excluidos del análisis convencional, itinerarios que capturan el sentido de la movilidad, y que también dotan de significado a la gráfica del espacio material de la movilidad (Gutiérrez, 2012: 69).

A partir de esta visión renovada de la movilidad, sin que ello suponga el fin del enfoque del transporte, se abren nuevas vertientes de interpretación y acceso a la realidad compleja que supone la movilidad cotidiana y urbana. De este modo, la movilidad supone más que un desplazamiento físico; tiene impacto en la cultura, la sociabilidad, la percepción del entorno y del propio sujeto (Jensen, 2011: 1); entra en juego la agencia, la creatividad del individuo (Hui, 2013: 890) dentro de cada desplazamiento.

Desde la mirada clásica, la movilidad indica un condicionamiento, se realiza porque se requiere cubrir una determinada necesidad. Actualmente se reconoce (y estudia) que también se efectúa por deseos y gustos (Gutiérrez, 2012: 67) asociados, por ejemplo, al ocio, la recreación, el deporte, el turismo, el senderismo o la simple caminata.

En cuanto a la interacción, la movilidad promueve el encuentro y la sociabilidad (Conradson y McKay, 2007: 168; Lange, 2011: 100; Pellicer, et al. 2013: 122), aunque efímera y espontánea con los desconocidos en ‘espacios en movimiento’ o “espacios móviles”<sup>13</sup> como lo son los medios de

---

<sup>13</sup> El tema indirectamente nos lleva a pensar sobre el significado del espacio físico, denotando por lo general cierta esteticidad y arraigo al subsuelo terrestre. Sin embargo una concepción más amplia, puede llevar a pensar que los medios de transportes públicos y privados, terrestres, marítimos o aéreos, también son espacios sociales –en movimiento- ya que indican un uso social, acaecen en su interior toda clase de relaciones sociales, se les dota de valor instrumental y simbólico y se les significa.

transporte. Estas pueden ser de reconocimiento, indiferencia, conflicto o incluso amistad. Supone a su vez la intervención de lo corpóreo a través de la activación de los mecanismos de percepción y sensibilidad: la vista, el oído, el tacto, que se traduce en el reconocimiento de aromas habituales, sonidos familiarizados, cruce de miradas. Despliega emociones vinculadas con la excitación, cansancio, el aburrimiento (Hui, 2013: 889), entre otras. En otras tantas, la movilidad se presenta como el encuentro con uno mismo; el “encierro” entre la multitud a través de prácticas habituales como el sueño, la música, la lectura, la meditación.

Por otro lado, también se aduce su carácter vinculante con los espacios en el sentido de apropiación o desapropiación y significación (Pellicer, et al. 2013: 122). Aspecto relacionado primordialmente con aquellos lugares de interacción cotidiana, con los que se generan fuertes lazos de arraigo como el ámbito barrial, los espacios propios de la movilidad, fijos y en movimiento (estaciones, centrales de pasajeros y los propios medios de transporte) también son susceptibles de ser interpretados y significados por parte del sujeto que los transita y vive de manera más o menos regular.

En este sentido, Blanco, et al. señalan que la apropiación del territorio, en su doble dimensión simbólica y material, se concretiza por medio de prácticas cotidianas; este proceso también es aplicable dentro de las prácticas que vinculan a los espacios propios de la movilidad, que incluyen, excluyen, condicionan, habilitan, inhiben o potencian el uso de la ciudad (Blanco, et al. 2014: 5). Sobre dicho asunto, de trascendencia para la presente propuesta de estudio, vale la pena citar en extenso:

...el apego afectivo representa una suerte de “apropiación existencial”, donde se desarrolla un sentido de pertenencia con el lugar a partir de una sensación de interdependencia a partir de la ocupación física. En el plano de la movilidad, esta apropiación se relaciona con la percepción y valoración de las prácticas de movilidad, por lo que las representaciones sociales asociadas a los modos de transporte asumen gran relevancia. De esta manera, la apropiación, en diálogo con el campo de la movilidad, como mínimo debe considerar las inequidades en el acceso, uso, ocupación y disfrute de las diferentes opciones de movilidad y, por ende, de los lugares.... Sin embargo, el uso del término apropiación también exige considerar los “desvíos” en su uso del transporte y el territorio, las “marcas” sociales, la revalorización, la estigmatización... (Blanco, et al, 2014: 7)

Dígame nuevamente, la movilidad constituye una fuente excepcional de experiencia, un modo de relacionarse, conocer e interpretar el contexto, la ciudad cuando en este contexto se da. Empero, no sólo representa un medio para vincularse con la ciudad y luego usarla, apropiarla y dotarla de significados, según los espacios que se recorra; la movilidad es, al mismo tiempo, un suceso susceptible de ser valorado tanto en términos materiales como simbólicos.

Sus espacios fijos como las estaciones y los móviles como un vagón de metro o microbús también se conforman como representativos de algo para la persona que los utiliza. La movilidad y los espacios

de la ciudad que esta permite vincular, guardan una diversidad de significados -representaciones- individuales y colectivas al mismo tiempo. Interpretar cómo acaecen dichos fenómenos desde quienes emplean silla de ruedas para su desplazamiento habitual, es el objetivo central del presente trabajo.

Un último aspecto que se desea abordar con respecto al concepto de movilidad, es la noción e implicaciones de las escalas geográficas. En principio, cabe diferenciar del enfoque del transporte en el que se privilegian escalas a nivel de las ciudades, las metrópolis o megalópolis. En contraste, una mirada desde la movilidad geográfica y cotidiana, sin perder de vista las escalas arriba señaladas, también debe apelar a aquellas espacialmente más acotadas como el ámbito barrial e incluso doméstico.

En efecto, estos contextos son de gran relevancia para el paradigma de la movilidad que atiende a la dimensión social y subjetiva, en tanto deja de ser pensada únicamente como aquella que acaece en el marco de los contextos urbanos por medio de transportes motorizados. La movilidad a pie o en medios mecanizados, como la propia silla de ruedas, recubre particularidades y dimensiones de análisis importantes para comprender cómo se despliega la movilidad en su conjunto dentro de las ciudades.

En el tema de discapacidad este tipo de enfoque no es nuevo. Porcelli, et al. (2014) y Rattray, et al. (2008) han estudiado lo que Porcelli, et al. (2014) denominan las micro-movilidades, para hacer referencia a las complejidades que engloba el desplazamiento de esta colectividad en contextos geográficos reducidos a escalas que apelan la escuela o incluso la vivienda.

En este sentido, se ponen de manifiesto las facilidades y problemas de accesibilidad que dificultan su desplazamiento. Ello remite a un segundo concepto, sumamente ligado al de movilidad, sobre el que se desea expresar algunas consideraciones. A su vez, cabe señalar que el concepto de discapacidad se encuentra fuertemente vinculado con la noción de accesibilidad por lo que también será necesario dilucidar su contenido y las relaciones conceptuales.

### **1.1.2. El concepto de Accesibilidad**

A menudo los conceptos de accesibilidad y movilidad cotidiana tienden a ser confundidos. Más aun, dentro del de accesibilidad discurren diversas posiciones que tienden a enfatizar aspectos físicos, espaciales, materiales, tecnológicos, arquitectónicos y urbanísticos, otras la dimensión social de la accesibilidad y finalmente algunas que intentan una imbricación de las dos anteriores.

Uno de los usos más extendidos del concepto refiere a la “cualidad de los lugares, que remite a la facilidad para alcanzar desde cada uno de esos lugares un conjunto de puntos significativos del

territorio (Levy, 2001, cit. en Blanco, et al. 2014: 43). Esta perspectiva espacial ha sido la predominante pero han surgido otras donde se señala que la accesibilidad depende más de las distancias a los medios de transporte, que son los que finalmente permiten la llegada a bienes y servicios, y no tanto de las propias distancias entre el lugar de origen, como la residencia, a los lugares donde se encuentran los servicios (Gutiérrez, 1988, cit. en Ramírez, 2003: 2). Para otros autores las dos perspectivas son válidas y necesarias en virtud de que la accesibilidad involucra la aproximación a los transportes y a los lugares de que se desea alcanzar (Jirón, et al. 2010: 42). Por lo tanto, la accesibilidad alude a la distancia y también a un tiempo regulado por los horarios en que determinado bien o servicio es otorgado (Rey y Cardozo, 2007: 407).

Finalmente, una definición que pone el acento en los aspectos propios de los espacios, en tanto la accesibilidad se entiende como: “características del urbanismo, la edificación, los medios de transporte, los sistemas de comunicación, el mobiliario y de todo aquello que rodea a las personas y les permite su uso con la máxima autonomía personal posible” (Rovira- Beleta y Tresserra Soler, 2009, cit. por García, et al. 2015: 43). Desde la perspectiva aquí empleada, esta última parece responder a los intereses y problemáticas vislumbradas empíricamente en la movilidad de quienes emplean silla de ruedas.

Por lo tanto, ante un panorama conceptual polisémico (en especial sobre la noción de accesibilidad) se opta por distinguir a la movilidad como la cualidad que tiene el sujeto de desplazarse geográficamente y la accesibilidad como el atributo de los espacios, que tiene que ver con el modo en el que están edificados, de tal suerte que indican cierto grado de facilidad o dificultad para recorrerlos, entrar, permanecer, desplazarse y salir, dependiendo de las características corporales individuales.

Evidentemente las distancias entre residencia y lugares de trabajo, educación, salud o recreación suponen una dimensión de la accesibilidad ineludible y que es generalizable a toda la población, sin embargo la accesibilidad desde el punto de vista arquitectónico y urbanístico, de los espacios y objetos construidos, es una problemática particular a la que se enfrentan grupos poblacionales específicos tales como personas con discapacidad, mujeres embarazadas, adultos mayores, personas de talla corta e incluso la niñez.

En este sentido, no es arriesgado señalar que el espacio y los objetos tienden a ser edificados desde concepciones corporales, sensoriales y mentales que remiten a una supuesta ‘normalidad’ en detrimento de las diferenciaciones orgánicas, que forman parte de la diversidad social pero que no siempre son reconocidas. Tal como señala Olivera, es necesario redefinir el concepto de accesibilidad ya que se debe considerar la pluralidad social y la diferenciación en la movilidad; (Olivera, 2006: 332).

Esquemáticamente Olivera vislumbra: 1) accesibilidad a la ciudad, que puede ser a través de los medios de transporte. Como espacios -móviles- también son susceptibles de ser accesibles en mayor o menor medida dependiendo de sus características materiales. Por ejemplo si un autobús cuenta con rampas y asientos espaciados para quien emplea silla de ruedas; 2) accesibilidad en la ciudad, que responde a las calles, aceras y espacios públicos en general; 3) accesibilidad a los edificios, sean públicos o privados y destinados a cualquier actividad, como por ejemplo el trabajo o la educación; 4) accesibilidad en el interior de los edificios y; 5) Accesibilidad a cada una de las funciones, es decir baños, estudios, recámaras, aulas de clases, oficinas de trabajo, entre otros (Olivera, 2006: 332) Cuando la accesibilidad arquitectónica, urbanística y ergonómica es deficiente o simplemente no está contemplada, se aduce a la noción de *barrera*. Dentro de este ámbito de discusión se les reconoce como “los obstáculos que presenta el entorno construido tanto en lo arquitectónico como en lo urbanístico, para la libre movilidad y la total accesibilidad a los espacios” (Bojórquez, 2006: 44).

El efecto de las barreras es que para determinadas personas son impracticables, lo mismo, un espacio urbano abierto, un edificio o un transporte (Olivera, 2006: 327). Nuevamente, vale señalar que las poblaciones principalmente afectadas por estas características del entorno son las mujeres embarazadas, quienes llevan hijos en brazos o carriola, adultos mayores, personas de talla corta, niños y personas con discapacidad, principalmente visual y física.

## **1.2. Emergencia del concepto de discapacidad y sus dimensiones**

Actualmente existe un amplio consenso académico sobre la existencia y confluencia contemporánea de distintos enfoques sobre la discapacidad, entre estos el médico y el social. En primer lugar, cabe hacer somera referencia al denominado ‘modelo médico-rehabilitador’, que hunde sus raíces en los Siglos XVIII y XIX cuando se dieron adelantos en la medicina y sus ramas (ortopedia, psiquiatría, psicología y rehabilitación).

Algunas de las críticas más importantes en torno a este esquema, versan sobre el supuesto de que la discapacidad es un problema individual, derivado de limitaciones orgánicas y por consiguiente se trata de un acontecimiento terrible e irremediable (Oliver, 1990: 3). De este modo, el papel de la medicina y su múltiples ramas ha sido la medicación y el confinamiento como sucede con la psiquiatría, reducir el tema a un asunto personal o familiar como suele hacerse desde la psicología y el trabajo social, el atenuar o disimular las deficiencias con el desarrollo de prótesis y llevar el cuerpo a estándares aceptables de ‘normalización’ por medio de la rehabilitación. Evidentemente todos estos esfuerzos científicos y técnicos no son el problema, sino la individualización y despolitización del tema, en consonancia con las políticas asistenciales imperantes en muchos países.

Remitiendo a la dualidad de lo normal y lo patológico expuesta por Canguilhem (1971), es prudente señalar que la discapacidad está fuertemente asociada con nociones como enfermedad, patología y anormalidad. Es decir, las estructuras corporales, mentales y sensitivas fuera de un parámetro o norma de lo que se considera justamente como normal en un sujeto, desde el punto de vista médico y estadístico, tienden a asociarse con cierta desviación. Tal yuxtaposición, referente a lo normal y lo patológico, tiene sentido explicativo desde el enfoque del modelo médico y rehabilitador de la discapacidad (Vázquez, 2015: 114).

De hecho, tal como explicara Foucault (1978), aunque no se estuviera refiriendo precisamente al asunto de la discapacidad, este fenómeno ha implicado pasar de las descripciones y clasificaciones de lo normal y lo patológico, a la prescripción, que aduce a cómo deberían ser en este caso los cuerpos. Es así como la medicina y sus ramas, según se ha explicado párrafos arriba, se han dado a la tarea de desplegar diversos tratamientos y técnicas que permitan acercar al sujeto en tratamiento a un estándar de normalidad del cuerpo. Esta visión, aún vigente hoy, había sido la dominante hasta mediados del siglo pasado.

En efecto, la ruptura con el enfoque predominantemente médico se ubica en las décadas de los sesenta y setenta, caracterizadas por la crisis del llamado Estado de bienestar en diversos países y el consecuente advenimiento de movimientos sociales conformados por la población afroamericana, los estudiantes, las organizaciones pacifistas, las mujeres, ambientalistas y población con identidades sexuales distintas a las heterosexuales. En dicha época también se puede aseverar la emergencia de movimientos de personas con discapacidad, especialmente en Estados Unidos e Inglaterra (Brognia, 2009: 15), aunque no tuvieron el mismo reconocimiento en la memoria colectiva y las investigaciones sociales.

Conceptualmente, uno de los pilares más importantes es el manifiesto de denuncia sobre la exclusión, elaborado en la década de los setenta en Inglaterra por la *Union of the Physically Impaired Against Segregation* (UPIAS). En su definición se hace la distinción entre el deterioro físico personal y el contexto:

“...it is society which disables physically impaired people. Disability is something imposed on top of our impairments by the way we are unnecessarily isolated and excluded from full participation in society. Disabled people are therefore an oppressed group in society. To understand this it is necessary to grasp the distinction between the physical impairment and the social situation, called 'disability', of people with such impairment. Thus we define impairment as lacking part of or all of a limb, or having a defective limb, organ or mechanism of the body; and disability as the disadvantage or restriction of activity caused by a contemporary social organization which takes no or little account of people who have physical impairments and

thus excludes them from participation in the mainstream of social activities. Physical disability is therefore a particular form of social oppression...” (UPIAS, 1975: 14)<sup>14</sup>

La relevancia de este importante cambio conceptual radica en postular que la condición de deficiencia, ya sea en términos intelectuales, sensoriales o físicos, justifica social e ideológicamente la discapacidad; reconocida a su vez como una forma particular de opresión con similitudes a las ejercidas sobre mujeres, grupos étnicos, lesbianas y *gays* (Abberley, 1987: 7; Barnes, 2012: 14).

De manera articulada a los movimientos de personas con discapacidad, un cúmulo importante de sociólogos de Inglaterra, y posteriormente en Estados Unidos, se dieron a la tarea de comenzar con una profunda reflexión teórica sobre la discapacidad (Barnes, 2013; Barnes y Mercer, 2004; Barton, 2009; Barton y Oliver, 1997; Shakespeare, 1996). En este sentido, el antecedente de la UPIAS fue acogido por Oliver, sociólogo inglés de adscripción marxista (Barnes y Mercer, 2004: 3), para fundamentar el ‘modelo social’; considerado como un proyecto académico de investigación emancipadora (Oliver, 1997).

Además de la influencia de la UPIAS, el enfoque se ha sido nutrido por medio de acercamientos y discusiones con el amplio trabajo de Foucault, Canguilhem, las teorías micro-sociológicas de la desviación y el etiquetamiento y las teorías feministas. De manera más reciente ha habido un acercamiento con la teoría poscolonial. Asimismo, uno de los aportes más importantes de esta empresa ha sido contribuir a comprender las diversas maneras sociales, religiosas, políticas y científicas de abordar la discapacidad en la historia de Occidente<sup>15</sup>.

Después de más de treinta años de reflexión y activismo político, se han desarrollado distintos enfoques dentro del ‘modelo social’ (Lang, 2007: 2), el cual, en general, se encuentra institucionalizado. En efecto, actualmente existen revistas, cátedras, congresos y posgrados en diferentes universidades del mundo. Las investigaciones abarcan una multiplicidad de temas donde el ‘modelo social’ en general resulta ser un marco teórico prolífico con gran capacidad explicativa.

Las perspectivas de análisis se sitúan tanto en un nivel estructural como en el de interacción cotidiana. Sobre el primero, la dimensión social de la discapacidad se vislumbra en el estudio de procesos históricos, las relaciones internacionales, las leyes, las políticas, la distribución demográfica de la población, el papel de la economía y los esquemas culturales que intervienen en la producción y reproducción social de la discapacidad.

---

<sup>14</sup> Si bien, en un principio se trató únicamente de personas con deficiencias de carácter físico (motriz), consecuentemente la argumentación se fue trasladando a personas con otro tipo de deficiencias que también estaban experimentando discapacidad.

<sup>15</sup> Para una discusión detallada, ver: Palacios, Agustina (2008) *El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*, Madrid: CERMI; Díaz Velázquez, Eduardo (2009) “Reflexiones epistemológicas para una sociología de la discapacidad”, en *Intersticios. Revista sociológica de pensamiento crítico*, vol. 3, No. 2, pp. 88-99.

En el segundo caso, la investigación se centra en el abordaje de las interacciones cara a cara, en las que se hacen patentes de manera cotidiana los fenómenos de exclusión, de discriminación, el estigma, el etiquetaje, la respuesta del sujeto ante su condición, el papel de la familia y los ámbitos comunitarios o institucionales, las barreras de comunicación, las actitudes negativas, los procesos de inclusión y el impacto concreto de la estructura social en la vida de las personas. Asimismo, cabe señalar que la institucionalización del enfoque se sigue apreciando en la adopción y debate de los postulados teóricos por parte de organizaciones de la sociedad civil en distintos países.

### **1.2.1. Especificidades de la discapacidad física y el uso de silla de ruedas**

Llegada la discusión a este momento, parece necesario intentar explicar someramente qué se entiende por discapacidad física. Sin la intención de efectuar una descripción o análisis profundo del cuerpo, dicha tarea es necesaria por tres motivos: primero, porque no se pueda dar por entendida una constitución corporal y social que previamente ha sido conceptualizada y que se emplea a lo largo del presente documento. Segundo, porque es necesario diferenciar del resto de las discapacidades. Finalmente, al describir sus particularidades se facilita la lectura del propio texto y se otorga operatividad al concepto.

En principio, la denominada discapacidad física, o motriz, como también se le conoce, representa una realidad corporal y social. Por lo tanto, ha sido objeto de conceptualización tanto en el campo de la medicina como de las ciencias sociales. Dada la orientación del presente trabajo, el objetivo no consiste en reproducir textualmente una descripción sistemática y profunda de las condiciones corporales, tal como se detalla en la Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud” (CIF), propuesta por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en 2001. Por el contrario, la intención es enunciar los elementos corporales elementales y vincularlos con su significado social.

Un punto de partida puede ser a partir de retomar el concepto de discapacidad (física<sup>16</sup>) de la UPIAS, descrito al inicio del presente capítulo, ya que se distingue entre deficiencia como una condición corporal a partir no contar con algún órgano del cuerpo o que no funciona como se esperaría. Por otro lado, la discapacidad como una desventaja o restricción social en torno a personas con deficiencias. Visto así, la deficiencia se consagra como la base ideológica de la discapacidad.

En este sentido, si bien existe una multiplicidad situaciones corporales, a grandes rasgos las deficiencias se suelen clasificar en: cognitivo-intelectual, psicosocial, sensoriales que abarcan

---

<sup>16</sup> Si bien, en un principio se trató únicamente de personas con deficiencias de carácter físico (motriz), consecuentemente la argumentación se fue trasladando a personas con otro tipo de deficiencias que también estaban experimentando discapacidad.

principalmente la vista y oído<sup>17</sup> y físicas o motrices<sup>18</sup>. A su vez, es necesario reconocer que algunas deficiencias son temporales y otras, la gran mayoría de acuerdo con las estadísticas, acaecen de manera permanente en la vida de las personas.

Por ejemplo, en relación a las deficiencias físicas, una fractura puede ser estipulada como temporal en tanto una o varias extremidades dejan de articularse como suelen hacer de manera habitual durante el tiempo de recuperación. En consecuencia, no poder caminar por determinado periodo puede conllevar a experimentar una condición temporal de discapacidad, derivado de la falta de medidas de accesibilidad e inclusión social que puedan existir en los ámbitos regulares de socialización de la persona.

Por otro lado, siempre será trascendente conocer qué es lo que ha dado lugar a una deficiencia porque permite explicar distintas trayectorias de vida y experiencias. A grandes rasgos, se distingue entre deficiencias que son originadas por alguna situación prenatal o durante el parto, otras que acaecen por alguna enfermedad durante la vida de la persona, también por accidentes o finalmente por el propio proceso de envejecimiento en el que las funciones sensoriales, mentales y motrices se ven afectadas. La premisa en torno a este aspecto es que no tiene el mismo significado e impacto, por ejemplo, nacer con alguna deficiencia, que adquirirla en determinado momento del transcurso de la vida.

Corporalmente los niveles de afectación tienden a variar enormemente. Una deficiencia física abarca desde situaciones en las que el cuerpo se torna incompleto físicamente por la falta de una o varias extremidades. Asimismo, puede tener todas las extremidades pero presentar determinada dificultad de movimiento en alguna región o incluso todo el cuerpo como sucede en casos de cuadriplejía.

Para el caso que aquí atañe, es necesario reconocer que no toda deficiencia física implica la utilización de silla de ruedas para el desplazamiento. Entre otros aspectos, depende del tipo y nivel de la afectación corporal. Sin embargo, en los casos donde se utiliza silla de ruedas, implica reconocer cuatro aspectos esenciales: 1) la silla de ruedas deviene en una extensión del cuerpo que permite la movilidad de la persona, por ello puede definirse como un tipo de artefacto para la movilidad. Otros artefactos pueden ser los propios pies y toda clase de objetos mecánicos o motorizados. La diferencia en este caso es que la silla de ruedas se funda como un elemento que sustituye en gran medida a los pies, por lo menos para desplazarse; 2) la silla de ruedas permite una autonomía en cuanto a la movilidad de la personas; 3) parte de la autonomía depende del contexto social y espacial; y; 4) las sillas de ruedas no son idénticas. Los distintos modelos y tipos existentes

---

<sup>17</sup> Algunas definiciones incluyen el olfato y gusto.

<sup>18</sup> Ver: [http://www.cndh.org.mx/Discapacidad\\_Tipos](http://www.cndh.org.mx/Discapacidad_Tipos)

develan aspectos sociales, económicos, políticos y urbanísticos deben ser tomados en cuenta para la comprensión de las movilidades cotidianas y representaciones del mundo.

Al respecto, es pertinente enunciar algunas premisas. En primer lugar, los costos de los distintos tipos de sillas de ruedas se ubican en un margen amplio. Por lo tanto, el tipo de silla expresa, en cierto modo, la condición económica de la persona y su adscripción a determinado estrato social.

En segundo lugar, la relación sujeto-objeto, es decir: persona-silla de ruedas, puede ir más allá de un uso instrumental. Dada su importancia para la vida de las personas, es posible que sea objeto, no sólo de distinción social según su calidad y precio, sino también de apreciación simbólica, en tanto constituye una sustitución relativa de los pies y se convierte en parte fundamental de la vida de la personas.

### **1.2.2. La dimensión espacial de la discapacidad**

Hace cerca de cuatro décadas Lefebvre desplegó su teoría del espacio a través de una serie de postulados que modificaron radicalmente el modo de entenderlo. En principio, aseveró que no se trata de un contenedor donde se ubica una colección de objetos (1968, 87). Visto de tal modo, difícilmente puede ser concebido como una realidad geográfica pasiva o un medio geométrico vacío (Lefebvre, 1968: 133). Por el contrario, en una suerte de relación dialéctica, el espacio es socialmente producido y al mismo tiempo desempeña un papel fundamental en la producción de relaciones sociales.

Bajo dicha perspectiva, tanto los actores económicos y privados como el Estado, desempeñan un papel fundamental en la organización del espacio. La ciudad no sólo puede ser entendida como el espacio histórico en el que se alojan los medios de producción, sino que al mismo tiempo se ha constituido como un producto más que se consagra así por tener valor de uso y valor de cambio, tal como identificara y otros autores con preocupaciones similares (Castells, 1971; Harvey, 1973; Lefebvre, 1974; Topalov, 1979).

Desentrañada su supuesta ideología en términos naturalidad y neutralidad, en virtud de ser objeto de apropiación y mercantilización dentro del desarrollo del capitalismo, esta mirada instrumental del espacio abrió diversas sendas de investigación teórica y empírica que siguen generando discusiones hasta la actualidad. En este sentido, interesa subrayar la influencia de la teoría crítica del espacio en la geografía de la discapacidad. Entendida como parte del 'Modelo social de la discapacidad', esta geografía particular se ha cultivado desde la década los ochenta en el ámbito anglosajón, se ha nutrido precisamente tanto de la geografía radical-marxista, como de algunos postulados importantes

emitidos por Lefebvre y otros autores con preocupaciones similares, inscritos dentro de la llamada Escuela francesa de sociología urbana, desarrollada en la segunda mitad del Siglo XX.

En primer lugar, debe reconocerse que si bien prácticamente desde las definiciones de la *UPIAS* y del ‘Modelo Social’, hasta los recientes modelos alternativos de la discapacidad<sup>19</sup> se vislumbra un aspecto arquitectónico, urbanístico y ambiental en la producción de discapacidad. En especial, se trata del espacio que constituye la ciudad (aunque no exclusivamente) ya que la gran mayoría de los estudios se han centrado en este tipo de espacios<sup>20</sup>.

En segundo lugar, se vislumbra el desarrollo de trabajos teóricos y empíricos sobre diversos temas, incluida la movilidad y accesibilidad, donde no sólo se reconoce que el espacio es un elemento constitutivo de la discapacidad sino que se le discute deliberadamente, especialmente dentro de una perspectiva geográfica. El interés se ha centrado en la producción social de barreras en entornos de interacción cotidiana y en la constitución de espacios físicos y sociales de internamiento con ejemplos claros como los psiquiátricos y las llamadas “escuelas especiales”<sup>21</sup>.

En general, el énfasis está puesto en los procesos socio-espaciales que reproducen desigualdades (Kitchin y Wilton, 2000: 62) o, como señalan Chouinard, et al. en las expresiones espaciales de la exclusión y la discriminación que experimentan muchas personas con discapacidad (2010: 1). Visto de esta manera, y retomando las ideas principales de Lefebvre, el espacio no puede ser pensado como un contenedor pasivo. Por lo el contrario, el modo en el que socialmente se organiza resulta ser central en la producción y reproducción de contextos urbanos que refuerzan la marginación de personas con deficiencias (kitchin, 1998: 344; Imrie y Wells 1993a, cit. por Gleeson, 1996: 393).

Al mismo tiempo vale remitir a Chouinard, et al. cuando afirman que la exclusión y discriminación se experimenta por igual dentro de espacio públicos como privados (2010: 3). Calles, plazas y medios de transporte, inmuebles públicos y privados –considérese también a las viviendas- presentan barreras o son espacios institucionalizados de la separación, el encierro y también muchas veces de hacinamiento.

Desde luego dichas espacialidades no son naturales; su origen en realidad es social e ideológico. Identificar y discutir las prácticas de los actores específicamente involucrados en el despliegue de tales espacios, también ha sido parte de las tareas de la geografía de la discapacidad. En ese sentido, el Estado se torna central en la gestión del espacio, derivado de participación en la planificación, diseño, construcción y regulación (Jackson, 2003: 40, 41) de prácticas socio-espaciales.

---

<sup>19</sup> En particular el ‘modelo biopsicosocial’ y el ‘modelo de la diversidad funcional’.

<sup>20</sup> De cuarenta y cinco estudios revisados previo a la escritura de este capítulo, dos tercios señalan directamente a las ciudades y áreas metropolitanas como la dimensión socio-espacial de análisis, sin considerar a los estudios internacionales, nacionales o al interior de instituciones (escuelas, oficinas de gobierno, empresas y hospitales principalmente) que suelen estar enfocados en las ciudades.

<sup>21</sup> Aquí, además del diálogo con las teorías críticas del espacio, también se aprecia la influencia y discusión con los aportes de Foucault en relación al estudio de los espacios sociales e institucionales de confinamiento.

Evidentemente en la actualidad los actores privados también están desempeñando un papel fundamental en el crecimiento y diseño de las ciudades, por lo que comparten responsabilidad.

No obstante, si se desea reducir la escala de abstracción, es factible considerar que tanto el Estado como los agentes privados, considerados los principales gestores de las ciudades, se encuentran representados a su vez por especialistas y profesionales del espacio, tales como urbanistas o arquitectos, entre otros. Al respecto, cabe remitirse nuevamente a Lefebvre (1968), en tanto estipula que el urbanismo se consagra como una técnica funcionalista e ideológica del espacio que responde a intereses instrumentales.

Las distintas morfologías urbanas excluyentes, a través de barreras físicas, resultan de las prácticas de un urbanismo que expresa relaciones desiguales y miradas hegemónicas sobre cómo concebir y materializar el espacio. En consecuencia, las ciudades emergen de una mayoría denominada normo-visual, normo-auditiva, normo-intelectual o normo-erecta que proclama su hábitat a partir de tales suposiciones. De este hecho se desprende que comúnmente se omitan medidas de accesibilidad necesarias para la estancia y movilidad de sujetos que permanecen al margen de las visiones de actores públicos, privados y profesionales encargados en buena medida de gestionar los espacios y sistemas de transporte en las ciudades.

En cierta manera, tal como señala Imrie, lo que está de fondo son los distintos valores y maneras de concebir y materializar el espacio (1998: 130) desde la práctica profesional. Visto así, el problema del espacio se re-instala en el mundo de lo social: lo político, económico o simbólico. El consecuencia, tal como refiere Gleeson, la construcción de espacios más inclusivos desde el punto de vista material, es sólo parte de un proceso social de cambio más amplio (1999b: 115, cit. por Imrie, 2001: 235) en relación a los marcos jurídicos, las políticas y procesos culturales.

En suma, de acuerdo con la mirada geográfica de la discapacidad, se asevera la recuperación del enfoque crítico del espacio inaugurado por Lefebvre, al considerar que no puede concebirse como un contenedor natural ni homogéneo: su organización y producción de barreras resulta de concepciones y prácticas sociales. En este sentido, las barreras del entorno y las prácticas espaciales ligadas a la exclusión de ciertas colectividades, develan la concepción del espacio producido por los actores centrales en su organización: los agentes económicos privados y el Estado, fincados a las prácticas espaciales emplazadas por el urbanismo y la arquitectura.

### **1.2.3. La dimensión temporal de la discapacidad ¿una barrera invisible?**

Luego de discutir cómo es que de manera entrelazada los procesos sociales y espaciales explican la emergencia de condiciones de discapacidad en la que viven personas con diferentes tipos de

deficiencias, es pertinente proponer la introducción de una dimensión más para su comprensión: el tiempo. Esta justificación y proposición se basa en la idea generalizada dentro de las ciencias sociales, sobre la imposibilidad de comprender la vida social fuera de un marco espacial y temporal de manera simultánea (entre otros: Berger y Luckmann, 1968; Castells, 1971; Elias, 1989; Hägerstrand, 1970; Harvey, 1990; Harvey, 1994; Wallerstein, 1991).

Si se entiende que la discapacidad surge de la relación de determinado sujeto con la sociedad-espacio donde desarrolla su vida, cabe preguntarse si no es que también se ubica en una dimensión temporal. La respuesta parece ser obvia, es decir, sí. No obstante, aducir a un individuo fijado en el tiempo, implica desplegar diversas dimensiones de análisis, además de vincularlas con el espacio y la sociedad. Bajo estos supuestos básicos es posible estipular que la teoría social de la discapacidad requiere discutirse con respecto al tiempo; se trata de una tarea pendiente.

El enunciado inicial que guía la exposición en adelante es que el tiempo se constituye como una barrera -también socialmente estructurada- que se articula con el espacio y la sociedad para contribuir a producir y reproducir condiciones de discapacidad<sup>22</sup>. Para desarrollar esta premisa, se retoman determinados aportes de las ciencias sociales sobre el tiempo, buscando vincularlas con diversos estudios que han buscado problematizar las nociones de tiempo y discapacidad. Finalmente, el objetivo es establecer un esquema que module las dimensiones social, espacial y temporal de la discapacidad.

Para comenzar, no resulta novedoso o comprometedor señalar que el tiempo tiene implicaciones sobre nuestras vidas y esto aplica se tenga o no discapacidad. Al igual que cualquier sujeto, sus vidas se rigen por un tiempo mecanizado, teniendo al reloj como el símbolo más notable. Asimismo, el tiempo entendido como una suerte de marco omnipresente (Elias, 1989: 32), como parte de la estructura social, es aprehendido por los sujetos con discapacidad. Esta introyección sirve como mecanismo de orientación para el despliegue de sus actividades cotidianas.

No obstante, si el tiempo parece ser un marco que abarca la experiencia humana, que se aplica por igual y no distingue entre personas, entonces cabe preguntarse cuáles son las especificidades con respecto a quienes tienen discapacidad, si es que estas existen. Siguiendo a Robertson, el sujeto con discapacidad tiene una relación diferente con el tiempo (2015: 8) y el espacio. Desde su postura, la discapacidad supone un desafío a la normativa del tiempo en el sentido de existir una falta de ajuste.

---

<sup>22</sup> Considerando que el término discapacidad abarca una multiplicidad de condiciones mentales, sensoriales y motrices, es evidente que el desarrollo de una propuesta conceptual con respecto al tiempo, rebasa los objetivos del presente trabajo. Por lo tanto, es importante señalar que las reflexiones aquí vertidas están pensadas especialmente en discapacidad física y más concretamente en relación a quienes emplean silla de ruedas. Por lo tanto, la intención es establecer un marco de análisis susceptible de ser confrontado con el trabajo de campo sobre las experiencias de movilidad y accesibilidad de la población en cuestión.

Esto no significa que las personas con discapacidad vivan fuera del tiempo<sup>23</sup>, sino que los tiempos de la vida social no concuerdan con su condición, posibilidades y realidad.

Cuando la discapacidad emerge, dentro del marco de transformaciones en la vida de la persona, también se dan implicaciones importantes sobre el tiempo. Retomando a Robertson, se abren distintas temporalidades que anteriormente no existían: el tiempo de diagnóstico, el pronóstico de tiempo de vida, el tiempo curativo con respecto a los tratamientos, tiempos de recaídas o la sensación de un futuro impredecible (2015: 3). En general, remitir a la postura de Robertson, implica retomar tres discusiones sociológicas sobre el tiempo. En adelante se relaciona discapacidad con un: tiempo social y percibido, un tiempo coercitivo y un tiempo instrumental.

En primer lugar, remitiéndose la noción del tiempo social y natural de Elias (1989), al igual que el resto de la sociedad, las personas con discapacidad se sortean entre ambos tipos. Si bien el tiempo permea a la sociedad y sus miembros, también es posible argumentar que no es vivido de la misma manera. Remitiendo al tiempo social que explica Elias (1989), este es relativo en función de las diversas maneras individuales y sociales que existen de percibirlo. Piénsese, por ejemplo, si una hora tiene el mismo significado para un adulto que para un niño, o si la sensación de un mismo periodo cambia en virtud de lo que se está haciendo: cuando se trata de una actividad placentera o que genera desagrado.

En particular, la discapacidad se funda en una realidad corporal, mental o sensorial específica. Desde cualquiera de estas situaciones posibles, a consideración propia, el transcurso del tiempo adquiere una multiplicidad importante de matices, las cuales no son posibles de abarcar en la presente exposición. Sólo a modo de ejemplo, e incluso como hipótesis de trabajo, es posible argumentar que en casos extremos el tiempo puede dejar de tener sentido, ser irrelevante o bien, adquirir significados totalmente distintos a los socialmente convencionales para quien vive una discapacidad mental. Entonces, desde una condición de sordera, ceguera o ubicación en silla de ruedas, el mundo, incluido el tiempo, recibe otras acepciones particulares.

En segundo lugar, bajo la perspectiva del tiempo como un elemento coactivo y coercitivo del que hablan Elias (1989) y Benítez (2011), habría que extender la propuesta señalando que resultará ser más rígido en determinados casos donde se vislumbren condiciones de discapacidad. Dicha coerción se entiende mejor al poner de relieve la cuestión de los ritmos actuales caracterizados por la aceleración de la vida social, generando que a menudo se perciba el tiempo como escaso y sintiéndose bajo una presión constante (Rosa, 2011: 14).

---

<sup>23</sup> Aunque se podría cuestionar desde la discapacidad intelectual donde el tiempo, al parecer, recubre significados sumamente diversos, incluida la posibilidad de no tener sentido ni orientar la vida de la persona.

A su vez, son estos mismo ritmos sociales que tienden a excluir a quienes se tornan ‘lentos’ o no ‘aptos’ para desempeñar determinadas actividades que requieren de ciertas habilidades físicas y mentales. De este modo, culminar la escuela a cierta edad, llegar puntual al trabajo o efectuar una actividad laboral de acuerdo a un cronómetro, puede tomar más tiempo del socialmente aceptado o esperado.

Finalmente, y en tercer lugar, el tiempo se presenta como un recurso en términos instrumentales. En apartados anteriores se hizo referencia a Lefebvre y su concepción material del espacio, en tanto es entendido como un recurso necesario para la producción de riqueza; algo similar se puede decir del tiempo. De hecho, en esta línea de pensamiento, Harvey estipula a modo de hipótesis que en las economías monetarias en general, el control sobre espacios y tiempos es fundamental para obtener beneficios (1990: 251), incluidos los económicos.

Además del control del espacio y tiempo, como recursos agotables y fundamentales para generar riqueza, también se requiere de sujetos y su fuerza de trabajo, haciendo referencia a la terminología de Marx. En ese sentido, la intención de participar en la vida social, especialmente productiva, implica que se requiera cuerpos con cualidades para efectuar actividades con cierta destreza, rapidez y eficiencia.

En este sentido, la relación entre discapacidad y tiempo desde del desajuste o la desigualdad, se ha vislumbrado a partir de lo que significa el ‘tiempo productivo’; noción explicitada por Pass (2014) y fuertemente vinculada con la concepción instrumental del tiempo. Según Postone, el tiempo de los individuos, apropiado por un agente, se consagra como el tiempo de trabajo fundamental para la producción de riqueza (1993: 37).

De este modo, el tiempo puede transformarse en dinero como forma de ganancia y de hecho así sucede, aunque no se trata de una conversión mecánica, como sugiere el dicho popular ‘tiempo es dinero’<sup>24</sup>. Por tal motivo, Pass sostiene que las economías capitalistas modernas son esencialmente economías del tiempo (2014: 53). Asimismo, la productividad no sólo requiere un margen de tiempo sino también de la utilización de una fuerza humana con determinados atributos físicos y mentales; sujeto desarrollando una actividad en determinado tiempo. Gran cantidad de actividades son remuneradas en función de desarrollar un trabajo específico que requiere esfuerzo físico y mental, en un tiempo determinado. Considérese que, por ejemplo, la impartición de una clase implica efectuar un trabajo intelectual, incluso físico, por parte de quien desarrolla la sesión, pero también un tiempo.

---

<sup>24</sup> De acuerdo con Thrift, no es posible asumir el que el tiempo humano tiene las mismas propiedades que el dinero. Mientras que el dinero es acumulación de riqueza, es divisible, intercambiable y transportable, el tiempo, en cambio, no tiene todas esas cualidades (1977: 21). En suma, con dinero se puede ‘comprar tiempo’ para reducirlo o alargarlo, pero no son lo mismo.

El problema con el ‘tiempo productivo’ es que no todos los individuos pueden incluirse en este. De acuerdo con Pass, cuando emerge una discapacidad, por ejemplo física, la posibilidad de participación en el ‘tiempo productivo’ se ve limitada; el sujeto es excluido (2014: 55). Discapacidad, tiempo y trabajo, entendidos como mecanismos de producción, conforman la triada de elementos que se repelan.

El ‘tiempo productivo’ sugiere una estructura corporal, psíquica y sensorial apta para el despliegue de trabajos con menor o mayor cualificación, que comúnmente son requeridos en tiempos cada vez más reducidos. Dentro de las economías capitalistas la maximización del tiempo es fundamental para generar riqueza y evitar pérdidas<sup>25</sup>. Por lo tanto, es prudente hablar de la rapidez y eficiencia como características esenciales del ‘tiempo productivo’. La velocidad, concretamente la aceleración, es como señala Rosa, una característica de las sociedades modernas (2011: 9) y el mundo productivo parece ser su principal eje de propulsión.

En un contexto laboral caracterizado por la competitividad, Pass sugiere que para participar en el ‘tiempo productivo’ se requiere acertar en ciertas evaluaciones -intelectuales y corporales- que hacen que las personas con discapacidad sean ‘agentes no productivos’ (2014: 5). Emerge la cuestión del sujeto, su cuerpo, habilidades, destrezas y conocimientos que le permiten o limitan efectuar determinada acción a una velocidad aceptable, como ejecutar una operación en el trabajo, desplazarse o aprender cierta información.

La problemática no es reciente: ya en el Siglo XIX, al ser el trabajo el motor del desarrollo capitalista, era necesario concebir sujetos autónomos, eficientes y sanos que pudieran cumplir una función específica en el engranaje de la producción industrial (Finkelstein, 1981: 2-3); engranaje del que las personas con discapacidad eran ya excluidas. De acuerdo con Ferreira, estas vicisitudes entre el cuerpo y el desarrollo del capitalismo hunden sus raíces en el proceso mismo de consagración de la modernidad; proyecto fundado en ideales de libertad, racionalidad y progreso pero que simultáneamente concibió el discurso de cuerpos eficientes, sanos y económicamente productivos (Ferreira, 2011: 6).

Esta relación entre discapacidad y tiempo desde el punto de vista productivo, ligado a la economía y el capitalismo en específico, se presenta como punto de apertura hacia una discusión más general, donde se explayen distintas modalidades de relación entre tiempo y discapacidad. Es así porque a consideración propia la relegación del sujeto con discapacidad en relación al tiempo socialmente estructurado, no solo ocurre con respecto al mundo productivo; se presenta de modo holístico,

---

<sup>25</sup> Así, por ejemplo, las empresas evitan contener sus productos en *stock* por largos periodos, ya que causa gastos adicionales. Del mismo modo, el incumplimiento de entregas en ‘tiempo y forma’ deriva en sanciones económicas porque se perjudica toda una organización productiva y comercial.

permeando su existencia. Ello implica pensar en situaciones y contextos diversos como el acceso a la educación, la recreación, las artes, la salud, la participación política o la movilidad geográfica cotidiana.

En concreto, como se expresó al inicio del apartado, la intención es dar un peso más central a tiempo, al mismo nivel que lo social y espacial, en la construcción de experiencias de discapacidad. Que este no sea empíricamente perceptible, no significa que deje de tener ciertas utilidades sociales, beneficie o perjudique a unos y otros, que sea experimentado de diversas maneras.

Hasta aquí se ha esbozado un somero acercamiento a la discapacidad desde una dimensión temporal. Empero, si sólo se le observa desde esta perspectiva, se corre el riesgo de asumir una posición en la que prácticamente las condiciones sociales y espaciales del contexto desaparecen. Una comprensión más holística de la discapacidad puede ser a partir de su dimensión social, espacial y temporal, cercana al ‘tiempo-geográfico’ del que habla Hägerstrand (1970), en el que se ubica toda práctica social. Así, la discapacidad se constituye no sólo como una condición negativa, sino también como posibilidad de acción del sujeto en un tiempo y espacio concretos.

Todo depende de lo que se mire: si la atención está centrada en los mecanismos sociales que generan discapacidad, implícitamente se vislumbrará una dimensión espacial y temporal. Lo mismo si el enfoque se sitúa en la dimensión espacial o temporal. Por ejemplo, en los estudios realizados sobre discapacidad, accesibilidad y movilidad, distintos trabajos constatan que debido a la falta de accesibilidad en el entorno, las personas con discapacidad tienden a recorrer distancias más largas para hacer uso de determinados servicios y por lo tanto a emplear más tiempo, dinero y esfuerzo físico (Casas, 2007; Red2Red Consultores; 2009; Taylor y Józefowicz, 2012). De este modo, se evidencia que la estructura espacial de una localidad, especialmente de grandes dimensiones, sea proclive a tener repercusiones negativas en el tiempo de las personas con discapacidad. Por lo tanto, es fundamental ensayar una suerte de relación conceptual entre sujeto con deficiencia, sociedad, espacio y tiempo como elementos interrelacionados en la producción relativa de discapacidad.

En suma, la propuesta esbozada lleva a considerar que la concepción del sujeto sano, eficiente y productivo y el sentido instrumental del espacio y del tiempo, están pensados y alineados desde una racionalidad vinculada al carácter productivo que predomina en las sociedades modernas. En este contexto, los sujetos cuyos cuerpos se encuentran al margen de cierta ‘normalidad’ ya sea física, visual, auditiva o intelectual, tienden a ser excluidos. Se trata de una condición que ineludiblemente remite a la dualidad que Canguilhem (1971) establece entre lo normal y lo patológico. Sin embargo, este esquema dicotómico de diferenciación no sólo aplica al mundo productivo. Por el contrario, de manera general, se extiende a las distintas esferas de la sociedad como la educativa, política, familiar, recreativa o artística, entre otras.

Finalmente, pensando en un tiempo-espacio social y subjetivo, como expresan Elias (1989) y Harvey (1990), se sugiere que tales dimensiones son aprehendidas, vividas y significadas. En este tenor, la teoría de las representaciones sociales constituye de una de las vías para captar dichos procesos.

### 1.3. Representaciones sociales

Hacer referencia al concepto de representaciones sociales implica adentrarse en un profuso debate que recorre de manera transversal a las ciencias sociales. En principio, se identifica su discusión más abstracta, acaecida principalmente en el campo de la filosofía, con autores prominentes como Hegel, Heidegger, Lefebvre y Derrida, entre otros. En segundo lugar, y en relación a la noción de representación social como tal, se aduce a Moscovici la revitalización de este término que emerge a partir del examen de lo que Durkheim llamó *representaciones colectivas*.

Este concepto, luego considerado en extenso como una teoría no unitaria sino con distintas escuelas o enfoques<sup>26</sup>, comenzó a elaborarse en la segunda mitad del Siglo XX. En dicha época, se reconoce que los grandes cuerpos teóricos y explicativos dominantes en las ciencias sociales se encontraban en franca crisis, dando lugar a un retorno vigoroso del sujeto, la subjetividad y los métodos de corte cualitativo como alternativas para la comprensión de lo social.

Bajo tal contexto, la idea de las representaciones sociales instalada en la psicología social se nutrió, además de la crítica a Durkheim, de los trabajos de Thomas y Znaniecki sobre el campesino Polaco (Perera, 1999), del interaccionismo simbólico desarrollado por la denominada Escuela de Chicago, la sociología de corte fenomenológico inspirada en Husserl y representada por Schütz, Berger y Luckmann, además de corrientes de la psicología asociadas con Freud y Piaget (Marková, 2000). Entrando en materia, en la definición inicial y ampliamente conocida, proporcionada por Moscovici, las representaciones sociales hacen referencia a:

...una modalidad particular del conocimiento, cuya función es la elaboración de los comportamientos y la comunicación entre los individuos. La representación es un corpus organizado de conocimientos y una de las actividades psíquicas gracias a las cuales los hombres hacen inteligible la realidad física y social, se integran en un grupo o en una relación cotidiana de intercambios... (Moscovici, 1979: 17).

A partir de esta idea general sobre las representaciones sociales, que el propio Moscovici acepta es difícil de encuadrar en un concepto, se desprenden una serie de supuestos encaminados a dilucidar

---

<sup>26</sup> En términos generales se consideran dos ámbitos de interés: el cognitivo y el simbólico (Jodelet, 1986; Peña y González, 2008). En el primer caso el interés se centra en los procesos psíquicos y cognitivos de aprehensión de la realidad. En el segundo la atención se ubica en el estudio de la producción de significados sobre la realidad y su vínculo con el contexto social donde se inscriben e interactúan sujetos y colectividades.

los elementos que lo componen. En primer lugar, se distingue la conjunción entre los procesos psíquicos y sociales imbricados en las representaciones sociales (Jodelet, 2008: 34); la producción social de conocimiento es aprehendida por el sujeto, o sujetos, para la comprensión de la realidad (Jodelet, 1986: 472).

En segundo lugar, el conocimiento al que se hace alusión, se elabora socialmente y es espontáneo, de sentido común. Incluye contenidos cognitivos, afectivos y simbólicos (Araya, 2002: 11), mismos que se constituyen en la vida cotidiana por medio de las experiencias, de la información, creencias y opiniones que son recibidas y transmitidas (Jodelet, 1986: 473).

Surge en un contexto de intercambios cotidianos, por lo tanto tiende a ser relativamente compartido en el marco de un grupo específico o sociedad. De acuerdo con Herner, las representaciones sociales permiten una aproximación a la “visión del mundo” que las personas o grupos tienen, en virtud de que el conocimiento de sentido común es el que se emplea para tomar una posición y actuar en cada contexto (2010: 152).

Para Moscovici las representaciones sociales se asimilan a las teorías, en la medida que se conforman por un cúmulo de conocimiento de sentido común que sirve para ordenar y dar sentido a algún tema o circunstancia; son una serie de proposiciones que permiten que las personas o las cosas sean clasificadas, descritas, y explicadas (2000: 152).

En tercer lugar, tanto Moscovici (1979) como Jodelet (1986), una de las principales continuadoras de la teoría del primero, señalan que las representaciones no son una mera réplica idéntica de la realidad; una representación social tiene cierta concordancia con lo real, lo exterior, pero no se trata de una reproducción mental fidedigna. En medio se desarrolla un espacio de negociación, de interpretación, destacándose el poder creativo del sujeto (Peña y González, 2008: 328; Voelklein y Howarth, 2005: 435).

Aunado a lo anterior, se considera que las representaciones tiene un carácter individual y social de manera simultánea. Con ello se quiere decir que no son homogéneas ni compartidas de manera generalizada por una sociedad o grupo. Una representación sobre determinado objeto o suceso, puede estar compartida socialmente al interior de una colectividad, sin embargo es necesario recordar que también los individuos pueden interpretar y comportarse de manera distinta en alguna situación (Jodelet, 1988: 470). Entonces, incluso dentro de un grupo bien definido, es probable que una representación social no sea idéntica entre sus integrantes (Piñero, 2008: 5). En suma, las representaciones sociales son procesos psico-sociales dinámicos.

Asimismo, las representaciones, ya sea de carácter individual o social, no son entidades monolíticas y estáticas; tienden modificarse dependiendo de las experiencias ulteriores y las circunstancias

sociales. Se encuentran en un proceso inacabado de construcción y modificación (Rodríguez, 2003: 90).

Para Jodelet, en la producción de representaciones sociales entran en juego: a) un conocimiento, producto de informaciones, imágenes, opiniones y actitudes que refieren a; b) un objeto o una situación social determinada y; c) que son representados subjetivamente por una persona o un grupo (Jodelet, 1986: 475). Desde luego, como la misma autora señala, la representación no se inscribe sobre una tabla rasa; siempre hay algo preexistente (Jodelet, 1986: 490), es decir, experiencias previas que van aportando en la construcción de una representación sobre determinado objeto o acontecimiento social.

Entonces, cuando las personas hacen referencia a circunstancias que se clasifican, explican y evalúan, nos encontramos ante una representación social (Jodelet, 1986: 472; Araya, 2002: 11). Es, en todo caso, una actividad humana y social que se presenta de manera ininterrumpida e inacabada.

Sobre el carácter social de las representaciones, los estudiosos y estudiosas del tema indican que es una dimensión que interviene de distintas maneras: en principio, regularmente se derivan de la creación colectiva a través de los procesos de comunicación e interacción social (Voelklein y Howarth, 2005: 13). En este sentido, se desprenden de los marcos de aprehensión que proporcionan los esquemas culturales, que refieren a la elaboración y diseminación del conocimiento de sentido común (Jodelet, 1986: 473).

Asimismo, se conforman a partir de la ubicación de las personas en posiciones y pertenencias sociales (Jodelet, 1986: 473). También se estipula que las transformaciones sociales son susceptibles de ejercer influencia en la modificación de representaciones sociales (Perera, 1999: 21), por ejemplo, cambios en las leyes, implementación de políticas o conflictos sociales de distinta envergadura.

Otro aspecto social importante se vincula con la emergencia de identidades (Jodelet, 2008: 49). Su conformación se deriva, en parte, por compartir ciertas representaciones del mundo. Si bien no son determinantes en el sentido de que un grupo es un grupo y que adquiere una identidad en virtud de que sus integrantes mantienen ciertas representaciones relativamente similares, sí es evidente que influyen en su constitución (Araya, 2002: 32-33). Los sentidos de pertenencia se consagran como plataformas que refuerzan la relación al interior de determinado grupo, al mismo tiempo que permiten comprender y vincularse como otras colectividades y la sociedad en general (Ibáñez, 1994; Piñero, 2005).

En relación al contexto, es importante considerar las condiciones históricas, económicas e ideológicas en que surgen y se desenvuelven los grupos y objetos de representación. También, elementos como las instituciones u organizaciones con las que interactúan los sujetos y los grupos, son necesarios de conocer en el estudio de las representaciones (Perera, 1999: 21). Las posiciones y

pertenencias sociales hacen referencia, por ejemplo, la pertenencia a determinada estrato social o grupo cultural (Ibáñez, 1994: 175) si bien no determina, sí influye en la conformación de representaciones sociales.

Resumiendo, de acuerdo con Araya las representaciones son sociales porque: 1) emergen, y se ven influenciadas, en contextos sociales específicos a través de procesos de interacción y comunicación; 2) circulan a través del intercambio de saberes y de la ubicación de las personas en grupos y posiciones o pertenencias sociales y; 3) por las funciones sociales que cumplen, tales como dar sentido a la realidad social y el desarrollo de identidades (Araya, 2002: 32-33). Sobre este último tema, el de las funciones, es que se desea ahondar someramente.

Para comprender el proceso de construcción de las representaciones sociales, Moscovici (1979) alude a los procesos de *objetivación* y *anclaje*. El primero consiste en transformar información abstracta en conocimiento concreto y material, permitiendo a las personas y grupos condensar conceptos, clasificaciones, símbolos e imágenes (Jodelet, 1986: 481) que llegan a ser puntos de referencia compartidos acerca de un objeto o suceso (Clémence, 2001: 88).

El *anclaje* refiere a la integración cognitiva del objeto representado a los esquemas de pensamiento y referencia preexistentes. De este modo, se activa el bagaje cultural previo, incorporando nueva información (Lerma, 2013: 234) e incidiendo en la formación de nuevas representaciones (Araya, 2002: 33-34). Así, las imágenes y significados del objeto de representación ya constituido pasan a formar parte de los conocimientos y creencias del agente (Clémence, 2001). Por ese motivo es que, como ya se expresó, la representación social no se inscribe sobre una tabla rasa; siempre hay algo preexistente (Jodelet, 1986: 490).

A su vez, la dialéctica entre la *objetivación* y el *anclaje*, articula las tres funciones básicas de la representación: 1) función cognitiva de integración de la novedad, haciendo que lo extraño se convierta en ‘familiar’; 2) función de interpretación de la realidad y; 3) y función de orientación de las conductas y las relaciones sociales (Jodelet, 1986: 486). Sobre este asunto, relativamente consensuado entre los y las autores, se profundizará en los siguientes párrafos.

Antes es importante señalar que una de las críticas se centra sobre el pensar que el anclaje y la objetivación constituyen procesos puramente cognitivos. Quienes se han dedicado al estudio profundo de este tema, consideran, por el contrario, que los dos procesos son sociales y culturales (Voelklein y Howarth, 2005: 14). Más aun, ambos procesos explicitan la interdependencia de lo psíquico y lo social (Jodelet, 1986: 480).

Con respecto a las funciones, la primera descrita se relaciona con la integración de lo novedoso. En efecto, para Moscovici la conformación de representaciones sociales sugiere que haya una

‘apropiación’, una internalización del objeto o situación (1979: 42) a través de su repetición es que se le domina y pasa a formar parte de lo cotidiano.

En segundo lugar, la función de interpretación se relaciona con la posibilidad que brindan para entender y explicar la realidad (Abric, 2001: 5), específicamente a través de la asignación de significados concretos a un objeto o circunstancia. Sea en términos individuales o colectivos, estas intervienen como mecanismos de comprensión, como instrumentos de interpretación y de construcción de significados compartidos en torno de un objeto (Jodelet, 2008: 53) o situación. Tal como señala Moscovici: “representar un objeto es al mismo tiempo conferirle la categoría de un signo, conocerlo haciéndolo significativo” (1979: 42).

De este modo, cuando se estudian las representaciones sociales, es posible acceder a una constelación de significados que el sujeto o sociedad a un objeto localizado en su entorno social y material (Jodelet, 2008: 52). El aspecto figurativo y simbólico, consagrado en imágenes producidas y reproducidas en el plano de la subjetividad está estrechamente ligado con el despliegue de significados.

Lo social nuevamente cobra relevancia en virtud de que los significados atribuidos a una representación se desprenden de la utilización de sistemas de codificación e interpretación proporcionados por la sociedad (Jodelet, 1986: 479) y su cultura. Para Araya significa que la realidad social impone las condiciones de interpretación por parte de los sujetos, sin que implique un determinismo. Así, los esquemas socioculturales definen en gran medida su lectura de la realidad. A su vez los significados aluden a la expresión de estereotipos, opiniones, creencias y valores sobre lo que se representa y que suelen tener una orientación actitudinal positiva o negativa (Araya, 2002: 11; Herner, 2010: 152).

Empero, la función de las representaciones no se inscribe únicamente en los esquemas de pensamiento, como si se tratara de elementos estáticos. Por el contrario, se reconoce ampliamente que las representaciones presentan un carácter práctico en virtud de posibilitar la orientación y acción del sujeto en el contexto social de referencia (Jodelet, 1986: 470). Por una parte permite a las personas orientarse en su mundo material y social (Wagner, et al. 1999: 95). Consecuentemente, se establecen de manera cardinal como sistemas de anticipaciones y expectativas (Abric, 2001: 6); ‘predisposiciones a actuar’ de los sujetos, en tanto guían la acción (Girola, 2012: 405). En consecuencia, definen objetivos y procedimientos para sus miembros (Jodelet, 1986: 470), dentro de un marco social y temporal. Es decir, permiten tomar decisiones a futuro, establecer acciones o medidas en relación a determinada circunstancia social, por ello su carácter anticipatorio. Al mismo tiempo, permiten justificar las posturas o comportamientos (Abric, 2001: 6) anteriormente desplegados.

De hecho no se asumen únicamente como guías del comportamiento, sino que al mismo tiempo permiten otorgarle un sentido (Moscovici, 1979: 32) a lo que se hace y que puede ser evaluado bajo una suerte de categorización dicotómica entre lo positivo y negativo. Prescriben las posibilidades y los límites sobre la forma en que se actúa en el mundo (Araya, 2002: 11).

Finalmente, la teoría de las representaciones no se encuentra exenta de consideraciones y críticas. Posiblemente uno de los temas más polémicos se relaciona con el conflicto y las relaciones de poder. En efecto, una lectura general de lo expuesto hasta hora, indica que desde las representaciones el mundo parece ser ordenado subjetivamente y consensuado socialmente. Ello implica generarse una imagen bastante estática de la teoría de las representaciones sociales. (Rose, et al. 1995: 151) Sin embargo, debe recordarse que dependen de la adscripción social del sujeto y su posición en la economía, la cultura y la política (Jodelet, 1986: 475).

Si las relaciones sociales están permeadas por tensiones, entonces las representaciones sociales no pueden ser distintas (Rose, et al. 1995: 154). De estas afirmaciones se desprende que las representaciones sobre determinado objeto o suceso no son homogéneas; algunas veces pueden ser consensuadas pero otras tantas en divergencia o antagonía directa. Existen algunos temas, por ejemplo sobre la política, la religión, la sexualidad o el cuerpo que son susceptibles de encontrar mayor dificultad de armonía en las representaciones sociales. De acuerdo con Howarth (2005, cit. por Voelklein y Howarth, 2005: 21) en el estudio de las representaciones sociales es importante recatar el papel del conflicto con la finalidad de obtener una mejor comprensión de los intereses que están en juego y las representaciones alternativas de grupos que se sitúan en condiciones subalternas. La desigualdad en torno a las representaciones permite identificar discursos ideológicos y la justificación de relaciones sociales de poder. En suma, se trata de aproximarse críticamente al examen de las representaciones sociales.

Correlativamente también se abre la oportunidad de identificar y comprender las representaciones de sujetos y grupos ligadas a la contraposición en relación a una representación hegemónica sobre determinado tema (Voelklein y Howarth, 2005: 24). Desde luego las contraposiciones pueden establecerse entre grupos definidos por criterios económicos, políticos o culturales. Algunas representaciones pueden ser más consensuadas mientras que otras son más consistentes con el disenso.

#### **1.4. Tiempo, espacio y ciudad desde las representaciones sociales**

El esquema teórico presentado en torno a las representaciones sociales es sumamente amplio; permite abarcar una multiplicidad de temáticas. En específico la ciudad, el tiempo, el espacio y la

discapacidad han sido objeto de estudio reiterado. Desde luego, intentar reseñar o plantear un ‘estado de la cuestión’ supone una ardua tarea que escapa a los alcances y objetivos del presente documento. En cambio, el propósito es plantear sólo algunas relaciones conceptuales, apoyándose en determinados trabajos preexistentes.

En principio, la organización del espacio, el tiempo y la sociedad en contextos urbanos se conforman como elementos entrelazados que en mayor o menor medida producen discapacidad. Se trata, en conjunto, de una realidad externa y a la vez interiorizada por las personas. Por lo tanto, cabe preguntarse ¿cómo comprende, de qué manera otorga significado la persona a esta realidad? Se trata de una pregunta central para este trabajo que conceptualmente se desea abordar desde la noción de las representaciones sociales.

Este concepto, de larga data dentro de la investigación social, ha sido empleado en múltiples investigaciones para el estudio de la discapacidad. La mayoría de los trabajos han estado orientados a comprender cómo se generan social y culturalmente las imágenes en torno a la discapacidad a través de, por ejemplo, la televisión, Internet, literatura, las relaciones interpersonales o prácticas médicas y gubernamentales (Araya, 2007; Couser, 2005; Cruz, 2010; Esser y Rojas, 2006; Garland, 2005; Longmore, 2016; Páez, 2014; Pedraza, 2010; Rojas, 2012; Soto y Vasco, 2008).

De manera similar, otros autores han optado por perspectivas antropológicas ligadas a las nociones de identidad/alteridad. También han acudido a enfoques sociológicos en cuanto al estigma y el etiquetaje. En ambos casos la finalidad es dar cuenta de cómo se producen y reproducen socialmente signos, imágenes y discursos sobre el ‘otro’, el ‘diferente’ o ‘anormal’ en términos corporales y mentales.

Bajo una suerte de operación teórica y metodológica inversa a los estudios y enfoques citados en los párrafos anteriores (y de manera similar a otras investigaciones) en la propuesta aquí planteada se intenta comprender las representaciones que del mundo social generan las propias personas con discapacidad. En concreto, representaciones sobre la ciudad (entendida como una condensación social, espacial y temporal) que producen de manera individual y colectiva quienes utilizan una silla de ruedas y las personas que las apoyan, a partir de sus experiencias cotidianas de movilidad y accesibilidad.

Con respecto al tiempo y espacio, también existen trabajos relevantes desde las representaciones sociales. Por un lado, haciendo referencia al contexto donde estas se producen, es importante considerar que se generan en un marco social pero también espacial y temporal. A su vez, el tiempo y el espacio son objetos recurrentes de las representaciones sociales. Para Harvey la representación que tienen las personas del espacio y el tiempo es vital porque afecta decisivamente en la forma en que interpretamos el mundo y actuamos en él (1990: 229).

En cuanto al estudio de las representaciones sociales sobre el tiempo, se torna pertinente retomar el discernimiento que Elias señala, en tanto se presenta simultáneamente como un fenómeno físico y natural externo al sujeto, pero también social, en el sentido de ser aprehendido, reflexionado, percibido (Elias, 1989: 22). Visto así, el tiempo cumple con las características para condensarse en forma de representación(es). En los estudios preexistentes sobre el tema, se identifica un interés por conocer las representaciones sobre la historia (Liu y Hilton, 2005) o experiencias femeninas del tiempo (Pargas, 2010).

Empero, desde una condición de discapacidad, se sugiere aquí que el tiempo adquiere matices particulares e importantes de conocer, en términos de experiencias individuales y representaciones sociales. A través del enfoque de las representaciones sociales es posible ‘extraer’ los distintos modos de experimentar el tiempo desde una condición de discapacidad física y ello es importante para aportar a la discusión más general sobre la dimensión temporal en el concepto de discapacidad que, como se ha señalado reiteradamente, ha permanecido poco estudiada.

Con respecto al espacio y categorías afines, como el territorio, el estudio de las representaciones sociales se vincula no sólo con el marco teórico propuesto por Moscovici (1979), sino también, y preponderantemente, con el esquema propio de Lefebvre (1974). Parte de las diferencias radican en que Moscovici despliega una teoría general de las representaciones sociales sin hacer alusión específica al espacio como objeto de las mismas.

Por el contrario, el objetivo explícito de Lefebvre es comprender los distintos modos de relacionarse y concebir el espacio. También se diferencian por las disciplinas de adscripción: psicología social en Moscovici y filosofía y sociología urbana en Lefebvre. En este sentido, lo que hace comparables a ambas perspectivas es la utilización de la palabra “representación”, aunque adquieren un significado distinto. Además, mientras que en Moscovici emerge una visión neutral de las representaciones sociales, incluso criticada, desde Lefebvre se lee abiertamente el conflicto y las tensiones entre las representaciones del espacio por parte de diferentes sujetos o colectividades.

Siguiendo a Moscovici, uno de los estudios más sobresalientes con respecto al espacio, en este caso urbano, es el de Milgram y Jodelet (1976, cit. por Jodelet, 1986) quienes se propusieron comprender las representaciones socio-espaciales que los parisinos tienen de su ciudad. De acuerdo con sus conclusiones, se pone de relieve una división del espacio urbano. Identificaron que el núcleo que se consagraba como la cuna donde surge la ciudad, estaba ligada a una representación positiva: todo lo bueno se concentra en los barrios centrales y esta imagen cambia conforme se desplaza la mirada a lo periférico, caracterizado por albergar a los desplazados, los pobres y los inmigrantes (Jodelet, 1986: 470-471).

De acuerdo con lo anterior, para Lerma “los objetos de representación socio-espacial pueden relacionarse con la memoria social al seleccionar lugares que tienen un significado especial o trágico debido a los sucesos que ocurrieron en ellos” (2013: 234). Entonces, el espacio urbano adquiere fragmentaciones espaciales y simbólicas que en cierta medida pueden coincidir o no, recordando que las representaciones sociales se nutren de la realidad pero no son una imagen auténtica.

Por otro lado, el ya clásico esquema propuesto por Lefebvre (1974), que se constituye por la triada interrelacionada de *prácticas espaciales*, *representaciones del espacio* y *espacios de la representación*, ha sido ampliamente utilizado para estudiar diversos fenómenos que ponen de manifiesto las vinculaciones entre la sociedad y el espacio.

Si bien se hace referencia a un espacio en abstracto, Lefebvre piensa especialmente en el espacio urbano; lugar que por excelencia concentra y expresa las relaciones económicas y políticas de poder y conflicto. Por lo tanto, la ciudad se convierte en el objeto que los sujetos representan. Cruz indica que es una realidad, la ciudad, captada y comprendida de diversas maneras, de acuerdo con el marco cultural de fondo y los intereses que entren en juego (2014: 12). Un mismo espacio está atravesado por distintas formas de relacionarse con este y significarlo: ahí la fuente del conflicto.

En resumen, las propuestas de ambos autores encuentran puntos de concordancia y complementación que son importantes de considerar en adelante. Por un lado, la noción de representaciones sociales permite captar distintos objetos y sucesos que van más allá del espacio, por ejemplo el tiempo. Asimismo, la perspectiva de Lefebvre se vincula con la necesidad recordar que toda representación, sea del espacio u otro elemento, se encuentra ligada con relaciones de poder, tal como expresan Rose, et al. (1995) y Voelklein y Howarth (2005) en relación a las representaciones sociales.

Para concluir este capítulo, se busca señalar algunas consideraciones sobre la producción de representaciones sociales desde un estado de discapacidad física. En primer lugar, enunciar que la condición social de discapacidad es polémica. Una situación (deficiencia) corporal no supone de antemano que estemos ante un grupo social bien definido desde el que se puedan plantear representaciones. Sin embargo, ello no implica que quien tiene discapacidad, particularmente aquellas personas que emplean silla de ruedas, no mantenga ciertas representaciones de objetos y acontecimientos sociales. Recuérdese que las representaciones son individuales y colectivas y que incluso al interior de un grupo social no siempre son homogéneas.

Posiblemente en determinados casos la inscripción institucional de los sujetos suministre los marcos necesarios para la producción y reproducción de representaciones sociales compartidas sobre aspectos variados de la realidad. Las escuelas, los centros de rehabilitación, de capacitación, grupos de auto ayuda y otras instancias similares suelen reunir a personas que se caracterizan por el uso de silla de ruedas.

En este sentido, el propio hecho de sustituir relativamente los pies por ruedas para desplazarse en el espacio geográfico, constituye una condición corporal significativa desde la que se vive e interpreta la realidad. De acuerdo con la teoría social de la discapacidad, existe un amplio consenso en torno a la diferenciación social y vulnerabilidad de las personas que tienen discapacidad en relación a la exclusión, la discriminación y el estigma.

Lo anterior alude a una de las críticas centrales sobre la teoría de las representaciones sociales, en tanto no puede ser entendida como una mirada estática de la realidad donde las tensiones y el conflicto sean omitidos. Las posiciones sociales refieren no sólo a las condiciones materiales de existencia, sino también a las condiciones físicas, sensoriales o mentales de los sujetos. Por lo tanto, para concebir representaciones de, por ejemplo, la sociedad, el espacio, el tiempo o la ciudad en general, no es fundamental que las personas se encuentren espacial y socialmente reunidas por medio de esquemas institucionales. A su vez, es necesario considerar que aunado a la postura corporal y condición socioeconómica, interfieren otros elementos en la constitución de representaciones: el género, la edad, la presencia simultánea de otras deficiencias e incluso la ubicación geográfica de la persona en términos residenciales y con respecto a la ciudad. Esto es un asunto que se viene planteando desde la introducción del presente texto, como parte de la hipótesis.

Considerar todos estos elementos permite establecer una discusión ulterior con la propia teoría de la discapacidad, especialmente su versión crítica, sobre cómo el sujeto asume su condición y desde esta cómo interpreta la realidad a partir de esquemas de posiciones dicotómicas ya que pueden ser positivas o negativas. Es decir, representaciones positivas o negativas en torno al espacio, el tiempo, la sociedad y la ciudad. En suma, la teoría de las representaciones sociales permite comprender que vivir utilizando una silla de ruedas no es una experiencia monolítica y estática; los significados sobre el tiempo, el espacio, la sociedad y la ciudad como tal, pueden ser diversos.

Por otro lado, movilidad geográfica y cotidiana (y las condiciones en las que esta se desarrolla) se convierte un ‘vehículo’ central en la identificación y estudio de representaciones sobre la ciudad y sus elementos sociales, espaciales y temporales. Otros caminos, que no deben ser desdeñados, pueden ser a través de los medios de comunicación o las fuentes orales. Sin embargo, tal como se atisbó en el apartado referido a la dimensión subjetiva y cultural de la movilidad, representa una forma de establecer relación directa con el contexto, que se nutre de experiencias continuas y que forja representaciones sociales sobre los objetos de la ciudad y su sociedad, incluyendo lo intangible como sucede con el tiempo.

“La imaginación sociológica nos permite captar la historia y la biografía y la relación entre ambas en la sociedad. Esa es su tarea y su promesa”

Wright (1959: 25-26)

## **Capítulo II. Marcos normativos y programáticos sobre accesibilidad y movilidad de personas con discapacidad en la metrópoli de la Ciudad de México**

Las experiencias de accesibilidad y movilidad de personas que utilizan silla de ruedas se encuentran ubicadas en un marco social, político, cultural y económico de referencia. Por lo tanto, no se les puede considerar como situaciones individuales y aisladas. El contexto donde se ubica el sujeto impacta importantemente sobre sus acciones cotidianas y modos de comprensión del entorno. El tratamiento de dicho contexto es, pues, el objeto central del presente capítulo.

El hilo conductor del presente capítulo es el siguiente: en principio, considerar que derivado de las transformaciones que se han dado en la metrópoli con respecto a su crecimiento y dispersión, se ha complejizado y problematizado la movilidad cotidiana de la población en general. En este contexto, quienes tienen discapacidad se enfrentan a una serie de dificultades extra, principalmente relacionadas con la discriminación social y la accesibilidad del entorno y de los medios de transporte. Por lo tanto, si bien no se trata de un estudio que procure alcanzar representatividad estadística y establecer generalizaciones, es necesario cavilar en términos sociodemográficos cuál es la dimensión de la población con discapacidad dentro de la zona metropolitana de la Ciudad de México.

Una vez abordado lo anterior, se busca comprender el esquema jurídico internacional, nacional y local que promueve la accesibilidad y movilidad de la población con discapacidad. En este punto son dos los enfoques. Por una parte se aborda el problema desde los Derechos de las personas con discapacidad, contemplando a la movilidad y la accesibilidad justamente como Derechos<sup>27</sup>. Por el otro lado, desde la perspectiva del Derecho a la ciudad, la movilidad y la accesibilidad son tópicos centrales. En dicha discusión, las personas con discapacidad son contempladas como uno de los grupos comúnmente desfavorecidos en cuanto al Derecho a la ciudad. De este modo, se aprecian diversas congruencias entre los dos enfoques señalados.

Posteriormente, se esboza un análisis de las implicaciones políticas y reales que emanan de los marcos jurídicos previamente realizados. Es decir, han dado lugar a políticas, instituciones y otros mecanismos para hacer valer y garantizar los Derechos a la movilidad y accesibilidad de quienes tienen discapacidad. Un modo de comprender esta traducción, de lo jurídico a los resultados, es a través de diversos informes que se han realizado en años recientes.

---

<sup>27</sup> En la delimitación de la zona metropolitana también se contempla al Estado de Hidalgo con un municipio, pero se prescinde de su análisis en el tema jurídico porque no se tomó en cuenta la demarcación de aquella entidad federativa para el estudio.

En estos se evalúan las políticas y programas, incluyendo a los propios marcos normativos. Desafortunadamente la información disponible aun es incipiente. Sólo recientemente se han formulado algunos reportes, especialmente a nivel nacional, derivado del cumplimiento que el Estado mexicano debe dar sobre la Convención y con ello la solicitud de informes por parte de la Organización de Naciones Unidas. Por otro lado, en las encuestas sobre origen-destino que se han desarrollado en el país, aunque se contempla un apartado sobre discapacidad, la base de datos no ha sido explotada, al menos académicamente y según lo propuesto en este trabajo, rebasa los objetivos, Así, información sobre la situación de la movilidad de personas con discapacidad es escasa.

Con respecto a las fuentes de información, cabe señalar que son diversas. En primer lugar, estadísticas (de 2010 que son las más recientes sobre discapacidad), documentos jurídicos, artículos de investigación, libros, notas periodísticas, informes, encuestas, portales de Internet de los gobiernos tanto federal como del EDOMEX y la CDMX, así como entrevistas realizadas a integrantes de Vida Independiente A. C. y Libre Acceso A. C. Esta última fuente de información primaria se contempla en virtud del papel central, tanto en el ámbito jurídico, como político y activo, que han desempeñado en cuanto a programas y proyectos para promover la movilidad de las personas y la accesibilidad de los espacios.

Una última puntualización se finca con la especificidad de la colectividad que ocupa la atención central del trabajo; quienes utilizan silla de ruedas. Al intentar enunciar su contexto, ha sido necesario hablar de discapacidad en general, considerando que es una categoría social que abarca una amplia gama de posibilidades y realidades corporales, mentales y sensoriales. Así, cuando en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad se alude a la accesibilidad y la movilidad como Derechos, es en términos generales, haciendo referencia a las personas con cualquiera de los tipos de discapacidad existentes.

De manera similar sucede con algunas políticas en las que se habla de discapacidad en abstracto pero desde luego incluye a quienes utilizan silla de ruedas. De hecho, los problemas de accesibilidad del entorno y la movilidad geográfica están especialmente ligados a quienes tienen discapacidad visual y física (nuevamente incluyendo en este segundo tipo a las personas que emplean silla de ruedas), sin dejar de considerar que quienes tienen discapacidad auditiva o intelectual también se enfrentan a barreras, tanto físicas como sociales, para desplazarse de un lugar a otro.

Asimismo, las estadísticas oficiales, proporcionadas por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) suelen dividir a la población por dificultades o limitaciones para realizar una o más de las siguientes actividades: a) caminar o moverse; b) ver; c) hablar o comunicarse; d) escuchar e) atender el cuidado personal; f) poner atención o aprender y; g) limitación mental. Esta distinción

subdivide lo que en general se conoce como: discapacidad física o motriz, discapacidad intelectual o mental y discapacidad sensorial (principalmente visual y auditiva) y discapacidad psicosocial.

Es importante considerar que quienes utilizan silla de ruedas pueden ubicarse directamente en la rúbrica de “Población con dificultad para caminar, moverse, subir o bajar” aunque no exclusivamente. Por ejemplo, quien utiliza silla de ruedas también puede hallarse en relación a las dificultades asociadas con “atender el cuidado personal”. Asimismo, es pertinente señalar que el total de discapacidades reportadas será mayor al de número de personas, dado que un mismo sujeto puede tener dos o más discapacidades.

## **2.1. Metropolización reciente en torno a la Ciudad de México y su impacto en la movilidad cotidiana**

Durante el último cuarto del siglo XX, especialmente derivado de cambios económicos, las grandes ciudades latinoamericanas, y de otras regiones del mundo, han experimentado diversos procesos relativamente generalizables. En particular, con la liberación económica acaecida en la década de los ochenta, diversas urbes ligadas a la dinámica global del capital comenzaron a presentar un crecimiento exponencial, o lo que De Mattos llama lo “urbano generalizado” (2010: 81).

Para el caso concreto de la Ciudad de México y su zona metropolitana, esta ha transitado por un proceso de concentración a otro de descentralización en varios términos. En el Siglo XX, entre la década de los cuarenta y ochenta, con el modelo de Sustitución de Importaciones, de manera similar a otras ciudades latinoamericanas, la Ciudad de México creció importantemente debido a la atracción de población por la concentración de las actividades económicas (Duhau y Giglia, 2008: 97; Partida y Anzaldo, 2003: 41). Es en los cuarenta justamente cuando emergieron los primeros indicios de conurbación de la Ciudad de México con el municipio de Naucalpan del Estado de México (Sobrino, 1996: 128)<sup>28</sup>.

Posteriormente, desde la década de los setenta, las actividades industriales tendieron a la descentralización. De igual manera, se ha documentado ampliamente la disminución del crecimiento poblacional (incluso en algunos periodos de manera negativa) de la Ciudad de México a partir de la década de los setenta (Escamilla y Santos, 2012: 10). Sin embargo, pese al bajo aumento de población, es importante destacar un crecimiento acelerado de la urbanización. De este modo, entre 1980 y 1990 la población aumentó un millón aproximadamente, mientras que la superficie urbana se extendió en un treinta y cinco por ciento (Cruz, 2002: 40).

---

<sup>28</sup> Para 2010, de acuerdo con la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y el Consejo Nacional de Población (CONAPO), La Zona Metropolitana del Valle de México, que gira en torno a la Ciudad de México, se constituía por 76 demarcaciones, incluyendo todas las delegaciones de la Ciudad de México, un Municipio de Hidalgo y el resto del Estado de México.

Lo anterior se relaciona con la ruptura del patrón típico de migración rural-urbana, dando lugar a una mayor diversificación en cuanto a los lugares de origen y destino de la migración. Así, comenzó a tomar importancia la migración urbana-urbana y las ciudades pequeñas y medias como principales lugares de arribo (Ward, 1991: 64; Aguilar y Rodríguez, 1995: 90), creando una metrópoli que ha dejado de ser monocéntrica para dar lugar a una policéntrica, con múltiples subcentros urbanos dispersos (Aguilar, 2002: 136; Aguilar y Rodríguez; 1995: 80-81; Casado, 2012: 98; Partida y Anzaldo; 2004: 189).

Diversos autores coinciden en señalar que la reestructuración de la Ciudad de México y la metrópoli, ha acarreado cambios en el sector ocupacional y la movilidad cotidiana. En efecto, de manera correlativa a la descentralización industrial hacia zonas periféricas de la metrópoli, o incluso a otras ciudades de la región centro del país, se acepta que la ciudad central ha perdido importancia relativa de su demanda ocupacional respecto a otras zonas de la ciudad (Salazar y Sobrino, 2010: 590).

Empero, no significa que haya ocurrido un vaciamiento en términos laborales o que el centro haya dejado de tener importancia económica (Salazar y Sobrino, 2010: 619), más bien se habla de una reconfiguración espacial del sector ocupacional. En este sentido, si bien se asistió a un proceso de descentralización, su efecto en la movilidad cotidiana no rompió con el patrón periferia-centro, continuando la ciudad central como la principal área de atracción (Sobrino, 2002: 12).

Por lo tanto, seguido de la desindustrialización emergió un proceso de terciarización relacionada con el sector de servicios, y dentro de éste en los servicios al productor (Sobrino, 2002: 11; Salazar y Sobrino, 2010: 618; Sobrino, 2007: 603). Como ya se señaló, estos fenómenos generaron procesos que están asociados con la movilidad residencial centro-periferia y urbana-urbana. Al mismo tiempo han generado una movilidad cotidiana, por motivos de trabajo principalmente, que sigue siendo vigorosamente de la periferia al centro (Villareal y Aguirre, 2004: 49; Casado, 2012: 100) pero también con otros tantos centros laborales como destinos, ubicados en zonas menos centrales y periféricas.

Además de la movilidad por motivos de trabajo, ampliamente estudiada, otras por propósitos de estudio, vínculos familiares, sociales y de ocio han aumentado y extendido, lo mismo que de mercancías por mercados ubicados de manera dispersa (Graizbord, 2008: 177). De este modo es común vislumbrar movilidades en todas direcciones, incluso de extremo a extremo con horarios bastante diversificados (Graizbord, 2008:176).

De acuerdo con lo anterior, los estudios existentes indican que, por lo menos para el año 2007<sup>29</sup>, de la zona metropolitana, la propia ciudad capital generaba la mayor cantidad de viajes en su interior y

---

<sup>29</sup> Datos provenientes de la Encuesta origen-destino de la Zona Metropolitana del Valle de México, 2007, la más reciente.

por atracción de población proveniente de otras demarcaciones (Navarro, 2010: 197). De los 21.9 millones de viajes que se realizaban en 2007, casi una cuarta parte correspondían a los originados en municipios conurbados del Estado de México y tenían como destino a la ciudad de México (Navarro, 2010: 199). Asimismo, cabe señalar que del total de los viajes por motivos laborales, el 68.8 por ciento tenía a la Ciudad de México como el destino. Las delegaciones Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Benito Juárez seguían concentrando el empleo y los lugares de destino (Villareal, 2009: 6). De manera similar a lo ocurrido con lo laboral, del 60 por ciento de los viajes por estudio eran en la misma dirección que por el motivo laboral.

De acuerdo con los datos y procesos urbanos señalados, se estipula que, en general, la movilidad ha aumentado no sólo en número de viajes sino también en cuanto a recursos, por ejemplo tiempo, dinero y combustibles (Navarro, 2010: 196). La dispersión urbana y las diferentes centralidades en términos laborales, educativos, comerciales, culturales y otros, han promovido dichos aumentos. Ello responde en gran medida a la ampliación o implementación de nuevos medios de transporte que buscan vincular las zonas periféricas más remotas con los medios de transporte de la Ciudad de México, como son el caso del Mexibús y el tren suburbano.

Sin embargo, aun con estas medidas implementadas y las ya existentes, generalmente se advierte que los servicios son insuficientes, con falta de conectividad hacia determinadas zonas, de mala calidad y peligrosos (Navarro, 2010: 196; Villareal, 2009: 16). Estos problemas encuentran su origen en distintos motivos, pero en conjunto perjudican la movilidad cotidiana de quienes requieren utilizar los medios de transporte y vías de comunicación.

En este sentido, la posibilidad de acceso a medios de transporte se muestra significativamente distinta dependiendo de la zona en la metrópoli. De hecho, puede advertirse, sin pretender caer en un determinismo geográfico, que la población residente en las áreas centrales cuenta con un amplio sistema de transporte para movilizarse. Esta posibilidad se diluye conforme nos acercamos a las periferias. En el mismo sentido, la estructura dispersa y fragmentada de la metrópoli ha propiciado un uso intensivo del automóvil particular (Graizbord, 2008: 262).

Entre otros aspectos, por una parte, las problemáticas de la movilidad en la metrópoli están ligadas a la vinculación o desvinculación que pueda existir entre los gobiernos con gerencia en la metrópoli, de los tres niveles de poder. En efecto, derivado de la complejidad que representa un territorio metropolitano como el de la Ciudad de México, en términos de construcción de infraestructura y la provisión de servicios públicos (Zentella, 2005: 233), incluyendo los medios de transporte para la movilidad cotidiana, en el ámbito académico y político se ha discutido la necesidad de modificar la estructura o forma de gobernar, en la que se establezcan relaciones de corte más horizontal (Ugalde,

2007: 443). No obstante, si bien existen distintas propuestas de asociación entre los gobiernos, estas tienden a ser una práctica poco recurrente (Zentella, 2005: 232).

Parte del problema radica en que los procesos sociales y territoriales son indistintos a la fragmentación política y administrativa (Ugalde, 2007: 448) En este tenor, las cuestiones partidistas de los gobiernos también revisten una mayor dificultad para el trabajo entre los diferentes ámbitos de gobierno. Para el caso de la metrópoli de la Ciudad de México, la coordinación implica trabajar con 76 demarcaciones a nivel municipal y delegacional, dos gobiernos estatales y la Ciudad de México, además del gobierno federal.

A su vez, parte de las dificultades de coordinación están fincadas a las limitaciones capacidades jurídicas, administrativas y técnicas por parte de los gobiernos locales o de establecer gobiernos de carácter regional-metropolitano (Ugalde, 2007). De acuerdo con Garza, si bien la descentralización de funciones del gobierno federal a los locales en materia urbana, promovido en la década de los ochenta, tuvo como finalidad mejorar la gestión, el autor apunta que los resultados han sido poco satisfactorios (Garza, 2007: 102). Una dificultad más se relaciona con las incongruencias y contradicciones que presentan diversas leyes, decretos, reglamentos, planes, bandos y otros instrumentos jurídicos (Garza, 2007: 14).

Aunado al problema de los gobiernos en la metrópoli para resolver diversos temas como el de la movilidad, la falta de coordinación y articulación con el sector privado y la ausencia de los usuarios en la toma de decisiones (Connolly, 2015: 3), son de los factores centrales que dificultan una gestión eficiente de los medios de transporte. Aun cuando en las zonas centrales se estipule una mayor gama de posibilidades, la calidad, vinculada con la saturación, es un problema recurrente.

Además de las dificultades que pueden presentar, derivado de la evidente falta de una mayor coordinación de gobiernos relacionados con la metrópoli, como se describió en los párrafos anteriores, el retiro, ausencia o determinada participación de los entes públicos, complejizan aún más el tema.

De acuerdo con Connolly (2015), no es sencillo considerar que cierto transporte es de carácter público o privado (incluso informal) en cuanto a su administración dentro de la metrópoli de la ciudad de México. Si se considera que entran en juego la construcción de infraestructura, medios de transporte y aprovisionamiento del servicio, se tiene como resultado una mixtura de participación pública y privada por medio de concesiones y licitaciones. De este modo, la diversidad de actores, demarcaciones, ordenamientos jurídicos, la estructura de la metrópoli, necesidades de la población y otros elementos asociados, configuran medios y formas de movilidad sumamente complejas.

En este contexto, existen de por medio grandes intereses económicos y políticos, al tiempo que, como ya se señaló, los usuarios, principales perjudicados o beneficiarios de los sistemas de

movilidad generalmente participan menos o no lo hacen con respecto a la toma de decisiones acerca de las políticas sobre movilidad (Connolly, 2015: 3).

En este sentido, bajo una perspectiva de la movilidad, que alude al sujeto antes que a las infraestructuras, se vuelve imperante una mayor consideración de la sociedad, reconociendo que es la principal afectada o beneficiaria. Sin embargo, al mismo tiempo, ha de reconocerse que la población no es homogénea y que sus necesidades de movilidad varían en función de la ubicación geográfica de residencia, los recursos económicos y materiales con los que cuenta, la existencia de infraestructura contigua a la residencia, incluyendo los medios de movilidad y también, aunque no se reconoce comúnmente dentro de los estudios sobre movilidad y transporte, de sus condiciones físicas y de salud, incluyendo la discapacidad. Ahondar sobre este tema es el objetivo del siguiente apartado.

## **2.2. Población con discapacidad en la zona metropolitana**

A consideración propia, dentro de los procesos hasta ahora señalados, se puede ubicar de manera implícita la problemática relación entre discapacidad, movilidad y accesibilidad en la metrópoli, específicamente del Valle de México. Es decir, las dificultades de movilidad afectan en general a toda la población, incluso a quienes perciben los mejores ingresos o residen en las zonas mejor privilegiadas por los medios de transporte y la infraestructura existente. Sin embargo, a los problemas de dispersión urbana, segregación y falta de servicios de movilidad o de baja calidad, es pertinente agregar que las características individuales de las personas tienden a acentuar los problemas de movilidad.

En este sentido, los y las adultos mayores, así como personas con discapacidad son proclives a enfrentarse a más dificultades que el resto de la población. Los problemas no se ligan únicamente con la disponibilidad de servicios de transporte o la lejanía con los centros de trabajo, sino con la inclusión social, accesibilidad urbanística, arquitectónica de los espacios de la ciudad y de los propios medios de transporte.

Las políticas del transporte y la movilidad deben estar vinculadas a la accesibilidad independientemente del actor público o privado encargado de proveer determinado servicio. No obstante, es en este punto donde radica parte importante de los problemas de movilidad de la población en cuestión. Por ejemplo, no todos los medios de transporte descritos contemplan medidas de accesibilidad e incluso algunos sólo parcialmente. Se trata, entonces, de un asunto ligado con el modo en el que los gobiernos locales y actores privados conciben y otorgan los servicios de transporte. A modo de presunción, ligada con la noción de fragmentación administrativa, se sostiene

aquí que en la metrópoli no se brindan medios de transporte articulados y accesibles para la población en cuestión.

Ante este contexto, el objetivo siguiente es ofrecer un breve panorama en cuanto a tres aspectos fundamentales: 1) la situación sociodemográfica de la colectividad; 2) el análisis de los marcos jurídicos existentes y; 3) finalmente ligar los dos anteriores con un examen de las políticas que sobre movilidad y accesibilidad que existen específicamente para la población con discapacidad. Tal como se señaló en la parte introductoria de este capítulo, al contemplar dichos elementos se posibilita comprender y relacionar la producción de representaciones sociales que las personas con discapacidad tienen de la metrópoli, incluyendo sobre movilidad cotidiana, con la estructura social, política y económica donde se emplazan dichas representaciones.

Desafortunadamente no existen datos estadísticos que permitan conocer cómo se da la movilidad urbana y cotidiana de las personas con discapacidad en México y la zona metropolitana que gira en torno a la Ciudad de México. Al no contar con tal información, se vuelve imperante la necesidad de generar proyectos de investigación a través de muestras y de corte cualitativo.

Por principio, en cuanto a los datos sociodemográficos es necesario recordar que la información más reciente es de 2010, de acuerdo con el censo de población y vivienda realizado por el INEGI. En segundo lugar, que la información no permite identificar propiamente a quienes usan silla de ruedas. Según la clasificación del INEGI (2010b) “dificultad para caminar, moverse, subir o bajar” sería el rubro ligado directamente a quienes emplean silla de ruedas, tomando en cuenta que también puede ser por otros motivos como problemas con la vista o de carácter intelectual. Además, es importante señalar que el total de discapacidades sumadas es mayor al de personas, en virtud de que un individuo puede tener dos o más discapacidades.

De acuerdo con datos emitidos por el INEGI (2010a), en 2010 había 5 millones, 739 mil personas con discapacidad, que representaban el 5.1 por ciento de la población total del país<sup>30</sup>. Por sexo, 2.9 millones eran mujeres y el 2.8 millones hombres; dato que se corresponde con que en el país hay más mujeres que hombres. Asimismo, 81 de cada 100 personas tenían más de 30 años. Por lo tanto, existe una propensión a tener discapacidad conforme aumenta la edad. Así, el origen de la discapacidad, el 23.1 por ciento estaba relacionado con la edad avanzada, 39.4 por ciento debido a una enfermedad, el 16.3 por ciento reportó que fue por nacimiento, 15.0 por ciento por accidente, otras causas el 7.3 por ciento y un 2.2 por ciento no especificó.

---

<sup>30</sup> Si bien no forma parte de la discusión, es importante indicar que los datos del censo sobre discapacidad han sido cuestionados especialmente por organizaciones de la sociedad civil, las cuales consideran que el porcentaje es mayor, incluso al doble. No obstante, son los datos oficiales y más certeros que se tienen para abordar la materia.

Para el caso de la zona metropolitana, que comprende 76 de marcaciones (16 delegaciones de la Ciudad de México, un municipio de Hidalgo y el resto del Estado de México), de los 20, 116 842 habitantes, 821, 480 reportaron tener una o varias discapacidades, siendo el 4 por ciento. Por lo tanto, el porcentaje de la metrópoli es menor al nacional. Del total de la población con discapacidad del país, la que residía en la metrópoli en 2010 representaba el 14 por ciento; son, de hecho, el Estado de México y la Ciudad de México las dos entidades federativas donde residen más personas con discapacidad.

Por tipo de discapacidad, la población se distribuía de la siguiente manera: 49.9 con dificultades para caminar o moverse, 28.5 por ciento con discapacidad visual, 10.5 con discapacidad auditiva, 4.7 por ciento con dificultades para el cuidado personal, 4.4 por ciento relacionada con problemas para poner atención o aprender y 9.7 por ciento con discapacidad mental. Es importante señalar que si los porcentajes se suman, el resultado supera el 100 por ciento, considerando que hay personas que reportaron dos o más discapacidades. Por lo tanto, el número de discapacidades es superior al número de personas. Es así que 106, 363 personas (el 12.9 por ciento) se encontraban en dicha situación.

Según el sexo, de las 821, 480 personas con discapacidad en la zona metropolitana de la Ciudad de México, el 48 por ciento eran hombres y el 52 por ciento mujeres. Con respecto a la distribución de la población con discapacidad según las entidades federativas, el 49.2 por ciento residían en alguna de las 16 delegaciones de la Ciudad de México, el 0.3 por ciento en Hidalgo (Municipio de Tizayuca) y el 50.5 en los 59 municipios del Estado de México.

También sobresale el hecho de que al sumar la discapacidad física (dificultades para caminar o moverse), con la visual, se tiene un 78.4 por ciento. Las poblaciones con este tipo de discapacidades son las que se enfrentan a los mayores problemas de movilidad física, derivado de la accesibilidad. Por ello, no es casual que la mayoría de estudios sobre movilidad, accesibilidad y discapacidad se enfoquen en ambos colectivos.

Con respecto a las esferas de socialización, de las 821, 480 personas con discapacidad en la metrópoli, 776, 934 tenían más de tres años (el 94 por ciento), lo que las ubica en un rango de edad para asistir a la escuela o poseer un grado educativo. De dicha población mayor de tres años, 123, 348 reportaron no tener ningún nivel de escolaridad (cerca del 16 por ciento), mientras que 157, 134 (20 por ciento) dijeron haber cursado algún nivel luego del nivel pos-básico, que es la secundaria, la cual, a un ritmo educativo regular se culmina a los 15 años en México.

En cuanto al empleo, del total de personas con discapacidad, 399, 921 tenían más de 12 años (48 por ciento), razonada como una edad para comenzar alguna actividad económica. De tal población, 216, 588 personas eran consideradas dentro de la población económicamente activa y ocupada (el 54 por

ciento). Esto significa que cerca del 46 por ciento de la población en este rango de edad no se encontraba realizando ninguna actividad laboral al momento del levantamiento de la encuesta.

Según los datos anteriores, es posible deducir que la inserción y participación social de personas con discapacidad en la zona metropolitana de estudio, por medio de la educación y el empleo, es baja. Si bien trasciende la discusión del presente documento, cabe señalar que este fenómeno puede ser entendido a partir de una compleja serie de factores entrelazados como la necesidad de ocupar su tiempo en la salud y la rehabilitación, la discriminación social que muchas veces inicia desde el hogar y se extiende a las otras esferas sociales, por cuestiones de carácter económico o en algunos casos cuando la discapacidad es severa y no se posibilita realizar actividades intelectuales y físicas. La accesibilidad podría ser otro factor que juega un papel en la baja participación social con respecto a la población sin discapacidad.

Los datos sobre educación y empleo también reflejan su situación con respecto a la movilidad cotidiana. Significa que en la metrópoli, el 46 por ciento de la población con discapacidad mayor de 12 años no se desplazaba al menos por objetivos laborales, recordando que comúnmente es principal motivo de movilidad, seguido del educativo. Entender los motivos de lo que supone una baja participación social y la consecuente movilidad geográfica de las personas con discapacidad, implica considerar distintas dimensiones. Una de estas es la jurídica y la política.

En el plano estructural, el Estado desempeña un papel central en la gestión del empleo y la educación pero también en la movilidad de la población en general, incluyendo a las personas con discapacidad. En años recientes las nociones ciudad, movilidad y accesibilidad han pasado a consagrarse como Derechos y corresponde al Estado garantizarlos. En este tenor, el objetivo siguiente es describir y analizar los marcos jurídicos y las políticas vinculadas a la accesibilidad y movilidad de personas con discapacidad en el contexto de la zona metropolitana que tiene como centro a la Ciudad de México.

### **2.3. Marcos jurídicos sobre discapacidad, movilidad y accesibilidad**

Más que conceptos, la movilidad de personas y la accesibilidad del entorno, son asuntos de tal importancia que también se estipulan en los tratados, convenciones y otros instrumentos de Derechos Humanos. Su inclusión se aprecia en dos grandes ámbitos: por un lado en lo concerniente a la discapacidad y por el otro en relación a la ciudad. Así, se asiste la idea de que las personas con discapacidad tienen los mismos Derechos (incluidos los de movilidad y accesibilidad) y que el disfrute de la ciudad se compone por Derechos, contenidos los de la movilidad y accesibilidad, que deben ser garantizados a todas las personas, incluyendo a quienes tienen discapacidad. A continuación se desarrollan ambas miradas.

### 2.3.1. Los derechos de las personas con discapacidad a la movilidad y la accesibilidad

El tema de la discapacidad ha ido cambiando durante las últimas décadas dentro del ámbito jurídico. La transición se ha dado desde un enfoque meramente asistencial, médico y rehabilitador a uno social y de Derechos Humanos. Evidentemente esta configuración no es casual. Si se remite al capítulo anterior, habrá que comprender que la emergencia de una empresa a la vez académica y política de la discapacidad, a partir de la década de los sesenta y setenta en el contexto anglosajón, ha tenido repercusiones en el modo de entender la discapacidad y el ámbito jurídico ha sido uno de esos campos trastocados.

De este modo, luego de muchos antecedentes jurídicos a nivel internacional (marcados en su mayoría por el enfoque asistencialista, médico-rehabilitador)<sup>31</sup>, el 13 de diciembre de 2006, en el marco de las Naciones Unidas, se aprobó la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, considerada como el primer tratado de Derechos Humanos del Siglo XXI, dicha Convención recoge y refleja postulados importantes del denominado modelo social de la discapacidad (Palacios, 2008: 313; Parra, 2010: 358), comenzando por el propio concepto de discapacidad que remite al formulado en los setenta por la *Union of the Physically Impaired Against Segregation* (UPIAS). Según se describió en el capítulo anterior, esta se define no por una cuestión orgánica e individual sino por el contexto social y espacial-arquitectónico donde se ubica el sujeto. Dicha influencia del sector académico y del activismo social sobre la Convención se entiende mejor si se considera que las propias personas con discapacidad tuvieron una participación central en su discusión.

Dentro de los debates sobre su constitución, uno de los temas centrales tuvo que ver con la necesidad de contar con este instrumento jurídico específico. Sin pretender esbozar una respuesta amplia, vale señalar algunas consideraciones importantes. En primer lugar, la auto-necesidad de “visibilizarse” dentro del sistema de protección de Derechos Humanos de Naciones Unidas. Asimismo, si bien no era intención crear nuevos Derechos, sino adaptar los ya existentes al contexto de la discapacidad (Palacios, 2008: 270). Sin embargo, también se reconoció que había algunos de carácter específico que era necesario enunciar, debido a las características de la población.

---

<sup>31</sup> Principalmente: la Declaración de los Derechos del Retrasado Mental (1971), Declaración de los Derechos de los Impedidos (1975), Año Internacional de los Impedidos (1981), Programa de Acción Mundial para los Impedidos (1982), Declaración de la Conferencia Mundial de Derechos Humanos de Viena (1993), Normas Uniformes sobre la Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad (1993). Si bien este último representa el antecedente de la Convención, la objeción principal refiere a que no se consagran Derechos ni es vinculante, sino sólo como un instrumento que puede ser empleado de buena Fé por parte de los Estados.

Los Derechos a la rehabilitación, la accesibilidad universal y a la movilidad personal son ejemplo de tales particularidades. Desde esta postura, si se les reconoce como tal y no se encuentran reconocidos en los Tratados de Derechos Humanos generales, se puede sostener que la Convención reconoce nuevos Derechos (Palacios, 2008: 272; Parra, 2010: 371)

Por lo tanto, en el contexto de las personas con discapacidad, la movilidad (personal y geográfica) y la accesibilidad universal (que alude especialmente al diseño de los espacios físicos y los medios de comunicación), más que conceptos académicos o técnicos, son, también, Derechos.

De acuerdo con la anterior, en la Convención se especifica que es necesario contar, entre otras, con estas medidas: desarrollar y aplicar normas de accesibilidad, asegurar que las entidades privadas proporcionen espacios y servicios accesibles, dotar a los edificios e instalaciones en general de información en sistema Braille y formatos de fácil comprensión, ofrecer formas de asistencia humana o animal e intermediarios, incluidos guías, intérpretes profesionales de la lengua de señas y promover el acceso de las personas con discapacidad a los nuevos sistemas y tecnologías de la información y las comunicaciones. La aplicación de dichas medidas refiere por igual a los edificios, las vías públicas, el transporte escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo. En suma, se conciben en relación a todo espacio de interacción social.

En relación a la movilidad personal (artículo veinte) la Convención estipula que los Estados partes deben adoptar medidas las personas con discapacidad tengan una movilidad personal con la mayor, considerando costos económicos asequibles, apoyo con asistencia técnica de otras personas o animales (como perros guía) y alentar la fabricación de tecnologías que promuevan su autonomía y movilidad.

Dado el carácter vinculante que tiene la Convención, en el mismo documento se insta a los Estados parte a designar organismos encargados de su aplicación y vigilancia. De igual manera, adoptar medidas legislativas y administrativas que permitan garantizar los Derechos consagrados en la Convención. En este sentido se vuelve importante la modificación, derogación o (o promulgación) de leyes, reglamentos y prácticas que constituyan discriminación contra las personas con discapacidad. De igual manera, considerar en todas las políticas y todos los programas, a las personas con discapacidad.

En consecuencia, los Estados parte también asumen el compromiso de informar periódicamente los avances para hacer cumplir la Convención. Para ello, se insta a entregar un informe de parte del gobierno y otro de las organizaciones de la sociedad civil. Al respecto, de parte de México ya se ha entregado un informe inicial, otro de las organizaciones y a su vez el Comité de seguimiento de la Convención emitió algunas observaciones y recomendaciones. Sobre este asunto se volverá más adelante, especialmente en lo referido a la accesibilidad universal y movilidad.

La Convención Internacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad desempeña un papel fundamental en el cambio de orientación en México con respecto a los Derechos de quienes tienen discapacidad. En virtud de ser un instrumento vinculante, a partir de su entrada en vigor (2008), el Estado mexicano adquirió el compromiso de garantizar, entre otros, la movilidad personal y la accesibilidad universal.

Jurídicamente este proceso es viable ya que a partir de la reforma al artículo 133 constitucional en 2011, se establece la preponderancia de los marcos jurídicos internacionales suscritos por México, cuando estos brinden mayor certeza y protección a los Derechos de los individuos. Al mismo tiempo, uno de los principales retos ha sido armonizar los distintos marcos legales locales existentes con la Convención; desde la constitución, las leyes nacionales y generales, hasta las estatales relacionadas con los Derechos Humanos y la discapacidad.

Ello representa un punto de partida para fundamentar el marco institucional y de políticas para materializar lo suscrito en la Convención. El objetivo de esta larga tarea sería establecer correspondencia y compatibilidad entre los instrumentos a fin de evitar confusiones entre las normas. Sin embargo, es un proceso que aún no ha iniciado. Algunos de los documentos principales a armonizar son la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, publicada en 2005<sup>32</sup> y la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación, decretada en 2003.

Pese a estos pendientes, cabe destacar que en el artículo primero de la Constitución se establece que la discriminación por motivos de discapacidad, y otros, está prohibida. Queda entendido que parte de la discriminación supone el no reconocimiento de sus Derechos y libertades personales. De manera más específica sobre el tema de la discapacidad, a nivel nacional se cuenta con la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, constituyéndose como el instrumento legal que permite hacer efectivos los derechos de las personas con discapacidad, sostenidos en la Convención. Para el cumplimiento de los artículos descritos y el resto de los que componen la Ley en mención, dentro del mismo documento (artículo 38) se proclama la creación del Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad (CONADIS). Su objetivo es establecer la política pública para las personas con discapacidad, mediante la coordinación institucional e interinstitucional; así como promover, fomentar y evaluar la participación del sector público y el

---

<sup>32</sup> Posteriormente, en 2011 se publicó la nueva Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad. Con este cambio, el antiguo Secretariado Técnico del Consejo Nacional para las Personas con Discapacidad se transformó en el Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad, convirtiéndolo en un organismo público descentralizado, con personalidad jurídica y patrimonio propio, gozando de autonomía técnica y de gestión para formular políticas, acciones, estrategias y programas derivados en dicha Ley.

sector privado, en las acciones, estrategias, políticas públicas y programas derivados de la propia Ley y demás ordenamientos.

Previo y aunado a la Ley mencionada, en 2003 se creó la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación. Dentro de esta, se estipula que limitar el acceso y libre desplazamiento en los espacios públicos; b) la falta de accesibilidad en el entorno físico, el transporte, la información, tecnología y comunicaciones y; c) que la denegación de ajustes razonables que garanticen en igualdad de condiciones, el goce o ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, son considerados como formas de discriminación.

A nivel de las entidades federativas que componen la delimitación territorial del objeto de estudio formulado (Ciudad de México y Estado de México), también es posible ubicar un conjunto de disposiciones jurídicas. En principio, para el caso de la Ciudad de México, en 2010 se publicó la Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad en el Distrito Federal. Con respecto a la movilidad y accesibilidad, la ley contempla una serie de artículos, así como la necesidad de contar con una institución para dar seguimiento a dicha ley: el Instituto para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal (INDEPEDI).

Al igual que como sucede en el contexto nacional, en el de la Ciudad de México también se cuenta con una Ley para Prevenir y Eliminar la Discriminación. En esta se considera que como una medida a favor de la igualdad de oportunidades y no discriminación, es necesario que se procure la accesibilidad en los medios de transporte público así como la promoción de la accesibilidad de todos los espacios e inmuebles públicos o que presten servicios al público.

En el Estado de México se cuenta con la Ley para la Protección, Integración y Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Estado De México. Sobre la movilidad y la accesibilidad se estipulan determinados artículos. De esta ley se desprende la creación del Instituto Mexiquense para la Protección e Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad. Su objetivo es Diseñar, coordinar y aplicar la política pública en materia de discapacidad para el Estado y los municipios. Sin embargo, dicha institución no existe a la fecha.

Al igual que la Ciudad de México, en el Estado de México se cuenta con una Ley para prevenir y eliminar la discriminación. En esta se contemplan medidas positivas y compensatorias para su erradicación. Sobre el tema de discapacidad, movilidad y accesibilidad. Se estipula en el artículo nueve que es necesario promover un entorno que permita el libre acceso, desplazamiento y de recreación adecuados, comenzando por los espacios en inmuebles físicos.

### 2.3.2. Movilidad y accesibilidad en el Derecho a la ciudad

Aunado a un enfoque de Derechos de personas con discapacidad, donde se constata que la movilidad personal y la accesibilidad son asuntos prioritarios, desde la noción del Derecho a la ciudad, también se incluye el tema de la accesibilidad y movilidad personal. Desde esta perspectiva, se considera que todo sujeto tiene los mismos derechos en cuanto al goce de la ciudad y en este sentido, también se hace referencia a las personas con discapacidad. Por lo tanto, ya sea desde los Derechos de las personas con discapacidad o desde el Derecho a la ciudad, existe una serie de confluencias, espacialmente con respecto a la movilidad y la accesibilidad.

Cabe señalar que teóricamente la noción de la ciudad como Derecho remite a la obra de Lefebvre (1968) y posteriormente a Harvey (2008). Se consagra como una argumentación necesaria ante los procesos de mercantilización del espacio urbano. En la actualidad, y desde un enfoque de los Derechos Humanos, la ciudad se encuentra en el centro de las discusiones. A diferencia de las Convenciones y otros tratados internacionales que han emergido en el ámbito institucional, principalmente en el de la Organización de las Naciones Unidas, el Derecho a la ciudad surge como una iniciativa de la sociedad civil en el contexto global.

Una de las acciones más significativas ha sido la elaboración de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, pronunciada por Habitat International Coalition (HIC). El objetivo es contribuir a la construcción de una ciudad incluyente, habitable, justa, democrática, sustentable y disfrutable. La movilidad de las personas, al ser un elemento fundamental en la producción y reproducción de las ciudades, se considera como un Derecho más dentro de la Carta.

Si bien no se trata de un documento vinculante, como la Convención de los Derechos de las personas con discapacidad, su impacto ha generado diversas iniciativas alrededor del mundo incluyendo nuestro país<sup>33</sup>. También en la Declaración de Derechos Humanos Emergentes, como iniciativa de la sociedad civil global, la ciudad se consagra como un derecho (artículo 7.1.) de modo que cualquier persona, incluidas quienes tienen discapacidad, puedan acceder a esta, de modo que se realicen plenamente en términos sociales, políticos, culturales, económicos y culturales. Específicamente con relación a la movilidad y accesibilidad, dentro de la misma Declaración, en el artículo ocho se estipula que “toda persona tiene derecho a moverse con facilidad por la ciudad metropolitana. Toda persona discapacitada (sic) tiene derecho a que se facilite su movilidad y a la supresión de todas las barreras arquitectónicas”.

---

<sup>33</sup> En este caso se promovió la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad, con el objetivo de hacer frente a la exclusión en todas sus dimensiones, y en consecuencia se plantea como una respuesta social contra la irrupción de una ciudad controlada por intereses mercantiles privados.

En este contexto global de los Derechos Humanos, la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad y La Declaración de Derechos Humanos Emergentes son iniciativas de organizaciones sociales que operan a nivel global, las cuales enfatizan que ciertos ámbitos de la vida no están plenamente reconocidos o señalados en los instrumentos jurídicos oficiales.

Dentro de los marcos jurídicos nacionales y vigentes, la movilidad es un asunto que podría considerarse como incipiente. Por ejemplo, en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos no se estipula de manera explícita. Recientemente, en 2014 se instauró la “Comisión Especial de Movilidad en el Senado de la República” y para ser discutida como un asunto de Derechos. Asimismo, diversas organizaciones de la sociedad civil, senadores y diputados realizaron foros en 2015 para proponer una Ley general de movilidad, con la finalidad de atender a los problemas de desplazamiento y transporte a los que se enfrentan las ciudades mexicanas. Se trata de un asunto que sigue vigente en la Comisión de movilidad del Senado de la República.

No obstante, dentro de las legislaciones de la Ciudad de México y el Estado de México, existen disposiciones específicas sobre la movilidad. En el primer caso, y referente a las personas con discapacidad, se considera en la Ley de Movilidad una amplia gama de disposiciones para asegurar la movilidad de las personas con discapacidad.

Al comparar Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad en el Distrito Federal con la de Movilidad, se constata que, en general, se persiguen los mismos objetivos: garantizar la accesibilidad y movilidad de personas con discapacidad por medio de manuales técnicos, políticas y programas orientados a los inmuebles público y privados, medios de transporte y espacios públicos abiertos en general. Por tal razón es que en los ordenamientos citados se insta a trabajar de manera coordinada entre las diferentes dependencias del gobierno de la ciudad. En el mismo sentido, la Ley para prevenir y eliminar la discriminación de la ciudad de México está encaminada a considerar que es necesario promover todo tipo de medidas de accesibilidad como medidas de ajuste o compensatorias a fin de prevenir o eliminar la discriminación.

Además este mecanismos jurídicos descritos en torno a la ciudad de México, cabe agregar que el 13 de julio de 2010, el jefe de Gobierno del Distrito Federal firmó la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad (surgida de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad) adquiriendo así el compromiso de cumplir con lo que en esta se establece. Sobre el tema que aquí tratado, la Carta señala que se debe definir, ampliar y respetar las áreas reservadas para peatones y personas con discapacidad. Asimismo, garantizar en los espacios públicos (parques, plazas y jardines) la accesibilidad y el desplazamiento seguro de niñas y niños, personas con discapacidad y personas adultas mayores.

Finalmente, con respecto a la Ciudad de México es importante estipular que si bien al momento de concluir este proyecto no se había promulgado su Constitución, en los años siguientes será necesario analizar el modo en el que se hace referencia a la discapacidad en general y de manera particular con respecto a la accesibilidad y movilidad de dicho sector social. Esto significa estudiar las maneras en que pudiera impactar sobre lo ya existente en términos de instituciones y políticas suscritas en el tema.

En cuanto al Estado de México, también se cuenta con una ley de movilidad. A grandes rasgos, la consideración de las personas con discapacidad se hace patente en dos consideraciones. Por un lado, se señala que es necesario que cada municipio exija y autorice la instalación de los espacios destinados para la ubicación de estacionamiento, ascenso y descenso exclusivo de personas con discapacidad, en lugares preferentes y de fácil acceso a los edificios o espacios públicos, particulares o de gobierno, cuyo uso esté destinado o implique la concurrencia del público en general. Por otro lado, el servicio de transporte deberá ser prestado a todas las personas sin hacer distinción alguna, ya sea por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades.

#### **2.4. Impactos de las políticas en México y la metrópoli de la Ciudad de México**

Luego de que entrara en vigor la Convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad en 2008, el gobierno de México presentó el primer informe sobre su cumplimiento en 2011. En dicho documento se estable, con respecto a los artículos 9 (accesibilidad) y 20 (movilidad personal) diversas acciones desplegadas por los gobiernos federal y Estatales, en los que sobresalen adecuaciones legislativas y políticas, programas y proyectos encaminados a diagnosticar, adecuar y propiciar que inmuebles públicos y medios de transporte sean accesibles, así como el otorgamiento de ayudas funcionales, tales como sillas de ruedas, para facilitar la movilidad de la población con discapacidad. Sin embargo, en el propio informe se reconoce que en general los inmuebles que ocupa el propio gobierno federal no cuentan con las medidas necesarias de accesibilidad. Presentan avances en rampas o cajones de estacionamiento, en menor medida sanitarios exclusivos y señalización. Por lo tanto, falta diseñar y mejorar los elementos arquitectónicos y urbanísticos que faciliten el acceso, desplazamiento y uso autónomo de los inmuebles.

De acuerdo con el informe alterno emitido por la Coalición México por los Derechos de las Personas con Discapacidad (COAMEX) en 2012, lo que ha trabajado el gobierno federal ha quedado reducido a la accesibilidad para discapacidad motriz. Elementos como información en sistema Braille, guías en el piso para bastón, información en Lengua de Señas Mexicana o información sencilla pensada para personas con discapacidad intelectual, no han sido abordados con la misma importancia.

Posteriormente, en 2014 el Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), expresó diversas recomendaciones basadas en el informe de México. Sobre el tema de accesibilidad y movilidad se expresa una preocupación en torno al marco legislativo en torno a la accesibilidad para las personas con discapacidad, ya que no abordan todos los aspectos contemplados en el artículo 9 de la Convención. A su vez, se señala la falta de mecanismos de evaluación del cumplimiento con la normativa de accesibilidad.

El Comité recomendó: 1) acelerar el proceso de reglamentación de las leyes en materia de accesibilidad; 2) instalar mecanismos de monitoreo, mecanismos de queja y sanciones efectivas por incumplimiento de las leyes sobre accesibilidad; 3) asegurar que los planes de accesibilidad incluyan los edificios existentes y no solamente las nuevas edificaciones; 4) diseñar e implementar un Plan Nacional de Accesibilidad aplicable al entorno físico, al transporte, a la información y a las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público; 5) vigilar que las entidades privadas tengan debidamente en cuenta todos los aspectos relacionados con la accesibilidad de las personas con discapacidad y que sean objeto de sanciones en caso de incumplimiento.

A consideración propia, el informe inicial de México presenta algunas deficiencias pertinentes de señalar. En primer lugar, se percibe que las acciones, por lo menos en materia de accesibilidad y movilidad son aisladas. Se presentan programas y proyectos ejercidos por determinado gobierno, ya sea federal o estatal y otras instituciones públicas, pero no bajo la articulación de una política coherente tal como se buscaría en la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad. En segundo lugar, el informe queda relegado a la accesibilidad dentro de instalaciones de carácter público. Lo referido a entidades privadas es bastante limitado.

En tercer lugar, se informa poco de las acciones sobre movilidad y accesibilidad de parte de los gobiernos locales, especialmente municipales. En este sentido, parece necesario establecer una mejor vinculación y verticalidad de políticas, de modo que lleguen hasta los gobiernos municipales y estos a su vez puedan informar a la federación sobre sus acciones. En suma, si bien es el gobierno federal quien debe informar al Comité de Naciones Unidas, esta debe ser una actividad compartida con los otros dos niveles de gobierno.

Finalmente, el informe inicial de México puede ser contrastado con el informe alterno de COAMEX pero también con fuentes de información estadística construidas a partir de las percepciones y vivencias de las personas con discapacidad. Para ello, es sugerente enunciar algunos datos de la Encuesta Nacional sobre la Discriminación (ENADIS) del 2010 y publicada en 2012 por el CONAPRED y el CONADIS. De acuerdo con este trabajo, según las personas con discapacidad, las problemáticas más comunes tienen que ver con la accesibilidad en espacios públicos, los servicios

educativos y el empleo. A su vez, recordando que son las personas con discapacidad física y visual son quienes tienen mayores dificultades para movilizarse, según la ENADIS, 41.5 por ciento de las personas con esta condición señalaron que cerca de su casa no hay rampas para sillas de ruedas y cerca de 50 por ciento dijo que no hay espacios cajones de estacionamiento. De igual manera, 72 por ciento indicó que en las cercanías de su residencia no hay elevadores para sillas de ruedas, 69 por ciento señaló que no cuenta con guías y señalamientos para personas con discapacidad visual y 66 por ciento dijo que los baños no tienen acceso para sillas de ruedas.

Según los informes disponibles y revisados en el apartado anterior, se demuestra que en general existe una tarea importante en torno a mejorar la accesibilidad que permita una mayor autonomía de movilidad por parte de las personas con discapacidad en todo el país. Empero, al bajar la escala de observación a la zona metropolitana de la Ciudad de México, se complica el análisis, derivado de las fuentes de información disponibles. Aun cuando en dos de las tres entidades que son abordadas y que componen la metrópoli (Estado de México y Ciudad de México), existe una legislación e instituciones, se evidencia que sólo en la capital del país existen informes que posibilitan comprender cuáles han sido las políticas desplegadas por el gobierno local, así como su impacto. Por el contrario, en el Estado de México la información es más incipiente. Los escasos datos recabados provienen principalmente de noticias publicadas esporádicamente.

De acuerdo con el portal de Internet del Instituto para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Distrito Federal (INDEPEDI), en la Ciudad de México existen doce programas referentes a la accesibilidad y movilidad de personas con discapacidad, incluyendo tarjetas para la utilización gratuita de sistemas de transporte público, tarjetones y placas de discapacidad que facilitan el uso de cajones de estacionamiento, construcción de rampas de acceso a solicitud de la población, medidas de accesibilidad en nuevos edificios públicos e incluso privados, accesibilidad universal en el sistema de transporte colectivo Metro, Red de Transporte de Pasajeros (RTP) que cuenta con autobuses adaptados, asientos reservados y viajes gratuito y servicio particular de taxi accesible.

Sobre este último programa, cabe señalar que de manera similar, en 2014 comenzó a funcionar el programa “taxi preferente en el Estado de México con 335 unidades; 300 operadas por una empresa privada y el resto por el gobierno municipal de Cuautitlán Izcalli (Machorro, 2014). Las medidas adoptadas por los gobiernos de la metrópoli, en especial el de la Ciudad de México que más reporta, pueden ser analizadas en función de ciertos factores y criterios:

1. El Centro histórico. Considerado como Patrimonio Cultural de la Humanidad por parte de la Unesco en 1987, en años recientes se ha invertido sobre distintos proyectos de remodelación, contemplando diversas medidas de accesibilidad como la adecuación de las aceras y las rampas. Es

considerada por personas con discapacidad y organizaciones de la sociedad civil como una de las zonas más accesibles de la metrópoli.

2. Medios de transporte nuevos o ampliados. Los ejemplos más emblemáticos son la línea 12 del metro y el metrobús, ambos proyectos orquestados durante la última década. Los cambios legislativos fincados a la entrada en vigor de la Convención y la participación de organizaciones de la sociedad civil, ha generado que los nuevos (o ampliados) sistemas de movilidad sean contemplados desde su origen con medidas de accesibilidad. Por ejemplo, la línea del 12 del metro, inaugurada en octubre de 2012, cuenta con 50 elevadores (que son casi el 50 por ciento de las 103 que existen en las 195 estaciones de todo el metro), rampas, préstamo de silla de ruedas, asientos y espacios reservados al interior de los vagones, ranuras en el piso para bastón, placas en Braille y sistemas de información en audio.

Por otro lado, las estaciones de Metrobús cuentan con rampas de acceso, elevadores para sillas de ruedas, semáforos peatonales auditivos, guía táctil y placas en sistema Braille; sus autobuses tienen espacios exclusivos para sillas de ruedas, ingresos a nivel a los autobuses, alarma acústica de cierre de puertas y pasamanos llamativos para personas débiles visuales, según el informe de movilidad de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF, 2013: 90). Según datos del INDEPEDI, de las 208 estaciones del metrobús, el cerca del 95 por ciento son estaciones y paradas accesibles para el uso de silla de ruedas.

3. Edificios públicos. Se busca que sean accesible aquellos inmuebles que prestan servicios comúnmente solicitados por personas con discapacidad tales como hospitales, centros de rehabilitación, comisiones de Derechos Humanos, de atención a personas con discapacidad y de discriminación. De hecho se reconoce que el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), desarrolló a principios de los años noventa la primera guía de accesibilidad para personas con discapacidad que se difundió ampliamente en el país, enfocada principalmente a la accesibilidad de hospitales (Antúnez y Balcázar, 2005: 48). Asimismo, se reconoce que en la metrópoli son pocos los edificios que cuentan con medidas integrales de accesibilidad. Los más reconocidos son la sede de la Comisión Nacional de los Derechos Humanos y de la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) cuenta con instalaciones que pueden considerarse de accesibilidad universal (COAMEX, 2010: 30).

4. Líneas del metro de alta confluencia o que conectan con instituciones que brindan servicios a personas con discapacidad. El Metro cuenta actualmente con 52 estaciones de metro distribuidas en 175 estaciones del metro (más 50 en las 20 estaciones de la línea 12, la de más reciente construcción). Estaciones como Zócalo en el centro de la ciudad o Taxqueña, que conecta con el ten

ligero que lleva al Centro Nacional de Rehabilitación, son ejemplo de aquellas donde se ha puesto énfasis en la accesibilidad.

5. Edificios comerciales privados. Importantes cadenas de hoteles y centros comerciales contemplan medidas básicas de accesibilidad en su interior. Sin embargo, en la mayoría de los casos no se trata por asumir disposiciones locales en materia de accesibilidad sino por la por normatividad internacional que rige sus construcciones, según comentó el arquitecto José Luis Brezmes<sup>34</sup>

Según los 5 puntos señalados, destaca la Ciudad de México por contar con programas más claros. Empero, no ha sido posible garantizar que todos los espacios públicos y privados, así como el transporte público de la capital, sean totalmente accesibles. De este modo, la accesibilidad no se distribuye equitativamente en la toda la zona metropolitana pero tampoco en la propia Ciudad de México. Existen zonas y medios de transporte que se privilegian con mayor accesibilidad en función de las acciones gubernamentales y de los actores privados.

Además a la información disponible sobre las prácticas que en la Ciudad de México se han emprendido para hacer valer las leyes sobre movilidad, accesibilidad y discapacidad, también es posible rastrear diversos inconvenientes, quejas y críticas que se han detallado en informes. Al respecto, es pertinente subrayar algunos puntos relevantes. De manera similar, a través de algunas noticias es posible identificar determinados conflictos para el caso de Estado de México.

De acuerdo con Connolly (2015), no es sencillo considerar que cierto transporte es de carácter público o privado (incluso informal) en cuanto a su administración dentro de la metrópoli de la ciudad de México. Si se considera que entran en juego la construcción de infraestructura, medios de transporte y aprovisionamiento del servicio, se tiene como resultado una mixtura de participación pública y privada por medio de concesiones y licitaciones.

Con relación a los transportes que brindan servicio a personas con discapacidad, de manera exclusiva o incluyente, sucede algo similar: entran en juego actores públicos y privados, teniendo como consecuencia diversos impactos. Uno de estos es el subsidio a la movilidad. Mientras que en transportes donde participa el gobierno, como el Metro o el RTP, los viajes para personas con discapacidad son gratuitos; en los microbuses, que son los más empleados, no accesibles y generalmente son concesionados, se tiende a cobrar el servicio hospitalares (Antúnez y Balcázar, 2005: 69). En cambio, el metrobús que es concesionado a privados, también se prevé no cobrar el transporte a este sector social.

De acuerdo con la Comisión de Derechos Humanos de Distrito Federal (CDHDF), las quejas de personas con discapacidad sobre movilidad y accesibilidad, están relacionadas con obstrucciones al

---

<sup>34</sup> Entrevista personal realizada en la Universidad Iberoamericana, institución en la que labora.

desplazamiento en el Metrobús, Tren Ligero, Metro y Tren Suburbano, indicando la falta de rampas, guías en el piso para bastón y sonorización, así como elevadores, salvaescaleras y botones de aviso que no sirven.

Aunado a los inconvenientes con los medios de transporte, en los espacios públicos también se evidencian diversas problemáticas comunes, como obstáculos que restringen o impiden la libre circulación: puestos de comercio informal, de basura o material de construcción o la colocación de rejas en algunas calles, y coches estacionados en las banquetas (CDHDF, 2013: 118). También se hace referencia a la falta de infraestructura adaptada o en mal estado, como rampas, aceras y pasos peatonales. Relacionado con lo anterior, en 2013, del total de vías existentes en el Distrito Federal, 21.33 por ciento no contaba con banquetas y de las 50 342 existentes, 89 por ciento no tenían de rampas (CDHDF, 2013: 107). Finalmente, también están documentadas quejas relacionadas con el factor humano, en el sentido de discriminación sobre el uso de los medios de transporte, en tanto tiende a ser negado el servicio (CDHDF, 2013: 107).

Un elemento más que se desea señalar tiene que ver no específicamente con la accesibilidad de los lugares sino con la intersección de factores sociales, espaciales y temporales que anulan periódicamente la accesibilidad, afectando la movilidad de personas con discapacidad. De acuerdo con el arquitecto José Luís Gutiérrez, catedrático de la Universidad Iberoamericana y vocal de Libre Acceso A. C<sup>35</sup>., los espacios de alto flujo de personas, como paraderos, se ven saturados en determinados horarios del día. El efecto es que se requiere esperar a que los lugares y medios de transporte se desalojen para poder transportarse. Las llamadas ‘horas pico’ en determinados puntos de conexión de transporte público, tienden a ser inaccesibles aun cuando urbanística y arquitectónicamente hayan sido contemplados. Este fenómeno, por ejemplo, es notorio en ciertas estaciones del metro o metrobús en horarios de mañana o por la tarde.

Sobre el Estado de México, de acuerdo con el portal de Internet del Gobierno del Estado de México, en la sección dedicada a personas con discapacidad, se detallan programas en los rubros de salud, rehabilitación, alimentación, asesoría laboral y deporte. Lo más cercano a la movilidad y accesibilidad tiene que ver con el emplacamiento de automóviles particulares y exención del programa ambiental Hoy no circula. Por lo tanto, ambos programas descritos giran en torno al automóvil particular, pero no se ubican acciones en el transporte público. De manera similar, en los informes anuales de gobierno, la información queda restringida a los temas de salud y alimentación. Diversas noticias describen parte de los problemas de movilidad y accesibilidad. En este sentido, en el Mexibús, que es la versión del metrobús de la Ciudad de México, no es posible verificar la

---

<sup>35</sup> Entrevista personal realizada el 22 de febrero de 2015 en las instalaciones de la Universidad Iberoamericana, Ciudad de México.

accesibilidad de las paradas y los medios de transporte. En diferentes medios informativos se ha manifestado la falta de accesibilidad e incluso estaciones peligrosas, así como el reclamo de personas con discapacidad y adultos mayores para que el servicio fuera gratuito como en la Ciudad de México (Plana Mayor, 2015).

Además de las deficiencias en el Mexibús y otros sistemas de transporte público (autobuses, microbuses, combis y taxis principalmente), en el Estado de México la Comisión de Derechos Humanos ha reconocido reiteradamente la falta generalizada de infraestructura ligada a la accesibilidad en los espacios públicos, tales como banquetas, rampas y cajones de estacionamiento, entre otros (Informativo Mexiquense Quinta esencia, 2010). Además, es de considerar que el relieve en gran parte de la zona conurbada en el Estado de México es sumamente irregular con pendientes e inclinaciones, generando mayores dificultades en el terreno para establecer medidas de accesibilidad en el entorno. Sin embargo, aun cuando se reconoce que la accesibilidad es un problema generalizado en el Estado de México, en las quejas registradas por la Comisión de Derechos Humanos, se constata que al menos en años recientes no hay alguna sobre accesibilidad o movilidad de personas con discapacidad.

Otro problema más general en el Estado de México refiere a la Ley para la Protección, Integración y Desarrollo de las Personas con Discapacidad: aprobada en 2012, entró en vigor en 2015. No obstante, su implementación ha sido lenta. Por ejemplo, la instalación del Instituto de Protección a las Personas con Discapacidad, señalado en la misma ley, ha sido complicada por cuestiones políticas y asignación de presupuesto (Gómez, 2016). Ello genera que las medidas comprendidas en dicha ley no se materialicen en política pública (Hernández, 2015). Por ejemplo, de acuerdo con José López Trevilla, coordinador de la comisión de Vialidad y Accesibilidad para personas con Discapacidad en el Estado de México, por lo menos en mayo de 2015, más de 3 mil 500 inmuebles y edificios públicos de los tres niveles de gobierno y los 125 municipio seguían sin adecuar sus instalaciones para permitir una adecuada accesibilidad de las personas con discapacidad; medida contemplada en la Ley sobre discapacidad en el Estado de México (Carbajal, 2015).

## **2.5. Comentarios finales**

Según la breve revisión de políticas, programas y proyectos emprendidos recientemente en la zona metropolitana, se vislumbra una serie de comentarios finales. En principio, De acuerdo con los marcos jurídicos revisados, es posible afirmar que se cuenta con un amplio sustento legal que fundamenta a la movilidad de las personas y la accesibilidad del entorno como Derechos. No obstante, aun en este nivel (sin mencionar el político y práctico) existen diversas observaciones.

En primer lugar, y remitiéndose al capítulo anterior, la emergencia más o menos reciente de disposiciones jurídicas e instituciones que de estas emanan, en materia de movilidad, expresan que en la actualidad es manifiesto el paradigma de la movilidad, el cual pone el acento en el sujeto.

De igual manera, señalar que de manera general, desde la Convención Internacional de los Derechos de las Personas con Discapacidad, hasta los marcos jurídicos locales, pasando por lo del ámbito federal con respecto a México, se reconoce que la accesibilidad y la movilidad son asuntos particularmente vulnerados cuando se trata de personas con discapacidad y otros grupos (como los adultos mayores). Por este motivo es que se mencionan en prácticamente todos los documentos revisados.

Sin embargo, como se reconoce, existe una falta de armonización de todos los instrumentos con la Convención, considerada jerárquicamente como superior a todos los demás. Por ejemplo, en algunos casos, como en la Ley para la Protección, Integración y Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Estado De México y en la Declaración de los Derechos Humanos Emergentes, se sigue utilizando un lenguaje no congruente con la Convención, el cual debe distanciarse de mensajes y palabras peyorativas, aun cuando lo que se enuncie sea positivo.

De igual modo, aun cuando se reconocen problemáticas similares en los documentos de carácter nacional y local, la falta de armonización hace evidente que las políticas o programas sean similares pero no por ello homogéneos, compatibles o transversales en cuanto a las jurisdicciones. Esto nos conduce al problema de los gobiernos en contextos metropolitanos, donde la fragmentación administrativa y jurídica no permite el desarrollo de políticas integrales, en este caso sobre accesibilidad y movilidad en relación a quienes tienen discapacidad.

Desde este punto de vista, no se observa en los documentos que se estipule trabajar de manera coordinada con otras entidades federativas (en este caso Ciudad de México y Estado de México) para generar políticas, programas y proyectos de accesibilidad que permitan una movilidad fluida, recordando que entre las dos entidades existe una movilidad cotidiana calculada en millones de viajes diarios.

Por otro lado, la información disponible en torno a las medidas sobre accesibilidad y movilidad de personas con discapacidad, es desproporcional entre los gobiernos de las entidades federativas. Como se evidenció, predomina la Ciudad de México con información jurídica, políticas y programas, pero también de evaluaciones, críticas y recomendaciones.

En cuanto al Estado de México, falta información, pero además, según las notas periodísticas revisadas, se denota un atraso importante con respecto a la aplicación de las leyes vigentes. De este modo se reconoce que los inmuebles públicos, los espacios públicos y los medios de transporte son inaccesibles, incluyendo el proyecto del Mexibús, similar al metrobús de la Ciudad de México,

construido durante la última década. Jurídicamente significa que la Convención no ha impactado homogéneamente a nivel de los estados y municipios.

En el fondo, la desproporción de información que se encontró, expresa fenómenos de mayor trascendencia. Significa que en una metrópoli como la Ciudad de México, en la que ha imperado por décadas una movilidad cotidiana de la periferia al centro de la ciudad calculada en millones de viajes diarios, no es posible garantizar viajes seguros regidos por la accesibilidad, más aun cuando es necesario tomar dos o tres medios de transporte. De este modo, la accesibilidad, que beneficia a toda la población pero en especial a grupos como personas con discapacidad, adultos mayores o mujeres embarazadas, es un problema que queda subsumido entre otras tantas dificultades asociadas con la disponibilidad del servicio, el aumento paulatino del costo económico y tiempo de traslados derivado del crecimiento disperso de la metrópoli, la inseguridad vinculada a los robos, la contaminación, la incomodidad o la saturación en horas específicas del día.

Aunado a lo anterior, se hace evidente la fragmentación política y administrativa entre las entidades, municipios y delegaciones que componen la metrópoli. En cada una se establecen problemáticas y prioridades que se contraponen, de tal suerte que mientras que para algunos gobiernos la accesibilidad y la población con discapacidad es un asunto fundamental, para otros posiblemente sea un tema secundario. A su vez, según las acciones de cada gobierno de la metrópoli, es posible identificar que los enfoques social-derechos humanos y el médico-rehabilitador asistencialista de la discapacidad se encuentran de fondo.

La accesibilidad y movilidad de personas con discapacidad, que ocurre indiferentemente por distintas demarcaciones, debería ser un asunto permanente en las agendas de los mecanismos de coordinación metropolitana que actualmente existen, como son la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad o el Fondo Metropolitano del Valle de México.

Coincidiendo con el informe sobre movilidad realizado por la CDHDF en 2013, los sistemas de transporte, que funcionan bajo lógicas de concesión y administración estatal, carecen de coordinación y articulación. Los efectos se verifican en los costos económicos, el tiempo de los recorridos y comodidad. Desde luego, también redundan en la accesibilidad, de modo que pasar de un transporte a otro implica comúnmente desplazarse a pie o en silla de ruedas en espacios que tienden a carecer de medidas de accesibilidad.

En el transporte concesionado prevalece una lógica de ganancia económica en detrimento de la calidad del servicio. Aun cuando se establece en las leyes que los entes privados deben adecuar sus unidades de transporte, en la práctica no se lleva a cabo. Por lo tanto, es necesaria una intervención estatal más contundente. Incluso aun cuando un particular administra un medio de transporte accesible, tiende a ser contraproducente. Por ejemplo, los taxis preferentes tienen tarifas claramente

superiores a los taxis convencionales en más del cien por ciento, lo cual supone que la accesibilidad conlleva a un gasto mayor como si se tratara de pagar una comodidad, un plus o lujo.

La accesibilidad no se garantiza de manera integral en la metrópoli. Sólo algunas zonas y medios de transporte promueven un desplazamiento sencillo y autónomo. Pensándolo en términos geográficos, se tendrían espacios aislados con medidas de accesibilidad, restringiendo la movilidad por determinados circuitos y la participación social a distintos lugares y esferas de interacción social. En este sentido, aun cuando medios de transporte recientemente construidos como las líneas del metrobús o la línea 12 del metro, contemplen medidas mucho más integradas de accesibilidad, son acciones geográficamente aisladas en tanto el entorno circundante no lo sea. Podrá ser relativamente sencillo moverse dentro de estas líneas, así como entrar y salir de los vagones o autobuses, pero es común que haya dificultades para llegar desde otros medios de transporte o calles hacia dichos transportes. Incluso, por ejemplo, dentro del Metrobús existen algunas estaciones que no son totalmente accesibles.

Tal como refiere la CDHDF en su informe sobre movilidad (2013), para garantizar la accesibilidad y la consecuente movilidad de personas con discapacidad, los enfoques sectoriales, por proyecto o geográficamente acotados, deben ser repensados y operados de manera transversal e integral. Por ejemplo, es necesario articular la accesibilidad del espacio público, los edificios y los medios de transporte (CDHDF, 2013: 143).

Las cuotas de accesibilidad en el transporte, espacio público e inmuebles, tienden a ser medidas comúnmente adoptadas por los gobiernos para cumplir con sus obligaciones. Empero, no pueden ser admitidas más que como acciones temporales. El que no todas las unidades de transporte sean accesibles, genera el gasto de diferentes recursos como el económico pero también otros menos perceptibles; uno de esos recursos es el tiempo que una persona con discapacidad invierte en esperar una unidad accesible que además no vaya congestionada por más personas. Si todas las personas con discapacidad de la zona metropolitana se desplazaran al mismo tiempo, sería necesario garantizar más de 800 mil viajes bajo medidas de accesibilidad en cuanto a la arquitectura, los medios de transporte, las tecnologías de la información y la comunicación. Pero bajo la idea de cuotas de medios de transporte accesible, sería imposible.

Tanto los informes nacionales como de las entidades federativas, se enfocan principalmente en el análisis de los medios de transporte públicos, los espacios públicos e inmuebles públicos. Si bien esta perspectiva es correcta, ya que desde lo público deben promoverse los cambios en cuanto a accesibilidad, es fundamental poner más atención en las acciones emprendidas por particulares, en virtud de su amplia presencia en la prestación de servicios que van desde el transporte, la salud, educación, recreación y reproducción del hogar, entre otros.

También es común que la accesibilidad se vincule principalmente con aspectos como las rampas, elevadores o pasamanos, sin embargo es necesario ampliar los horizontes y niveles de exigencia hacia otras medidas como la información en sistema Braille, sistemas de comunicación auditiva y luminosa como semáforos, tecnologías de la información, mensajes en Lengua de Señas Mexicana (LSM) o letreros de fácil lectura, incluso con dibujos.

De igual manera, es necesario poner más atención en el factor social como aquel que se traslapa con la inaccesibilidad del entorno o la bloque cuando sí existe. Situaciones como la negación de un servicio o tener que depender de un tercero para que los mecanismos de accesibilidad funcionen, con situaciones que deben ser abordadas con mayor detenimiento dentro de los informes, observaciones y críticas. Si bien se contempla en muchas leyes, incluida la Convención, la necesidad de capacitar al personal de los gobiernos y en especial aquel que trabaja directamente en los medios de transporte, esto no suele suceder en la práctica.

Finalmente, los llamados modelo social y médico-rehabilitador de la discapacidad coexisten y se reflejan en los discursos jurídicos y políticos actuales. De este modo, pese a la implantación de la Convención, que debe ser un referente para el Estado mexicano, en las leyes y políticas se perciben matices tanto del modelo social como del médico-rehabilitador, vislumbrándose, por ejemplo, en el lenguaje que se emplea o en el tipo de acciones emprendidas por los gobiernos. Esto es así porque los cambios de paradigma son graduales; no se trata de una sucesión evolutiva donde con la emergencia de un modelo el otro desaparezca. Por el contrario, coexisten. Más allá de lo teórico y lo jurídico, a nivel político se expresan discursos que oscilan entre las buenas intenciones, el olvido del marco jurídico, la indiferencia, la prevalencia de enfoques asistencialistas o la puesta en marcha de políticas efectivas, pero aisladas, sobre inclusión basadas en el modelo social.

Como se ha sostenido a lo largo de este trabajo, las prácticas jurídicas y políticas señaladas en el presente capítulo influyen decisivamente en las prácticas cotidianas de las personas en general y en particular de quienes tienen discapacidad. Por lo tanto, también influyen en la producción y reproducción de diversas representaciones que la colectividad en cuestión (quienes usan silla de ruedas y sus familias) sobre la ciudad y la movilidad. Así, por ejemplo, las mediadas de accesibilidad que determinado gobierno o actores privados implementen u omitan sobre determinadas áreas de la ciudad o medios de transporte, impactan decididamente en las experiencias de las personas: prácticas y valoraciones de tipo instrumenta y simbólico.

En los dos últimos capítulos, los siguientes, el objetivo central es justamente buscar comprender las circunstancias en las que se desenvuelve la movilidad de quienes emplean silla de ruedas y sus familias. Primero se abordan las prácticas referidas a las estrategias de desplazamiento que despliegan, los recursos que suelen invertir, el uso de redes sociales de apoyo, las barreras sociales y

espaciales a las que se enfrentan así como las implicaciones que todos estos factores tienen sobre el tiempo de las personas entrevistadas.

En el último capítulo la discusión se centrará en sobre las diversas representaciones sociales e individuales que se han formulado en torno a aspectos como la sociedad, los espacios geográficos, los medios de transporte y el gobierno. Todo ello tendiendo como referencia a sus prácticas de movilidad en tanto suponen ser una vasta fuente de experiencias que promueven la formación de tales representaciones sociales.

### **Capítulo III. Prácticas de movilidad en la metrópoli: las experiencias de quienes emplean silla de ruedas y sus familiares**

*...aquí todo el que llega tiene que ser independiente, más que nada... hasta el grado de transportarse solo, andar solo en la ciudad... (Ricardo)*

*puro taxi me muevo (...) porque es la mejor forma (...) es como medio complicado porque son distancias cortas pero a la vez si vas en la silla de ruedas, se te hacen largas (...) porque la verdad es que luego los carros están estacionados en las rampas, no te dejan pasar. Entonces para evitarme problemas de que yo me enoje con medio mundo, mejor prefiero tomar taxi... (Miriam)*

La movilidad urbana y cotidiana reviste una dimensión social subjetiva. Tal como se ha intentado dilucidar a lo largo de este trabajo, refiere a la forma en que los sujetos experimentan sus recorridos diarios. Entre las diversas maneras de efectuar y vivir los desplazamientos habituales, se ubica aquella que acaece por medio de la silla de ruedas. Quienes se ubican en esta condición, que se sitúan entre la de ser un peatón y la de movilizarse en un aparato mecánico, expresan una serie de similitudes sobre la forma de relacionarse con el espacio y la sociedad cuando buscan moverse de un lugar a otro.

Sin embargo, aun cuando la silla de ruedas supone un elemento fundamental y característico en sus vidas, aunado a la importancia de la accesibilidad, sus experiencias de movilidad distan de conformarse como una entidad monolítica. Cabe adelantar, según las entrevistas efectuadas, se denota una multiplicidad en los perfiles de las personas con discapacidad. Lo común a ellas es la utilización de silla de ruedas y el que asisten a rehabilitación. Después, presentan variaciones importantes en cuanto al origen de la deficiencia, si es temporal o permanente, las posibilidades o dificultades de movimiento corporal, el nivel de independencia, las edades, el género, las ubicaciones residenciales y sus contextos urbanos o rurales de procedencia, la escolaridad, su actividad principal, la presencia de otras discapacidades, los ingresos económicos y apoyos materiales con los que cuentan, el tipo de silla de ruedas que disponen y la forma en que acaecen sus redes sociales de apoyo, entre otros aspectos

Ante un panorama multidimensional y diverso, el objetivo del presente capítulo es presentar al lector parte importante de las formas en que, quienes utilizan silla de ruedas, describen, interpretan y, finalmente, representan individual o colectivamente sus movilidades en la metrópoli y a la propia metrópoli o lo que de esta reconocen a través de sus propios desplazamientos. Por medio de las quince experiencias que sirven de insumo para este capítulo, es posible identificar convergencias, contrastes y particularidades en las formas de relacionarse y significar el entramado de las relaciones

sociales, los espacios y tiempos de la ciudad, en diversas escalas geográficas: de lo doméstico a lo metropolitano, pasando por lo barrial y delegacional o municipal.

El capítulo se conforma por siete apartados. Primero se organiza una breve presentación de los perfiles de las personas entrevistadas. En segundo lugar, se analiza la relación entre la centralización y descentralización de los servicios de salud y rehabilitación y el impacto en la movilidad. Después se repiensa el tema de las barreras o facilitadores sociales, espaciales y temporales que dificultan o promueven la movilidad de las personas, a la luz de sus propias narraciones. Enseguida se discute sobre el impacto de la movilidad en el gasto de recursos y la necesidad del auto particular. Dentro del quinto apartado se cavila en torno la dependencia/independencia y las redes sociales de apoyo que facilitan el desplazamiento. Posteriormente la intención es comprender cómo se despliegan las redes sociales de apoyo para la movilidad geográfica. En sexto lugar se busca describir aquellas micro-movilidades que acaecen en los contextos de mayor proximidad: la casa y el ámbito barrial. Finalmente se reflexiona sobre los aprendizajes corporales relacionados con la rehabilitación y el saber manipular la silla de ruedas.

### **3.1. Perfiles sociales<sup>36</sup>**

Entre febrero y mayo de 2016 se realizaron quince entrevistas distribuidas en las tres instituciones seleccionadas; seis en la Unidad Básica de Rehabilitación (UBRIS) de Tecámac, Estado de México, tres en el Centro de Atención Social Especializada (CASE) en la delegación Benito Juárez<sup>37</sup> y cinco en las instalaciones del programa de capacitación para el manejo de uso de silla de ruedas y de integración social y laboral, de la alianza VIM-FHADI-Grupo Altía<sup>38</sup> (en adelante: la alianza VIM-FHADI-Grupo Altía) en la delegación Iztacalco. Además, personal de Libre Acceso A. C. facilitó una entrevista más en la delegación Benito Juárez.

Cabe indicar, en cinco entrevistas no fue posible interactuar directamente con la persona que tiene discapacidad debido a la intersección de discapacidades intelectuales, dificultando la comunicación. En estos casos se accedió a entrevistar directamente al familiar o acompañante. Por otro lado, en tres entrevistas participaron las personas con discapacidad y el acompañante o familiar. Finalmente, siete intervenciones fueron directa y exclusivamente con quienes utilizan silla de ruedas. En total, veintitrés personas se involucraron en las entrevistas de manera directa o indirecta.

---

<sup>36</sup> Para información más detallada en relación a los perfiles de las personas que participaron en el proyecto, ver Anexo 1.

<sup>37</sup> UBRIS y CASE son instancias dependientes de los sistemas locales para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF).

<sup>38</sup> Alianza de organizaciones de la sociedad civil entre Vida Independiente México (VIM), la Fundación Humanista de Ayuda a Discapacitados (FHADI) I.A.P y Grupo Altía I.A.P.

Un rasgo distintivo en la mayoría de los casos (aun en el de las personas con discapacidad que participaron en la entrevista directamente) es que por lo general requieren de un apoyo para poder desplazarse en la metrópoli; de los quince casos, trece se encuentran en esa situación. Generalmente es un familiar quien directamente cumple esta función, aunque también suelen ser amistades o personas contratadas, tal como se atisbó en dos situaciones respectivamente. Sin embargo, el nivel de apoyo está supeditado al grado de afectación de la deficiencia. Así, en los cinco casos donde intervino un familiar para la entrevista, es porque se evidencian dificultades no sólo para caminar o moverse sino también para comunicarse.

En cuanto a las edades, el grupo con discapacidad, entrevistado o no, denota un amplio margen ya que va desde los cinco a los setenta y un años de edad. A su vez, de las personas con discapacidad, ocho son hombres y siete mujeres. De las trece personas que requieren apoyo parcial o permanente, generalmente suelen tener la asistencia de una mujer, como se identificó. Por otro lado, un joven (Vicente)<sup>39</sup> generalmente es apoyado por el padre y la madre para asistir a Iztacalco a los cursos de silla de ruedas, mientras que otro señor de nombre Juan, es apoyado por un compañero del trabajo para realizar los trámites médicos y asistir a rehabilitación. Finalmente, Renata expresa que cuenta con el servicio de chofer particular, de la familia, para llegar a su trabajo.

Desde luego, un común denominador en la gran mayoría de las personas que usan silla de ruedas es asistir a rehabilitación dentro del DIF o a las instalaciones de la alianza VIM-FHADI-Grupo Altía. Renata por su parte recibe sesiones de rehabilitación en su domicilio. Al mismo tiempo, cinco participan en el programa de capacitación para el manejo de uso de silla de la alianza VIM-FHADI-Grupo Altía; tres como usuarios (Alondra, Miriam y Vicente), uno como instructor (Ricardo) y otro como el coordinador del programa en la Ciudad de México (Roberto).

En términos familiares, las personas con discapacidad ocupan diversos roles: madres de familia, padres de familia, cónyuges, hijos o hermanos. También hay quienes, aun con familia, se encuentran viviendo en una vivienda independiente, conformando un hogar aparte (Ricardo y Renata). En torno a la educación, se ubica a personas con discapacidad que no tienen ningún grado (especialmente niños y niñas con discapacidad múltiple), algunas otras personas con primaria, secundaria o bachillerato terminado y también en nivel licenciatura. Asimismo, al momento de la entrevista, cinco personas no desempeñaban ninguna actividad, tres comentaron estar estudiando y seis ocupándose en actividades diversas como el hogar, el trabajo ambulante por cuenta propia, servicios profesionales de capacitación, áreas administrativas de seguridad pública, como instructores de silla de ruedas o

---

<sup>39</sup> Los nombres de todas las personas han sido cambiados, a excepción de Renata que solicitó se quedara.

trabajando en corralones de la Ciudad de México. En este sentido, de las quince personas con discapacidad, nueve dependen económicamente de sus familiares.

En cuanto a los lugares de residencia, las demarcaciones señaladas son: Tecámac, Tlalnepantla y Temascalapa en el Estado de México y las delegaciones Álvaro Obregón, Benito Juárez, Iztacalco, Iztapalapa y Tláhuac. Un aspecto sobresaliente es que mientras que a las personas entrevistadas en Tecámac y Benito Juárez suelen ir al centro de rehabilitación de la misma delegación o Municipio, a la VIM-FHADI-Grupo Altía en Iztacalco, recurren personas provenientes de distintos lugares como Tlalnepantla, Tláhuac, Álvaro Obregón, Benito Juárez<sup>40</sup>. Incluso, señalaron Ricardo y Roberto, asisten personas de otros Estados como México y Puebla. Al respecto, parte de esta atracción se debe en gran medida a la especificidad del programa de capacitación sobre el uso de silla de ruedas e inclusión social a través de la inserción laboral que manejan dentro del área metropolitana, mientras que los centros de rehabilitación están más distribuidos entre los municipios y delegaciones de la metrópoli.

Otro aspecto notable en relación a los emplazamientos residenciales, es que quienes viven en la Ciudad de México se encuentran en contextos urbanizados, mientras que algunas de las personas entrevistadas en Tecámac y Temascalapa se ubican en asentamientos caracterizados por la dispersión y el uso de suelos mixtos entre el residencial, industrial y agrícola.

Con respecto a las movilidades cotidianas, las personas entrevistadas denotan un desplazamiento habitual (en el lapso de una semana) que se despliega en distintas escalas: lo doméstico, lo barrial, delegacional/municipal y metropolitano y en algunos casos fuera de este contexto, aunque con menor frecuencia, por ejemplo por motivos de vacaciones. Una de las razones principales de la movilidad se relaciona con la rehabilitación, las citas médicas y la capacitación en el uso de silla de ruedas. Sin embargo, los motivos laborales, educativos, de recreación y ocio, visita a familiares y compras para el hogar, también suelen ser recurrentes en la mayoría de los casos.

En suma, aunque el grupo de estudio es numéricamente reducido y si bien no es posible (ni es el objetivo) efectuar análisis de corte cuantitativo, es importante evidenciar su heterogeneidad social. De manera simultánea, en algunos aspectos se expresan ciertas similitudes relacionadas con el requerimiento de un apoyo para poder movilizarse. En la gran mayoría de casos, se aseveró la necesidad de contar con un acompañante, quien generalmente es un familiar y en menor medida amigo, compañero del trabajo, vecino o persona contratada. A su vez, frecuentemente es una mujer la familiar que acompaña.

---

<sup>40</sup> Mención aparte son los casos de la señora Leticia que vive en Iztapalapa y acude a rehabilitación a la delegación Benito Juárez; Renata, por su parte, y como ya se mencionó, recibe terapias en su domicilio.

Con base en esta primer información de ubicación de cómo se constituye la colectividad, en adelante los apartados están consagrados a comprender las formas de relación instrumental y simbólica que los sujetos establecen con la sociedad y el espacio bajo un marco temporal, a través de los itinerarios que despliegan en la metrópoli, de acuerdo con sus intereses, necesidades y gustos. En cada escala de movilidad y motivo, las personas suelen encontrarse con barreras y facilitadores que promueven, dificultan o restringen sus desplazamientos. A su vez, todo el cúmulo de experiencias, muchas de estas narradas a continuación, coadyuvan a formarse representaciones sociales, individuales o colectivas, en torno a los espacios geográficos, inmuebles, la sociedad en su conjunto, el gobierno, los medios de transporte y los tiempos que constituyen la vida en la ciudad.

### **3.2. Estructura urbana y movilidades cotidianas**

En los capítulos previos resultó sugestivo preguntarse a nivel teórico y político sobre el crecimiento y estructura de la ciudad, la metrópoli, y sus implicaciones en la movilidad de la población con discapacidad. En este tenor, cabe recordar que se reconoce ampliamente que los procesos actuales en muchas metrópolis, caracterizados por la expansión difusa, el policentrismo y fragmentación urbana ligada al mercado de la vivienda en la periferia por los costos más bajos de suelo, la disolución entre lo rural y lo urbano en las periferias, los procesos de segregación y auto segregación en virtud del poder adquisitivo, la concentración de servicios, las actividades laborales, educativas y recreativas en los centros de las ciudades y la desconcentración poblacional, son todos fenómenos complejos e imbricados que están teniendo un impacto significativo en las movilidades cotidianas (Arango, 2010; Blanco, et al. 2014; Donat y Koch, 2015; Dubresson, 2002; González, 2013; Gutiérrez, 2010; Moctezuma, 2003; Moreno, 2013).

En el presente trabajo se ha considerado que los fenómenos citados están repercutiendo considerablemente en la accesibilidad del entorno y en la movilidad de personas con o sin discapacidad. Según lo anterior, resulta pertinente hacer somera referencia al modo en el que se fincan las prácticas cotidianas de movilidad de quienes emplean silla de ruedas y sus acompañantes, con la estructura urbana de la zona metropolitana en torno a la Ciudad de México.

En principio, se presentan dos fenómenos interrelacionados característicos de la metrópoli en la actualidad: por un lado la aglomeración y centralidad de diversos servicios especializados ubicados principalmente en la Ciudad de México. En este caso se trata de las zonas de hospitales, por ejemplo en Tlalpan, el Hospital de especialidades médicas “la Raza”, el Centro Nacional de Rehabilitación en

Xochimilco y otros de carácter privado como Teletón; lugares frecuentemente visitados por las personas con discapacidad y sus familiares.

En segundo lugar, se asiste a un proceso de dispersión y emplazamiento de zonas habitacionales ubicadas en municipios periféricos de la metrópoli; asentamientos en los que residen diversas personas entrevistadas, así como en pueblos y colonias contiguas a zonas rurales o semi-rurales, especialmente en Tecámac, Estado de México donde se realizaron entrevistas. Esto significa que habitualmente se realicen desplazamientos que recorren la metrópoli por motivos de salud o rehabilitación:

*...yo me subo al metro, cuando vamos al hospital, viajo a un lugar que se llama Instituto Nacional de Rehabilitación y nos vamos desde aquí (Tecámac) hasta allá, hasta Xochimilco... (Alberto)*

Tal especificidad de determinados servicios, como el taller de silla de ruedas que desarrolla la Alianza VIM-FHADI-Grupo Altía, en la delegación Iztacalco genera, como han señalado los instructores entrevistados, desplazamientos que van más allá de la metrópoli. Es decir, a este lugar acuden personas de municipios como Ecatepec o Tlalnepantla en el Estado de México pero también de Estados de la república como Puebla o Tlaxcala.

La localización geográfica de los servicios especializados tiene implicaciones instrumentales. Implica gestionar las distancias entre el lugar de residencia y el lugar a visitar, lo que conlleva a un tema ya abordado: la utilización de diversos recursos tales como los económicos, materiales, la activación de las redes sociales de apoyo y tiempo:

*...complicada, complicada una semana así súper complicada es que yo tenga terapia en el INR (Instituto Nacional de Rehabilitación), porque me atiendo ahí y que utilice el metro, me tengo que ir desde las 11 de la mañana para recibir la terapia a las 6 de la tarde (...) porque si me voy a las horas pico imagínate tú que yo me viniera en el metro ahorita... (Alondra, con residencia en la Delegación Tláhuac)*

También, como ya se mencionó, esta necesidad de movilidad genera el requerimiento de utilizar autos particulares antes que el transporte público, especialmente por comodidad, evitar barreras de todo tipo y por la dificultad del movimiento corporal de las personas. Sin embargo, como se reconoce, utilizar carro propio, prestado o alquilar un taxi, para no usar transporte público, tiene implicaciones importantes en la economía y la organización familiar:

*...a veces a mi esposo le prestan un carro y es el que nos lleva. Cuando tenemos citas en el IMSS (en Insurgentes) es lo mismo, tenemos quién nos pueda prestar, facilitarnos para poder mover... (María, mamá de Ania con residencia en el Municipio de Tecámac)*

Por otro lado, en materia de rehabilitación, si bien el INR es la instancia de referencia a nivel nacional, esta se ve complementada y apoyada por las unidades locales de rehabilitación que existen en los Estados y Municipios. En conjunto, forman parte de la política de rehabilitación por parte del Estado mexicano, que se despliega a través de la Secretaría de salud y específicamente con el Sistema Nacional para el Desarrollo Integral de la Familia (SNDIF). En este sentido, las unidades locales de rehabilitación desempeñan un papel preponderante en la prestación de servicios a bajo costo para personas con diversos tipos de deficiencias.

Lo anterior tiene implicaciones sobre la movilidad de la población, en virtud de propiciar desplazamientos relativamente cortos entre vivienda y clínica de rehabilitación. Así, en muchos de los casos no es necesario viajar hasta Xochimilco al INR. Al respecto, la mayoría de las personas entrevistadas en las áreas de rehabilitación de los DIF de la delegación Benito Juárez y el Municipio de Tecámac expresaron residir en dichas demarcaciones o en otras cercanas.

Asimismo, Ante las implicaciones familiares, económicas y de transporte que implica asistir a otras zonas de la metrópoli por asuntos como las terapias de rehabilitación, también se aseveró la necesidad de buscar lugares donde se brinden los servicios, más cerca del emplazamiento residencial:

*...como ella vivía en Azcapotzalco, cuando estaba conmigo, al primer lugar donde nos mandaron a terapia fue al hospital de traumatología que está en politécnico, entonces yo que vivo en Neza, igual para llevarla hasta allá era un cohete y un gasto terrible, entonces por eso le hice el cambio de domicilio también para que tuviera otro lugar del cobro de su pensión... (Paula, hermana de Leticia)*

Aunado a la movilidad por motivos de salud y rehabilitación, característica de la población con discapacidad, las personas entrevistadas también expresaron una serie de desplazamientos vinculados con la educación, el trabajo, el ocio y visita a familiares dentro de la metrópoli. La ocupación principal de cada persona explica en buena medida sus formas habituales de desplazamiento. Para comprenderlo, vale la pena efectuar una suerte de reseña de las movilidades cotidianas enunciadas por las personas entrevistadas.

Por ejemplo, Alberto es comerciante ambulante y su trabajo se desenvuelve bajo un calendario semanal relativamente estable entre municipios metropolitanos de la zona norte y oriente como Tecámac, Tizayuca, Texcoco y Otumba. Todos sus desplazamientos son en transporte público. Para ir al centro de rehabilitación del DIF de Tecámac, cuenta con el apoyo de la unidad móvil de dicha institución.

Alondra, quien usa silla de ruedas desde joven, se dedica a las actividades del hogar y el cuidado de los hijos, por lo que tiene una movilidad intensa entre el hogar y el ámbito barrial para comprar los

alimentos o llevar a su hijo a la escuela. Alondra asiste una vez por semana a Iztacalco para tomar el curso de silla de ruedas. Ocasionalmente acude a lugares como Reforma o el Centro histórico para encontrarse con sus amigas. Algunos finales de semana sale con su familia para ir a parques, por ejemplo el parque de los Venados en la Delegación Benito Juárez, o a visitar a otros familiares dentro del área metropolitana. En ocasiones su pareja pide un automóvil prestado para ir a rehabilitación o a los talleres de manejo de silla de ruedas.

María, quien cuida de su hija Ania con discapacidad múltiple, se dedica al hogar y al igual que Alondra hace las compras cerca de la casa. En ocasiones sale sin su hija ya que la deja al cuidado de sus otros hijos. Esporádicamente salen en familia, con su pareja y los hijos a visitar a sus familiares que viven en otros municipios conurbados del Estado de México y en la Ciudad de México. No tienen auto propio, pero en ocasiones su pareja lo consigue especialmente para asistir a las sesiones de rehabilitación o de su hija Ania o llevarla a hospitales. Cuenta con el apoyo de la unidad móvil del DIF de Tecámac para asistir a la terapia de su hija.

Graciela, madre de Alexis, cuenta con automóvil propio. Semanalmente ocupa de tres a cuatro días para llevar a su hijo Alexis a diferentes puntos de la Ciudad de México con la finalidad de que tome diversos tipos de rehabilitación, incluyendo las terapias que reciben en el DIF de la delegación Benito Juárez. Casi todas las semanas salen al parque de la colonia, frecuentan centros comerciales como Patio Universidad y regularmente los fines de semana van en familia, con sus otros hijos y pareja, al municipio de Zumba, Estado de México para visitar a los padres de Graciela.

Roberto y Ricardo colaboran en el programa de capacitación para el uso de silla de ruedas implementado por la Alianza VIM-FHADI-Grupo Altía, las tres organizaciones de la sociedad civil. Dicho programa tiene su sede en la delegación Iztacalco. Derivado de la experiencia que han adquirido manejando la silla de ruedas con técnicas, expresan una movilidad autónoma e intensa por la ciudad.

Juan, con residencia en Tecámac, tuvo un accidente laboral unos meses después de la entrevista. Se encuentra en una etapa inicial de rehabilitación en el DIF de Tecámac. Ante la inexperiencia en el uso de silla de ruedas y el dolor corporal, requiere un apoyo considerable de su familia y un compañero que se dispuso a asistirlo, para realizar sus actividades diarias dentro del hogar y desplazarse a la Ciudad de México y otros municipios metropolitanos del Estado de México para acudir a revisiones médicas y trámites administrativos. No cuenta con carro propio; su compañero de trabajo lo traslada en su camioneta.

Lura vive con su mamá y su papá, el señor Anselmo. A causa de una enfermedad, la movilidad corporal de él se ha visto reducida considerablemente. Por ese motivo incluso es difícil que se desplace dentro de su vivienda. Generalmente Laura y su mamá necesitan ayuda de familiares y

vecinos para poder llevarlo a rehabilitación al DIF de Tecámac. Actualmente sólo salen esporádicamente dentro de su localidad de residencia, (Temascalapa, Estado de México) para visitar a familiares o simplemente distraerse por las tranquilas calles de su comunidad donde la mayoría de la gente se conoce, como Laura expresó. Ella cuenta con auto propio, pero cuando no puede llevar a su papá a terapia, pide apoyo a vecinos.

Marisol vive con su mamá, papá y mamá. Actualmente apoya en las actividades del hogar. Además de ir a rehabilitación al DIF de Tecámac, su mamá, la señora Victoria también la lleva a otros lugares cercanos para rehabilitación. Ocasionalmente visitan a familiares que residen cerca de su vivienda. Tienen automóvil propio aunque también utilizan taxi cuando no se encuentra disponible el carro de la familia.

Miriam vive con su mamá en la delegación Álvaro Obregón. Ella acude semanalmente a Iztacalco para tomar el curso de silla de ruedas que imparte la Alianza VIM-FHADI-Grupo Altía. Su movilidad en la ciudad es preponderantemente en taxis aun en distancias cortas y para salir de su colonia, que se caracteriza por tener pendientes. No utiliza el Metro porque lo considera inaccesible, a diferencia del Metrobús que le parece más apropiado para su condición. Estudia en una Universidad particular ubicada en la colonia Roma donde también toma terapias de psicología. Generalmente sale con su mamá a centros comerciales de la ciudad y también se encuentra con amigas por lo menos una vez al mes.

Paula y Leticia son hermanas. Paula vive en Nezahualcóyotl, Estado de México y Leticia en Iztapalapa. Generalmente Paula y otra hermana se hacen cargo de Leticia, quien tiene 80 años y presenta dificultades para caminar y hablar. Las salidas de Leticia son principalmente por motivos de rehabilitación (al DIF de la delegación Benito Juárez) y consultas médicas, aunque también, pero con menor frecuencia, para ir a comer a restaurantes o asistir a reuniones familiares. Paula y su otra hermana, cuentan cada quien con vehículo propio, lo que facilita sus desplazamientos. Para Leticia, al igual que Juan o Anselmo, desplazarse en transporte público es sumamente complicado.

Renata por su parte, tiene cuarenta años. Ella vive sola en un departamento que su familia le obsequió cerca de Mixcoac. Cuenta con una asistente personal contratada para que le apoye a bañarse, vestirse, comer y hacer la limpieza del departamento. Aunque depende de alguien más para dichas actividades, es independiente en sus decisiones. Es psicóloga y trabaja en el Servicio de Admiración Tributaria (SAT) coordinando cursos de capacitación. Para poder llegar a su trabajo u otro lugar, tiene a su disposición una camioneta adaptada con rampa y chofer. En casa o al bajar del automóvil, se conduce en una silla eléctrica. Las terapias de rehabilitación que ella requiere, le son proporcionadas en su casa. Actualmente desea permanecer en su departamento y hacerse cargo de este, antes que salir. Sin embargo, le agrada hacer las compras en el supermercado de su colonia y

también suele visitar a amistades pero prefiere que vayan a su domicilio. Su familia, que la sigue apoyando en lo que sea necesario, vive muy cerca.

Sergio y su pareja Julia viven en la Delegación Benito Juárez con su hijo. Él se vio en la necesidad de utilizar silla de ruedas desde el año pasado a causa de una enfermedad. Actualmente su movilidad geográfica se ha reducido por tal motivo. Prácticamente sus salidas son al centro de rehabilitación del DIF de la delegación Benito Juárez; traslado que puede hacer sin la necesidad de tomar transporte público pero con el apoyo de su pareja. Ya no labora, tiene setenta y un años y pasa gran parte del día y la semana en casa. Antes del incidente trabajaba cerca de su vivienda y acostumbraba a caminar mucho, por ejemplo para sacar a su perra a pasear.

Andrea es mamá de Zara. Su hija, una niña aun, tiene discapacidad múltiple. Ella, Andrea, se dedica a las actividades del hogar y, al igual que las otras madres entrevistadas que tienen hijos o hijas con discapacidad, ocupa prácticamente todo su tiempo en el cuidado de su hija Zara. Su movilidad se finca mucho a la rehabilitación y consultas médicas de Zara, tanto en Tecámac (a donde van a rehabilitación), como a Ecatepec, Tlalnepantla o la Ciudad de México. Generalmente su pareja le apoyo para poder trasladar a Zara ya que no cuentan con automóvil propio y en transporte público es complicado, según expresó Andrea. Ocasionalmente también utilizan taxi.

Finalmente, Vicente, un joven estudioso de la música, vive en Tlalnepantla y un día al a semana acude a Iztacalco al taller de silla de ruedas. Él depende económicamente de su familia. Su papá y su mamá lo llevan en auto propio a Iztacalco. Para ello, su papá, como el papá de Zara, deben pedir permiso en el trabajo para acompañar a su hijo. Actualmente está adquiriendo de manera gradual mayor movilidad corporal, lo que considera que le permitirá mayor movilidad a nivel geográfico. Actualmente estudia música en Tlalnepantla, cerca de su casa. Su familia suele acompañarlo a un parque cercano a la vivienda para que practique con la silla de ruedas.

En suma, si bien la movilidad por salud o rehabilitación es primordial en la vida de las personas abordadas, la breve reseña de sus cotidianidades permite comprender que también está orientada por otras motivaciones. De este modo, las direcciones, escalas geográficas, intensidades, distancias y recursos empleados, develan movilizaciones orientadas por la necesidad y el gusto. Asimismo, indican la intención de inserción y participación social en las distintas esferas de interacción.

En consecuencia, sus desplazamientos no son exclusivamente hacia centros especializados de salud o rehabilitación: tienen muchos orígenes y destinos. De las personas entrevistadas, algunas viven en zonas conurbadas, en colonias con matices rurales o conjuntos habitacionales y otras en zonas más centrales de la ciudad. Asimismo, sus desplazamientos tienen múltiples direcciones: periferia-centro, centro-periferia, centro-centro- norte-sur, oriente-poniente.

Esta movilidad cotidiana intensa desde luego no es distintiva de dichas personas; es un rasgo característico de la vida en las ciudades. Sin embargo parte de su especificidad, lo que de hecho anima gran parte de los estudios sobre movilidad de población con discapacidad, radica en que al intentar transitar por el espacio urbano, usar los medios de transporte, “rodar” por las calles, acceder a inmuebles y usar instalaciones, comúnmente se enfrenten a lo inesperado, la contingencia, lo no accesible o lo accesible en términos urbanísticos y tecnológicos, así como a los contactos sociales que se dan entre la necesidad de ayuda, la tolerancia, la indiferencia e incluso el conflicto. En este sentido, la intención de los siguientes apartados es intentar comprender las condiciones espaciales, técnicas, económicas, sociales y temporales en las que se despliega su movilidad.

### **3.3. Divergencia social sobre los usos del espacio y el tiempo: una imbricación desde las experiencias**

En el tema de la discapacidad, la noción de barrera ha ocupado una atención primordial. Tal como se ha discutido en el capítulo dos, a menudo se establece que la discapacidad, como condición social, se genera por la interacción de sujetos con alguna o varias deficiencias -físicas, mentales o sensoriales- en un contexto caracterizado por producir y reproducir barreras del entorno -espaciales, arquitectónicas, urbanísticas<sup>41</sup>- y sociales<sup>42</sup>.

Entonces, sociedad y espacio se conforman como los contenidos explicativos de la discapacidad. En este sentido, el estudio de la movilidad geográfica y cotidiana de personas con distintos tipos de discapacidad, puede entenderse como una vía privilegiada para comprender cómo se funda esta condición de discapacidad, ya que las barreras sociales y espaciales tienden a estar presentes en sus desplazamientos. Por el contrario, también posibilita vislumbrar cómo dicha condición se diluye según los mecanismos de accesibilidad del entorno e inclusión social imperantes en determinado contexto.

Sin embargo, el tema parece ser más complejo que la división entre barreras físicas o sociales según las definiciones. De acuerdo con el trabajo de campo, que ha implicado acceder al punto de vista de los sujetos, estas acaecen de manera imbricada. Más aún, si se integra una perspectiva del tiempo, no únicamente como horizonte en el que suceden acontecimientos, sino pensada aquí como una barrera socialmente estructurada, la problemática tiende a complejizarse. En general, se reconoce desde la teoría que las barreras son un aspecto central no sólo en la movilidad de las personas con

---

<sup>41</sup> Aunque del entorno, no debe olvidarse que también son sociales: es, en últimas consecuencias, un producto social, tal como afirmó Lefebvre (1974) décadas atrás. Su diseño denota la concepción que de este tienen ciertos sujetos o colectividades capaces de construirlo, modificarlo o destruirlo.

<sup>42</sup> Se entienden en un nivel estructural y de contacto social directo. Las primeras se relacionan con políticas, marcos jurídicos y esquemas culturales de una sociedad. Las segundas se fincan al contacto directo entre sujetos: comunicación, tolerancia ante lo diverso, concientización, exclusión, discriminación, estigmatización en la interacción.

discapacidad, sino en su experiencia general de vida. Cuando se instauran, la posibilidad de participación social en la escuela, el trabajo, la cultura, el deporte, la política, la salud, e incluso en la familia, se ve vulnerada.

El desarrollo siguiente, representa un primer ejercicio de recuperación de testimonios provenientes de las entrevistas, bajo la intención de ‘desarmar’ las narraciones de los sujetos, re-construirlas y abstraerlas, para establecer un marco de comprensión sobre dichas barreras. Por lo tanto, el tema de las barreras recorre transversalmente los discursos de los sujetos, denotando una complejidad entre elementos personales, materiales, económicos, sociales, espaciales y temporales. Así, la intención es re-componerlas e intentar develar su complejidad, a partir de las experiencias de los individuos.

### **3.3.1. Barreras espaciales y físicas permanentes**

Por principio, si bien en el concepto de discapacidad se expresa una distinción entre las barreras sociales y físicas o del entorno, es necesario reconocer que todas en el fondo son sociales. La falta de medidas de accesibilidad (por ejemplo rampas y elevadores) o su mala ejecución, responden inminentemente a una proyección y construcción del espacio por actores sociales de variada naturaleza: gobierno, sector privado, profesionales del espacio y sociedad en general.

Sin embargo, dicha distinción sirven para distinguir, con base en las experiencias de las personas, el modo en el que las diversas barreras se expresan e incluso se conjugan. Por lo tanto, en primer lugar se desea subrayar la existencia de barreras físicas y espaciales permanentes. Algunos espacios abiertos, edificios y medios de transporte por igual, son identificados por los y las entrevistadas como lugares que se caracterizan por la ausencia medidas de accesibilidad (como las rampas), que existen obstáculos fijos, por ejemplo postes o casetas de teléfono en la calle o infraestructura deteriorada. Cuando Alondra identifica al Centro Histórico como el lugar accesible de la ciudad, también encuentra que:

*...las zonas céntricas pues sí están bien maquilladas aunque me he encontrado rampas en el centro donde el poste de la luz está en medio de la rampa, se me hace a mí una mentada de madre eso, o sea no, cómo voy a pasar y luego están pasando los coches... y el poste de luz, está en la esquina y ahí está la rampa... (Alondra)*

La falta de accesibilidad física tiende a ser un problema que sólo luego de adquirir una discapacidad tiende a reconocerse. La relación con la sociedad y el espacio se modifica sustancialmente, denotando perspectivas que se vuelven comunes para quienes usan silla de ruedas. Tal es el caso de Juan o Sergio, quienes en los últimos meses adquirieron una discapacidad; el primero por accidente laboral y el segundo derivado de una enfermedad:

*...es una bronca eh... es un problema, es un gran problema, porque la verdad la infraestructura... no está acorde de las necesidades de las personas con capacidades diferentes (...) hay mucha carencia de rampas... (Juan)*

*...no hay las banquetas, no están bien, nos tenemos que venir de hecho por el carril de donde andan las bicicletas que es el del trolebús, pero están muy mal las calles, la verdad para personas minusválidas no hay los suficientes ni adecuados caminos... (Sergio)*

La falta de accesibilidad es un problema que no sólo se reconoce directamente por quien tiene discapacidad, independientemente de su origen, sino también por el acompañante, que generalmente es un familiar. Se trata de una experiencia compartida:

*...el día que se llega uno a salir a la calle pues es incómodo (...) el llegar a un centro comercial es difícil porque pues si hay dónde bajarla (a su hija), rampas, todo eso es muy incómodo, hay lugares a los que nosotros hemos asistido y que no hay un lugar dónde ponerla... (María, mamá de Ania)*

*...generalmente a donde la llevamos (al médico) esta como a tres o cuatro calles pero es sobre un eje, es ahí donde está la banqueta terrible, sí podríamos subirnos a la banqueta, pero la banqueta está terrible... (Paula, hermana de Leticia)*

*...he estado pensando poner mi queja porque por ejemplo quitaron todo lo que es Universidad pero yo trato de evitarlo por ahí, o sea mi cruce por ejemplo, si yo lo quisiera llevarlo a Wal-Mart, no puedo porque tendría que pasar por el cruce de Universidad y Félix Cuevas y ahí se hace como que mucho congestionamiento medio feo entre vuelta y todo (...) pero este, quitaron los puestos pero pusieron unos maseteros, ahí por ejemplo, para subirlo ahí tendría que irme... no, pues en esa cuadra no hay, hasta... ¡no, está, está muy mal pensado! (Julia, pareja de Sergio)*

Se comprende cómo la falta de accesibilidad aduce a una dificultad que se vive tanto en espacios públicos abiertos como en cerrados y privados, tal como refiere la señora María, mamá de Ania con respecto al centro comercial, sin especificar alguno. En este sentido, los espacios no corresponden con las necesidades de movilidad de las personas, están deteriorados como las banquetas, se presentan obstáculos como maceteros que cumplen funciones de embellecimiento del espacio público pero dificultan el desplazamiento o no hay ninguna medida de accesibilidad como lo son las rampas. Ello remite a la distinción que Lefebvre efectúa entre *prácticas espaciales*, *representaciones del espacio* y *espacios de la representación*, cuya concepción del gobierno sobre la estética del espacio contrasta con la concepción y su uso por parte de las personas.

Por otro lado, las barreras físicas no sólo se presentan a nivel del entorno urbano. Es importante considerar que el diseño y construcción de objetos de uso humano también pueden dificultar su uso.

Un ejemplo son los medios de transporte, muchos de los cuales son pensados desde una visión en la que predomina el viajero individual sentado:

*...la carga, me la llevo cargada, cuando no hay quién me lleve, tengo un rebocito grande y pues me la tengo que llevar y es muy incómodo porque para ellos los lugares, no es como nosotros que nos acomodamos en un espacio, al menos yo con ella tengo que tener un espacio adelante para que ella pueda estirar sus pies y yo llevarla cargada en mis piernas o sentada a un lado (María, mamá de Ania)*

En suma, como se expresó en la introducción del presente capítulo, las barreras hasta ahora descritas tiene un origen social que se vincula con actores públicos y privados encargados del diseño y ejecución de inmuebles, espacios públicos y producción de medios de transporte. En este mismo sentido, al ser sociales y no precisamente naturales; muchas de estas pueden ser removidas o revertidas. Empero, no es aventurado ni adelantado afirmar que se han instaurado en un marco histórico de larga data. Forman parte, pues, de la vida cotidiana de las personas desde tiempos incalculables. Cómo esta situación está cambiando, según las mismas personas entrevistadas, será un tópico a abordar en apartados ulteriores de este capítulo.

### **3.3.2. Barreras espaciales y físicas movibles o temporales**

Enseguida interesa resaltar aquellas otras barreras físicas identificadas por los sujetos pero que se caracterizan por ser responsabilidad directa de otras personas ubicadas en los mismos lugares que quienes tienen discapacidad y sus familiares o acompañantes. Comúnmente son temporales aunque también pueden adquirir una permanencia cuando, por ejemplo, las personas afectadas se enfrentan a estas reiteradamente.

Usualmente el problema no radica precisamente en la accesibilidad sino en su obstaculización de modo que pierde funcionalidad. Esto se debe a prácticas sociales que omiten las medidas para facilitar la movilidad y acceso de personas con discapacidad a determinados inmuebles. Un ejemplo recurrente es el de los cajones de estacionamiento reservados:

*...normalmente sí hay lugares pero siempre es la molestia de que, a uno no le creen hasta que van bajando, porque mucha gente se sorprende de que se estacione en esos lugares pero realmente no tiene nada... (Alberto)*

*...es horrible, la gente no respeta que son para personas con discapacidad, para adultos mayores que de verdad no pueden (...) señores que llegan en su carro y así como que se creen el rey del mundo y ahí se ponen en el lugar de discapacidad (...) en muchos lugares, en centros comerciales, espacios públicos (...) yo siento que donde más se da uno cuenta*

*así de que no se respetan las cosas, de que no hay educación en eso... (Graciela, mamá de Alexis)*

*...en los centros comerciales ya hay muchos lugares para personas con discapacidad siempre cerca de la puerta, el problema no es que no haya, el problema es que la gente los ocupa aunque no le corresponda (...) tú ve a cualquier centro comercial y todos los lugares de discapacidad siempre están ocupados, pero revisas los autos que están estacionados ahí y muy pocos van a tener la calcomanía o la placa... (Renata)*

*...necesitamos un lugar especial para poder bajar, por ejemplo aquí siempre, siempre es un problema porque los cajones de estacionamiento para discapacitados... no son suficientes, o la gente, yo he visto, por ejemplo a veces la bajamos y me tengo que esperar allá afuera a esperar que haya un lugar dónde estacionarme, y yo he visto que a veces las personas que están estacionadas en lugares para discapacitados pues salen tan tranquilamente y no traen ningún discapacitado... (Paula, hermana de Leticia)*

La obstrucción o utilización de espacios asignados para personas con discapacidad no se limita a los cajones de estacionamiento, los cuales tienen la finalidad de acercarse a la persona que lo requiere a la entrada de los edificios. Dentro de la infraestructura y mobiliario urbano, así como en edificios, es posible identificar medidas de accesibilidad con las que se busca permitir el tránsito o la utilización de servicios. En ambos casos, dichos espacios también son objeto de reclamo:

*En la colonia Roma Norte donde va a la escuela y a terapia psicológica se traslada en: ...puro taxi me muevo (...) porque es la mejor forma (...) es como medio complicado porque son distancias cortas pero a la vez si vas en la silla de ruedas, se te hacen largas (...) porque la verdad es que luego los carros están estacionados en las rampas, no te dejan pasar. Entonces para evitarme problemas de que yo me enoje con medio mundo, mejor prefiero tomar taxi... (Miriam)*

*...las rampas a veces están invadidas, está algún puesto ahí vendiendo o un coche que se estacionó... yo sí la verdad lo confieso, sí he dejado recaditos a veces a los coches que están estacionados ahí, o sea es que me da mucho coraje porque sí se le puede subir a la banqueta... (Paula, hermana de Leticia)*

*...yo siempre peleo que nos dejen los baños especiales porque hay gente que la verdad no los necesita y los ocupa... (Miriam)*

*Lo complicado para ir a rehabilitación: en la avenida, yo vengo por municipio libre y ahí está donde está mal, no están bien las banquetas y luego todavía con los puestos que hay de tamales pues se tiene uno que bajar al arroyo vehicular (Sergio)*

*...los restaurantes que tienen las mesitas en la banqueta, sí se ven muy monas y aquí afuerita está rico, además puedes fumar pero es un relajo porque quieres pasar por esa banqueta y tienes que parar a medio mundo... bueno, y no te digo de los ambulantes porque... imagínate para caminar en un lugar donde se ponga un tianguis (...) te tienes que bajar de la banqueta y rodar por el arroyo (...) sí te puedes pelear y todo pero es mucho... (Renata)*

Dentro de las experiencias expuestas, se destaca un sentimiento de molestia, el enojo y especialmente, ante una situación que sucede a menudo, evitar el conflicto o discusión directa con quienes son responsables de dichas barreras que se presentan tanto en baquetas como en rampas. No obstante, como destacaron varias personas entrevistadas, en ocasiones no es posible identificar a la persona responsable de la barrera, especialmente cuando se trata de automóviles que obstruyen el paso peatonal.

En general, se trata de una conflictividad y disputa cotidiana derivada por distintas lógicas sociales de uso y ocupación de los espacios. En este sentido, los espacios accesibles previamente concebidos adquieren un uso distinto al planeado, resultando ser incompatibles en sus usos. Dicha confrontación denota efectos colaterales como la necesidad de recurrir a la utilización de taxis en distancias relativamente breves, según el caso de Miriam, quien ha optado por esta alternativa para sortear las barreras y evitar el conflicto.

A su vez, se inserta un elemento temporal en el sentido de que dichas barreras adquieren ciertos horarios que posiblemente estén ligados con las jornadas laborales en las que muchas personas buscan estacionarse invadiendo rampas o negocios de comida sobre las mismas rampas y banquetas. Sin embargo, tales barreras pueden adquirir una temporalidad permanente para las personas con discapacidad y sus acompañantes si es que siempre se encuentran con tales problemas.

### **3.3.3. Barreras sociales en la interacción cotidiana**

Tal como se referenció en el capítulo anterior, la movilidad significa más que un desplazamiento físico; tiene impacto en la cultura, la sociabilidad, la percepción del entorno y del propio sujeto (Jensen, 2011: 1). La movilidad promueve el encuentro y la sociabilidad (Conradson y McKay, 2007: 168; Lange, 2011: 100; Pellicer, et al. 2013: 122), aunque efímera y espontánea con los desconocidos en ‘espacios en movimiento’ o “espacios móviles”<sup>43</sup> como lo son los medios de transporte. Estas pueden ser de reconocimiento, indiferencia, conflicto o incluso amistad. Asimismo, vale recordar que según el concepto de discapacidad revisitado, esta se constituye como una condición que emerge preponderantemente de la interacción con otros sujetos.

---

<sup>43</sup> El tema indirectamente nos lleva a pensar sobre el significado del espacio físico, denotando por lo general cierta estética y arraigo al subsuelo terrestre. Sin embargo una concepción más amplia, puede llevar a pensar que los medios de transportes públicos y privados, terrestres, marítimos o aéreos, también son espacios sociales –en movimiento- ya que indican un uso social, acaecen en su interior toda clase de relaciones sociales, se les dota de valor instrumental y simbólico y se les significa.

Según lo anterior, aunado a la accesibilidad en entorno y en los medios de transporte, la interacción social se presenta continuamente como una barrera que complica la movilidad de las personas con discapacidad. Se vincula con la conflictividad, la tensión y un sentimiento generalizado de malestar. En este sentido, se desea destacar las experiencias en torno a los contactos e interacciones sociales en las que se ven insertas las personas que utilizan silla de ruedas y sus familiares cuando, por diversos motivos y deseos, se desplazan geográficamente. Ello supone el encuentro con quienes no tienen discapacidad; por un lado, sujetos que de igual manera circulan. Por el otro, con quienes brindan determinado bien o servicio, controlan o manipulan directamente los medios de transporte que posibilitan la movilidad entre distancias que difícilmente se lograrían a pie o en silla de ruedas.

*...hay gente que, que es consciente y que va uno con silla de ruedas y pues sí se hace a un lado o de plano hay otros que por ejemplo al pasar donde están las terminales del trolebús, bueno los asientos pues queda un espacio muy pequeño y muchos no se paran, están viendo y no se paran... (Sergio)*

Cuando se trata del contacto con otras personas, este puede darse no sólo en los transportes públicos sino también dentro de inmuebles de carácter público o privado donde se brinda determinado servicio:

*...llega uno al ISSSTE, llega uno a los lugares y es como en el metro, te ven que traen silla de ruedas o veo a gente con muletas o con bastones y la gente hasta se duerme la que está sentada, en lugar de dar el lugar, valga la redundancia, en lugar de dar el sitio que tienes, no, la gente, la gente con capacidades diferentes son como fantasmas en un lugar, o sea la gente que está bien no tiene concientización, esa sensibilización para con la persona que necesita. Por ejemplo, yo cuando voy al ISSSTE y están las señoras que están con sus hijos, que están bien o con sus familiares y, y yo veo gente con muletas y de más, no les dan el lugar... (Juan)*

*...me ha pasado en ir al cine, no me han permitido el acceso porque no hay un lugar para ella (su hija con discapacidad múltiple) y he estado formada en la fila y me han dicho "es que no va a poder pasar, no va a poder pasar" (...) y sí me incomodó mucho, (...) hasta le dije: "yo ya le compré su lugar a ella y quiero pensar que ustedes tienen un lugar especial para silla de ruedas, yo ahí la puedo colocar" (...) yo desde ese entonces no me paro en el cine porque digo para correr el mismo riesgo, no tiene caso... (María, mamá de Ania)*

En esta última experiencia, la falta de medidas de accesibilidad pueden leerse como un acto directo de discriminación que se justifica para negar el uso de determinado servicio, en este caso de entretenimiento. También significa replegarse de espacios sociales de interacción ante la posibilidad de enfrentarse nuevamente a situaciones como la del cine que vivieron María y su hija Ania. Así, el problema de accesibilidad y las barreras sociales no sólo se circunscriben a la los medios de

transporte, también acaecen en espacios de uso colectivo público o privado, abiertos o cerrados. Por tal motivo, las tensiones abiertas tienden a caracterizar gran parte de las experiencias de las personas:

*...última vez que fui al centro y en la línea dorada pues nadie se, se decía, hasta que un chofer se compadeció de mí, ya eran, qué, las once de la noche y uno de los conductores del metro se bajó y dijo "si no le dan su espacio a la señora, no se mueve el tren y háganle como quieran, si la señora no entra, no se mueve el tren"... "no que hijo de la quién sabe qué"... "además no son lugares para ustedes, así que hagan el favor de moverse" y seguían así y (risas) es chistoso porque no lo crees pero sí, así se vive... entonces este, alguien dijo "no pues hay que movernos porque si no este sí lo va a cumplir, se va a quedar parado"... se movieron entonces fue que pude entrar pero no en el lugar asignado eh, me agarré del tuvo... (Alondra)*

Las experiencias expuestas denotan un modo cotidiano en el que se transportan gran parte de las personas entrevistadas, caracterizadas por la tensión directa con otros usuarios de servicios. Se trata de una barrera recurrentemente enunciada en la que se vislumbra el factor social como el principal que dificulta la movilidad y uso de determinados servicios, antes que lo arquitectónico o urbanístico; hare referencia a la falta de concientización y tolerancia.

En segundo lugar, las tensiones se experimentan cara a cara con las personas encargadas de operar los medios de transporte, especialmente cuando se trata de abordar el metrobús, un taxi o alguna unidad de la denominada Red de Transporte de Pasajeros del Distrito Federal (RTP):

*...yo tengo mucha queja del RTP que es del gobierno porque los demás micros... bueno pa' qué te digo, no son particulares y les vale una fregada si subes o no subes... el RTP no sirve la rampa: "oiga doñita pues si puede subirse así, súbase porque no sirve la rampa (...) no se detienen o porque simplemente te dicen que no sirve la rampa... "no sirve la rampa, no sirve la rampa" y de ahí no los sacas y chíngate, arrástrate en las gradas y súbete al camión... (Alondra)*

*...el RTP, o sea muchas veces traen que supuestamente los que traen el logotipo de discapacidad son los que traen las rampas, pero primero: tardan años en pasar y si pasan, a veces no se paran y los que se llegan a parar, la rampa no sirve... (Ricardo)*

Los taxis son el otro medio de transporte reiteradamente señalado en cuanto a la falta de prestación del servicio, situación que no se vincula precisamente con la accesibilidad (o que al parecer se utiliza de pretexto) sino con la actitud de los choferes:

*...cuando llegamos a salir mi mamá y yo a "x" lugar y tenemos que llegar rápido, podemos hacer miles de paradas a veinte taxis y uno de ellos se para... (Miriam)*

*...no todos los taxis se paran porque dicen: ¡ah, si es con silla de ruedas no, no cabe, no, no puedo" o sea por no ayudar, por no sé pero no muchos taxis dan el, o sea, acceden a subir a una persona en silla de ruedas ... en el APAC (Asociación Pro Personas con Parálisis Cerebral) he estado esperando y en muchas ocasiones sí me pasa eso (..) hay*

*ocasiones que hasta media hora, luego un poco más esperando... (Graciela, mamá de Alexis)*

De acuerdo con dichas experiencias en el transporte público, es posible señalar que el elemento tiempo, en tanto recurso, se establece como uno de los principales motivos de conflicto entre quien opera el transporte y lleva un ritmo y quien necesita determinado tiempo para subirse al vehículo con la finalidad de desplazarse. Se trata de distintos tiempos sociales que no concuerdan y se confrontan. Tener discapacidad implica una mayor utilización de tiempo para efectuar actividades que socialmente requieren menos de este recurso, como subirse a un medio de transporte.

Por otro lado, tal como señala Roberto, con la intención de buscar alguna repuesta a este fenómeno, señala que posiblemente los taxistas consideren que las personas con discapacidad no tienen dinero para pagar. Asimismo, de acuerdo con Graciela, mamá de Alexis, pareciera que la falta de accesibilidad de los taxis se emplea como un pretexto para no dar el servicio.

### **3.3.4. Pérdida de la accesibilidad por factor humano y temporal**

Bajo el supuesto de que la accesibilidad refiere a un atributo de los espacios, en tanto su diseño arquitectónico, urbanístico y tecnológico permite el libre y seguro desplazamiento de cualquier persona, podría considerarse que el papel de terceros fue previo. Sin embargo, un aspecto señalado en las entrevistas se relaciona con el factor humano que permite o restringe directamente la accesibilidad, especialmente cuando de activar elementos tecnológicos o mecánicos se trata. En este sentido, la accesibilidad puede perder funcionalidad si la persona encargada de la activación no desempeña adecuadamente su trabajo:

*(la línea dorada del metro) ...sí está ahí por ejemplo, la rampa esta donde me obstruye mucho y lamento no poder usar, lamento mucho que no haya el servicio porque de qué me sirve que esté la infraestructura adecuada para mí... si no la puedo utilizar, ¿si no hay quién mueva el botón para que me suba! ahí tiene que estar el policía para que... es lamentable, muy lamentable... ¡una vez me dejaron esperando como media hora! porque no salgo por los torniquetes, entonces te abren la puertita que tiene el policía: "no, yo no tengo la llave, no pues el compañero se fue al baño y quién sabe ahorita a qué hora llegue"... (Alondra)*

*Sobre las plataformas para bajar escaleras en el metro: ...funcionan bien pero están con llave para que no las use quien no debe y para conseguir la llave, la llave la tiene el policía que está hasta allá, tocas el timbre y el señor se fue a tomar un refresco, o sea como que falta todavía, la parte física, la parte de infraestructura está bien pero falta toda esa parte de complementarla con la parte humana... (Renata)*

En otro tipo de situaciones, cuando se cuenta con el medio de transporte accesible y la persona que lo opera está disponible, el problema se vincula con la falta de capacitación, tal como señala Renata sobre los llamados taxis preferentes que se caracterizan por ser accesibles:

*...el problema no son los ganchos, los ganchos están, maravillosos (para sujetar la silla al automóvil), pero no te sirve de nada si no capacitas, o sea es un esfuerzo económico impresionante tener doscientas cincuenta camionetas circulando en la Ciudad de México con una adaptación que cuesta trescientos mil pesos cada rampa y que el chofer no lo sepa usar, digo no, ¡no es posible!... (Renata)*

Por otro lado, si bien desde el punto de vista del diseño, en general las personas entrevistadas destacan al metrobús como uno de los medios de transporte más accesibles en la Ciudad de México, las objeciones están ligadas con los conductores, la concientización y capacitación:

*...padrísimo, padrísimo, eso sí: le tengo que avisar al pinche chofer, perdón la expresión, es que son, hay muchos que son muy gandayas. Tengo que decirle que voy a subir para que se espere porque si no, no se espera y es que está saliendo la gente y también está entrando la otra junto, entonces tiene que haber un chancecito ¿no?... (Alondra)*

*...me parece bien pero creo que si no se conjunta los esfuerzos tecnológicos con los esfuerzos de sensibilización, todo el gasto público se puede echar a perder la ciudad y la accesibilidad (...) el metrobús está bien la accesibilidad, tu silla cabe en un lugar específico que está, pero si el chofer no está capacitado para que cuando llegue al andén se debe acercar lo más posible el camión al andén y si no deja lo menos posible el brinco, algunas sillas no pasan (...) otra, si no tiene la suficiente sensibilidad para esperarse a que te acomodes, (...) es bueno todos los esfuerzos tecnológicos que ha hecho el gobierno de la ciudad con los taxis, el metrobús, con muchas cosas, pero si la gente que los opera, no está capacitada, no sirve de nada el gasto... (Renata)*

De manera similar como sucede con los conflictos entre usuarios con discapacidad y choferes de taxis y RTP, la accesibilidad del metrobús pierde sentido si quienes lo manejan no están suficientemente capacitados. A diferencia de las rampas eléctricas y puertas en el metro que son resguardadas por policías acusados de no estar presentes en sus áreas de trabajo, con el metrobús y los taxis preferentes el problema se vincula con la capacitación y concientización.

En estos últimos casos expuestos nuevamente se puede interpretar una dimensión temporal caracterizada por la divergencia entre los tiempos del chofer del metrobús y los usuarios con silla de ruedas, los cuales son, en algunos casos, incompatibles o no consensuados, dada la falta de capacitación. Asimismo, es posible identificar la intersección de elementos espaciales, materiales sociales y temporales en cuanto a las barreras de movilidad. Por lo tanto, la movilidad de las quienes tienen discapacidad, frecuentemente depende de la actitud o disposición de otras personas, a su vez

afectando en sus tiempos al tener que esperar un vehículo accesible o a un chofer que acepte dar el servicio a la persona.

Un ejemplo evidente de cómo lo espacial y material, lo social y lo temporal se conjugan en relación a las dificultades de movilidad de las personas que utilizan silla de ruedas, se expresa cuando la accesibilidad de un medio de transporte se restringe cotidianamente a ciertas horas del día cuando se presentan aglomeraciones humanas. Así, por ejemplo, cuando el metrobús que se vislumbra por los y las entrevistadas como un transporte accesible, esto deja de ser plausible en determinados momentos del día cuando la confluencia de personas que intentan movilizarse al mismo tiempo genera saturación y obsolescencia de la accesibilidad de las estaciones y los camiones:

*Sobre el metrobús: ...accesible, claro no en horas pico, porque en horas pico no te dejan ni entrar ni bajar (...) trato de no ir los martes (a ver a su tía) porque a la hora que yo salgo de aquí de Altía<sup>44</sup> (asociación ligada a Vida Independiente) es hora pico, entonces puedes subir pero ya no te dejan bajar, o puedes bajar pero te tienes que esperar a que te dejen pasar... (en estación Leyes de reforma) (Miriam)*

Derivado de lo anterior, no es desmedido expresar que incluso las aglomeraciones sociales pueden entenderse como una formación humana de barrera en un tiempo determinado. Asimismo, es importante considerar que la falta de accesibilidad, de acceso o salida del metrobús no es experiencia única de quienes usan silla de ruedas: se vuelve una dificultad generalizada pero que puede ser más complicada para esta colectividad.

Al igual que como se ha expresado en relación a los otros medios de transporte como el taxi o el RTP, parte de los efectos colaterales sobre el Metrobús y sus dificultades sociales y espaciales en determinados horarios del día, es que el tiempo para poder viajar se dilata; en muchas ocasiones se requiere esperar a que los lugares y medios de transporte se desalojen. En suma, y en consecuencia, la accesibilidad y las barreras sociales tienen implicaciones en los tiempos de las personas con discapacidad, personas que como cualquier otra, tienen citas y horarios por cumplir para llegar a una sesión de rehabilitación, el trabajo o la escuela. En el Estado de México, por ejemplo, el Mexibús ha sido objeto de diversas quejas y denuncias: entre otras, por el cobro a adultos mayores y personas con discapacidad, además del tiempo insuficiente que en cada parada el chofer destina para que las personas puedan acceder al vehículo (ver Anexo 3. Fotografías).

Simbólicamente cabe destacar que los medios de transporte hasta ahora reseñados, son objeto de interpretaciones por parte de los sujetos, adquiriendo distintas valoraciones y significados. Esta

---

<sup>44</sup> Institución de asistencia privada que, como ya se mencionó en el apartado 4.1. Perfiles sociales, forma parte del programa de capacitación para el manejo de uso de silla de ruedas y de integración social y laboral llevado a cabo por la alianza VIM-FHADI-Grupo Altía.

lectura permite un primer acercamiento a las representaciones sociales que personas con discapacidad se han formado en torno a estos y otros medios de transporte; temática que se abordará en profundidad dentro de un apartado posterior.

La importancia de este primer acercamiento al objeto de estudio por medio del discernimiento de las barreras es que permite vislumbrar un conjunto de elementos sociales, espaciales, tecnológicos y temporales susceptibles de ser objeto de representaciones sociales por parte de las personas entrevistadas. Previo a ese examen, es necesario hacer énfasis en una serie de elementos sociales, materiales y económicos que influyen en la movilidad cotidiana de la colectividad en cuestión y por lo tanto también desempeñan un papel fundamental en la producción y reproducción de representaciones sobre su movilidad y la metrópoli o los espacios que de esta reconocen.

### **3.4. Movilidad, el gasto de recursos y la necesidad del auto particular**

Regularmente la movilidad cotidiana supone el gasto de diversos recursos, entre los que destacan el económico y el tiempo. En el caso de las personas abordadas esto no es la excepción. De hecho, bajo una lógica en la que todo es “especial” para las personas con discapacidad, existe una asociación estrecha entre discapacidad y la necesidad de emplear más recursos que quienes no la tienen, para prácticamente todas las esferas de la vida social: salud, educación, empleo, recreación y también movilidad cotidiana, entre otras. Al respecto, diversos estudios confirman que las personas con discapacidad tienden a emplear más tiempo, dinero y esfuerzo físico para desplazarse, a diferencia de quienes no tienen discapacidad (Casas, 2007; Red2Red Consultores; 2009; Taylor y Józefowicz, 2012). Por lo tanto, en el presente apartado se busca identificar el impacto en los recursos de la colectividad abordada, ya que fue un tema recurrente.

Por principio, se sostiene aquí que existe un repliegue continuo del transporte público y la consecuente búsqueda de estrategias de movilidad tendientes a privilegiar los viajes particulares, sea en carro propio, prestado o rentado (taxi), derivado de dos motivos principales. En primer lugar, por las condiciones de accesibilidad e interacción social que caracterizan a diversos medios de transporte y espacios públicos. Asunto que se vincula directamente con las barreras expuestas previamente. En segundo lugar, la propia limitación del cuerpo en cuanto a movilidad física, el peso de las personas o el dolor, son aspectos significativos que hacen que aun cuando se pudiera pensar viajar en un transporte público y accesible, no es así porque se busca una mayor comodidad y seguridad para la persona. Como resultado, se tiene un consenso generalizado entre las personas entrevistadas en que realizar viajes en autos particulares, especialmente si se rentan (taxis), tiene un costo importante para la economía familiar:

*...cuando no puedo venir en transporte público, el pagar un taxi hasta acá me cobre sesenta pesos de venida y luego otros sesenta de regreso, he venido a la clínica (de rehabilitación) y es lo que cobran: sesenta, setenta pesos y entonces ya son ciento cuarenta entre comillas que no tienes contemplado en tu gasto semanal y que tú tienes que ver cómo le haces para recuperarlo. Bueno, nosotros que vamos al día, gracias a Dios no me hace falta pero no tenemos como que para solventar esos gastos (...) que igual, cuando le prestan el carro a mi esposo, pues hay que ponerle gasolina al carro y son gastitos extra que uno contempla... (María, mamá de Ania)*

*...una ocasión que sí me tocó llevarla en taxi hasta allá a las Bombas y estábamos en mi casa en Neza, pues fueron como doscientos pesos de taxi y dije: no (...) por eso dije no, pues un carro para poder trasladarla... (Paula, hermana de Leticia)*

*Para ir a rehabilitación y consultas médicas: en el coche del compañero (de trabajo) porque yo no tengo, entonces yo me transportaba en transporte público (antes del accidente), entonces sí, sí altera mi forma de vivir que tenía a la actual porque ya gasto más... gasto más porque como es camioneta gasta más gasolina, casetas, comida... (Juan)*

En el caso de Juan, es particularmente significativo el impacto económico por ser él, quien recientemente pasó por un accidente de trabajo, el principal proveedor de su hogar. Esto lo ha llevado a considerar que el principal problema al que se ha enfrentado es precisamente económico. Sus salidas actuales no son por motivos laborales, sino por la propia cuestión de discapacidad que involucra asistir continuamente a hospitales y al centro de rehabilitación. Ante la ausencia de auto propio, las dificultades personales para viajar en transporte público y la posibilidad de transportarse en la camioneta de su compañero de trabajo, quien tiene permiso de los jefes del trabajo para asistirlo, Juan expresa:

*...el impacto sobre todo es económico... y ya después lo físico y por supuesto que afecta a nivel social y familiar, ¿no? independientemente del impacto psicológico en mis hijas, cuando se enteraron que tuve el accidente, etcétera, pero sí, en cuestión de la movilidad, el impacto económico es preponderante, es muy importante, si uno se puede mover por sí mismo, estamos hablando nada más de cincuenta pesos de pasaje ida y vuelta... si yo me fuera por mi cuanta, veinticinco pesos de camión ida y vuelta: cincuenta y diez pesos del metro, sesenta pesos a gastarme quinientos pesos en gasolina, casetas y comida... imagínes de gastarse sesenta pesos a gastarse quinientos... (Juan)*

En otros casos, aun cuando se cuenta con auto particular, en ocasiones es necesario utilizar algún auto rentado o pedir a algún conocido con auto propio, ante la imposibilidad que el familiar tenga para llevar a la persona con discapacidad al centro de rehabilitación u otro destino. En estos casos, el gasto económico también es significativo:

*...generalmente procuramos ver a alguien que conozcamos (...) sin embargo es un poco caro tener que pagarle a alguien que lo suba, que lo baje, que tenga que esperarlo, porque*

*hay que pagar el tiempo de espera (...) si yo me gasto cincuenta pesos de gasolina, un taxi hasta acá nos llegaría a cobrar hasta doscientos, doscientos cincuenta pesos (Laura, hija de Anselmo)*

Tal como se hizo referencia al principio de este apartado, más allá de la accesibilidad de los medios de transporte, personas como los señores Juan y Anselmo (padre de Laura), el haber adquirido una deficiencia física por accidente o enfermedad dificulta que, al menos en el tiempo inicial de recuperación se utilice el transporte público; la movilidad corporal es reducida:

*...no puedo usar el transporte público, tengo que auxiliarme con él forzosamente (su compañero de trabajo)... porque hay que cargar la silla, hay que cargar eh, las cosas (...) todo, todo, todo, me tiene que ayudar a cargarme, me tiene que ayudar a subirme a bajarme de la camioneta, o sea prácticamente aparte de que me lleve y me trae me tiene que hacerla de camillero (Juan)*

*...los medios de transporte no están adaptados a lo mejor para poder subir a una persona con silla de ruedas, aparte de que pues necesitamos a alguien que obviamente lo suba y baje... (Laura, hija de Anselmo)*

Recientemente los gobiernos han desplegado una serie de medidas para disminuir la desigualdad y vulnerabilidad en la que se ubican muchas personas con discapacidad, a través de la subvención de gastos por transporte. Empero, si se atiende a las experiencias de las personas abordadas, las medidas no son integrales en términos político-geográficos y de los distintos medios de transporte. Por una parte, a nivel metropolitano existe una diferencia en el cobro de transportes entre la Ciudad de México y el Estado de México:

*...todo el transporte público de parte del gobierno es gratis para nosotros, nosotros podemos viajar por la ciudad sin gastar un solo peso en transporte... a comparación del Estado de México, en el Estado de México se tiene que pagar... (Ricardo)*

Asimismo, mientras que en el Centro de rehabilitación de Tecámac, Estado de México se aseveró la disponibilidad de un transporte dedicado a trasladar a personas que asisten a la institución desde su casa, ida y vuelta, esta misma acción no fue registrada en el Centro de rehabilitación de la delegación Benito Juárez. Por otro lado, existe una diferencia notoria entre los transportes que dependen del gobierno y aquellos que son concesionados; mientras que en los primeros el descuento económico es una regla, en los segundos no existe normativa al respecto, quedando a criterio del chofer si se cobra o no el viaje a la persona con discapacidad y su acompañante, según sea el caso:

*los micros de aquí del Distrito, era raro la persona que me cobraba... y de hecho no sé si te has dado cuenta: hay unos micros que traen el logotipo de discapacidad en el asiento (...) las micros son de empresas privadas, o sea no son de gobierno, son particulares entonces pues ellos ya lo dejan a... que yo sepa es cuenta propia... (Ricardo)*

*...íbamos al Teletón (a Tlalnepantla) y con la tarjeta del Teletón nos daban el paso gratis en el metro (...) pero el transporte público sí te cobra... (María, mamá de Ania)*

Esta misma disyuntiva se vislumbra en una de las alternativas de movilidad para las personas con discapacidad que en años recientes se ha implementado en la Ciudad de México y posteriormente en el Estado de México, que ha sido poner en marcha a taxis con medidas de accesibilidad:

*...los cangu... sí, este, traen rampa y todo pero ahí se me hace un poco de... como discriminación porque un viaje para nosotros nos sale muy caro, el banderazo a 29 pesos... una vez yo pedí uno al depósito de Coyoacán: “oye cuánto me cobrarías de Coyoacán a Lorenzo Boturini?: “doscientos cincuenta” y dije: “ahhh, ¿250?... le dije: “si habiendo trafico me cobran sesenta pesos” (...) y ahora mi pregunta, o sea no he sabido, si a una persona convencional, porque también los toman, les cobran lo mismo... para mí es una discriminación no sé si todos se manejen así o a mí me tocó la mala suerte... (Ricardo)*

Requiere mención aparte el caso de Renata quien cuenta con camioneta particular adaptada y chofer a su disposición para poder movilizarse a su trabajo, que es el principal motivo de su movilidad cotidiana. Al respecto, señala que contar con este recurso tiene implicaciones importantes en cuanto a dinero invertido pero que es fundamental para poder desempeñarse en sus actividades:

*...hay que comprar la camioneta y después pagar la adaptación y la pura adaptación cuesta alrededor de doscientos cincuenta mil pesos, pero si no tienes eso, te tienen que cargar para entrar al auto y la verdad es que lo conseguimos porque ya a la edad de mis padres y mi edad pues no es lo mismo cargar a un adolescente para llevarlo a la prepa que cargar a un adulto de mi edad... (40 años) (Renata)*

Asimismo, contar con este recurso, que reconoce es un privilegio, le permite sortear toda una serie de barreras sociales y arquitectónicas que se dan en los espacios públicos y los medios de transporte. Sin embargo, ello no significa que desconozca de estas problemáticas, que las haya enfrentado y que incluso se encuentre participando desde años atrás en Libre Acceso A. C. En este sentido, y no solo de modo particular en el caso de Renata, las personas entrevistadas que cuentan con auto propio tienen la posibilidad de resolver muchas de las barreras pero no todas; muchas de estas son palpables incluso antes de bajar del automóvil como el poder encontrar un cajón de estacionamiento.

Luego, las dificultades comienzan justo al bajar del vehículo: el acceso a edificios, la ocupación de baños accesibles por parte de personas que no los requieren, los obstáculos fijos en las calles o rampas bloqueadas, son barreras que reconocen, todas estas descritas en los primeros apartados de este capítulo. Se trata de una experiencia compartida entre las personas con discapacidad y sus familiares, tengan auto propio, lo pidan prestado o pidan el servicio de taxi. Según lo anterior, vale recordar, como lo han apuntado ya otros trabajos precedentes revisados en el capítulo dos, que la

dependencia al automóvil puede estar ligada a las características de la población por cuestiones como la necesidad de que las personas con alguna enfermedad o discapacidad se transporten (González, 2013: 28-29).

Aunado a la recurrente necesidad de viajar en un automóvil particular y el gasto económico personal que toda movilidad requiere, en el caso de las personas con discapacidad comúnmente es necesario efectuar el gasto de un tercio que puede ser un familiar, vecino o amigo como bien ilustran los casos de Juan y Laura. Además de lo económico, se requiere emplear un recurso menos perceptible: el tiempo. En efecto, cada persona requiere invertir un tiempo para desplazarse. A diferencia de quienes no tienen discapacidad, las personas que se encuentran en esta situación, regularmente deben emplear más tiempo para trasladarse por dos motivos fundamentales.

El primero se asocia con un tiempo propio del cuerpo que se requiere para hacer actividades cotidianas como bañarse, vestirse o desplazar la silla de ruedas. El segundo se asocia con las barreras sociales y espaciales descritas al inicio de este capítulo, en tanto situaciones como la dificultad de tomar un taxi o acceder al transporte, aun accesible, en horas pico o la dependencia de la accesibilidad técnica a personas como policías, generan un gasto mayor, e incluso atraso, de tiempo para poder movilizarse; vale la pena remitirse a algunos ejemplos:

*(la línea dorada del metro) ... ¡una vez me dejaron esperando como media hora! porque no salgo por los torniquetes, entonces te abren la puertita que tiene el policía: "no, yo no tengo la llave, no pues el compañero se fue al baño y quién sabe ahorita a qué hora llegue" (Alondra)*

*...los taxis quien quiere te hace la parada quien no, no, por qué, porque les da flojera salir, bajarse, guardar la silla de ruedas en la cajuela (...) hasta una hora (esperando) ¡es porque no te hacen la parada! porque saben que tú necesitas el apoyo del chofer para que haga su trabajo... (Alondra)*

Sin embargo, al igual que como sucede con el gasto económico, con el tiempo no sólo se trata del que deba utilizar la propia persona con discapacidad, sino que muchas veces para desplazarse es necesario utilizar los tiempos de otras personas:

*...a las terapias de rehabilitación en Tlalnepantla: Vamos mi esposo y yo, a la niña ya no la aguanto, a fuerzas él me tiene que acompañar (...) tiene que llegar tarde (a su trabajo en Ecatepec), me deja y ya él se va, pide permiso, nada más ahí en la treinta (para de transporte público) me echa en el camión y yo ahí tomo un taxi que me cobra quince pesos para la casa (Andrea, mamá de Zara)*

*...mi papá se tiene que salir del trabajo para traerme a mi clase aquí, y pues si se me... más que nada sí se nos complica eso de llegar temprano a un lugar porque, digamos,*

*luego tiene que pedir permiso... pues mi papá pide permiso en su trabajo, y me... si me puede traer hasta acá los jueves... (a capacitarse en el uso de silla de ruedas)... (Vicente)*

*...hemos tenido que dejar de hacer algunas actividades para poder estar ahí con él y apoyarlo. Por ejemplo, si a lo mejor en otra ocasión yo me podía salir en las tardes y mis papás se quedaban acompañados, pues es difícil que yo me pueda salir porque pues hay que estar al pendiente... (Laura, hija de Anselmo)*

*...gracias a Dios en el trabajo como me desempeñe bien y de más, cuento con el apoyo de mis jefes, los cuales me dijeron que si el compañero estaba de acuerdo, que accedían a permitirle ausentarse del trabajo para que me apoyara, ya me apoya me deja en mi casa y ya se va al trabajo... (Juan)*

Sobre dicho asunto, es importante reflexionar en torno a la relación directa entre tiempo y recursos económicos. Si bien fue un tema que no se abordó durante las entrevistas, cabe preguntarse cómo la utilización del tiempo de un familiar, especialmente cuando tiene que ausentarse de su trabajo, impacta en la economía; si se trata de un efecto negativo en el gasto familiar o, por el contrario, si se es una medida compensatoria que no implica descuentos económicos en el trabajo y que permite a las personas con discapacidad poder desplazarse a los hospitales y clínicas de salud, los centros de rehabilitación y capacitación en el uso de silla de ruedas. En este sentido, independientemente del efecto económico que pueda darse por motivo de los permisos y ausencias en el trabajo, cabe apuntar que nos encontramos ante una medida más, que está a criterio de las empresas y empleadores, para facilitar no sólo el desplazamiento de quienes tienen discapacidad, sino permitir su rehabilitación y la consecuente inserción social; tema que ha sido poco explorado.

En suma, la movilidad de la colectividad abordada refleja el despliegue de diversas estrategias y el uso intensivo e intercalado de múltiples recursos que van más allá de los personales; por lo general implica pagar más de un pasaje o abarcar el tiempo de alguien más. A consideración propia, la siguiente cita condensa las distintas tácticas que se pueden emplear, los riesgos, las dificultades y contradicciones ya que si no se gasta en dinero, se debe gastar en tiempos de alguien más o viceversa:

*Cuando va a capacitación en el uso de silla de ruedas: ...me sale más barato ponerle ciento cincuenta al coche o doscientos (que les presta su suegro), que pagar trescientos pesos de taxi en un día porque son ciento treinta, ciento cincuenta pesos de venida o ciento treinta, ciento cincuenta de ida (...) hacemos el recorrido del metro cuando no hay coche o no hay dinero para el taxi, porque muchas veces dices: “le tengo que quitar todo el día o medio día a la persona que me tiene que acompañar”, entonces lo más factible es que yo me venga sola en taxi, pero si no hay dinero para el taxi tengo que moverme de alguna manera... entonces si no hay taxi, por el Metro, me tengo que venir bien tempranísimo porque es la hora que hay mucha, mucha gente en el metro... (...) gratis el metro para mí, pero más peligroso considero yo, me expongo mucho porque ya me caí una vez. Afortunadamente no hubo fracturas pero sí golpes fuertes... (Alondra)*

Lo anterior lleva a considerar como central el asunto de las redes sociales de apoyo de las que la gran mayoría de las personas entrevistadas se valen, no sólo para desplazarse sino para efectuar otras actividades cotidianas. La utilización de este recurso depende de muchos factores que se desea abordar en el siguiente tópico.

### **3.5. Entre la dependencia y la independencia: Las redes sociales de apoyo**

Generalmente, desde la política y la teoría, se considera a la movilidad cotidiana como una actividad individual. Sin embargo, en el caso de las personas con discapacidad este esquema tiende a ser cuestionado. Ya en el apartado anterior se pudo constatar, a través del tema de los recursos y gastos, que generalmente se requiere de alguien más para poder movilizarse; se trata de redes sociales de apoyo directas, las cuales abarcan principalmente a la familia, especialmente mujeres, y en segundo lugar amigos y vecinos. Se trata un tema que investigaciones precedentes se ha considerado de manera central, como en el caso de Rains y Butland (2013).

Dichas redes actúan con distintos grados de presencia en virtud de factores como el nivel y tipos de deficiencia, así como por el nivel de independencia adquirido no sólo físicamente sino también en función razonamiento social y político del sujeto sobre su propia situación. Visto de este modo, se perciben tres formas en las que se despliegan las redes sociales de apoyo, vinculadas con la (in)dependencia física e intelectual de las personas: la dependencia y el apoyo total, la dependencia y apoyo relativo especialmente en cuestión de actividades físicas y finalmente una independencia prácticamente absoluta.

Como se expresó en la introducción general de este trabajo, algunas entrevistas se realizaron con el familiar de la persona que tiene discapacidad; tal decisión no fue fortuita. Se debe a la dificultad de poder establecer una comunicación verbal para conocer directamente de las personas sus experiencias, en virtud de la presencia de discapacidades múltiples. Es decir, además de las complicaciones para moverse corporal y geográficamente, varias personas presentaban discapacidad intelectual o complicaciones para hablar. En esos casos se optó por entrevistar al acompañante quien generalmente resultó ser una mujer familiar: situación que se hizo presente en cinco de las quince entrevistas realizadas.

En estos casos, la dependencia de la persona con respecto al familiar es preponderante. No sólo se ubica en relación a la necesidad de movilizarse sino con respecto a todas las actividades de la vida diaria como comer, vestirse o bañarse, ocupando gran parte del tiempo del familiar e interpretando sus necesidades:

*...para mí es de lunes a domingo pararme y dormirme a la misma hora (...) yo soy sus ojos, sus oídos, su boca, su todo (...) a lo mejor es pesado pero no se te hace pesado porque lo haces con gusto (...) yo me siento orgullosa de tener a mi hija hasta donde está porque cuando ella nació me daban muy pocas expectativas... (María, mamá de Ania)*

*...yo ya me acostumbré al ritmo de vida y a lo que ella requiere, o sea pues antes sí podía hacer más cosas de tanto trabajar y eso pero pues ahorita casi el cien por ciento de mi tiempo lo requiere ella... (Andrea, mamá de Zara)*

En estas situaciones es factible buscar apoyo en otros familiares, especialmente la pareja y los otros hijos y en menor medida amigos o vecinos:

*...generalmente procuramos ver a alguien que conozcamos (para llevar a su papá a terapia), algún conocido (...) sí ha habido apoyo por parte de los vecinos cuando hemos requerido apoyo de, pues de algún apoyo, ¿no?, para poderlo mover, como te comentaba, por ejemplo ahorita vengo con uno de mis vecinos... (Laura, hija de Anselmo)*

Asimismo, se constata que cuando una persona tiene discapacidad dentro de una familia, sea por una cuestión de nacimiento, enfermedad, accidente o envejecimiento, los roles y actividades de la familia tienden a cambiarse considerablemente, tanto para la persona con discapacidad como para el familiar:

*...le llegan a dar depresiones, sobre todo porque él anteriormente era campesino, entonces su vida desde siempre fue muy activa, entonces de repente quedar imposibilitado para hacer cualquier actividad, por ejemplo depender de un pañal... entonces todo ese tipo de cosas ha sido como muy difícil tener que depender de alguien incluso para quizá moverse de la cama... (Laura, hija de Anselmo)*

*...yo, antes de que naciera mi hija era de las personas que andaba en la escuela con mi hija (la mayor), tenía tiempo de hacer, de vender cosas porque teníamos amistades o conocía más gente, podía salir más, hacer cosas y ahora ya no, desde que ella nació ya no, ya es estar en casa, pero te acostumbras, sí es una vida de ir y venir, no tienes así como que descanso, para mí no hay días festivos (...) a mí la vida con ella me cambió trescientos sesenta grados, así toda, toda, te cambia la vida cuando llega una persona con discapacidad a tu casa o una enfermedad grave (...) en este caso con Ania más porque ella depende al cien por ciento... (María, mamá de Ania)*

Con respecto a un nivel de dependencia y apoyo intermedio, se hace referencia a la necesidad que las personas tienen para efectuar determinadas actividades que implican un esfuerzo físico, tal como desplazarse geográficamente, pero no absoluto y que tampoco requieren de la interpretación intelectual, es decir, tomar decisiones por la persona con discapacidad. Esta es una situación bastante común entre las personas que se abordó.

*...yo no soy independiente para las actividades de la vida diaria; necesito que me bañen, necesito que me vistan... pero como dice mi mamá: una vez que me sientan en esta cosa que es la silla, ahí se olvidan porque empiezo a hacer todo con la silla, o sea yo hago todo nada más que sentada... (Renata)*

Desde la perspectiva de Juan o Vicente, quien adquirió la discapacidad recientemente por un accidente de trabajo y enfermedad respectivamente, si bien tienen independencia para efectuar cognitivamente sus actividades, ahora perciben cómo requieren del apoyo constante de familiares y amigos para hacer actividades que antes ejecutaban de manera independiente:

*...no es lo mismo moverte por tu cuenta a estarle pidiendo a una persona que te mueva, que te empuje que te jale que te ayude, es muy, es muy difícil (...) mi esposa me ayuda a entrar al baño, me ayuda a bañarme, me ayuda a vestirme, me ayuda a.... a empujar la silla, para desayunar, mi compañero pasa por mí a las ocho y media, para poder venir a rehabilitación o para poder ir a hacer algún trámite o lo que sea, tengo que pedir el apoyo de un compañero (Juan)*

*...a partir de que me pasó esto hace como dos años me operaron de la columna, este, pues ahorita si he dependido un poco de la ayuda de mis papás, pues ellos me llevan a las clases, a todo (Vicente)*

Mientras que en el caso de dependencia y apoyo total, la movilidad es una decisión que queda relegada al familiar: por qué y para qué movilizarse, en esta otra forma de dependencia y apoyo, la movilidad sigue siendo una actividad razonada por la propia persona con discapacidad pero que se ha visto reducida en función de la discapacidad y que requiere del apoyo de los propios familiares por factores tanto corporales como por la falta de accesibilidad en el entorno; ese podría ser el caso de Vicente, arriba reseñado y de otras personas:

*...mi esposo viene conmigo (a los cursos de capacitación para el uso de silla d ruedas) y entonces él es el guía de turista porque yo la verdad no recuerdo bien en qué estación nos bajamos para llegar aquí a Iztacalco (...) es lo malo no salir sola porque no te fijas, mi esposo es el que me lleva (Alondra)*

En este sentido, el señor Ricardo, quien es instructor de silla de ruedas en la Alianza VIM-FHADI-Grupo Altía, considera que conjuntamente la inaccesibilidad y la dependencia hacia la familia para poder desplazarse, genera que las personas no asistan a los cursos con regularidad:

*...no vienen todos, igual por lo mismo del transporte, a veces la inaccesibilidad porque por ejemplo muchos dependen de sus familiares, de que los traigan... (Ricardo)*

Finalmente, en relación a la dependencia y necesidad de apoyo para la movilidad cotidiana y las actividades de la vida diaria, fue posible identificar a aquellas personas que han adquirido un grado considerable de autonomía en el plano de la conciencia sobre su situación y consecuentemente en su

movilidad geográfica (este tema será abordado con más detalle en el siguiente capítulo). Se trata de Ricardo y Roberto quienes se encuentran laborando en el programa de manejo de silla de ruedas y movilidad de la alianza VIM-FHADI-Grupo Altía.

Si bien reconocen que la independencia en cuanto a la movilidad geográfica y toma de decisiones tiene limitaciones en virtud del grado de afectación de la deficiencia sobre el cuerpo y el razonamiento, consideran que muchas personas, aun cuando pudieran ser más independientes, no lo son derivado de una dependencia adquirida por el hecho de tener discapacidad:

*...sales, quieres ir a la escuela y si no hay quién te lleve a la escuela, no vas a la escuela (...) la población (con discapacidad) vive encerrada en su casa, ¿por qué no sale?... porque no sabe cómo salir, porque depende de alguien... (Roberto)*

Desde esta perspectiva, las limitaciones en el desplazamiento geográfico no dejan de vincularse con la falta de accesibilidad y las barreras sociales, pero también con un sentimiento de dependencia que se instaura a través de mecanismos sociales e instituciones en los que insertan y desenvuelven las personas con discapacidad. Estos son, desde luego, y esencialmente, los sistemas de rehabilitación y salud, pero también la familia:

*...muy apegados a ellos (a la familia), muy de que siempre quieren estar ahí, pero es como yo siempre les digo, esto es para ser independientes, que seas tú libre, tú también liberar a tu familia de la discapacidad, porque cuando pasa el accidente todo mundo se pelea por estar ahí con la persona pero va pasando, va pasando y ya después se pelean para ver quién se queda con la persona, o sea ya nadie se quiere quedar luego y entonces es cuando la gente entra en depresión... (Ricardo)*

El curso de capacitación que se implementa donde colaboran Ricardo y Roberto, tiene por objetivo promover la independencia de las personas, hasta donde sus posibilidades físicas e intelectuales lo permitan, y hacer frente a las barreras del entorno a través del manejo adecuado de una silla de ruedas que se diferencia de las denominadas ortopédicas por ser más ligera y fácil de manipular. En palabras de uno de ellos, el programa consiste en:

*...le enseñamos a la gente el cómo pasar a su familiar de una silla a otra o la cama sin que se lastime, al carro igual... pero nada más es en lo que ellos aprenden para que ya después ellos solitos lo hagan... aquí todo el que llega tiene que ser independiente, más que nada... hasta el grado de transportarse solo, andar solo en la ciudad... (Ricardo)*

El apoyo para la movilidad, la realización de actividades cotidianas y de carácter económico es una constante en la gran mayoría de las personas entrevistadas. Su profundidad y variación depende en gran medida del grado de independencia de la persona, que va desde una asistencia total, en virtud de tener discapacidad múltiple, por el ejemplo el caso de Ania, Alexis y Zara o por tener una movilidad

corporal sumamente reducida como sucede con el señor Anselmo y la señora Leticia, hermana de Pula la acompañante. En otros casos, el apoyo es sobre todo económico aunque también para desplazarse: Alondra, Miriam, Sergio, Marisol y Vicente se caracterizarían por esa situación.

Para Juan la dificultad principal es económica aunque también requiere apoyo en su movilidad geográfica. Renata por otra parte requiere asistencia para actividades de la vida diaria pero es independiente en sus decisiones, la movilidad y económicamente. Finalmente los dos colaboradores de alianza VIM-FHADI-Grupo Altía expresan una autonomía en todas las áreas. De manera similar el señor Alberto ha expresado una independencia económica aunque requiere cierto apoyo para desplazarse por las calles por parte de una familiar, debido a que su empleo es como comerciante ambulante.

Sin embargo, se presentan distintas maneras de concebir ese apoyo directo de familiares, amistades, compañeros de trabajo y vecinos. Una somera lectura sobre este tópico, permite dilucidar entre dos posiciones ante las redes sociales de apoyo. En primer lugar, se sugiere que el tiempo de haber adquirido la discapacidad tiene implicaciones en el modo de percibir la ayuda recibida. Por ejemplo, para Juan, que hace unos meses utiliza silla de ruedas debido a un accidente de trabajo, la necesidad de recurrir al apoyo se torna incómoda. En cambio, las personas que utilizan silla de ruedas desde el nacimiento, se encuentran más habituadas a recibir ayuda.

### **3.6. Micro-movilidades: el ámbito barrial, doméstico e institucional**

Dentro de las reflexiones de orden teórico (capítulo primero), hubo oportunidad de dilucidar brevemente la importancia que adquiere la accesibilidad y movilidad cotidiana en contextos geográficos acotados. Ello se vincula con las escalas geográficas en las que se puede entender: lo doméstico, barrial, municipal o delegacional, la ciudad, la metrópoli y dentro de instituciones como la escuela o la empresa. Si bien al inicio de este capítulo se ha señalado que prácticamente todas las personas con discapacidad y sus acompañantes expresan una movilidad cotidiana a nivel de la escala metropolitana, ha resultado sugerente comprender cómo se vive en las escalas más acotadas: la vivienda, lo barrial y en los lugares a visitar. Se trata de espacios que no dejan de estar ubicados dentro de un contexto de referencia más amplio como puede ser la ciudad y la metrópoli, pero que presentan particularidades importantes. Por tal motivo, se ha considerado necesario señalar algunas consideraciones, previo a pasar al siguiente capítulo.

En principio, cabe señalar que la vivienda se consagra como un tipo particular de espacialidad, donde se encuentran algunas divisiones al interior destinadas para realizar cada una de las actividades de reproducción social: comer, dormir, asearse, entre otras. Los desplazamientos dentro de este lugar no

son menos complicados que en el espacio público y con respecto a los medios de transporte. Generalmente la vivienda se construye, bajo el diseño de una empresa o por las propias personas que la habitan, desde una óptica que privilegia su uso a pie, con dimensiones y medidas de accesibilidad que dificultan la movilidad de quienes emplean silla de ruedas:

*...pues mi casa está muy, esta chiquita, y luego pues sí, no, no, quepo mucho porque esta... Perdón... están todas las camas muy juntas o, o así, entonces para andar solo si se me complica un poco... (Vicente)*

*...la casa es muy pequeña, tenemos un espacio muy pequeño, en casa a ella la tengo yo en una silla especial, haz de cuenta que es una silla de carro grande y mi esposo le mandó a hacer la curvita para poderla tener como silla mecedora, está un poco más cómoda que en la silla de ruedas, entonces yo en casa la tengo ahí... (María, mamá de Ania)*

De manera similar a la mamá de Ania, las personas buscan algunas estrategias de movimiento corporal, manejo de la silla y manipulación de los objetos para poder realizar sus actividades cotidianas:

*...no está acondicionada la casa para que yo haga las cosas pero sí las hago. Por ejemplo trapear, yo sí tengo mi método... me aviento la trapeada como una hora, por eso te digo que la mañana se me va muy rápido porque soy muy lenta para hacer las cosas... la trapeada, planchada, lavar los trastes incomodísimo, no alcanzo el lavadero, entonces pues pongo una tina, agarro mis botes, cosas así (...) es más que nada eso, ir acomodando, hacerlo con lo que hay, hacer mis cosas con lo que tengo porque si me espero a ver si hay la posibilidad de que mejoremos la casa, o acondicionemos la casa pues sí está cabrón, perdón la expresión... (Alondra)*

Las condiciones materiales de la vivienda, no sólo generan incomodidad para realizar las actividades sino que también propician el consumo de más tiempo, según se puede entender de lo comentado por Alondra. También se entiende que, al menos cuando se hizo la entrevista, ella y su familia no contaban con posibilidades para mejorar la casa, que significa adecuarla y hacerla más accesible; situación similar a la de Juan, como se expresa abajo. En este sentido, la necesidad de accesibilidad en la vivienda, y del entorno en general, se hace evidente cuando la persona adquiere una discapacidad en el transcurso de su vida:

*...no la hemos podido modificar (la casa) pero sí es necesario porque de alguna u otra manera cuando se construye como que no se piensa en eso, entonces obviamente no está adecuada, tiene desniveles, hay escalones.... (...) realmente no se puede mover mucho dentro de la casa, incluso para el baño también tiene los escaloncitos, sin embargo se puede pero no están adecuados para una situación así... (Juan)*

Contar con una vivienda accesible se vislumbra como una necesidad que desean cubrir la mayoría de las personas entrevistadas. En los párrafos anteriores se identifica que en algunos casos no ha sido

posible, pero en otros se pudo aseverar esta acción que comienza por modificar la organización de los muebles, reorientar la organización de los usos sociales del espacio doméstico e implementar algunas medidas de apoyo:

*...hemos tenido que adecuar, obviamente, desde la forma de acomodar todo, desde la recámara que él tenía la recámara con su hermano, tuvo que pasarse (Alexis) a la recámara con nosotros porque era necesario. Desde que si teníamos la mesita de centro, ya no hay mesita de centro para que haya lugar para la silla, de quitar lo más que podamos de cosas para que él tenga el mayor espacio y poderlo mover con la silla, el baño ponerle silla especial, ponerle agarradera para que él se pueda detener con cualquier cosa... (Graciela, mamá de Alexis)*

*...le arreglamos el departamento, yo le puse rampa para su entrada, le puse todo el baño por ejemplo, le puse tubos para que ahí se fuera agarrando para poder entrar, todo alrededor del baño esta con tubos para que se pueda apoyar y están amplias las puertas para que pueda pasar... (Paula, hermana de Leticia)*

Aunado a las dificultades de movilidad y la necesidad de efectuar adecuaciones dentro de la vivienda, también se identificó que en algunos casos las personas intensifican su estancia en el ámbito residencial. En efecto, especialmente por accidente o enfermedad, cuando se modifica total o parcialmente la vida de la persona en determinado momento, se asiste a un repliegue del espacio público y las actividades en exterior:

*...antes de que me operaran pues sí salía frecuentemente a estudiar, pero ahorita sí, sí estoy mucho tiempo en mi casa... (Vicente)*

*...me desespero de estar en la casa, yo siempre andaba en la calle, trabajaba en la calle pero pues ahorita no hay de otra... (Sergio)*

*...ya no quiero estar en mi casa, en mi casa me aburro... (Marisol)*

*...conforme pase el tiempo sí ya voy a empezar a tratar de moverme más, porque no se crea, estar adentro de la casa también esta medio aburridón... (Juan)*

En situaciones como las arriba señaladas, es pertinente señalar una condición contingencia en tanto la respuesta del cuerpo a los procesos de rehabilitación no se puede calcular fehacientemente. Aunque no se restringe totalmente por otros motivos, la movilidad geográfica cotidiana de varias personas queda vinculada esencialmente con la asistencia centros de rehabilitación, trámites administrativos de salud, consultas médicas y terapias de rehabilitación.

En este sentido, la movilidad cotidiana alude a una gestión de la discapacidad, convirtiéndose por periodos incalculables como la tarea principal del sujeto hasta reintegrarse a sus actividades

habituales como estudiar o trabajar; situación que generalmente es un anhelo. Mientras tanto, como se puede leer, la estancia prolongada en casa genera sensaciones de aburrimiento.

Remitiéndose nuevamente a las dificultades de movilidad en el entorno de la vivienda, algunas se presentan desde la calle y el acceso a la propia casa; situación que se vislumbra principalmente cuando se vive en departamentos y hay escalones:

*...me bajo caminando y ya sea que alguien pase en ese momento, alguien conocido o sino le llamo a los chicos de la tienda y ellos me hacen favor de bajarme la silla de ruedas...*  
(Miriam)

*...Estamos en el primer piso, hay elevador, pero si cuando se descompone el elevador de pronto... ¡oh, cielos! Tengo que pedir apoyo del conserje si está...* (Graciela)

Las situaciones de Miriam y Graciela coinciden no sólo en las dificultades para llegar a su casa por la presencia de escalones, aun cuando puedan caminar despacio (Miriam) o porque algún elemento técnico no sirva (el elevador), sino también por el elemento social y barrial explicitado. Es decir, refiriéndose al contexto circundante a la vivienda, los vecinos, conocidos o gente que labore en ese lugar puede auxiliar. Se trata de personas con las que se mantiene relaciones de vecindad, amistad o laborales (el conserje).

Lo barrial puede entenderse a partir de sus elementos espaciales y sociales. En este sentido, las dificultades o facilidades de movilidad dentro del este ámbito se relacionan con la accesibilidad física y la interacción con las personas ahí presentes. Por una parte es posible que ambos aspectos se subrayen como positivos o por el contrario que al menos uno se exprese en términos negativos. En el caso de Laura y su padre, ella considera lo siguiente sobre el lugar donde viven, una localidad semi-urbana (Temascalapa, Estado de México):

*...realmente el lugar donde vivimos es un pueblo muy tranquilo, no hay como mucha circulación de autos, no hay como muchos topes, entonces no, no es tan complicado sacarlo, normalmente las calles están pavimentadas, o sea no hay así como que problema que tengamos que ir por las piedras o la tierra (...) como es un pueblo pequeño donde todavía nos conocemos de alguna manera (...) creo que hay buenas personas en el lugar donde vivimos. Obviamente a mi papá lo conocen en el pueblo o sea si va pasando lo ven, van, lo saludan, platican con él (...) ha habido apoyo por parte de los vecinos cuando hemos requerido apoyo de, pues de algún apoyo, ¿no?, para poderlo mover, como te comentaba, por ejemplo ahorita vengo con uno de mis vecinos...* (Laura, hija de Anselmo)

Por el contrario, para Miriam si bien cuenta con el apoyo de vecinos y amigos que le facilitan algunas compras, en el lugar donde vive (delegación Álvaro Obregón) se complica la movilidad en silla de ruedas por varios aspectos, entre estos el tránsito vehicular. De manera similar, Paula identifica dificultades a nivel de las banquetas pero apoyo por parte de los vecinos:

*...le llamo al chico de la tienda (...) está enfrente de mi casa la tienda (...) y como son conocidos de que llevamos años de ser amigos... si no hay alguien que me lo pueda atravesar (lo que compre), me dice “pues dame dos minutos y te... porque tengo gente” o algo así (...) ahorita están pasando muchos microbuses y eso porque, por tratar de cortar el tiempo, se atraviesan los microbuses y pues esta medio complicado para que yo vaya a la tienda (...) ahí en la, cerca de la casa hay una fondita y la señora ya me conoce entos (sic) pues ya nada más llamo, pido mi comida y ya me la llevan a la casa... (Miriam)*

*...están un poco mal las banquetas, cuando vamos al médico sí tenemos dificultad (...) la gente muy cooperativa, mucha gente la saluda (a su hermana) porque ahí vivimos desde niñas conocen a la familia (Paula, hermana de Leticia)*

De acuerdo con las experiencias hasta ahora reseñadas, es posible identificar que las relaciones en el ámbito barrial están caracterizadas no sólo por el reconocimiento de la persona que utiliza silla de ruedas, sino también por el apoyo por parte de los vecinos. En contraste, la accesibilidad es un problema al que muchas veces se enfrentan las personas incluso desde salir de casa por ejemplo al ubicarse en edificios donde hay escaleras. Ello significa que también en las movilidades de corta distancia, que se hacen “rodando” también es posible encontrarse con barreras físicas.

Aunado al conjunto de barreras sociales y espaciales e implicaciones temporales en la movilidad de quienes usan silla de ruedas, la cuestión del relieve o topografía ha resultado ser un elemento que en determinados contextos, especialmente barriales, impacta en tanto tiende a dificultar los desplazamientos; se trata de un asunto poco explorado en la literatura precedente y fincada a este tema de investigación.

Dentro de la zona metropolitana existen localidades ubicadas en elevaciones del terreno, instaurando dificultades de desplazamiento relativamente naturales, pero que se complejizan si las medidas de accesibilidad mínimas no se contemplaron, generando desplazamientos difíciles:

*Para visitar a su hija en la colonia donde viven: ...casi diario visitamos a uno hija que tengo ahí, hay que caminar como cinco, seis, cuerdas de ida y vuelta. La ida de bajada pues no hay bronca, de bajada, pero la subida está dura (...) esperas a alguien vaya caminando para arriba, le dices “échame un ray” y sí te llevan (Alberto)*

*...pues si está un poquito difícil porque si hay unos lugares donde tienes que subir y bajar, luego hay escalones, luego tienes que bajar a la calle y todo, pero pues si está más o menos... (...) digamos como un cerro que esta así ondulado... (el lugar donde vive) (Vicente)*

*...son empinadas las calles de mi colonia, entonces está medio complicado que yo pueda salir sola de mi casa, no, nada más es en puro taxi (...) en la colonia llevo a salir pero con la ayuda de mi mamá o de mis amigos ahí (Miriam)*

*...yo viví allá en Tlalnepantla en una colonia que se llama la Blanca, puras subidas y bajadas, ahí puede andar uno en silla siempre y cuando sepa manejar la silla al cien por ciento... zigzag para poder subir... muy inaccesible y realmente aquí en el Distrito yo no he encontrado nada, nada que sea así, a la mejor en la Gustavo A. Madero, que por ejemplo ahí en Cuauhtemoc, los cerros esos de ahí a lo mejor, pero en otros lados que yo me acuerde, no, todo está muy accesible en el Distrito Federal... (Ricardo)*

Las dificultades del terreno y la regular falta de accesibilidad en las colonias donde viven o vivieron las personas que narraron sus experiencias, se valen de distintas estrategias para poder desplazarse dentro de su ámbito barrial. Como se lee, por un lado destaca el solicitar apoyo a vecinos, familiares o amigos. Por otro, se puede hacer uso del taxi, aun cuando las distancias sean cortas, o saber manejar adecuadamente la silla de ruedas, según comentó el señor Ricardo.

Para el mismo señor Ricardo, quien vivió en el Estado de México en una colonia caracterizada por estar en una topografía irregular, y ahora vivir en Iztacalco, le permite efectuar una suerte de comparación entre la Ciudad de México y el Estado de México, de modo que la capital sea considerada para él como un lugar con buena accesibilidad desde el punto de vista del terreno.

Desde luego un estudio detallado sobre la movilidad de personas con discapacidad en estos contextos, permitiría comprender de una manera mucho más amplia el modo en el que se despliegan los desplazamientos habituales. Por ahora el objetivo ha sido hacer notar este elemento que, ligado a la accesibilidad del entorno, se presenta como una dificultad en la movilidad de varias de las personas con las que se conversó.

Este tipo de desplazamientos geográficamente acotados dejan entrever que las micro-movilidades cobran relevancia para el paradigma de la movilidad en tanto se entiende que no sólo suceden en escalas geográficas mayores como la ciudad o la metrópoli a través de medios de transporte públicos o privados. A su vez, es necesario cavilar que la movilidad permite vincular lugares y entre estos se encuentra una secuencia compleja de posibilidades: el hogar, el barrio, los medios de transporte, los espacios públicos, los inmuebles a visitar y los retornos. En todos estos movimientos acaecen barreras y elementos que facilitan los desplazamientos.

### **3.7. Aprendizajes corporales: Rehabilitación y el uso de la silla**

Aunado al conocimiento ordinario en torno al espacio geográfico que los sujetos generan para poder movilizarse, se ubican otros asociados con la corporalidad. Ambos, conjugados, permiten el despliegue de movilidades geográficas. En primer lugar, cabe recordar que el cuerpo es una suerte de materia física que recorre el espacio, en este caso urbano, por un motivo o motivos relativamente

definidos. Todo individuo necesita y adquiere un mínimo de conocimientos sobre su cuerpo para moverlo y desplazarse, por ejemplo caminando.

Cuando emerge la discapacidad en la vida del individuo y se requiere la utilización de una silla de ruedas, nuevamente es necesario que se incorporen ciertos conocimientos sobre la conducción del cuerpo y el objeto mecánico (la silla) especialmente cuando se trata de una discapacidad adquirida luego del nacimiento, ya sea por enfermedad, accidente o envejecimiento. Visto de esta manera, son dos aspectos de aprendizaje y habilidades que es necesario adquirir: mejorar la movilidad corporal a través de la rehabilitación y saber manipular una silla de ruedas de acuerdo a las circunstancias del entorno. Sobre ambos aspectos, quienes utilizan silla y sus familiares, formulan un conjunto de significados que forman parte de las representaciones sociales sobre su movilidad. Abordarlos es el objetivo de este último apartado.

En principio, es necesario recordar que las entrevistas se efectuaron gracias al contacto con instituciones de rehabilitación y asociaciones civiles. Es decir, todas las personas están involucradas en diferentes procesos de gestión de su discapacidad por medio de instancias especializadas de gobierno (los centros de rehabilitación) y de la sociedad civil<sup>45</sup>.

La mayoría de las personas con las que se entró en contacto requieren y asisten a terapias de rehabilitación con la finalidad de mejorar su funcionalidad en términos físicos, sensoriales o intelectuales. Sin embargo, no en todos los casos se requieren. Por otro lado, algunas personas alternan la rehabilitación con los cursos de silla de ruedas que brinda alianza VIM-FHADI-Grupo Altía. Asimismo, de las personas entrevistadas, algunas al día de la entrevista no asistían a terapias de rehabilitación pero sí a los cursos de silla de ruedas. Empero, todas han pasado por este proceso en algún momento de sus vidas.

La rehabilitación puede considerarse como una de las principales formas institucionales en que se gestiona la discapacidad a través de servicios públicos, privados o intercalados. Por lo tanto, se trata de una actividad importante, e incluso central, en la vida de muchas personas con discapacidad que en ocasiones llega a sustituir los deberes educativos o laborales. Es así que en varios casos los motivos de movilidad geográfica están asociados fundamentalmente con la asistencia a terapias de rehabilitación. Se trata de una actividad central en su vida. A esta se le dedica una considerable cantidad de tiempo y dinero.

---

<sup>45</sup> Es necesario recordar que las quince entrevistas se realizaron distribuidas en las tres instituciones seleccionadas; seis en la Unidad Básica de Rehabilitación (UBRIS) de Tecámac, Estado de México, tres en el Centro de Atención Social Especializado (CASE) en la delegación Benito Juárez y cinco en las instalaciones del programa de capacitación para el manejo de uso de silla de ruedas y de integración social y laboral, de la alianza VIM-FHADI-Grupo Altía en la delegación Iztacalco. Además, la licenciada Laura Bermejo, colaboradora de Libre Acceso A. C., facilitó una entrevista más (con Renata) en la delegación Benito Juárez. UBRIS y CASE son instancias dependientes de los sistemas locales para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF).

La rehabilitación es importante porque estimula vigorosamente las expectativas del sujeto y su familia, en tanto permite cobrar cierta movilidad corporal y en consecuencia independencia hasta el grado de poder volver a caminar, cuando se pronostica como una posibilidad. De este modo, los sujetos establecen una serie de significados a la terapia, casi de modo consensuado:

*...definitivamente la rehabilitación es parte fundamental de la recuperación de una persona después de, en mi caso, haber sufrido un accidente.... (Juan)*

*...ya doy pasos, antes no podía yo dar un sólo paso si no era con andadera, ahorita ya hasta puedo usar batón... (Sergio)*

*...he tenido logros que a lo mejor tú dices: “ay que insignificante eso”, pero no es insignificante, Cuando lo tienes que vivir cotidianamente es un logro impresionante, por ejemplo antes todos los líquidos con popote y ahora no, también ahora el control de cuello es muy bueno, yo antes a los diez años todo el tiempo con la cabeza abajo, el control de tronco es bastante bueno (...) la rehabilitación consiste en aprender los movimientos conscientemente porque ustedes hacen los movimientos automáticos, yo tengo que pensarlo y después reaccionar, por eso es más lento... (Renata)*

La rehabilitación es evaluada positivamente. Comúnmente se considera que ayuda a mejorar las condiciones corporales y por lo tanto efectuar actividades de la vida cotidiana con mayor independencia. Es vista como un medio que brinda progresividad incluso para volver a caminar cuando las lesiones o enfermedades afectan al cuerpo. Tal como señala Renata, consiste en (volver a) aprender los movimientos no sólo cuando se presentan cuestiones de parálisis cerebral como en su caso sino también cuando la movilidad corporal disminuyó por accidente o enfermedad.

En términos más generales, la rehabilitación implica un (re)conocimiento del cuerpo por parte del propio sujeto, una nueva relación con este. También, como se ha señalado, supone la gestión institucional de la discapacidad, la exposición del cuerpo ante el otro que puede ser alguien más con discapacidad ubicado en el mismo espacio de terapias o ante los expertos en la materia: médicos, terapeutas o gente de enfermería. Se trata de personas encargadas de suministrar un conjunto de prescripciones sobre qué y cómo efectuar los movimientos corporales correctos.

Los beneficios progresivos de la rehabilitación también son reconocidos por el familiar. Cuando se presenta una discapacidad múltiple (por ejemplo física y mental) el allegado (generalmente mujer en su rol de madre, hermana o hija, según se pudo evidenciar) conduce las decisiones sobre el proceso a seguir en torno a la rehabilitación y también interpreta la condición corporal en una suerte de interlocutor:

*...cuando salió del hospital era un trapo que no tenía ya ni siquiera llanto, ya no veía, nada ya de ahí le empezaron a dar terapia, empezó a hablar y a moverse... (Graciela, mamá de Alexis)*

*...ella ya está como que un poquito más, bueno su mirada antes la tenía como más perdida, ahorita ya está un poquito más consciente de todas las cosas, mueve sus ojos, ya si oye ruidos ya voltea... (Ana, mamá de Zara)*

*...nosotros aquí tenemos tres semanas y qué crees, yo desde la primer terapia a ella la veo muy relajada, a ella le está ayudando en sus músculos para poder estirar mejor sus bracitos y la vi mucho mejor y le gusta... (María, mamá de Ania)*

*...sí ha tenido mejoría, por ejemplo antes no podía sostenerse sentado, se iba de lado por la misma inmovilidad del lado izquierdo, puede sostenerse, los dedos del pie empieza a moverlos un poco., obviamente el proceso y la rehabilitación es muy tardada y no sabemos si tenga resultados pero es lo que estamos procurando, de entrada ya siente, o sea tiene sensibilidad... (Laura, hermana de Leticia)*

En los tres casos, y otros, se coincide sobre cómo rehabilitación ayuda progresivamente a mejorar en cuestiones como los movimientos corporales y el habla. Aunado a las terapias que se dan en los centros a donde acuden, también es común que algunos ejercicios se enseñen para repetir en casa, con la ayuda del familiar. Además, es importante señalar que este interpreta sentimientos y emociones que percibe; María, por ejemplo, señala que las terapias y lo que se a lo grado con estas, son algo que le gusta a su hija Ania. Aun en situaciones de incertidumbre, que no se sabe exactamente cómo responderá y evolucionará el cuerpo, las expectativas son comúnmente positivas; todo movimiento o sensibilidad es indicio de un avance, un logro.

Las expectativas positivas puestas en la rehabilitación son un aliciente que promueve la búsqueda de diversas estrategias y métodos de rehabilitación. Algunas personas tienen calendarizado un conjunto de terapias en distintos lugares. De este modo la movilidad cotidiana, en el lapso de una semana, está fincada a los centros de rehabilitación que se visiten. Ello implica asistir a lugares públicos y privados, sortearse entre diversos medios de transporte, destinar parte importante de los ingresos a las terapias, en suma: establecer contacto con el mundo exterior. Incluso, aunque menos cotidiana y fuera del contexto metropolitano, cuando es posible desde el punto de vista económico, la rehabilitación también promueve movilidades fuera del país, como sucedía anteriormente con Renata que asistía a Estados Unidos periódicamente.

Vale la pena indicar que en determinadas circunstancias se asiste a una confrontación o cuestionamiento entre el sujeto y la rehabilitación, representada por los sujetos expertos, cuando las expectativas de ambos actores difirieren. Algunos diagnósticos indican que la respuesta corporal será nula o bastante limitada:

*...el diagnóstico era que me iba a quedar siempre en una cama, le dijeron a mi mamá, porque mi mamá dijo: ¿entonces no va a volver a caminar, tengo que comprar muletas o*

*una silla de ruedas?, “no señora, porque probablemente su hija nunca se pueda sentar”... (Alondra)*

*...llega un accidentado a un hospital y ven el nivel de lesión por una radiografía: “ya no tienes remedio, te vas a una silla... no vas a volver a caminar y ya”, hemos tenido gente aquí que llega, de hecho ya hasta los han desahuciado y todo... y andan aquí y ya empiezan a manejar y moverse en la silla... (Ricardo)*

Probablemente Alondra es uno de los casos que llegan a la alianza VIM-FHADI-Grupo Altía. La respuesta o capacidad de agencia se advierte no sólo en el espacio público a través de sus dimensiones política y geográfica, sino también a nivel corporal. De hecho, “cuestionar” el diagnóstico médico podría ser uno de los principales retos o barreras a vencer. Por otro lado, las divergencias también se presentan cuando las exigencias de los médicos y sus perspectivas sobre la evolución del cuerpo contrastan con el sentir de la persona:

*...al no haber sensibilización ya nada más usted entra al consultorio y esta el doctor: “dígame, ¿cómo se siente y cómo sigue?, y ya lo quiero ver caminando para el otro mes, eh y ya aunque le duela usted ya tiene que caminar, haber déjeme revisarlo”, y según me revisa me hace así y me dice: “está bien, está usted bien ya tiene que caminar, ya tiene que estar en caminadora, en bicicleta y ya tiene que estar haciendo sentadillas, dígales en terapia que no importa que le duela, que no tenga miedo, que los alambres y los tornillos y eso lo va a tener de por vida y que así le hagan los movimientos que sea” (...) y me agarra la pierna y: “ya ve como si puede”, “usted no siente lo que yo siento pero bueno”... esto que vez tan sencillo, ve ya hasta estoy sudando (al hacer los ejercicios de rehabilitación)... (Juan)*

En ocasiones el dolor forma parte de la discapacidad y el propio proceso de rehabilitación. No obstante, se trata de una dimensión subjetiva difícil de percibir desde la posición del otro, es decir, aquel que maneja un conocimiento experto sobre el cuerpo. A diferencia de los diagnósticos negativos, en este caso se asiste a una interpretación por parte del médico sobre la rapidez con la que se dará la evolución en torno a la rehabilitación, pero que contrasta con el sentir del sujeto.

De manera similar al dolor, subyace el cansancio del sujeto que emplea la silla pero principalmente en torno al acompañante. La movilidad geográfica en la ciudad, e incluso dentro del ámbito doméstico, implica un agotamiento que en ocasiones es progresivo:

*...cuando salimos, prefiero salir pues cuando tengamos en qué movernos, hasta para mí porque ya ahorita al cargarla ya pesa veintitantos kilos, ahorita de hecho tengo una hernia, entonces se me hace un poco difícil salir con ella... (María, mamá de Ania)*

*...mi espalda se está deteriorando, de que ya no puedo yo cargarlo tan fácilmente, sí me está empezando a complicar en las terapias, al carro, en las calles... (Graciela)*

*...al principio no tenía problema la cargaba y todo ahora ya no porque ya estoy mal de la columna... (Paula)*

*...íbamos en camión y en combi, pero después ya pesaba mucho ella, ya no la aguantaba yo... (Silvia, mamá de Marisol)*

*...”mira, sabes qué, tenemos que ponernos de acuerdo tú y yo, tú no sabes cómo cuesta trabajo guiar una silla de ruedas, yo estoy aprendiendo pero a veces me canso, a veces se me cansan los brazos, a veces siento que las piernas... por ejemplo para subir alguna rampa o subir escaleras, pues todo el apoyo es en las piernas, entonces vengo caminando y en el momento que te impulso, yo ya no tengo la fuerza para subir”, porque a veces me dice: “crúzate, crúzate, sí nos van a dar el paso”, “no, no es que a la mejor la que ya no puede soy yo (...) tu visión es muy diferente a la que yo tengo desde el momento en el que yo te llevo...” (Julia, pareja de Sergio)*

Puede aducirse entonces que la movilidad de personas que utilizan silla de ruedas (al menos en los casos expuestos) tiene implicaciones colaterales para los cuerpos. La progresividad de este sentir se relaciona con el tiempo de apoyo y el crecimiento de las personas a las que se asiste. En el caso de Sergio Y Julia, se pone de manifiesto que la perspectiva del espacio, de la ciudad, difiere entre permanecer en la silla y ser asistido o manipularla, según sea el caso. El cansancio y dificultad de manipular la silla es reflejo de esa diferencia de perspectivas. Por otro lado, es importante destacar que la condición del cuerpo puede ser un factor determinante en la movilidad geográfica del sujeto, incluso en distancias relativamente breves:

*...Podría caminar a lo mejor treinta, cuarenta metros y ya porque me comienza a doler mucho los pies y la cadera: los límites del cuerpo en la movilidad, cansancio, dolor... (Sergio)*

*Transporte público: no, de plano no, es muy difícil para ella, tiene muy limitado el movimiento entonces es muy difícil, muy difícil... (Paula)*

Independientemente de la accesibilidad contenida en terminado entorno, el cuerpo impone ciertos condicionamientos a la movilidad. En situaciones donde se refiere que es sumamente limitada, la utilización del transporte público es prácticamente impensable. Este es otro de los motivos que habría que señalar en relación a por qué es común que se dé un repliegue de los medios de transporte público aun cuando pudiera considerarse como accesible.

En este sentido, el programa de Vida Independiente A. C. establece ciertos lineamientos, dentro de los que destaca el grado de movilidad física de la persona. Ahí donde es reducida o hay presencia de discapacidades múltiples, por ejemplo visual, no es posible integrar al sujeto a los talleres de manejo de silla de ruedas. Por lo tanto se pone de manifiesto nuevamente que la condición del cuerpo es un factor con implicaciones en la movilidad geográfica de las personas, más allá de la accesibilidad.

Por otro lado, otro de los efectos colaterales producidos a nivel corporal de quienes permanecen buena parte del día en una silla de rueda, son las lesiones y padecimientos: desde los dolores musculares, escaras por falta de circulación de la sangre, problemas de los riñones, infecciones en vías urinarias e incluso obesidad. Dichos malestares pueden ser prevenidos siempre que se tengan las precauciones necesarias; es fundamental que reiteradamente la persona revise su cuerpo y ponga atención a padecimientos dentro del organismo.

Aunado a la rehabilitación, las limitaciones del propio cuerpo o los efectos subyacentes, el tipo de silla de ruedas también desempeña un papel importante en la posibilidad de desplazarse geográficamente. En necesario recordar, según lo expuesto en el capítulo primero, que este aparato mecánico se funda como un elemento que sustituye en gran medida a los pies y permite una autonomía en cuanto a la movilidad de la personas. Rehabilitación y silla de ruedas y aprender a manejarla, son dos elementos entrelazados y valorados positivamente:

*...tengo que retomarlo (la rehabilitación) porque es importante, el cuerpo lo demanda, ya empecé a movilizarme, pesaba menos, hacía menos esfuerzo, empezaba a hacer cosas que antes yo no podía hacer como por ejemplo trasladarme, aparte de que me enseñaron la técnica aquí (en Vida Independiente A. C.), pues ya con mi cuerpo estoy ejercitando, pues es otro rollo (...) me enfoqué, dije: “no es que ahorita sí necesito esto, si yo quiero salir a la calle requiero la técnica y aparte porque pues no toda la vida a haber quién me lleve y me traiga a mi niño de la escuela” (...) una inversión a largo plazo, sé que la rehabilitación la requiere mi cuerpo y estoy por retomarla, pero también quise darle un respiro a la economía (Alondra)*

Es común que entre quienes asisten a la alianza VIM-FHADI-Grupo Altía tengan terapias de rehabilitación en algún centro especializado y además acudan a este lugar para entrenar con la silla. Si bien al momento de la entrevista Alondra no desarrollaba actividades de rehabilitación, especialmente por la economía y para dedicar tiempo a aprender la técnica en el uso de la silla, evidencia la importancia que otorga a ambas dimensiones. Podría entenderse que son complementarias.

Sin embargo, las sillas de ruedas no son idénticas. Durante las entrevistas hubo la oportunidad de identificar tres tipos: la más común denominada ortopédica que incluye a la silla tipo PCI<sup>46</sup>, la que promueve Vida Independiente A. C. y la eléctrica (ver anexo 5. Sillas de ruedas). Cada una cuenta con ciertas características y atributos señalados por los usuarios y acompañantes. A su vez, y en general, su manejo requiere de ciertos aprendizajes que se forjan institucionalmente (como en Vida Independiente A. C.) o por medio de la práctica cotidiana.

---

<sup>46</sup> Por lo general, sillas para niños que tienen Parálisis Cerebral Infantil (PCI). Se caracterizan por tener respaldos desde los pies hasta la cabeza. Pueden ser más grandes que una silla ortopédica convencional.

En principio, la silla ortopédica, utilizada especialmente entre las personas que asisten a los dos centros de rehabilitación donde se efectuaron entrevistas (en el Municipio de Tecámac y la delegación Benito Juárez), discurre entre distintos tipos de interpretaciones asociados con la comodidad y la incomodidad de su manipulación debido a factores como el peso y las dimensiones:

*...a mí se me hace práctica para movernos pero en cuestión de ellos, siento que es incómoda (...) y por ejemplo, ella que se mueve mucho, no puedo controlar sus movimientos, en una silla con el poco espacio se lastima, ahorita trae un golpe en su rodilla que se mueve y se pega... (María, mamá de Ania)*

*Tengo la silla esta que es de viaje por comodidad mía, porque las sillas que él, en las que está más cómodo (PCI), realmente pesan una tonelada entonces esas sillas para mí no me sirven porque pesan ya igual que Alexis y es mucho peso, entonces realmente tengo esta de viaje para todos lados que andamos y en casa tiene una silla de PCI que está más cómoda porque está más acolchonadita, tiene para que él se apoye mejor la cabeza, los brazos, pero esa de plano no puedo salir con ella porque es muy grande, muy pesada... (Graciela, mamá de Alexis)*

En la situación de María, se asiste a una interpretación sobre la situación de su familiar en cuanto a la comodidad de la silla de ruedas y las implicaciones en el cuerpo de quien la usa; nuevamente sobresalen cuestiones como el cansancio y el dolor. Desde su posición, la silla es práctica para manejarla pero considera que no es del todo reconfortante para su hija. Por otro lado, en algunos casos es necesario desplegar algunas estrategias que permitan una mayor facilidad de movilidad y comodidad para quien la emplea; según se lee en el comentado por Graciela. En este sentido, la estrategia refiere a tener más de una silla, de modo que cada una pueda utilizarse según la situación: ya sea en el hogar o al momento de salir; situación similar es la de Alberto. Peso y dimensiones son los factores señalados como perjudiciales. Sin embargo la negatividad de las sillas ortopédicas no es una distinción generalizable entre las personas entrevistadas que emplean este tipo:

*...bien, muy bien, sobre todo porque esta silla de ruedas perteneció a mi otra hermana, cuando le fuimos a comprar esa silla a mi hermana, buscamos una que fuera ligera porque yo era la que la cargaba, entonces pues ya se ha mandado a arreglar esta varias veces para poder seguir usándola porque sí está ligerita... (Paula)*

Aun cuando se comente que es ligera, comúnmente este tipo de sillas, a diferencia de los otros dos tipos señalados, tiende a sufrir un desgaste por su uso, aún más cuando se le emplea en lugares poco accesibles:

*en frente de donde es SAGARPA aplanaron porque todo era como que de adoquín, entonces aplanaron una parte pero tiene otra donde está el adoquín, entonces va brincando, si nos vamos por ahí va brincando la silla, la silla se va aflojando, de hecho ya se le rompió (...) entonces tengo que ver dónde la reparo... (Julia, pareja de Sergio)*

Para las personas que acuden a Vida Independiente A. C., y especialmente para los instructores, se identifica una serie de factores que permiten distinguir notablemente entre los distintos tipos de sillas existentes. Detrás de la silla de ruedas que promueve esta asociación, se devela toda una perspectiva social y política sobre el significado mismo de la discapacidad; un enfoque sumamente ligado a la teoría social de la discapacidad brevemente discutida en el capítulo uno de esta tesis. En suma, se pasa de una posición ergonómica ligada a la silla de ruedas, a una posición política:

*...Nos basamos en el manejo de silla de ruedas, una silla de ruedas que cobra las necesidades de la persona con discapacidad en cuanto a medida, que sea de las características que requiere la persona. Eso es muy importante, el modelo médico no tiene esa visión, te da una silla de ruedas que no te sirve, una silla de ruedas que en lugar de darte vida, te va a matar (...) te va a permitir hacer cosas que comúnmente no se pueden hacer como subir escaleras, bajar escaleras, banquetas, terrenos irregulares, topes, rampas, te va a permitir romper todo ese tipo de barreras, las cuales se presentan en el día a día y te van limitando (la silla VIM) (Roberto)*

*...en los hospitales o donde van a rehabilitación, la gente llega, los sientan en una silla ortopédica y su terapia nada más es de movimientos, meterse al agua, hacer masajes y eso es todo y aquí la rehabilitación es muy diferente, es el enseñarles a obtener su independencia... por ejemplo, o sea la gente pues por accidente o que tuvieron la discapacidad pues estaban acostumbrados a andar acá, por allá y entonces con esta, la rehabilitación, bueno no la rehabilitación o el curso ellos ya volvieron a hacer lo mismo que hacían antes... (Ricardo)*

El diseño, los materiales, el peso y la ergonomía son algunos de los rasgos más esenciales que caracterizan a la silla de ruedas que promueven en la asociación. El impacto se da a nivel corporal en tanto se esboza a la medida de la persona, pero también en cuanto a la posibilidad que brinda para sortear ciertas barreras del entorno, como comenta el propio Roberto. En este sentido, colateralmente se aprecia una crítica al modelo médico de la discapacidad y su impacto en la silla de ruedas, que corresponde con la llamada ortopédica, la cual, como se ha descrito, en ocasiones y no siempre, es considerada por las propias personas que la utilizan o sus acompañantes como pesada, de grandes dimensiones y frágil.

En general, dentro de Vida Independiente A. C. se considera que ante la paulatina eliminación de barreras del entorno (su eliminación total es lo más recomendable) se vuelve necesario promover desde la silla de ruedas, y antes desde la concepción de sujeto sobre su situación, una mayor independencia como se ha descrito a lo largo de estos párrafos. Ello implica, hasta cierto punto, concebir a la ciudad como un desafío, una barrera a vencer; si los cambios exógenos son lentos, entonces es imperativo comenzar por generarlos desde lo endógeno:

*...aquí todo el que llega tiene que ser independiente, más que nada... hasta el grado de transportarse solo, andar solo en la ciudad... (Ricardo)*

A diferencia de las sillas ortopédicas que tienen precios muy variados en el mercado (desde los mil quinientos pesos, hasta los cuatro mil o más), las que promueve Vida Independiente A. C. alcanzan un costo mínimo de los nueve mil pesos. Esta diferencia importante permite comprender por qué, aunque no determinadamente, las sillas ortopédicas son más comunes. Sin embargo, la asociación cuenta con programas de donación para aquellas personas que demuestren dificultades económicas y al mismo tiempo proactividad en los talleres. De este modo es posible que personas con diferentes niveles de ingreso empleen dichas sillas.

Al mismo tiempo, la elección de una silla de ruedas ortopédica no responde exclusivamente al factor económico; el desconocimiento de otros modelos o las restricciones propias del cuerpo son factores que podrían ayudar a explicarlo. Mención aparte merece la silla eléctrica. De las personas entrevistadas sólo Renta refirió contar con una. Su elección se debe a que las propias limitaciones de movilidad en el cuerpo le dejaban poca oportunidad de maniobrar cualquier otra silla. Con un control puede dirigir su desplazamiento. Empero, más allá de que esta silla fue la más viable de acuerdo a su condición, la posibilidad de tenerla se relaciona con la solvencia económica que permite solicitar por Internet una silla fabricada en Estados Unidos con un valor de cuatro mil trescientos dólares, según indicó:

*...yo nunca tuve la fuerza suficiente en los brazos para mover la silla mecánica (...) entonces por eso necesito una de esas (eléctrica) van acorde a tu medida, la silla no es de que me compré una silla y ya, es todo un estudio anatómico porque la silla va a formar parte de tu vida, o sea tienes que estar lo más cómodo posible, lo más saludable posible, pero hay lugares donde ese aspecto no se ve (...) aparte de la silla tengo un cojín que es de gel, está diseñado para estar sentada más de veinticuatro horas (...) el respaldo lo compramos aparte, es un respaldo rígido, que tiene un apoyo, riñonera se llama, entonces este respaldo lo que es bueno es que te recargas y no pierde su forma porque las sillas tradicional, el respaldo es de lona, te recargas y el respaldo se hace curvo como tu espalda... (Renata)*

La diferencia económica con respecto a las otros dos tipos de sillas es bastante significativa. También se distingue porque es central la atención en el aspecto ergonómico; la comodidad y lo saludable de acuerdo con Renata. Sin embargo, a diferencia de las otras dos, esta es mucho más pesada en virtud del mecanismo que permite su desplazamiento con sólo unos botones y palanca. Afrontar barreras del entorno con esta silla no es totalmente posible. Quizá habrá que señalar que están pensadas para ser utilizadas en contextos altamente accesibles.

Para Renata la transición de una silla ortopédica a una eléctrica, significó abrir un horizonte de posibilidades, primero en términos geográficos pero especialmente por lo que ello significa a nivel

de independencia de decisiones. De manera un tanto similar eso ocurre cuando las personas pasan de la silla ortopédica a la de Vida Independiente:

*...me acuerdo que la primera vez que fui al súper con esta, mi mamá pudo traer unas cosas y yo pude traer otras ¡o sea que padre, ¿no?! y terminamos el súper a la mitad de tiempo (...) me acuerdo de la sensación de decir “híjole, es que puedo ir a ver, mi mamá está comprando, puedo ir a ver lo que yo quiera, puedo ir a ver la ropa o ir a ver las pinturas, el maquillaje... (Renata)*

Lo que sienten las personas al cambiar de silla: *...miedo, porque por ejemplo una silla ortopédica hasta se pueden recargar y quedarse dormidos y en estas sillas no... los ponemos a rodar y ya le empiezan a agarrar la confianza... (Ricardo)*

Al principio de este apartado se estipuló que los aprendizajes versan en torno al cuerpo, por medio de la rehabilitación, y al manejo de la silla de ruedas. A su vez, sobre este segundo tipo, es necesario distinguir entre aquellas técnicas y estrategias aprendidas dentro de un ámbito institucional y aquellas que acaecen durante la movilidad cotidiana. Es decir, no sólo se adquieren ciertas nociones sobre cómo manejarse dentro de Vida Independiente A. C., que son más formales y estructurados, sino que también se vislumbran en quienes utilizan sillas ortopédicas. Son aprendizajes compartidos entre la persona con discapacidad y su acompañante:

*...en las escaleras del metro yo me subo de reversa pero sentado pa' arriba, pa' arriba y ella consigue quién le suba la silla de ruedas (...) ahora sé cómo le hago para subirme, por eso traigo estos golpes porque me quería subir a la combi de brinco y no, no, hay que ver modos, hay que buscar el modo más sencillo... sobre la práctica, al principio sí se me dificultaba... (Alberto)*

*...casi siempre alguna persona se ofrece a ayudarme a subirla, la verdad en ese aspecto sí la gente en general sí, sí ayuda mucho, ella es la que no lo acepta porque es una persona como muy metódica (...) cuando alguna persona nos ofrece su ayuda, yo le agradezco mucho pero le tengo que decir no porque si a mi hermana la agarra otra persona, o ya sabe uno cómo hay que moverla, con qué ayudarle, con qué no... (...) entonces no es fácil, cualquier otra persona que no le conoce sus mañas por decirlo así, le pueda ayudar... conocimiento experiencial, técnicas del cuerpo, de la silla de ruedas... (Paula)*

Alberto y Paula, junto con su hermana Leticia, no asisten a ningún curso sobre la utilización de silla de ruedas. Los aprendizajes adquiridos se han dado de manera pragmática según se van enfrentando a las situaciones. Además, cabe señalar, la silla que utilizan en ambos casos es ortopédica. Ello constituye parte de las estrategias de movilidad que despliegan a fin de sortear las barreras del entorno. Emplear una silla de ruedas no supone una cuestión dada como sencilla o irrelevante. Requiere de ciertos aprendizajes constituidos en la cotidianidad.

Bajo la consideración socialmente generalizable de que utilizar silla de ruedas es un hecho poco afortunado, al que nadie se quiere enfrentar<sup>47</sup>, por medio de algunas entrevistas fue posible identificar que es recurrente acompañar los procesos de rehabilitación con terapias psicológicas que permitan una asimilación. Por otro lado, según los diagnósticos médicos, en determinados casos las personas guardan expectativas de volver a caminar. Finalmente, también fue posible conocer situaciones en las que aun pudiendo andar con muletas o bastón, la silla de ruedas, independientemente de los tres tipos reseñados, es considerada más viable para desplazarse y, en consecuencia, interpretada positivamente por los entrevistados:

*...me da la fortaleza para hacer mis tareas si no, no me movía... (Marisol)*

*....para mí fue muy benéfico porque yo con los bastones me tardaba más en ir a un lugar, por ejemplo de aquí de la casa al metrobús o al metro pues sí me costaba más trabajo y con la silla de volada, para mí fue al contrario de que me da mucha más movilidad. De hecho cuando puedo, agarro, me voy a viajar al centro, me voy en el metrobús y de volada lo que me hacía yo cincuenta minutos con los bastones, en la silla me lo hago en diez, para mí fue muy benéfico con esta silla... (Ricardo)*

En suma, el conjunto de prácticas y experiencias expuestas dentro de este capítulo, permiten comprender la interrelación de elementos individuales, corporales, sociales, temporales urbanísticos y arquitectónicos, económicos, geográficos y políticos que denotan la complejidad de la movilidad de las personas con discapacidad y sus acompañantes, generalmente familiares. A su vez, el capítulo se presenta como una suerte de antesala que presenta elementos importantes para el estudio de las representaciones individuales y colectivas que las personas entrevistadas generan sobre su situación, la movilidad y la metrópoli o lo que identifican de esta en función de sus recorridos habituales.

Las prácticas y experiencias hasta ahora reseñadas se consagran como una fuente sumamente valiosa en la interpretación subjetiva de la movilidad y el contexto donde se despliega. En términos generales, este artefacto mecánico devela aspectos sociales, culturales, económicos y políticos que deben ser tomados en cuenta para la comprensión de las movilidades cotidianas y representaciones del mundo. Incluso, la silla refleja una posición personal y social en torno a la propia condición de discapacidad.

Sin embargo, aun cuando pudiera considerarse que las personas que asisten a Vida Independiente asumen una perspectiva más crítica y política y que quienes emplean sillas ortopédicas y asisten solamente a rehabilitación son más pasivas, es una afirmación sumamente tajante. La personalidad, por ejemplo, es otro elemento que entra en juego. En el siguiente último capítulo el objetivo es

---

<sup>47</sup> Incluso dentro de las telenovelas u otros programas televisivos, la discapacidad, incluyendo “quedar postrado” en una silla de ruedas, puede ser interpretada como un castigo que enfrentan los villanos.

precisamente buscar comprender las diversas imágenes, sentidos y valoraciones simbólicas, compartidas o particulares, que las personas generan sobre determinados objetos, espacios, temporalidades y sujetos sociales con los que interactúan durante sus experiencias de movilidad geográfica cotidiana.

#### **Capítulo IV. Representaciones sociales sobre la metrópoli: las experiencias de quienes emplean silla de ruedas y sus familiares**

*...es difícil de describirlo, porque hasta que no te toca, por ejemplo miradas, dices ¡ay, cómo vas a hablar de las miradas!, bueno, yo te podría decir que hablando de movilidad (...) la gente a veces se te queda viendo; a veces se te queda viendo con coraje, a veces se te queda viendo con lástima, a veces se te quedan viendo con admiración, a veces prefieren no ver ¡o hacer como que no ven!, porque igual voltea de reojo porque se muere de curiosidad, “pero no quiero ser indiscreta”, entonces “que no se note que estoy mirando”, pero todo eso se siente, se nota y lo compartes y si lo logras bien verbalizar, te hace menos daño... (Renata)*

*...las rampas y las banquetas... de la plaza de Interlomas a lo que me moví como a diez cuadradas, sobre la accesibilidad: ¡nombre, parecía que estaba yo en otro país, de lujo las calles, todo (...) lo mismo me sucede cuando voy a Reforma a tomarme un café con mis amigas, no es lo mismo irte a tomar un café aquí en Villa Coapa que ahí en Reforma (...) lo que es la Condesa, Reforma, Narvarte, pues sí obviamente porque vive gente de clase media y clase alta, nada más... (Alondra)*

*...en Reforma las banquetas son lo peor, es la avenida más bonita de la ciudad de México, si vas en coche pero si vas caminando es la peor... (Renata)*

De acuerdo con los itinerarios cotidianos de movilidad dentro del contexto de la metrópoli, las personas que emplean silla de ruedas y sus familiares producen en un conjunto de representaciones sobre los espacios que frecuentan, los medios de transporte que suelen utilizar, las temporalidades y la sociedad. Esto significa establecer valoraciones de carácter subjetivo y simbólico. Asimismo, generar marcos para la acción, es decir, en la medida que se fundan las representaciones, estas sirven como guías para actuar en el espacio físico y social.

Como se ha estipulado en el primer capítulo, las representaciones pueden ser individuales o compartidas (Jodelet, 1984: 470). Así, por ejemplo, el hecho de emplear una silla de ruedas y participar en organizaciones sociales o asistir al encuentro de personas en situaciones similares dentro de un centro de rehabilitación, constituyen condiciones potencialmente significativas en la producción y reproducción de representaciones compartidas. Al mismo tiempo, atributos o características individuales de las personas como los recursos económicos, la historia de vida, los cambios residenciales, los recursos económicos y materiales con los que se cuenta o las posibilidades de viajar y conocer otras ciudades, subyacen como experiencias individuales que permiten elaborar representaciones particulares sobre la metrópoli.

Al respecto, la intención es subrayar determinadas representaciones que fueron identificadas durante las entrevistas. Estas, a su vez, se ligan directa y vigorosamente con las prácticas y experiencias

reseñadas en el capítulo anterior. Muchas de las barreras y facilitadores identificados, emergen nuevamente para expresar representaciones sobre la sociedad en abstracto o en torno a situaciones en las que subyacen elementos socio-espaciales y temporales concretos.

#### **4.1. Representaciones en torno a la sociedad y el gobierno**

Remitiéndose al concepto de representación social, es prudente enunciar nuevamente que el cúmulo de experiencias cotidianas se constituye en forma de abstracción de la realidad por parte del sujeto. Ello permite elaborar una serie de ideas e imágenes generalizadas, es decir representaciones, sobre determinado objeto, suceso o colectividad. A su vez, significa otorgar una clasificación, explicación y evaluación, es decir una valoración sobre lo que se representa (Jodelet, 1986: 472; Araya, 2002: 11).

En este sentido, con base en las prácticas habituales de movilidad, ha sido posible identificar diversas representaciones de la sociedad. La sociedad es, pues, una realidad externa al sujeto, pero al mismo tiempo en la que se vive, se interpreta y valora simbólicamente. Desde la silla de ruedas, la sociedad, aquella que conforma la ciudad, la metrópoli y sus espacios particulares, tiende a ser ubicada dicotómicamente entre representaciones negativas vinculadas con la exclusión y la discriminación y otras de carácter positivo referidas a la inclusión, la tolerancia y la apertura social.

Según se ha señalado reiteradamente, la movilidad implica el contacto con otras personas, comúnmente con extraños en las ciudades y más aún en aquellas con dimensiones como la de la Ciudad de México y su zona metropolitana. Una de las representaciones compartidas sobre este aspecto tiene que ver con nociones de ayuda y apoyo incluso cuando no se solicita:

*...la verdad a mí siempre me ha tocado gente muy amable, me ofrece su ayuda, le digo no, gracias, o sea lo puedo hacer solo, hay maneras también de decirles, o sea agradecer, o cuando uno sí requiere ayuda, “no pues cómo le hago”, “haber pásate para acá”, les digo, ya le decimos cómo pero luego por ejemplo aquí dentro de los compañeros mucha gente se queja de la gente, de que no ayudan, que no sé qué. A mí me ha tocado siempre buena suerte, en los taxis también me ha tocado, pasan dos que tres y sí se paran... (Ricardo)*

*...casi siempre alguna persona se ofrece a ayudarme a subirla, la verdad en ese aspecto sí la gente en general sí, sí ayuda mucho, ella es la que no lo acepta porque es una persona como muy metódica (...) cuando alguna persona nos ofrece su ayuda, yo le agradezco mucho pero le tengo que decir no porque si a mi hermana la agarra otra persona... uno ya sabe uno cómo hay que moverla, con qué ayudarle, con qué no... (Paula)*

En el Metro: *...muy amables, muy amables (...) no se diga yo que yo me transporto en donde van las mujeres, pura mujer, uh, ¡a mí casi me quieren sacar cargando las mujeres*

*de ahí del... a mí siempre me han apoyado, no puedo hablar de la gente, siempre me han apoyado (Alberto)*

*...aunque no pida apoyo, no pido apoyo, nunca, nunca, nunca, nomás ven y ya corre la gente ya sean mujeres sean jóvenes, hombres me ayudan rápido (Silvia)*

De acuerdo con lo relatado por el señor Ricardo, se asevera una distinción entre personas que comúnmente reciben apoyo y quienes no, por ejemplo algunos de sus compañeros en el taller de manejo de silla de ruedas. Asimismo, la necesidad o negación de la ayuda, siempre bajo un marco de cordialidad, se vincula con la autonomía adquirida por el propio señor Ricardo o por las dificultades para “acomodarse” y ser ayudado por alguien más, tal como relata la señora Paula.

Sin embargo, en ambos casos, y en los otros dos expuestos, se denota una suerte de apertura, tolerancia e inclusión social que se traduce en el ofrecimiento de apoyo por parte de la sociedad. Esa misma ayuda se finca con acciones como subir o bajar una banqueta, entrar o bajar de un vehículo, es decir, en las problemáticas cotidianas que viven las personas con discapacidad y sus familias cuando se desplazan.

Si se contrasta esta representación social de la sociedad con las barreras sociales que dificultan la movilidad, descritas en el capítulo anterior, es evidente que nos encontramos ante una disyuntiva. No obstante, si bien la gran mayoría de personas con discapacidad y sus familias ha experimentado situaciones desagradables, estas representaciones positivas indican que también se han encontrado frecuentemente con personas desconocidas en el espacio público dispuestas a ayudar y, en consecuencia, terminan por permear su representación de la sociedad de una manera positiva.

Tal contradicción se comprende de mejor manera si se ponen de relieve aquellas representaciones de una misma persona que fluctúan entre la apertura social al apoyo y la negativa. Es decir, cada día, en cada desplazamiento, las personas pueden vivir experiencias dicotómicas; en ocasiones pueden recibir apoyo mientras que en otras el franco rechazo e intolerancia:

*...somos una ciudad muy.... hay muchas mezclas, hay chavos muy modernos, hay gente muy hostil, hay gente muy amable... en este ir y venir, más donde se mezclan, digamos culturas, si se puede llamar de alguna manera... (Alondra)*

*...hay gente nefasta... hay gente que a nosotros nos hace el "fuchi"... y así te lo digo literal, hay gente que sí nos hace "fuchi" pero hay otra gente que es buena onda y que se presta a ayudarnos, a preguntarnos y nos dan la mano o cualquier cosa de esas... Para ella el "fuchi" sucede: ...cuando no nos dejan pasar a algún lado, cuando nos estorban (...) luego hay gente que se pone en la puerta y no te deja pasar porque no te deja pasar, porque no quieren que una persona con discapacidad vaya con ellos... pero son contadas, son muy contadas ese tipo de personas... (Miriam)*

Alondra identifica que la ciudad constituye un mosaico social y cultural en el que no todos están dispuestos a colaborar con el desconocido, con la persona con discapacidad, mientras que otras son amables. Esta cita describe, de manera un tanto abstracta, pero con bastante lucidez, que en la ciudad que ella vive existe una ambivalencia, que la sociedad o algunas colectividades están más dispuestas a apoyar que otras, se trata de una representación justamente dicotómica que se tensiona entre la apertura social y la intolerancia.

En un sentido similar, versa la reflexión de Miriam: la interacción en el espacio público se tensiona entre la cooperación y ciertas formas de discriminación sutil caracterizadas por la búsqueda del no-contacto, la intolerancia e incluso la disputa por el tránsito en el espacio y los medios de transporte. A su vez, cuando alude al “nosotros”, hace referencia a las personas con discapacidad, que puede ser en general o sólo refiriéndose a quienes usan silla de ruedas. De este modo, se constata una representación social compartida por la colectividad, una situación a la que reconoce no sólo ella se ha enfrentado y que es susceptible de formar parte de una identidad. En este sentido, cabe recordar que las representaciones sociales se vinculan con el establecimiento de identidades grupales (Araya, 2002: 32-33) y más aún si, por ejemplo, se considera que Miriam participa en el taller de manejo de silla de ruedas implementado por la alianza VIM-FHADI-Grupo Altía en Iztacalco. Por otro lado, al señalar que son contadas las personas hostiles, deja entrever que la gran mayoría de la sociedad se muestra más tolerante o por lo menos neutral con referencia a la presencia de personas con discapacidad en los espacios públicos y medios de transporte.

Para Alondra un modo de valorar en grado de apertura social de la población, es a través de establecer una escala numérica. Esto le permite identificar que es poco más del cincuenta por ciento la ayuda y la empatía de la población. Desde luego esta medida no es en términos estadísticos o demográficos, es decir no valora al número o cantidad de población que actúa de manera positiva o negativa con respecto a las personas con discapacidad. Por el contrario, parece referirse a una valoración desde un punto de vista más abstracto y cualitativo:

*...del uno al diez, cinco y medio, a la mejor seis... porque la mayoría de la gente... de por sí vivimos en una ciudad de prisa... entonces quisiera yo decir que es un cincuenta por ciento de las personas que veo en la calle que nos abren paso pero no... vuelvo a repetir: como no hay la educación, pues entonces sí me tengo como que imponer, entonces la respuesta de la gente para con las personas con discapacidad, sí es, este, como un cincuenta, sesenta, rayando los sesenta por ciento donde sí te dan la mano y si no hay otros que "quítate" o te empujan, te agarran de perchero en el Metro, se recargan (...) como ya vieron que trae esta cosa (manija) y ella viene cargando la mochila: "pues ahí la cuelgo en lo mientras" (Alondra)*

*...hay gente que nada más te ayuda para aprovecharse (...) te ven que vas a subirte al Metrobús y por no pagar sus seis pesos de la persona te dicen "te ayudo" (...) se pasan, sí,*

*sí me ha tocado y así como que es medio incómodo, es medio incomoda esa parte (...) la gente se aprovecha de tu dificultad para ella sacar provecho de lo que quieren (...) pasar y no pagar... luego lo llegan a hacer de mala gana (...) cuando uno les pide apoyo, por ejemplo yo les he llegado a pedir apoyo y hay algunos que te dicen "sí te apoyo pero dime cómo" porque no sé y te ponen cara y así como qué... "ok, no me ayudes, para qué te paras si no me vas a ayudar"... (Miriam)*

En este esquema de representación dicotómica de la sociedad, en la dimensión o polo negativo se evidencia el conflicto abierto con la sociedad: con quienes no tienen discapacidad y están presentes en un mismo espacio social y geográfico, por ejemplo un transporte público. Esta relación conflictiva va más allá de la indiferencia y no apoyar ya que se caracteriza por aprovecharse de las personas con discapacidad y usar la silla de ruedas como perchero o recargarse de esta o pasar al transporte sin pagar el pasaje. Al tratarse de una acción caracterizada por la falta de educación, para Alondra es necesario imponerse, hacerse notar y no dejarse de los abusos.

Otra dimensión de las representaciones sobre la sociedad está fincada a un asunto mucho más sutil que se da en la interacción social que se promueve en la movilidad. Esta tiene que ver con las miradas sobre los cuerpos de quienes tienen discapacidad. Se trata de un mutuo reconocimiento del otro en el que la sociedad, a través de la mirada, expresa una compleja serie de posicionamientos y sentimientos en torno a las personas con discapacidad. Dada su reiteración, tales miradas son captadas y clasificadas por quien se deja ver:

*....es difícil de describirlo, porque hasta que no te toca, por ejemplo miradas, dices ¡ay, cómo vas a hablar de las miradas!, bueno, yo te podría decir que hablando de movilidad (...) la gente a veces se te queda viendo; a veces se te queda viendo con coraje, a veces se te queda viendo con lástima, a veces se te quedan viendo con admiración, a veces prefieren no ver ¡o hacer como que no ven!, porque igual voltean de reojo porque se muere de curiosidad, "pero no quiero ser indiscreta", entonces "que no se note que estoy mirando", pero todo eso se siente, se nota y lo compartes y si lo logras bien verbalizar, te hace menos daño... (Renata)*

*...hay gente que sí te mira de arriba abajo y se ve el enojo, o sea enojo se ve en la gente (...) una vez sí me tocó que en un centro comercial una señora así despampanante: ¡ay como se les ocurre salir así, que no sé qué, no debería de salir así la gente!"... (Graciela)*

Las personas con discapacidad son objeto de múltiples miradas en el espacio público y muchas, o la gran mayoría, no son precisamente gratas para quien las percibe en torno a su persona. Entonces, de ello se desprende que la sociedad tiene también diversas representaciones de las personas con discapacidad y que se concretizan en las propias miradas. Estas se asocian con la lástima, el coraje o admiración.

Este reconocimiento de ser observado es compartido entre quienes tienen discapacidad. Renata aludía en la entrevista a que el tema de las miradas sólo se da entre el grupo porque es en ese espacio

donde se entienden y además, como se puede leer arriba, el compartirlo permite liberar el daño. Las personas con discapacidad, al menos con las que Renata tiene contacto, reconocen que son objeto de miradas por parte de la sociedad.

Si se buscara comprender cuál es el origen o el fundamento de las miradas y las diversas formas de falta de concientización, conflicto y abuso con respecto a las personas con discapacidad, ellas mismas atribuyen este fenómeno a una cuestión cultural. En efecto, en tipo de relaciones sociales entre quienes tienen discapacidad y los desconocidos en el ámbito público, cuando se transportan (y posiblemente cuando van a la escuela, acuden a trabajar o se presentan en cualquier contexto) tienen un trasfondo caracterizado por una serie de temas que se ignoran o ideas y creencias que la gente sin discapacidad tiene sobre ellas pero que están claramente identificadas:

*...es toda una cultura este, de ignorancia, de la idiosincrasia de que si se te acerca una persona con discapacidad pues este, a lo mejor se te pega, todavía hay, todavía existe desgraciadamente... (Alondra)*

*...lo que falta mucho es la cultura, mucha gente no sabe ni para qué está la rampa ahí... (Renata)*

Para varias personas entrevistadas, la cultura y su dimensión educativa en torno a la inclusión, juegan un papel central en los modos sociales de concebir a la discapacidad y de relacionarse con quienes se encuentran en dicha condición. Así, la constitución de sociedades tendientes a la tolerancia e inclusión deben ser objeto del sistema educativo:

*...hay una educación... tú buscas en los libros de texto y es raro el comentario que se hace con respecto a la equidad o personas con discapacidad (...) no hay una clase que sea dirigida o "saben qué va haber un taller o esta clase de ciencias sociales se va a tratar de civismo con respecto a las personas con discapacidad... y así como tu abuelito usa bastón, también hay niños que usan bastón, así como tu mamá usa lentes, así hay niños que necesitan un bastón para guiarse porque son ciegos"... y les vas metiendo a tus hijos el compromiso de abrir espacios. Cuando llegan a la adultez es otra forma de visualizar las cosas, tu hijo que ahora es ingeniero, ahora va a tomar en cuenta todas esas medidas porque desde niño aprendió que los espacios para personas especiales son muy importantes y deben de ser prioritarios... (Alondra)*

En esta misma línea de reflexiones, para algunas personas con discapacidad y sus familias, las barreras cotidianas descritas en el capítulo anterior, también tienen un fundamento cultural y educativo:

*...yo siento que donde más se da uno cuenta así de que no se respetan las cosas (en las rampas y cajones de estacionamiento), de que no hay educación en eso... (Graciela)*

*...podemos hacer miles de paradas a veinte taxis y uno de ellos se para (...) no se para por... falta de conocimiento, por falta de cultura... (Miriam)*

La consideración de que lo que falta en la sociedad es una educación y esquemas culturales ligados con la inclusión social, la tolerancia y la aceptación de interactuar con lo diverso, en este caso por cuestión de discapacidad, forma parte de las representaciones que las propias personas tienen sobre la sociedad. Muchas de las personas que utilizan silla de ruedas y sus acompañantes, reconocen que actualmente impera todavía una serie de prejuicios:

*...hay una cultura en México muy retrógrada, por ejemplo tú sales a pedir un taxi en silla de ruedas, te tardas las horas hasta que un buen samaritano chofer, se para y te sube (...) no sé por qué lo hagan, no sé qué piensan, que no le vas a pagar, no sé pero es bien difícil encontrar un taxi... (Roberto)*

De acuerdo con Roberto, el prejuicio se liga con la idea de que las personas que tienen discapacidad, no cuentan con recursos económicos para pagar el taxi y en consecuencia no tiene caso brindarles el servicio. Desde luego este tipo de ideas forman parte de los esquemas culturales que imperan en muchas sociedades. En el fondo refieren a las formas en las que se relacionan personas con y sin discapacidad en escenarios cotidianos de interacción; todo sujeto tiene una noción del otro y aquí esas nociones se basan en un rasgo de diferenciación social basado en la corporalidad; en permanecer en una posición erecta o sentada.

Empero, las naciones de las personas no versan únicamente sobre la sociedad; también sobre ellas mismas. Según las experiencias vividas, es posible que se generen ideas o perspectivas sobre la propia colectividad. Referido al tema de las representaciones sobre la sociedad y la ayuda o indiferencia, resulta sugerente enunciar la apreciación de Ricardo:

*...la gente sí es muy accesible, mucho, muy accesible pero a veces también depende del humor, del carácter de la persona con discapacidad... (...) mucha gente no se atreve a... apoyarnos porque muchas personas con discapacidad de repente son muy groseras con la gente, y la gente se queda así o sea, se saca de onda, cuando la gente quiera apoyar y la gente se pone... a veces nos tienen en un mal concepto pero pues para algunos (...) porque a veces están peleados con la vida, hay veces quieren demostrar su independencia, pero pues de una manera no muy... apta, muy cómoda... más que nada es gente ya grande, o sea de discapacidad por años que no conocieron esto... (Refiriéndose al modelo de Vida Independiente sobre el uso de la silla de ruedas) (Ricardo)*

Los conflictos y disputas que recurrentemente se dan en los espacios geográficos y sociales de encuentro, también se desarrollan a nivel de lo simbólico por medio de las representaciones sociales que determinado grupo tiene sobre otro y viceversa. Esta idea se vincula con el papel que desempeña el conflicto en las representaciones sociales; tal como señalan Voelklein y Howarth (2005), distan de

ser neutrales. En el caso de las personas con discapacidad, la lucha constante tiene que ver con la visibilidad y el reconocimiento tanto en los espacios físicos de encuentro social, como en los públicos de decisión política.

Pese a las barreras sociales y del entorno que cotidianamente ubican los sujetos, aunado a la falta de educación y cultura como modos de entender la presencia de dichas barreras, fue relevante identificar que diversas personas señalan cambios positivos en la sociedad y accesibilidad durante años recientes:

*...se ha abierto, yo tengo veinticinco años con lesión medular y veinte años viviendo en el Distrito Federal, si ahora estamos en pañales, yo considero que antes estaban zurrados con la cuestión de discapacidad porque tu lugar con silla de ruedas es en tu casa encerrada en cuatro paredes y que no te ve la vecina porque vayas a causar morbo (...) la actitud de la gente misma ha cambiado en algunos aspectos... los médicos ya no son tan cerrados de “pues no, no lo vas a hacer” sí se abren a la posibilidad porque ven a otros que sí podemos y dicen “bueno, quizá”, órale, ¿no?... (Alondra)*

*...ya ahorita como que está habiendo una nueva forma de pensar de toda la sociedad con respecto a las personas con discapacidad, a los débiles visuales y todas ellas, como que ya la mente de las personas ya está cambiando a favor de nosotros (...) desde hace diez años, once... (Miriam)*

En esta misma línea discursiva sobre el relativo consenso en torno a la paulatina inclusión social, es importante destacar que cada sujeto encuentra diversas interpretaciones y dotaciones de explicación. El modo de entender los cambios se liga a la biografía de la persona y su contexto social, político y cultural de referencia. Las explicaciones oscilan entre factores que se podrían denominar en cierta forma como exógenos a las personas con discapacidad y otros endógenos, fincados a su propia participación:

*...yo tengo diez y siete años aquí viviendo en el Distrito Federal, pero yo vi un poco más de atención a personas con discapacidad y todo eso, cuando entró López Obrador cuando, estuvo de jefe de gobierno (...) hace como, pues casi diez y tiene años, por el dos mil, algo así ahí empezó a haber un poquito más de... no sé si ya lo había o fue que a mí me tocó pero de ahí se desprendieron muchas cosas... (Ricardo)*

El cambio en la sociedad se debe: *...al auge de que la necesidad este, nos ha permitido que estemos avanzando aunque como que... la misma discapacidad a nosotros nos mueve, y cuando tú te mueves, la gente te voltea a ver por morbo o no por morbo y eso es importante... (Alondra)*

*...ya nosotros nos damos más a conocer y damos a conocer nuestras necesidades que antes, antes te decían: “no, pues no sales” y no salías de tu casa y ahorita ya te estás dando a entender que tú necesitas salir y que no nada más necesitas estar encerrado entre cuatro paredes... aunque ya vamos de avance, todavía les falta un poquito, todavía no*

*estamos del otro lado (...) del otro lado es para ella: que nos respeten, que nos vean personas no como un bulto que lo necesitan mover... (Miriam)*

*...mi generación fuimos los que empezamos con el movimiento más fuerte de personas con discapacidad (...) nosotros que nacimos en los sesenta, setenta... (Renata)*

A diferencia de Ricardo, las otras tres personas encuentran que los cambios en la sociedad, hacia la inclusión, tienen su origen en la propia participación de las personas con discapacidad, bajo la necesidad de hacerse presentes y visibilizarse en el espacio público. Un cambio en el que se ha pasado del confinamiento en el ámbito doméstico a la salida en el espacio público. En este mismo sentido, Renata identifica que los movimientos de generaciones, como a la que pertenece (ahora que tiene cuarenta años), han promovido los cambios más importantes en México; sobre este asunto de la participación y su rol activo, se desea volver unos párrafos abajo.

Sin embargo, los cambios hasta ahora conseguidos no son suficientes; todavía falta según la percepción de Miriam. Incluso, viéndolo desde una perspectiva histórica de varias décadas como aprecia Renata, Roberto señala que:

*...mi jefe tiene 35 años con su discapacidad y él lo que ha comentado, la evolución de la discapacidad en cuestión positiva ha sido mínima... (Roberto)*

Todas estas ideas en referencia a los cambios sociales, que cabe indicar son expuestas primordialmente por personas que participan en asociaciones como Libre Acceso o Vida Independiente A. C., indican un relativo consenso sobre la idea de que la sociedad se ha abierto hacia la inclusión de personas con discapacidad, que ese cambio viene originado de manera endógena, es decir desde las organizaciones y movimientos pero a su vez, que lo conseguido no es suficiente; todavía falta más por hacer.

En dichos procesos de cambio paulatino hacia la inclusión, participación de las organizaciones de la sociedad civil y representaciones sobre la sociedad, también se proyectan nociones sobre el gobierno; un actor fundamental en virtud del papel que desempeña sobre la gestión de la accesibilidad, los medios de transporte y las políticas generales de inclusión y no discriminación.

En efecto, para algunas de las personas entrevistadas, especialmente aquellas que acuden a organizaciones como Vida Independiente o Libre Acceso, existen acepciones diversas sobre cuál ha sido el rol que el gobierno ha jugado en materia de accesibilidad y movilidad de personas con discapacidad, aunado a la presencia de actores de carácter privado y social sin fines de lucro:

*...las buenas noticias son que se han abierto espacios como este lugar, asistencial privado lamentablemente... cuando un gobierno debe de tener esa obligación pero si al fin a mí por discapacitada no me deja de cobrar la luz. yo tengo que pagar mis impuestos, eso es básico*

*para darse cuenta la realidad que estamos viviendo, yo pago impuestos... chueca, no chueca, de pie, acostada, pago impuestos y mi si me llego a morir, la caja que quiera usar va a llevar un IVA... (Alondra)*

La crítica de Alondra no versa directamente sobre las políticas de movilidad y accesibilidad en el espacio público, sino en relación a las instituciones de atención a personas con discapacidad. Al hacer referencia a “este lugar, asistencial privado” habla de la alianza VIM-FHADI-Grupo Altía<sup>48</sup> y su programa de capacitación para el manejo de uso de silla de ruedas y de integración social y laboral. Ello significa que las organizaciones de la sociedad se encuentran realizando tareas que debería estar desarrollando el gobierno. Para Roberto, las responsabilidades deben estar divididas entre el gobierno, la sociedad en general y la propia persona que tiene discapacidad:

*...Si las personas con discapacidad no se involucran en el tema de derechos, en el tema de obligaciones, en el tema de iniciativas, difícilmente el gobierno va a poder hacer cambios (...) recae en una responsabilidad total de la persona con discapacidad en el sentido de buscar la independencia pero también es cierto que gran parte de la responsabilidad de que tú seas independiente es de la sociedad y del gobierno... el no crear edificios accesibles, entornos amigables para una personas con discapacidad, generan que la persona no puedas salir... (Roberto)*

Incluso se entiende, bajo su perspectiva, que la persona en dicha condición debe asumir una responsabilidad mayor que los actores sociales. Asociado a la independencia y la responsabilidad que debe adquirir el sujeto ante su situación, emerge una cuestión de presencia en el espacio público, entendido no sólo en su dimensión geográfica sino también política y social. Es decir, que el sujeto tenga capacidad de decisión y actuación pero a su vez la independencia se interpreta en términos espaciales en el sentido de poder desplazarse de un lugar a otro, siempre que el gobierno haya despeñado la tarea de crear entornos más accesibles. El mismo Roberto señala que cierta “invisibilidad” de las personas con discapacidad impacta en el modo en el que el gobierno asume su tarea y políticas sobre este sector:

*....recuerdo que fuimos a ver a un grupo del Ayuntamiento (Zacatepec, Morelos) y les dijimos: “hacen falta rampas”, “pero para qué si ni hay gente”, entonces digo, es una respuesta tonta pero al final tienen razón, o sea tú como gobierno no vas a invertir en algo que no se ve. Entonces ¿de quién es responsabilidad?: es una responsabilidad compartida... (Roberto)*

es pertinente aducir aquí que la presencia actual de las organizaciones de personas con discapacidad y su impulso sobre cambios sociales, culturales, políticos y jurídicos a nivel global y local han generado una mayor visibilidad del sector y sus necesidades, así como de la responsabilidad del

---

<sup>48</sup> Alianza de organizaciones de la sociedad civil entre Vida Independiente México (VIM), la Fundación Humanista de Ayuda a Discapacitados (FHADI) I.A.P y Grupo Altía I.A.P.

gobierno. De hecho, cabe apuntar aquí someramente que la institucionalización de la discapacidad, especialmente por medio de las llamadas organizaciones de la sociedad civil, se consagra como un referente central en la constitución social y política de sujeto, la identidad social, su visión del mundo y la consecuente producción y reproducción de representaciones sociales:

*...es muy empático el trato, comprendemos la situación a la perfección, entre chuecos, así lo digo yo, hay mucha empatía, una energía padrísima porque tenemos otra visión, reconozco tu tiempo pero también me espero, se maneja todo con paciencia, buena actitud, he encontrado gente muy valiosa... (Alondra)*

De manera general existen algunas experiencias compartidas entre quienes emplean silla de ruedas, por ejemplo el enfrentarse a las barreras cotidianas del entorno y la sociedad. No obstante, se identifica que la participación en organizaciones civiles, como Vida Independiente y Libre Acceso en este caso, propicia ciertos discursos. En primer lugar, se instaura una auto-concepción del sujeto relacionado principalmente con la responsabilidad, la autonomía y la presencia, en el sentido expresado por Roberto párrafos arriba:

*...así como abrimos camino en el tianguis para pasar, creo que es la manera más factible para abrirnos paso, imponer nuestra presencia, no decir: “pues a ver si me ve, ahora que ya viene la candidatura, a ver si me ve”, ¡no! estar ahí, estar ahí es importante... (Alondra)*

Alondra establece una analogía que sirve para comprender que los desafíos y disputas por el reconocimiento, no sólo de ella sino de la colectividad, se encuentran tanto en el espacio físico como en el social, simbólico y político. Desde esta perspectiva, el sujeto pasa de una posición pasiva a una activa. La conciencia sobre el significado de la discapacidad y sus restricciones en términos sociales y de movilidad geográfica es una posición que se va generando conforme el individuo requiere de mayor independencia, movilidad y toma de decisiones; cuestión que es más evidente cuando la discapacidad es por nacimiento, como en el caso de Renata:

*...los niños no se dan cuenta pues porque los papás les resuelven, entonces cuando te empieza a dar coraje, cuando dices es que yo tengo que hacer activista, tengo que participar (...) y entonces es cuando dices: “a ver por qué no voy a poder ir al antro” (...) y ahora digo, no voy de reven (sic), porque no quiero, porque me gusta estar más en mi casa pero no quiere decir que no me dé coraje, yo soy mucho de defender lo mío y lo que me corresponde y haberlo aprendido en el camino, ahora ya sabemos que los Derechos de las personas con discapacidad y la Convención pero a mí me tocó ser de la generación que generó esos cambios, es padrísimo... (Renata)*

El activismo de las personas con discapacidad y la consecuente participación organizaciones, conlleva a conocer temas de Derechos Humanos, tener una posición acerca del desempeño de los

gobiernos y generar un auto-concepto de discapacidad asociado con la participación, el cambio desde lo endógeno, la responsabilidad del sujeto, es decir, la capacidad de agencia:

*...si nosotros no nos involucramos, nosotros no cambiamos la mentalidad, la cultura de las personas, primero con discapacidad, y segundo de las personas que conviven con gente con discapacidad, pues difícilmente vamos a lograr o vamos a llegar a la tan esperada inclusión... la forma de terminar con la discriminación y la desigualdad de las personas con discapacidad pues es que la persona con discapacidad asuma la responsabilidad de tener una discapacidad y esto conlleva a que asumas ser totalmente independiente o hasta donde tu discapacidad te lo permita ser (...) la autonomía es que te permita, te de la libertad de ser tú, pues, de desplazarte, de moverte, de elegir, de tomar tus decisiones (...) el modelo médico te cataloga primero como un enfermo, te da lo necesario simplemente para que vayas a tu casa y medio sobrevivas, te haces dependiente, necesitas de un cuidador, quién te mueva, quién te cambie, quién te bañe y comúnmente es lo que pasa, entonces esos factores influyen para que pierdas esa autonomía porque ya no tienes el poder decisión... (Roberto)*

De acuerdo con Roberto, se reconoce que la independencia en cuanto a la movilidad geográfica y toma de decisiones tiene limitaciones en virtud del grado de afectación de la deficiencia sobre el cuerpo y el razonamiento. Sin embargo, también estipula que muchas personas, aun cuando pudieran ser más independientes, no lo son, derivado del modo en el que el sujeto y la sociedad conciben a la discapacidad, ligado a un modelo médico. Este discurso, que se vincula directamente con la teoría social de la discapacidad, esbozado en el capítulo primero, adquiere implicaciones importantes en la independencia del sujeto tanto a nivel de conciencia como de desplazamiento geográfico.

Desde esta perspectiva, en términos de movilidad geográfica, las dificultades de desplazamiento se vinculan no sólo con la falta de accesibilidad y las barreras sociales, sino también con un sentimiento de dependencia que se instaura a través de los contextos sociales en los que interactúan las personas con discapacidad, fincados al modelo médico que el propio Roberto expresa. Institucionalmente dicho modelo se despliega a través de mecanismos tan diversos como los propios sistemas de salud y rehabilitación, las políticas asistenciales de gobierno, la familia, los medios de comunicación, los grupos religiosos, entre otros.

#### **4.2. Representaciones sociales sobre espacios geográficos fragmentados**

Aunado a las representaciones que las personas con discapacidad tienen con respecto al gobierno, su papel y la sociedad en general y en abstracto, también las construyen, sin desvincular el factor social, sobre espacios geográficos de la metrópoli. Estos pueden ser abiertos, cerrados, públicos, privados o bien, mezcolanzas. Con ello se alude a que las representaciones pueden estar geográficamente

localizadas en tanto hacen referencia a lugares en particular, compuestos a su vez por una serie de objetos, espacios particulares y relaciones sociales. Por lo tanto, es plausible remitirse nuevamente a Lerma (ver capítulo II) quien señala que “los objetos de representación socio-espacial pueden relacionarse con la memoria social al seleccionar lugares que tienen un significado especial o trágico debido a los sucesos que ocurrieron en ellos” (2013: 234).

Son lugares por los que comúnmente se transita o visita por motivos médicos, de rehabilitación, educación, trabajo, recreación u otros. Ello significa que, como el resto de la gente, las prácticas y experiencias de la ciudad o se despliegan de manera fragmentada, como han apuntado Duhau y Giglia (2008: 13) precisamente haciendo referencia a la metrópoli de la ciudad de México. Entonces, es posible afirmar que el espacio urbano, y el espacio geográfico en general, está atravesado por una multiplicidad de fragmentaciones espaciales y simbólicas según las experiencias de cada sujeto en este.

Asimismo, cabe recordar que los fenómenos de apropiación (o lo contrario) de los lugares en su dimensión simbólica e instrumental, concretizados por medio de las prácticas habituales, también aplican a los contextos vinculados con la movilidad, en tanto incluyen, excluyen, condicionan, habilitan, inhiben o potencian el uso de la ciudad (Blanco, et al. 2014: 5). Entonces, los paraderos, estaciones, andenes y todos aquellos espacios ligados con la movilidad, se encuentran presentes en la memoria de las personas, con imágenes y representaciones relativamente consensuadas, ya sea por aspectos positivos o negativos. Uno de estos lugares es la estación del Metro Taxqueña al sur de la Ciudad de México. Al preguntar sobre espacios concretos en metrópoli donde las personas entrevistadas identificaran mejores o peores condiciones de accesibilidad y apoyo de la gente, algunas de las respuestas fueron:

*Sobre los elevadores del Metro: ...no hay, nomás en Taxqueña por ejemplo sí hay pero en otras no (...) lo bonito de los policías en la entrada del tren ligero, Taxqueña, chulada de señores, hasta van y me ayudan y abren la puerta que está para no pagar: “órale don”, ya hasta nos conocen... (Alberto)*

De acuerdo con las experiencias de Alberto, quien transita desde Tecámac donde vive, hasta Xochimilco para llegar al Instituto Nacional de Rehabilitación (INR), Taxqueña, la última estación del Metro y lugar de conexión con el tren ligero que lleva precisamente al INR, se ha consagrado en su memoria y la de su acompañante Edith, como un lugar que cuenta con medidas de accesibilidad, por ejemplo el elevador. Además, de este aspecto, subraya la amabilidad de los policías y de otros usuarios.

Cabe destacar que esta representación positiva en torno a Taxqueña, en la que comenta que sólo en esta estación hay elevador, tiene que ver con que es una ruta habitual para él por motivos de

rehabilitación. Tal como se argumentó párrafos arriba, su comentario refleja los modos fragmentados, según los itinerarios de cada persona, de vivir y representar a los espacios de la ciudad. Continuando con el caso de Taxqueña y su representación social en términos positivos, también da lugar al comparativo con otras estaciones del Metro y con zonas de la ciudad, según se aprecia en el siguiente comentario:

*...yo veo en el Metro de Ermita, por ejemplo, no hay el mismo trato con la gente que baja en Taxqueña (...) en Taxqueña por ejemplo, y lo digo a la mejor es por la zona, a lo mejor no sé, pero son más amables (...) o sea si yo voy al Metro Constitución por ejemplo, ¡nombre! el ambiente, la instalación, la gente que sube y que baja...pues es de que "cuidate porque este tiene cara de que te va a quitar la cartera" (risas) tiene mucho que ver, pues creo yo.... (...) amable, amable que me ha tocado en Taxqueña, en el sur de la ciudad por alguna razón que desconozco (...) los chavitos de primero, primero o segundo de secundaria "ay yo le ayudo señora, sí, venga señora" y me abren ¿no? el espacio del tren ligero... no sé si tenga que ver que no van a la secundaria secular (risas) porque traen uniforme pero no es de secundaria secular... (Alondra)*

De acuerdo con Alondra, la diferenciación en cuanto a la amabilidad de la gente no sólo se finca a determinada estación del Metro sino también con su ubicación en la ciudad. De este modo, al sur de la ciudad, donde se ubica Taxqueña, por razones desconocidas para ella, es donde las personas denotan más empatía. Sin embargo, para ella existe una asociación con que, por ejemplo, los jóvenes que le brinden su ayuda asistan a escuelas no seculares. Asimismo, Constitución (de 1917), ubicada al oriente de la ciudad, en la delegación Iztapalapa se asocia con ambiente menos confiable e inseguro. Así, se pone de manifiesto una distinción simbólica de los espacios de la ciudad, en este caso estaciones de Metro y su ubicación, donde el sur para Alondra se liga con una representación positiva en términos de las personas ahí presentes. Esta imagen cambia cuando se traslada mentalmente, al momento de la entrevista, a la estación Constitución.

El Metro es un sistema de transporte masivo en la Ciudad de México y parte del Estado de México. Su bajo costo (gratis para personas con discapacidad) y la posibilidad de conectar diversos puntos de la metrópoli, hacen de este un medio idóneo para trasladarse. No obstante, para quienes refirieron emplearlo, la accesibilidad sólo se ubica en determinadas líneas y estaciones. Además de las representaciones sociales sobre la estación del Metro Taxqueña, algunas otras líneas y estaciones también emergen recurrentemente en la memoria de las personas debido a experiencias previas. De este modo, para Ricardo, la accesibilidad que presenta no sólo Taxqueña sino otras estaciones de la línea dos, la azul, tiene un fundamento y es que es en donde más se requiere:

*...se pidió más accesibilidad y pues empezaron por esa línea que es la que más se requiere... (...) sobre la línea doce: ...esa está todas, todas las estaciones tienen accesibilidad al Metro, o sea hasta el andén... (Ricardo)*

Al considerar que es donde más se requiere, esto puede deberse a dos factores: porque es una línea muy transitada, que lleva al Centro Histórico y porque conduce al INR como ya se señaló. Ricardo plantea al mismo tiempo sobre la línea doce que todas las estaciones cuentan con accesibilidad hasta el andén. Se trata de la línea más reciente, que a diferencia de las anteriores donde se han tenido que hacer adecuaciones, esta las tuvo desde el proyecto original. Si se mira nuevamente el anexo dos, se podrá constatar que cada línea está marcada con el símbolo universal de discapacidad que corresponde a la silla de ruedas. De este modo, se presenta una correspondencia entre lo que señala la institución del sistema colectivo Metro a través de su portal de Internet y lo vivido por Ricardo. En relación a otras estaciones y líneas, el comentario de Ricardo remarca lo segmentario de la accesibilidad no sólo a lo largo de las estaciones del Metro sino en una misma:

*...sobre la avenida central de la línea de la b, tienen elevadores pero sube, entras al Metro y ya de ahí para abajo puras escaleras; qué caso tiene, digo yo (risas)... en Ecatepec, de la línea b, la que corre de Buenavista a Azteca... (Ricardo)*

Otros de los lugares frecuentemente remitidos ya sea en abstracto, es decir sin referirse a uno en particular, o en algunos concretos, son las clínicas y hospitales. Las visiones sobre dichos lugares se fundamentan en un uso habitual que las personas con discapacidad y sus familias hacen de las instalaciones, ya sea por motivos de salud o rehabilitación. Nuevamente las representaciones versan en un binomio positivo/negativo con respecto a la accesibilidad del entorno y la respuesta social en tales entornos:

*...padrísimo, la verdad es que por eso es un Instituto (el INR) porque está bien estructurado, sería el colmo de los colmos porque en un centro de salud no hay baño para mí, ¡en el centro de salud de mí colonia no hay baños para mí!, ni para mí, ni para nadie que use silla de ruedas... (Alondra)*

*...complicado poder moverse: yo pienso que en una clínica porque en una clínica nunca hay dónde estacionarte y si te estacionas en doble fila, luego, luego las grúas, entonces ahí tienes que estar (...) no pueden dejar el auto sólo porque no hay un lugar dónde estacionarse y en un centro comercial sí hay, aunque sea retirado porque la gente nunca respeta para la gente con discapacidad, casi nunca respetan el estacionamiento, pero siempre hay un lugar y en una clínica no (...) por ejemplo en la clínica, en la veinticuatro, un ejemplo, en Insurgentes, ahí no hay, no te puedes estacionar... (María, mamá de Ania)*

*...digamos lo que es APAC (Asociación Pro Personas con Parálisis Cerebral) obviamente tienen rampitas y todo, pero por ejemplo me ha tocado, estuvimos en el... el DIF de Coyoacán, ahí tuvimos terapias y la entrada es horrible o sea porque si vas con silla de*

*ruedas, no hay ni rampas y para entrar al área de terapia, por ejemplo, teníamos que subir como quince escalones ¡y no hay rampas! Entonces es lo que yo peleaba (...) sí dices, si es como un lugar de ayuda para discapacitados pues debería de haber mínimo la rampa...* (Graciela)

De acuerdo con las tres narraciones, se vislumbra un consenso en cuanto a la dificultad de acceder y permanecer en los hospitales y clínicas. Sin embargo, la representación social sobre este tipo de inmuebles que albergan servicios especializados no es homogénea; a menudo se efectúan comparaciones como mecanismo que les permite evaluar los lugares en función de sus experiencias. Así, mientras que Alondra compara un Instituto nacional de rehabilitación con un centro de salud de una localidad, María establece una distinción entre las clínicas y los centros comerciales y Graciela entre una Asociación Civil y un centro de terapias del gobierno local en la Ciudad de México. En los tres casos utilizan ejemplos de lugares concretos que han visitado para destacar las facilidades o dificultades a las que se enfrentan.

En este tenor, los centros comerciales figuran como otros de los lugares emblemáticos con respecto a sus experiencias de movilidad cotidiana. De nueva cuenta las perspectivas son dicotómicas sobre el entorno construido y las personas que se ubican en tales lugares:

*...son muy accesibles los centros comerciales, por ejemplo yo aquí sí he visto un poco más de respeto de, por ejemplo los cajones de discapacidad, o sea los vigilantes y todo, si llega uno y ve algo pues así va uno con el gerente y todo eso pues sí, y sí todas las instalaciones están adaptadas...* (Ricardo)

*Facilidad de movilidad en: una plaza comercial por dentro... porque hasta por los materiales que utilizan, tienen este tipo de piso que es muy liso, muy, bueno yo que ando en silla de ruedas, la silla ni se atora ni hay hoyitos ni baches (...) una dificultad es que en los centros comerciales ya hay muchos lugares para personas con discapacidad siempre cerca de la puerta, el problema no es que no haya, el problema es que la gente los ocupa aunque no le corresponda (...) tú ve a cualquier centro comercial y todos los lugares de discapacidad siempre están ocupados, pero revisas los autos que están estacionados ahí y muy pocos van a tener la calcomanía o la placa...* (Renata)

Las representaciones sociales generadas sobre este tipo de establecimientos discurren entre las miradas que los ponderan como accesibles e inclusivos y las que expresan una serie de barreras sociales, espaciales y tecnológicas abordadas con detenimiento en el capítulo anterior. Al mismo tiempo, si se pone atención en lo expresado por Renata, se entenderá que según su visión, las plazas comerciales son lugares con diferenciaciones entre el interior y el exterior, de tal suerte que adentro es sencillo el movilizarse pero afuera, en los estacionamientos, existen dificultades para aparcarse con el automóvil.

En todo caso el problema no es la accesibilidad sino el factor social, que como ya se expuso en el capítulo III, se trata de una barrera social, un uso incivil del espacio cuando se utilizan los cajones de estacionamiento por parte de personas que no lo requieren. Asimismo, como sucede con los hospitales y clínicas, en ocasiones las personas refieren a plazas comerciales en general, mientras que otras veces se alude a dichos lugares de manera particular:

*...luego Plaza Universidad está fatal para llevarlo a él al cine (...) en primera hay mucha gente, en segunda como que luego el elevador nos ha tocado que no sirve (...) hay tanta gente ahí los viernes, por ejemplo Plaza Universidad está horrible el cine por tanta gente y realmente con la silla no está fácil... (Graciela)*

*...que me acuerde, Perisur está bien, el de Insurgentes también está bien pero ahí se les acabó el presupuesto pero no hay elevador, entonces cuando quieres subir le tienes que hablar al policía y te abren el montacargas con el que suben la basura y puedes subir por ahí, que no es lo más agradable pero... (...) Mundo E, o sea como las nuevas cada vez las van haciendo mejores... (Renata)*

De manera similar a la perspectiva temporal de Renata en cuanto a la creciente accesibilidad dentro de los centros comerciales más nuevos, Laura estipula que aun cuando muchos lugares presentan dificultades para la movilidad, en general la accesibilidad se está convirtiendo en un requisito actual para la construcción de cualquier inmueble:

*...sí nos hemos encontrado con detalles así, sin embargo creo que hoy en día ya la mayor parte de las instalaciones como centros comerciales, el hospital, clínicas ya están como que adaptadas para poder mover a personas con ese tipo de detalles, sin embargo todavía hay muchos como por ejemplo si quieres ir a un restaurant, todavía hay muchos que no están habilitados o no tienen las rampas de acceso necesarias, pero la mayor parte sí ya están habilitadas para este tipo de situaciones. Tengo entendido que ya es como requisito para construir un lugar público que tenga ese tipo de adaptaciones... (Laura)*

Como se ha señalado, las imágenes elaboradas sobre determinados lugares y circunstancias, tienen de base a la experiencia directa, de modo que lo vivido por cada persona supone que las representaciones de la colectividad abordada no sean precisamente homogéneas, como tampoco lo son las plazas comerciales. Cada una presenta elementos arquitectónicos que las hacen particulares para los usuarios. A su vez, de acuerdo con Renata existe un elemento temporal intrínseco que vislumbra cuando señala que de un tiempo a la fecha (no explicitado) se ha trabajado con mayor detenimiento en la accesibilidad de las plazas comerciales.

Los otros establecimientos de carácter privado también señalados, son los restaurantes y cadenas de comida. De acuerdo con las visitas, determinados establecimientos configuran para las personas de manera positiva o negativa en función de la accesibilidad contenida. En general, las cadenas de

restaurantes y comida rápida se caracterizan por un diseño arquitectónico similar en todas las sucursales, situación que dificulta o complica la movilidad al interior de sus instalaciones:

*...hay uno que le gusta mucho a ella, es un Sanborns, me parece está ahí en la glorita de Universidad con Cuauhtémoc, tiene muy buen acceso al baño, por ejemplo el del California no nos gusta tanto porque está un poco más reducido, el de portal Churubusco está muy bien también el acceso para el baño... (Paula)*

*...hay restaurantes donde no podemos acceder porque es en el segundo piso y tienen una escalerita así o no hay baños para sillas de ruedas (...) y nos vamos porque definitivamente sí hay bastantes restaurantes que son chicos y no puedes pasar tan fácilmente, no tienes el acceso y en los baños también no tienes el acceso porque luego los baños son arriba y con escalera (...) los McDonald's siempre son así ¿no?, o sea, en los Italianni's casi también sí hay acceso... (Graciela)*

Aunado a las representaciones sobre el Metro, las instalaciones de salud y rehabilitación, centros comerciales y restaurantes, otro escenario socio-espacial que emergió fueron los espacios públicos abiertos. Las diferentes formas de interpretar y dotar de significado a un mismo lugar, también fueron evidentes. Se trata de lugares significativos en la ciudad, emblemas, de tránsito concurrido. Sobre dichos lugares las personas entrevistadas establecieron valoraciones, que al igual que los otros lugares ya citados, giran en torno a la accesibilidad y la sociabilidad; la facilidad o dificultad para ser transitados y usados:

*las rampas y las banquetas... de la plaza de Interlomas a lo que me moví como a diez cuadras, sobre la accesibilidad: ¡nombre, parecía que estaba yo en otro país, de lujo las calles, todo (...) lo mismo me sucede cuando voy a Reforma a tomarme un café con mis amigas, no es lo mismo irte a tomar un café aquí en Villa Coapa que ahí en Reforma (...) lo que es la Condesa, Reforma, Narvarte, pues sí obviamente porque vive gente de clase media y clase alta, nada más... (Alondra)*

*...en Reforma las banquetas son lo peor, es la avenida más bonita de la ciudad de México, si vas en coche pero si vas caminando es la peor... (Renata)*

Además de otorgar una valoración positiva a la accesibilidad contenida en plaza Interlomas, Alondra identifica ese mismo atributo del espacio en algunas colonias como la Condesa y la avenida Reforma. A su vez, establece una diferenciación con Villa Coapa; a consideración propia se construye una distinción no sólo en términos urbanísticos y arquitectónicos sino también socioeconómicos. Esto se hace evidente cuando señala que en lugares como la Condesa, Reforma o Narvarte reside gente de clase media y clase alta.

De manera contrastante, para Renata, Reforma es una avenida con cualidades desde el punto de vista estético pero con deficiencias a nivel arquitectónico, específicamente en las banquetas. Resalta el cambio de perspectiva si Reforma es transitada desde un automóvil, donde luce bien, o es recorrida

caminando o en silla de ruedas como sería su caso; en esta segunda modalidad sobresale lo negativo en cuanto a la accesibilidad.

El otro espacio público que vale la pena señalar es el Centro Histórico. Se trata de un lugar con gran significado cultural, político y económico e histórico no sólo para la Ciudad de México sino para el país. Por su importancia, recubre una complejidad de sentidos y significados para quienes lo transitan: los turistas, quienes viven o trabajan ahí, y seguramente también simboliza algo para quienes no lo conocen pero lo han visto por televisión, periódico, libros o Internet.

En este sentido, fue relevante conocer de qué modos se representa para algunas de las personas entrevistadas. Quienes emplean silla de ruedas y sus acompañantes, también tienen una idea, una noción sobre el Centro Histórico, misma que se ha establecido primordialmente por haber visitado este lugar según motivos de trabajo, ocio u otros. Cuando se preguntó sobre el lugar más accesible de la ciudad:

*...está más suave en el zócalo, andamos en el zócalo...* (Alberto)

*...andamos en todas las calles y no hay, no hay mucho, no hay mucho trabajo de andar rodando...* (Ricardo)

De manera breve y concisa, Alberto y Ricardo subrayan la facilidad con la que se pueden movilizar en el perímetro que comprende el Centro Histórico. Sin embargo, pensar este lugar desde la silla de ruedas, implica, en otros casos como el de Alondra, identificar explicaciones de por qué es accesible y sus vicisitudes:

*...obviamente el centro pues es como que la carta de presentación del gobierno para el extranjero, para inversionistas extranjeros. Yo sé que aparte de que tiene que estar todo muy bien acomodado, por eso te digo, las zonas céntricas pues sí están bien maquilladas aunque me he encontrado rampas en el centro donde el poste de la luz está en medio de la rampa, se me hace a mí una mentada de madre eso, o sea no, cómo voy a pasar y luego están pasando los coches...* (Alondra)

El maquillaje al que alude Alondra, puede asociarse con una política de imagen, que incluye la accesibilidad, y que el gobierno debe mostrar al exterior por razones preponderantemente económicas. No obstante, aun en este lugar bajo las características señaladas, es posible identificar barreras permanentes como un poste de luz en medio de la rampa. Asimismo, para Alondra la accesibilidad es una cuestión que tiene implícito un factor de poder ya sea en términos sociales, políticos, económicos o todos al mismo tiempo:

*...si yo pudiera vivir en el centro, con muchísimo gusto lo haría porque es el lugar más accesible para las personas con discapacidad, porque hay que maquillar... la antesala de los puentes... (Alondra)*

Dentro del Centro Histórico, algunos edificios también destacan en las narrativas cuando se abordó la cuestión de la accesibilidad y la inclusión social, desde el punto de vista de los sujetos abordados. Dos ejemplos son el Hotel de la Ciudad de México y la Torre Latinoamericana. Sobre el primero se harán comentarios más adelante, en torno al segundo:

*...tú vas a la Torre Latinoamérica que fue construida en qué año... en el siglo pasado, pues es obvio que el que la diseñó no tenía ni idea de que existían las sillas de ruedas, las muletas, la gente ciega, ah, pero eso sí, es un emblema de la Ciudad de México... (Alondra)*

Tal como se ha descrito previamente, es plausible recalcar que la accesibilidad, para algunas personas entrevistadas, refiere a un tema que está cobrando relevancia sólo en años recientes. Por ello se entendería que los nuevos centros comerciales son cada vez más accesibles (de acuerdo con Renata), que la accesibilidad en general es un requisito nuevo en la construcción de edificios (desde la perspectiva de Laura) y que la Torre Latinoamericana no es accesible porque fue construida en una época en la que el tema de la discapacidad y la accesibilidad no figuraban en los manuales de arquitectura. La crítica, desde la posición de Alondra, es que resulta paradójico que sea considerado un edificio emblema de la Ciudad sin ser accesible.

Pese a algunas barreras del entorno, se percibe en general que el Centro Histórico es accesible, pero para Graciela sería un lugar difícil de andar con su hijo Alexis, aun cuando se entiende que no lo ha hecho. La masificación y la falta de accesibilidad en las aceras, son los motivos por los que no parecería buena idea asistir ahí:

*...yo se me complicaría llevarlo al centro a él, por tanta gente, porque no hay lugar fácil para pasar con él por mi comodidad, por la comodidad de él, jamás lo llevaría a lugares así del centro para andar paseando porque está lleno de gente y porque las calles estas no están tan bien pavimentadas... (Graciela)*

Lo anterior se relaciona con la idea de que las representaciones sociales no se generan únicamente a partir de la vivencia personal con respecto a un lugar, en este caso el Centro Histórico, sino también con respecto a lo imaginado, con lo que pudiera ser, según se entiende en el fragmento rescatado de la conversación con Graciela. Sobre este asunto interesa resaltar algunos ejemplos más en párrafos ulteriores. Previo a ello se desea señalar que la ciudad en general, e incluso la metrópoli, como un todo, también es susceptible de ser comparada y valorada bajo los mismos términos dicotómicos de

accesible/inaccesible, inclusiva/excluyente con respecto a otros contextos de mayor envergadura en términos geográficos:

*...desgraciadamente no es suficiente la accesibilidad que hay en México, llamémoslo en todo el país, o sea es un país totalmente inaccesible para una persona con discapacidad pero también hay que reconocer que la Ciudad de México es una de las ciudades más amigables para una persona con discapacidad, tiene accesibilidad en el Metrobús, algunas estaciones del Metro ya cuentan con elevador, está lo de los taxis estos ya adaptados, pero no es suficiente, a pesar de esto el ochenta y cinco por ciento de la población vive encerrada en su casa, ¿por qué no sale?... porque no sabe cómo salir, porque depende de alguien... (Roberto)*

De acuerdo con Roberto, puede entenderse que en la movilidad de las personas con discapacidad existe una suerte de responsabilidades o papeles que desempeña por un lado el contexto construido y por otro el sujeto ante la situación. Con ello se quiere decir que existe la necesidad de que el entorno sea más accesible, y que a nivel nacional si bien pareciera que nos encontramos frente a un país inaccesible, la Ciudad de México lleva delantera o ventaja en la materia. Sin embargo, tal como estipula, las adecuaciones han sido insuficientes, por ello es que mucha gente se mantiene replegada en sus hogares. Pero al mismo tiempo destaca que en ese contexto la misma gente no sale a la calle porque no sabe cómo hacerlo, porque depende de alguien más.

Esto significa, ligado a la filosofía de Vida Independiente A. C., que aun con las adversidades, las personas deben hacer frente a las barreras del entorno, si se permite la expresión: desafiar a la ciudad. Por tal motivo es que la movilidad de quien emplea una silla de ruedas, desde esta postura, parece depender no sólo del entorno urbano, en específico de los actores que se encargan de su gestión, sino del propio sujeto y su capacidad de agencia; qué hace ante su situación y la del mundo exterior. Continuando con las referencias a la Ciudad de México y esta visión positiva, se encuentra que:

*...a la Ciudad de México sí la puedo evaluar a la mejor no un cien por ciento pero sí en un noventa por ciento de accesibilidad, por ejemplo hay lugares privados de que no tienen acceso pero ya todos los lugares públicos, ya afortunadamente tienen accesibilidad, el Metro pues ya hay unas líneas de que ya podemos entrar desde la calle hasta el andén por medio de elevadores... (Ricardo)*

De acuerdo con Ricardo, la Ciudad de México puede entenderse a partir de su conformación en lugares públicos y privados. Haciendo esta distinción, se entiende que en lo público se ha trabajado más sobre la accesibilidad y para ejemplificar pone de relieve los cambios acaecidos en las estaciones del Metro. De manera similar, en torno al espacio público, Roberto estipula que:

*...en la ciudad de México prácticamente todas las calles ya tienen rampas, digo, están mal hechas, pero tienen rampa... (Roberto)*

En torno a las rampas de la Ciudad de México se añade el comentario de Ricardo en tanto expresa las deficiencias de su construcción bajo un tono de humor. A su vez, denota el papel que desempeñan los talleres de Vida Independiente ante un contexto sobre el que se ha trabajado para que sea más accesible pero que se reconoce, junto a los entrevistados, que las construcciones o adecuaciones no siempre cumplen con los parámetros técnicos y las necesidades o requerimientos de un sector que las utilizara frecuentemente:

*...quedaron muchas mal, por eso decimos que no son rampas, son trampas (risas) hay unas rampas que están bien piradísimas y de hecho la capacidad que tenemos aquí sirve para sortear esas rampas en la Ciudad de México... (Ricardo)*

*...una rampa que está mal hecha, que ya se partió la parte de donde subes, ya es un obstáculo para una persona que no sabe el manejo de silla de ruedas, ya por ese escaloncito de dos centímetros, ya no puedes subir la rampa... (Roberto)*

Se entiende que los encargados de la infraestructura pública han considerado la necesidad construir rampas en todas las esquinas de las calles de la ciudad. Sin embargo, pese a que algunas, o muchas, hayan quedado mal, se interpreta que eso es mejor a que no existieran. Desde otro punto de vista más asociado con una representación negativa de la ciudad, Alondra señala que:

*...si yo quiero salir adelante tengo que sacrificar tiempo para venir y estar (en el taller de manejo de silla de ruedas), para salir adelante, para poderme desplazar en una ciudad que se supone que es de primer nivel pero que a mí me digan ¿dónde? Porque no lo he encontrado... (Alondra)*

Ante una ciudad que no es de primer nivel, lo cual incluiría que fuera accesible, es pertinente destacar cuál es el papel del sujeto ante dicho contexto. El comentario de Alondra está ligado justamente a lo señalado por Ricardo unos párrafos arriba, sobre la función que desempeñan los talleres de Vida Independiente A. C.: sortear las rampas en la Ciudad de México. En este sentido, subyace una representación ambivalente.

Por un lado, no existe una representación socio-espacial homogénea en torno a la Ciudad de México y tampoco puede considerarse que sea totalmente negativa o positiva en cuanto a la accesibilidad, que es un tema de especial importancia para quienes emplean silla de ruedas y sus acompañantes. En contraparte, lo que se tiene es una ambivalencia de sentidos y significados, que discurren entre acciones favorables pero incompletas o deficientes; que es más accesible ahora pero que aún presenta dificultades incluso en espacios y edificios emblemáticos como el Centro Histórico o la Torre

Latinoamericana; un transporte (especialmente referido el Metro) que ya es más accesible pero no en todas las estaciones ni líneas; se han construido rampas pero algunas no fueron diseñadas adecuadamente.

Parte importante de las imágenes referentes a la Ciudad de México proceden de la vivencia, en tanto la ciudad es recorrida en diferentes escalas, intensidades, medios y motivos por las personas entrevistadas. Empero, tal como se ha argumentado en este mismo capítulo, la valoración, significación y por lo tanto producción y reproducción de representaciones socio-espaciales, recurrentemente se ve apoyada por comparaciones con otros contextos y ello implica haberlos conocido directamente o imaginado a través de fuentes de información como las pláticas cotidianas y los medios de comunicación, entre otros. Nuevamente con relación a la Ciudad de México:

*...pues es difícil, es bastante difícil porque pues no puedo usar transporte, cómo sube la silla de ruedas a los transportes, no es como en Estados Unidos que hay camionetas especiales para personas que utilizan silla de ruedas pero aquí cómo, por ejemplo imagínese para bajar las escaleras del Metro, pues cómo... (Sergio)*

Aun cuando no se preguntó al momento de la entrevista si Sergio ha visitado Estados Unidos o lo que sabe sobre el transporte en aquel país fue a partir de una fuente de información secundaria, se comprende nuevamente que la comparación con lugares vividos o imaginados se consagra como un medio eficaz para poder evaluar la realidad en la que se vive.

Ya al inicio de este sub-apartado se hizo referencia a cómo, según la visión de Alondra, existe una diferenciación socio-espacial con respecto a las estaciones del Metro en el oriente y sur de la ciudad. De manera similar, a nivel de la metrópoli, se identifican otras distinciones y valoraciones pertinentes de reseñar:

*...en Ameca y Ozumba no hay rampas, entonces si yo lo quiero llevar (a su hijo Alexis), no sé, de la casa de mi mamá al parque o luego ir en coche no hay dónde estacionarte y no están las calles precisamente para sillas en cuestión de rampas, para sillas no hay y realmente aquí en México (Ciudad de) apenas están poniendo, en muchos lugares no había (...) alrededor de dos, tres años yo creo fue cuando empezaron a poner, en toda mi, o sea en donde vivo empezaron a poner en cada esquina las rampitas... (Graciela)*

Los desplazamientos cotidianos que Graciela y su familia realizan a los municipios de Ameca y Ozumba en el Estado de México por motivos familiares, permiten establecer una comparación con la Ciudad; como puede entenderse, se trata de un proyecto relativamente reciente con el que se le ha dotado de notoriedad en cuanto a la accesibilidad. Otros discernimientos entre municipios

metropolitanos del Estado de México, como los arriba enunciados, y la Ciudad de México, se establecen con respecto a los medios de transporte:

*...es muy complicado, o sea solos (quienes usan silla de ruedas) no se moverían si no fuera por transporte particular, o sea en el Estado, siendo el Estado, lo que yo viví en el Estado de México y lo único accesible, y eso que también cobran, es el tren suburbano que corre de Buenavista a Cuautitlán... o sea sí muy accesible igual y está hasta el andén y todo para poder en silla de ruedas. Ahí sí la gente no respeta, esos elevadores se abren y se meten señores, señoras, chavas y todo, sin tener ninguna discapacidad... por ejemplo acá en el Distrito, los elevadores que van en el Metro pues se pone la tarjeta... por ejemplo si yo voy y no traigo tarjeta, me tengo que esperar a que pase una persona con discapacidad que me dé chance de pasar... y en el Estado allá la gente hace lo que quiere... (Ricardo)*

En este caso la situación de haber vivido anteriormente en el Estado de México y ahora en la Delegación Iztacalco permite efectuar una comparación notable no sólo entre la accesibilidad de los medios de transporte, sino también en torno al cobro del servicio y a la concientización de la gente sobre lo que significan algunas adecuaciones tecnológicas como son los elevadores. De tal suerte que se aprecia una representación socio-espacial negativa en cuanto al Estado de México en general. Aunado a la diferencia referida sobre el uso que la población sin discapacidad da a los elevadores, puede leerse que en la Ciudad de México la movilidad de las personas con discapacidad tiene un peso mayor en cuanto a la aplicación de políticas y su institucionalización, siendo las tarjetas de acceso a elevadores y el no cobro de pasaje, un ejemplo de ello. Vale la pena sustraer una cita ya empleada en el capítulo anterior:

*...todo el transporte público de parte del gobierno es gratis para nosotros, nosotros podemos viajar por la ciudad sin gastar un solo peso en transporte... a comparación del Estado de México, en el Estado de México se tiene que pagar... (Ricardo)*

Aunque hasta ahora queda la impresión de que la zona metropolitana correspondiente al Estado de México se presenta negativa en virtud de los comentarios expuestos, cabe señalar que otros contextos locales presentan una distinción positiva en cuanto a la accesibilidad por razones de carácter instrumental:

*...yo fui a Interlomas con mi esposo porque le regalaron unos boletos para una exhibición de patinaje ¡nombre, es otro mundo, es otro mundo! Tú cruzas Tlalnepantla, porque dice "bienvenidos a Tlalnepantla" y te digo qué: estamos en Estados Unidos o qué, se me hace así como... pero porque vive la gente que tiene mucho dinero (...) no hay ni transporte público en Interlomas, puro taxi... y las rampas y las banquetas... de la plaza de Interlomas a lo que me moví como a diez cuadas, sobre la accesibilidad: ¡nombre, parecía que estaba yo en otro país!, de lujo las calles, todo... (Alondra)*

Dos son los aspectos a rescatar de la experiencia de Alondra. En primer lugar, resalta nuevamente el hecho comparativo con otro contexto; Estados Unidos al igual que expresara Sergio, como un referente de la accesibilidad y el orden urbano. No obstante, nuevamente nos encontramos ante el dilema de saber si se trata de un comparativo basado en haber visitado dicho país, si refiere a una noción formulada por los medios de comunicación o a partir de las pláticas con alguien que fue. En todo caso, determinados países u otros lugares del mundo se configuran de manera positiva, a partir de lo vivido o imaginado según lo expuesto por algunas de las personas entrevistadas.

En segundo lugar, para Alondra la accesibilidad es, sin duda, un asunto de estratos o nivel socioeconómico. Sea Interlomas donde vive la gente que tiene mucho dinero, Reforma porque vive gente de clase media y clase alta o el Centro histórico que es la antesala de los puentes, como menciona, son lugares accesibles desde el punto de vista arquitectónico y urbanístico.

En este tenor sobre los comparativos en razón de imaginar o haber recorrido otras ciudades y países, resulta relevante el esquema de diferenciación establecido por Renata entre Madrid y la Ciudad de México a partir de una visita a aquella ciudad española por motivos turísticos. Vale la pena citar en extenso:

*...Madrid es un paraíso de accesibilidad y de movilidad (...) por ejemplo, dentro de mi discapacidad de parálisis cerebral, a mí me cuesta mucho trabajo orientarme en el espacio, yo no tengo en mi cabeza un mapa de la Ciudad de México donde me digas: el norte, el sur porque nunca lo he tenido, porque no puedo salir a la calle y caminar y así porque te quieres salir y te tienes que estar fijando que si la banqueta ya tiene un hoyo, que si esto, entonces no me lo he podido aprender y Madrid estuve cinco días y ya sabía para dónde era el hotel, para dónde me tenía que subir (...) yo pensaba que tenía que ver con mi limitación neurológica, pero cuando me empecé a dar cuenta que en Madrid sí me orientaba, dije “por qué aquí sí me puedo aprender dónde está el hotel, porque allá no” como una autoobservación, y resulta que en Madrid me podía ir fijando en el paisaje, ir platicando, no tenía que estarme fijando en la banqueta, o sea si hay un hoyo (...) no era que no pudiera hacerlo, no era una cuestión neurológica, sino era una cuestión de movilidad urbana, cuando ya lo das por sentado que está resuelto entonces tu atención o tu concentración se va a otro lado... (Renata)*

El mapa mental al que alude, puede entenderse como el conocimiento que cada sujeto elabora sobre el espacio, por medio de la experiencia, que permite su reconocimiento y por tanto la movilidad sobre este. En este sentido, la (in)accesibilidad, el modo en el que se estructura social y espacialmente la ciudad, son factores que tienen implicaciones en la movilidad cotidiana y su dimensión tanto cognitiva, emocional y sensorial. La abrupta distinción entre Madrid y la Ciudad de México pone de relieve que al menos para Renta la atención pasó de las barreras del entorno al disfrute de la ciudad bajo su rol de turista.

En un contexto complejo como el de la Ciudad de México y su zona metropolitana, durante los desplazamientos habituales parte de la atención de las personas entrevistadas debe ponerse sobre las barreras, muchas de las cuales han sido explicitadas en el capítulo anterior. Dichas barreras forman parte de un caos urbano mayor en el que es necesario movilizarse, ya sea por gusto u obligación, y entrar en contacto con extraños.

Fincado a las comparaciones sobre la accesibilidad entre Madrid y la Ciudad de México, la misma entrevistada considera cambios importantes en cuanto al papel que los sujetos situados en el espacio público desempeñan con respecto a la movilidad de las personas con discapacidad:

*...te puedes subir en cualquier camión de línea, así en cualquier parada y el chofer se baja, baja la rampa y te ayuda, es impresionante y además toda la gente se espera (...) no se tiene que bajar el chofer para bajar la rampa, sí se baja por caballeroso pero él la puede accionar desde su lugar (...) todos se quitan para que el chofer te vea y si te tardas en acomodar la silla, nadie te toca el claxon... no, es una maravilla, yo decía ¿¿por qué no es así la gente en México!?! (Risa) (...) si yo viviera en Madrid, me pudiera subir a cualquier camión de línea, al tren... pienso que podría tener un trabajo regular sin chofer (...) además la gente está muy sensibilizada, o sea en España ni de mentiras ocupan un cajón de estacionamiento si no son personas con discapacidad... (Renata)*

Accesibilidad urbana y en los medios de transporte más concientización social, son, *grosso modo*, los atributos señalados por Renata con respecto a Madrid e incluso España en General. Los social y lo material conforman una realidad no desvinculada que en este caso permite o dificulta la movilidad y la realización de las actividades de la vida cotidiana. Al señalar que en aquel país podría emplear el transporte público para llegar a su trabajo, a diferencia de México donde cuenta con camioneta particular adaptada y chofer, se pone de manifiesto que estos apoyos humanos y técnicos facilitan su movilidad en un contexto complicado para hacerlo.

Como ya se mencionó, parte de las complicaciones se gestionan mediante estrategias de movilidad bajo las que se privilegia el uso del automóvil particular, propio, rentado o prestado. Sin embargo, la vida en la ciudad no puede resolverse únicamente en automóvil; es necesario descender de este y ahí es cuando comienzan algunas de las dificultades descritas, incluida la desorientación espacial que señala Renata con respecto a la Ciudad de México.

Según se ha señalado reiteradamente, las representaciones socio-espaciales descritas tienen su fundamento en la experiencia directa; los recorridos habituales y las estancias en determinados lugares se consagran como las fuentes de información elemental para la constitución de las representaciones. Sin embargo, es necesario recordar que las representaciones sociales hacen alusión a un conocimiento de sentido común que comprende elementos cognitivos, afectivos y simbólicos

(Araya, 2002: 11), mismos que se constituyen en la vida cotidiana por medio de las experiencias, de la información, creencias y opiniones que son recibidas y transmitidas (Jodelet, 1986: 473).

En este sentido, también se ha señalado en varias oportunidades que la conformación de determinada representación social no siempre deriva de la experiencia directa en el lugar, sino que puede ser producida y reproducida a través del intercambio verbal; de las opiniones tal como señala Jodelet, arriba citada. Ello sitúa a las representaciones en el plano de lo imaginario y de las creencias sobre una circunstancia, un hecho o lugar sin haber estado ahí:

*...la central de abastos donde llega todo lo de los mercados... un tiempo quería ir a hacer allá el mandado porque es más barato, puedes conseguir cosas de mayoreo pero no, ir con la silla es como la muerte (...) no sé la dirección, a mí me dijeron: "no, ni vayas, está horrible, tú no puedes ir allá con la silla, está muy terrible..." (Renata)*

*...en el Hotel de México hasta el día de hoy no hay baños para personas con discapacidad y lo sé porque lo vi en la televisión... (Alondra)*

En el caso de Renata, a partir de un comentario, la central de abastos de la Ciudad de México se representa de manera negativa, influyendo a su vez en la decisión de no ir. Por ello, se considera que las representaciones tienen funciones prácticas en la vida de las personas (Abric, 2001: 6; Jodelet, 1986: 470). Además de la comunicación con terceros, otra fuente de información que también coadyuva en cierta medida a la generación de representaciones sociales sobre determinados lugares sin haberlos pisado, son los medios masivos de comunicación; situación que se advierte según lo expresado por Alondra.

Desde otro punto de vista, la valoración de la accesibilidad de la ciudad y sus espacios está fincada a lo que ocasionó la necesidad de recurrir a la silla de ruedas, el tiempo que se lleve utilizándola y las dificultades corporales aunadas al dolor. Esta interpretación se basa en el caso de Juan, quien hace unos meses tuvo un accidente. Al momento de la entrevista, a inicios de 2016, comenzaba su terapia de rehabilitación. Para él los lugares por los que se mueve en la zona metropolitana para acudir a terapias, consultas médicas y trámites administrativos:

*...todos son complicados, con silla de ruedas y no poderse mover por sí solo, son todos complicados, no es lo mismo moverte por tu cuenta a estarle pidiendo a una persona que te mueva, que te empuje, que te jale que te ayude, es muy, es muy difícil... (Juan)*

El sentimiento de pérdida de autonomía y la consecuente dependencia, las implicaciones corporales del accidente como el dolor y la poca o nula experiencia en el manejo de la silla de ruedas, se conjugan como elementos que se entretajan y promueven la visión de un mundo exterior difícil para desplazarse.

Sin embargo, en mayor o menor medida, la dificultad de movilidad geográfica puede considerarse como una característica en la mayoría de las personas entrevistadas. Más allá de las restricciones corporales o el saber manejar adecuadamente una silla de ruedas, el contexto presenta una serie de barreras, muchas de ellas descritas en capítulo anterior. Uno de los elementos del contexto, además esenciales para gestionar la movilidad en las ciudades, son los medios de transporte público disponibles.

#### **4.3. De lo instrumental a lo simbólico: representaciones sociales sobre los medios de transporte**

De acuerdo con la diferencia entre los enfoques del transporte y la movilidad, discutidos en el capítulo uno, el primero se distingue porque el énfasis de estudio está en los elementos materiales, tecnológicos e instrumentales en general, mientras que en el segundo la atención está en el sujeto, su experiencia y las condiciones sociales en las que despliega su desplazamiento geográfico y cotidiano, en términos de pobreza, edad, género (Moctezuma, 2003: 175) e incluso discapacidad. Ello significa recordar también que, según se ha citado a Blanco *et al* (2014), el fenómeno de la movilidad cotidiana recubre procesos de percepción y valoración de las prácticas, por lo que las representaciones sociales asociadas tienen gran relevancia.

En su estudio se debe considerar las inequidades en el acceso, uso, ocupación y disfrute de las diferentes opciones de movilidad y, por ende, de los lugares asociados con tal práctica (Blanco, *et al*, 2014: 7). En este sentido, se ha estipulado a lo largo del trabajo que además de los lugares asociados a la movilidad (estaciones, paraderos o andenes) los propios medios de transporte deben considerarse como lugares móviles o en movimiento sobre los que las personas también generan sensaciones, recuerdos, significados, valoraciones y distinciones, es decir representaciones sociales.

La movilidad constituye una fuente excepcional de experiencia, un modo de relacionarse, conocer e interpretar el contexto; la ciudad cuando en este ámbito se despliega. Empero, no sólo representa un medio para vincularse con la ciudad: usarla, apropiarla y dotarla de significados, según los espacios que se recorra e interacciones sociales acaecidas; la movilidad en su conjunto es, al mismo tiempo, un suceso proclive a ser valorado tanto en términos materiales como simbólicos.

Sus espacios relacionados, tanto fijos como las estaciones y los móviles como un vagón de Metro, también se conforman como representativos de algo para la persona que los utiliza. Sobre estos espacios móviles o medios de transporte, ya en el capítulo anterior se hizo referencia en diversos subtemas ya que la mayoría de las personas entrevistadas los utiliza. Sin embargo es necesario abordarlos de manera particular con el objetivo de profundizar sobre las diversas maneras en que son valorados y significados. Para tal ejercicio es factible desplegar su examen por tipo de medio de

transporte en virtud de cada uno ha sido vislumbrado de diferente manera. En pocas ocasiones las personas hicieron alusión a los medios de transporte en general, para decir algo sobre su accesibilidad, facilidad o dificultad de uso, como fue el caso de Laura:

*...los medios de transporte no están adaptados a lo mejor para poder subir a una persona con silla de ruedas, aparte de que pues necesitamos a alguien que obviamente lo suba y baje, no nos permitirían por ejemplo subir una silla de ruedas a la combi... (Laura)*

Esta referencia general contrasta con las siguientes concepciones relativamente consensuadas entre las personas abordadas sobre los medios de transporte más empleados. Ello se debe a que por medio de las prácticas habituales han logrado discernir sus cualidades o deficiencias. Uno de los medios recurrentemente referidos es el Metro, en especial algunas líneas y estaciones. Ya al inicio de este capítulo se señaló la distinción socio-espacial que Alondra hace entre la zona sur (Taxqueña) y estaciones en el oriente (Constitución de 1917 y Ermita). Asimismo, sobre la línea doce, la más reciente, señala que:

*...me parece... una buena inversión descuidada (...) es una maravilla, la mejor tecnología “disque” de punta... (...) lamento no poder usar, lamento mucho que no haya el servicio porque de qué me sirve que esté la infraestructura adecuada para mí... si no la puedo utilizar (la rampa, ¿si no hay quién mueva el botón para que me suba! (...) los elevadores bendito sea Dios verdad, ya utilizamos la tarjetita que es exclusivamente para persona que tenemos un registro, para que nos den una tarjetita y tú puedas abrir y cerrar el bendito elevador (Alondra)*

*...esa (en la línea doce), todas las estaciones tienen accesibilidad al Metro, o sea hasta el andén... (Ricardo)*

Si bien entre varias de las personas que frecuentan el uso del Metro, reconocen que la línea doce se caracteriza por un diseño accesible, también indican (como ya se abordó en el capítulo anterior), especialmente Alondra que vive cerca de la estación Nopalera, que algunos elementos tecnológicos dependen de una persona que los opere y ello merma la accesibilidad. Asimismo, con respecto a los elevadores su uso está supeditado a un trámite administrativo, no sólo en la línea doce sino en cualquier estación que cuente con este servicio (ver anexo dos). En otras estaciones, los problemas de accesibilidad se reflejan por un diseño no armonioso; los elevadores pierden sentido al no estar integrados a un proyecto más integral:

*...sobre la avenida central de la línea de la b, tienen elevadores pero sube, entras al Metro y ya de ahí para abajo puras escaleras; qué caso tiene, digo yo (risas)... en Ecatepec, de la línea b, la que corre Buenavista a Azteca... (Ricardo)*

De manera similar a como sucede en torno a lugares concretos, no visitados pero de los que las personas se pueden generar una idea, sobre los transportes sucede algo similar; las concepciones sobre el Metro existen incluso entre personas que no suelen utilizar este transporte porque cuentan con automóvil propio (los casos de Graciela y Renata); las conversaciones cotidianas dentro de las asociaciones civiles o centros de rehabilitación son una fuente de información que permite elaborarse ciertas representaciones socio-espaciales:

*...yo nunca me he movido en Metro con Alex, ni en camión ni nada y sé que otras (personas) de allá (de APAC I. A. P) ay, llegan cansadísimas de que sí, no les ayudan... (Graciela)*

*...nunca me he subido al Metro, jamás, sé que hay compañeros que lo usan pero no sé cómo esta (...) dicen que hay estaciones bien y que otras no, dependiendo la línea pero eso de que dependiendo la línea pues sí se me hace un poco mal porque pues como que te restringe un poco en tu movilidad, además según tengo entendido, las líneas que están accesibles, son las que van a los hospitales, como que ciertas estaciones y eso es porque todavía se construyeron hace muchos años con el esquema proteccionista de la discapacidad o el esquema asistencialista, pensando que solamente las personas con discapacidad iban ir a terapia física o a consultas médicas o a cosas que tengan que ver con su salud... (Renata)*

Sirvan estos ejemplos para señalar que el sistema colectivo Metro no es un medio de transporte homogéneo en relación a su diseño. Prácticamente cada estación tiene singularidades que desde el punto de vista de las personas con silla de ruedas, presentan facilidades o dificultades para su acceso y uso. De este modo, se considera que no existen referencias homogéneas que apelen sobre el Metro en general o abstracto; lo que se tiene son nociones fragmentadas en tanto algunas líneas y estaciones evocan barreras socio-espaciales y otras apoyos tanto técnicos como sociales.

Una segunda consideración importante es la asociación que realiza Renata (aun sin conocer cómo funciona y se extiende el Metro en la ciudad) entre la accesibilidad de las estaciones y los servicios especializados de medicina y rehabilitación ubicados en determinadas zonas de la urbe. En este sentido, cabe recordar que en el capítulo anterior se señaló cómo la aglomeración de determinados servicios especializados de salud y rehabilitación en la metrópoli, promueve el despliegue de moviidades cotidianas entre personas con discapacidad y sus familiares hacia dichas zonas. De igual manera, al inicio del presente capítulo se puso de relieve el relativo consenso entre algunas personas entrevistadas sobre la accesibilidad destacada en estaciones del Metro como Taxqueña y el tren ligero con dirección a Xochimilco y que pasa cerca del Instituto Nacional de Rehabilitación.

Al intentar hilar las reflexiones anteriores con el comentario de Renata, es pertinente reconocer, según su interpretación, la existencia de un enfoque proteccionista o asistencialista de la movilidad, en tanto la accesibilidad dentro de determinadas estaciones y medios de transporte está (o estuvo)

relacionada con zonas de la ciudad a las que recurren precisamente por motivos de salud o rehabilitación. A su vez, en dicha concepción, se subraya un elemento temporal al enunciar que fue años atrás (sin especificar) cuando se pensaba que las personas con discapacidad sólo viajaban a dichos lugares.

Un segundo medio de transporte señalado es el Metrobús. Actualmente se conforma por seis líneas con conexiones entre estas y a otros medios de transporte. La mención sobre el Metrobús discurre entre una aceptación desde el punto de vista de la accesibilidad pero con dificultades en términos sociales. Para ejemplificar, es oportuno presentar algunas experiencias:

*...lo usamos aquí en un grupo: padrísimo, padrísimo, eso sí: le tengo que avisar al pinche chofer, perdón la expresión, es que son, hay muchos que son muy gandayas. Tengo que decirle que voy a subir para que se espere porque si no, no se espera y es que está saliendo la gente y también está entrando la otra junto... (Alondra)*

*...el Metrobús está bien la accesibilidad, tu silla cabe en un lugar específico que está, pero si el chofer no está capacitado para que cuando llegue al andén se debe acercar lo más posible el camión al andén y si no deja lo menos posible el brinco, algunas sillas no pasan (...) otra, si no tiene la suficiente sensibilidad para esperarse a que te acomodes (Renata)*

En el capítulo anterior, específicamente dentro del apartado de barreras sociales cotidianas, hubo oportunidad de esquematizar las diversas maneras en que la interacción social acaecida durante la movilidad cotidiana, genera ciertas dificultades y un sujeto presente, reiteradamente citado, es el chofer encargado de operar las unidades móviles como el Metrobús. Desde este enfoque, que alude a diferenciar entre las representaciones sociales sobre cada medio de transporte, se vislumbra la aceptación de la accesibilidad arquitectónica y tecnológica del Metrobús pero justo contrasta con la cuestión social, especialmente por la falta de concientización del conductor, aunado a una cierta barrera social, también ya descrita anteriormente, que no se da precisamente por la indiferencia o falta de concientización de los demás usuarios, sino por las aglomeraciones humanas en horas específicas del día como la entrada o salida al trabajo:

*...accesible, claro no en horas pico, porque en horas pico no te dejan ni entrar ni bajar (...) entonces puedes subir pero ya no te dejan bajar, o puedes bajar pero te tienes que esperar a que te dejen pasar... (Miriam)*

En tercer lugar, destacan las construcciones de orden simbólico en torno a los vehículos de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP), basadas en las prácticas cotidianas. A diferencia del Metrobús y el Metro, sobre los que imperan miradas dicotómicas en relación a los elementos materiales y tecnológicos que comprenden su accesibilidad y el factor humano-social, sobre el RTP puede abstraerse una mirada preponderantemente negativa:

*...hay RTP que sí se detiene pero te vuelvo a repetir pero no todos y aparte tardan un chorrosísimo en pasar... los que quieren y los que dicen que no están descompuestas las rampas pues sí dices ¡wow! Qué maravilla, ya estoy arriba del camión sin necesidad de “oiga, me carga, oiga esto” porque las rampas hacen solita la chamba... (Alondra)*

*...el RTP, o sea muchas veces traen que supuestamente los que traen el logotipo de discapacidad son los que traen las rampas, pero primero: tardan años en pasar y si pasan, a veces no se paran y los que se llegan a parar, la rampa no sirve... (Ricardo)*

De acuerdo con los señalamientos anteriores, existen tres dificultades cuando se intenta abordar un RTP. En primer lugar una cuestión de tiempo que se relaciona con esperar a que este transporte pase y quizá esperar aún más si no se detiene, lo que involucra un aspecto social en tanto se entiende que la parada es a criterio del conductor (en contraste con el Metro y Metrobús que efectúan paradas obligatorias en todas las estaciones, a no ser por cuestiones técnicas o de emergencias). En segundo lugar, si se detiene, el conflicto son las rampas, que pueden no activarse debido a un pretexto enunciado por el propio chofer, según se entiende de lo expresado por Ricardo y Alondras. En tercer lugar, existe la posibilidad de una efectiva falla tecnológica y en consecuencia las rampas realmente no funcionan.

Por otro lado se denota una limitación geográfica, derivado de que las rampas, aun cuando sean funcionales, sólo se encuentran en unidades del RTP que tienen como parte de su ruta lugares vinculados con la salud y la rehabilitación:

*...el problema no es tanto la accesibilidad... por ejemplo, hay una línea de camiones que no los he usado pero sé que existen: los RTP, hay algunos que tiene rampa, pero igual la ruta de los que tienen rampa son en zonas de hospitales, o sea otra vez volvemos al esquema asistencialista de la discapacidad... (Renata)*

Nuevamente se entiende que las representaciones sobre determinado lugar u objeto (móvil) no sólo provienen de la experiencia directa, sino del intercambio de experiencias con otras personas, tal como se estipula en la teoría. De este modo, el que Renata no utilice regularmente el transporte público en general, no significa que no tenga un sistema de referencias sobre los medios de transporte y la movilidad de las personas con discapacidad en la metrópoli. De hecho, su participación en la asociación civil Libre Acceso desde años atrás, le ha permitido conocer, desde una mirada holística cuáles el estado de la accesibilidad que guarda la Ciudad de México. Por otra parte, en el comentario se pone de manifiesto nuevamente el impacto del enfoque médico de la discapacidad (ligado a la mirada asistencial y proteccionista de la que habla Retana) sobre las políticas públicas de movilidad.

El taxi, medio de transporte usado de manera intensiva por algunas personas entrevistadas (el caso de Miriam) generalmente es considerado difícil de abordar no precisamente por una cuestión de dimensiones de los automóviles y la dificultad de transportar la silla (que recurrentemente es el pretexto), sino por la empatía o decisión de los conductores. En términos generales, se señala que:

*...no todos los taxis se paran porque dicen: ¡ah, si es con silla de ruedas no, no cabe, no, no puedo” o sea por no ayudar, por no sé pero no muchos taxis dan el, o sea, acceden a subir a una persona en silla de ruedas ... en el APAC (Asociación Pro Personas con Parálisis Cerebral) he estado esperando y en muchas ocasiones sí me pasa eso (..) hay ocasiones que hasta media hora, luego un poco más esperando... (Graciela, mamá de Alexis)*

*...cuando llegamos a salir mi mamá y yo a "x" lugar y tenemos que llegar rápido, podemos hacer miles de paradas a veinte taxis y uno de ellos se para... (Miriam)*

*...los taxis quien quiere te hace la parada quien no, no, por qué, porque les da flojera salir, bajarse, guardar la silla de ruedas en la cajuela (...) hasta una hora (esperando) ¡es porque no te hacen la parada! porque saben que tú necesitas el apoyo del chofer para que haga su trabajo... (Alondra)*

*...te tardas las horas hasta que un buen samaritano chofer, se para y te sube (...) ahorita sales acá y pueden pasar tres, cuatro, cinco taxis y no se paran... (Roberto)*

Nuevamente cabe destacar una barrera social que se antepone a la movilidad del grupo en cuestión. A ello es necesario recalcar una dimensión socio-temporal, en tanto se puede identificar que en las tres experiencias arriba expuestas es recurrente la espera a que un taxi brinde el servicio. Las implicaciones son negativas ya que dificultan la concretización de citas, asistencia a eventos o reuniones:

*...siempre llego tarde, llego tarde, por ejemplo para ir a eventos o cuando vengo aquí a Altía tengo que avisarle, “oye Mauricio sabes qué estoy aquí en la calle y no me hacen la parada, perdón no es que no quiera, ya estoy lista para irme”... (Alondra)*

Sin embargo, las representaciones en torno a los taxis no son del todo negativas; para Ricardo se han estado suscitando cambios en virtud de que muchos de los taxistas conocen el tipo de silla de ruedas que se usan en Vida Independiente y la facilidad para trasladarlas, aun cuando también reconoce que todavía existen personas que se niegan a brindar el servicio, por lo que el tema de los taxis y las personas con silla de ruedas es un dilema:

*...ahorita ya los taxis, bueno yo le he visto en mi caso, son un poco más accesibles porque ya muchos conocen el tipo de silla en la que estamos sentados... hay muchos que si agarran y de plano no se paran “es que la silla no entra” el clásico... pero ya la mayoría conoce, agarramos, desarmamos la silla y para arriba... (Ricardo)*

Abordado con mayor detenimiento en el capítulo segundo de esta tesis, en años recientes parte de las políticas de movilidad de personas con la discapacidad en la Ciudad de México, el gobierno local puso en marcha un programa denominado “taxi preferente”. Al indagar sobre este importante tipo de transporte en las entrevistas, dos son las miradas que sobresalen. Por una parte, los costos económicos que implican utilizar una de estas unidades y por otra, la falta de capacitación del personal que opera tales unidades, los canguros como algunos llaman:

*...los cangu... sí, este, traen rampa y todo pero ahí se me hace un poco de... como discriminación porque un viaje para nosotros nos sale muy caro, el banderazo a veintinueve pesos... una vez yo pedí uno al depósito de Coyoacán: “oye cuánto me cobrarías de Coyoacán a Lorenzo Boturini?: “doscientos cincuenta” y dije: “ahhh, ¿250?... le dije: “si habiendo trafico me cobran sesenta pesos” (...) y ahora mi pregunta, o sea no he sabido, si a una persona convencional, porque también los toman, les cobran lo mismo... para mi es una discriminación no sé si todos se manejen así o a mí me tocó la mala suerte... (Ricardo)*

*...el problema no son los ganchos, los ganchos están, maravillosos (para sujetar la silla al automóvil), pero no te sirve de nada si no capacitas, o sea es un esfuerzo económico impresionante tener doscientas cincuenta camionetas circulando en la Ciudad de México con una adaptación que cuesta trescientos mil pesos cada rampa y que el chofer no lo sepa usar, digo no, ¿no es posible!... (Renata)*

Uno de los transportes públicos más usados por la población en general dentro de la metrópoli de la Ciudad de México, son los microbuses; no así por las personas entrevistadas y sus acompañantes. Empero, las pocas referencias en torno a este tipo de transporte, destacan los aspectos de la accesibilidad como de lo económico:

*los micros de aquí del Distrito, era raro la persona que me cobraba... y de hecho no sé si te has dado cuenta: hay unos micros que traen el logotipo de discapacidad en el asiento (...) las micros son de empresas privadas, o sea no son de gobierno, son particulares entonces pues ellos ya lo dejan a... que yo sepa es cuenta propia... (Ricardo)*

*...la carga, me la llevo cargada, cuando no hay quién me lleve, tengo un rebocito grande y pues me la tengo que llevar y es muy incómodo porque para ellos los lugares, no es como nosotros que nos acomodamos en un espacio, al menos yo con ella tengo que tener un espacio adelante para que ella pueda estirar sus pies y yo llevarla cargada en mis piernas o sentada a un lado... (María, mamá de Ania)*

Al señalar Ricardo que son microbuses de empresas particulares y no administradas directamente por el gobierno, estipula que el cobro por el viaje es una decisión que el chofer tiene al momento de brindar el servicio. Al mismo tiempo destaca que los microbuses cuentan con un lugar asignado para

personas con dificultades de movilidad corporal. Sin embargo, desde otro punto de vista, para María los microbuses no cuentan con dimensiones adecuadas para llevar a su hija sobre las piernas. En consecuencia, las representaciones sobre este medio de transporte no reflejan un consenso.

Cada experiencia, como sucede con los otros medios de transporte hasta ahora descritos, refleja distintas representaciones sobre un mismo objeto; en otros casos se vislumbra un relativo consenso, según se puede entender con respecto a los taxis, por ejemplo. Asimismo, de modo similar a las valoraciones que los sujetos hacen de los lugares, los medios de transporte también son susceptibles de ser sometidos a diversas distinciones por medio de escalas valorativas, especialmente en cuanto a su accesibilidad; tema que, como ya se argumentó, es central para dotar de sentido al mundo exterior:

*...menos accesible el RTP y el metro en algunas estaciones y el más accesible, el que todos usamos, el metrobús en el Distrito... (Ricardo)*

Las diferenciaciones no sólo se establecen en términos de accesibilidad; también hacen referencia a aspectos geográficos según las divisiones político-administrativas y la gestión de los medios de transporte. Bajo la implementación de algunos medios de transporte que tienen un concepto similar en las diferentes entidades que conforman la metrópoli (especialmente la Ciudad de México y Estado de México, cabe precisar la distinción entre el Metrobús y el Mexibús:

*...aquí todo el transporte público de parte del gobierno es gratis para nosotros, nosotros podemos viajar por la ciudad sin gastar un solo peso en transporte... a comparación del Estado de México, en el Estado de México se tiene que pagar (...) aquí le llamamos Metrobús y en Estado le llaman Mexibús, ahora otra de las cosas es que allá, dicen no sé, no me ha tocado, que allá sí les cobran en el Mexibús a las personas con discapacidad, Acá no, no necesitamos tarjeta ni nada... (Ricardo)*

La comparación en este caso es preponderantemente económica. A su vez, se ratifica que la construcción de representaciones sociales tiene orígenes ligados a la experiencia directa pero también a lo que se comunica a través de las pláticas cotidianas o medios de comunicación; cuando Ricardo señala que en el Estado de México se cobra el Mexibús, expresamente señala que no es algo que haya vivido directamente. Sin embargo, desde luego ello tiene implicaciones sobre el modo en el que concibe al Mexibús.

Finalmente interesa destacar una distinción fincada a la forma de administrar los medios de transporte: entre lo público y lo privado, también con implicaciones de carácter económico. De este modo, María señala que en el Metro, con la ayuda de una tarjeta, el transporte no se cobra, en contraste con el transporte público:

*...íbamos al Teletón (a Tlalnepantla) y con la tarjeta del Teletón nos daban el paso gratis en el metro (...) pero el transporte público sí te cobra... (María, mamá de Ania)*

La diferencia con respecto al cobro en transporte público y privado se encuentra implícita en la afirmación de la mamá de Ania e incluso es paradójica ya que el Metro tiene una administración pública, mientras que a lo que ella llama transporte público (especialmente los microbuses) son concesiones a empresas particulares. Por otro lado se pone de manifiesto la presencia de un actor privado (Teletón) y su relación con uno público (el metro), en tanto la tarjeta brindada por dicha institución dedicada a la rehabilitación permite viajar de manera gratuita en un transporte público como el metro.

#### **4.4. La otra inseguridad: el miedo a la ciudad desde la silla de ruedas**

Cuando se piensa en inseguridad urbana o inseguridad en las ciudades, a menudo se relaciona con la delincuencia, los robos y la violencia general. Empero, los contextos urbanos presentan otras tantas inseguridades menos discutidas social y políticamente. En este caso, la ciudad recorrida en una posición ergonómica fincada a la silla de ruedas (o desde atrás de esta, es decir, quien la impulsa), frecuentemente se presenta como insegura, es vivida por medio de accidentes e interpretada a partir del miedo.

En efecto, un tema emergente durante el trabajo de campo fue el identificar que las personas revelan experiencias compartidas en torno a riesgos, incidentes y temores cuando intentan desplazarse. En gran medida estas experiencias forman parte de las tensiones y conflictos con los otros en los espacios públicos y medios de transporte. Siempre hay alguien más involucrado directa o indirectamente; ya sea a través del contacto social o como resultado de una accesibilidad planeada y ejecutada deficientemente.

Asimismo, estas situaciones remiten a la idea de que la movilidad supone una experiencia, además de corporal, emocional (Hui, 2013), tal como se reflexionó en el primer capítulo. Si bien el análisis de las narrativas conduce a identificar que las personas entrevistadas enunciaron diversos sentimientos y emociones, el miedo, antes que otras sensaciones, fue una constante. Desde luego tal forma experiencia se inscribe en las representaciones sociales que la colectividad en cuestión se ha formulado sobre el contexto urbano de adscripción. En este sentido, vale la pena dilucidar los modos en los que se presenta y qué vivencias lo justifican.

Aun cuando las viviendas de muchas personas entrevistadas no son accesibles y no han sido adaptadas, estas parecen ser los lugares más seguros. Los riesgos de accidente inician al salir a la calle y se prolongan al intentar tomar un transporte público, al viajar, al bajar del mismo transporte,

cuando se transita hacia el lugar de destino y también dentro de los espacios, cerrados o abiertos, a visitar. En los traslados de vuelta los riesgos emergen nuevamente. Desde luego quienes viajan en automóvil particular logran sortear muchos de estos problemas, sin embargo no hay excepciones: muchos peligros inician una vez que se desciende del carro.

Así, un lugar común referido por los y las informantes es la vía pública, especialmente las avenidas o calles con gran circulación vehicular. Por lo tanto, el carro, el microbús o cual cualquier otro vehículo motorizado es fuente de miedo. Situación en apariencia no tendría razón si se piensa que en las ciudades la gente transita por las aceras y los carros por el afluente vehicular, sin embargo:

*...generalmente a donde la llevamos esta como a tres o cuatro calles pero es sobre un eje es ahí donde está la banqueta terrible, sí podríamos subirnos a la banqueta, pero la banqueta está terrible, entonces como hay un carril que es exclusivo para autobuses pues por ahí la llevamos y generalmente está por ahí estacionado alguno, a veces sí tenemos que salirnos al flujo de autos para poder avanzar (...) o si vamos ya de regreso, que vamos en el sentido de los automóviles pues oye el motor y luego, luego se hace de ladito, se ve pues, se nota que le da miedo... (Paula, hermana de Leticia)*

*...yo me tengo que bajar (de la banqueta) y ahí está el transporte público, está la salida de los camiones, salidas y entrada, entonces sí está... hay obstáculos en esa parte, también subidas y bajadas feas, tramos de banquetas feas, son varias cositas, tengo que venirme por donde se viene el trolebús... a mí me da miedo por eso, porque me encuentro bachecitos, porque hay tramos de banqueta que están bien y que no están bien (...) yo quiero cambiarla (la ruta para llegar al centro de rehabilitación), yo sí soy mucho de cambiar, pero él sí es mucho de una sola (...) quiero cambiar para conocer dónde puedo llevarlo (a su pareja, Sergio) mejor para mi seguridad también y la de él, te digo a mí no me gusta ir por abajo, yo prefiero ir por la banqueta pero pues tampoco me dan opciones, o sea a mí me impone que venga un camión de frente o que, o sea, prefiero esperar a que pase... (Julia, pareja de Sergio)*

El miedo ante un posible accidente puede ser sentido por quien va en la silla de ruedas, su acompañante (como se lee en las dos narraciones) o interpretado por el mismo acompañante; tal es el caso de Paula. Otra similitud importante entre ambas experiencias es que la necesidad de bajarse de la banqueta y enfrentarse a riesgos directos con los vehículos, debido a la inaccesibilidad que en estos corredores para personas se presentan. Dicho de otro modo, la falta de accesibilidad incentiva vulnerabilidades en el espacio urbano para quienes se trasladan en silla de ruedas y sus posibles acompañantes. Como se mencionó al inicio del presente apartado, los riesgos son socialmente producidos de manera indirecta (por la inaccesibilidad, según se acaba de señalar) y de manera directa al momento en el que personas transitando (en este caso en silla de ruedas) o manejando algún transporte, se encuentran en el espacio público:

*... yo me tengo que cuidar porque los automovilistas así como no cuidan las motos ni bicicletas, pues menos van a cuidar una silla de ruedas y luego hay puntos ciegos para los que van en camioneta, no te ven (...) por ejemplo, pon tú está el semáforo, ¿no?, y digo: “voy a pasar”, pero justo para pasar está una camioneta o un micro y el tarugo pues está baboseando para otro lado, no se asoma que abajo donde él está, yo voy a pasar, qué sucede, como es punto ciego él no me vio, entonces yo tengo que buscar la forma de no pasar delante de él o gritar, golpear la lámina del, del camión para que él me vea porque sí, no, no hay manera... (Alondra)*

*...anda uno chambeando entre las combis, entre las bases y estás parado ofreciéndole a uno, y al otro ya le anda por pasar y te avienta la combi, sí, hasta me agarró de los cueros, me aventó para un lado (...) no me ven, no sé... (...) pero sí hemos sufrido accidentes en cuatro años, hemos pasado, por el trabajo, me han atropellado dos veces... (Alberto)*

El riesgo de sufrir un accidente se ha convertido en un hecho incluso en varias ocasiones como relata Alberto quien a diferencia de otras personas entrevistadas, permanece habitualmente en las calles y entre los coches ya que su trabajo como vendedor ambulante lo exige. Hasta aquí los riesgos, miedos y accidentes se vislumbran en las calles y avenidas, sin embargo dentro de los transportes públicos, incluidas las estaciones (como las del Metro), también existen dificultades similares:

*...una sola vez, o dos creo, me he subido al Metrobús que sí tiene la rampa y que está accesible pero no te dan el tiempo, o sea yo me estaba... en primer lugar, era la primera vez que me subía y tú vez ahí un logo dices bueno, aquí es mi lugar pero cómo se supone que debo poner la silla, así o así, o sea no hay un señalamiento, entonces pues yo estaba ahí tratando de investigar cómo sería la manera más segura de acomodar la silla, cuando el señor se arranca y entonces yo así como rebotando y la verdad sí me asusté pero toda la gente se me quedó viendo, se dieron cuenta que sí me dio miedo y le chiflaron así de “espérate cabrón” típico y ya se esperó... (Renata)*

*...Al llegar aquí a Iztacalco lo que se me hace súper complicadísimo, las escaleras ¡porque están, nombre! Están súper paradas, súper empinadas. Es un pavor y terror y yo comprendo, de verdad que comprendo a la gente que dice no, yo no te ayudo, lo siento, o sea no es tanto porque sea mala onda la persona; porque se pone a pensar “se me llega a caer...” o sea sí está de miedo, yo que voy volando allá arriba (risas) ya una vez me pasó que me caí en las escaleras eléctricas... no una vez, dos veces pero una vez fui a dar al hospital de urgencias porque sí hicimos boliche... (...) en el Metro me pasó que me lastimaron y yo llevaba mi bebé en brazos; cerraron la puerta, apenas y alcancé a quitar el freno, me iba bajando mi esposo y cerró las puertas el... el chofer cerró las puertas y todos le empezaron a gritar y yo quedé apachurrada y el pie de mi bebé también porque te digo que yo lo traía cargando... (Alondra)*

Al igual que Alberto, Alondra ha tenidos varios accidentes pero dentro del transporte público y las paradas, específicamente en el Metro. En una de estas ocasiones la complicación fue mayor porque involucró a su hijo. En muchas de estas situaciones, los accidentes no se relacionan precisamente con la inaccesibilidad de los transportes públicos, sino con las pericias del conductor y un factor de

tiempo implícito, en el que mover la unidad no corresponde con los tiempos de quien va en silla de ruedas y requiere un lapso considerable para entrar al vehículo y acomodarse. Aunado a ello, la masificación de los medios de transporte dificulta entrar o salir de estos. Por lo tanto, se ven involucrados factores técnicos, sociales, espaciales y temporales.

El resultado es vivir y transitar la ciudad con ciertos miedos que se proyectan a futuro, como sucede con Alondras. Asimismo, los temores son compartidos de alguna manera por personas que no han pasado por algún accidente, que llevan algunos meses utilizando la silla de ruedas (concretamente el caso de Juan), pero que conocen de los riesgos de movilizarse en transporte públicos según se interpreta del comentario de Andrea:

*...es muy rara la gente que cede el lugar, entonces más que nada yo le dije a mi esposo que me acompañara él porque estar así bailando en el camión con la niña pues sí es peligroso, ya ve que luego se enfrenan y eso y pues me vaya a caer con todo y niña... (Andrea, mamá de Zara)*

*...más que nada uno no sale por el riesgo a que a que se vaya, no sé, alguna piedra o se vaya a ladear la silla o... o algo... (Juan)*

*...no he intentado venirme sola en el Metro (...) cuando ya me sienta... yo creo que tengo, que, porque la necesidad me va a mover (...) quiero aprender todo el movimiento de la silla aquí pues para sentirme un poquito más segura... (Alondra)*

Finalmente, con respecto a los riesgos, miedos y accidentes, se desea expresar un tercer lugar donde también pueden tener cabida: los lugares cerrados en inmuebles. Este razonamiento conduce a pensar nuevamente cómo la accesibilidad de un lugar o artefacto (como un elevador) se ve reducida total o parcialmente en momentos de contingencia:

*...lo que sí es difícil son las situaciones de emergencia porque por ejemplo, me han tocado tres temblores y un conato de incendio, estaba en la torre prisma que estaba en el primer piso pero corresponde a un cuarto nivel... y no me bajaron, la gente no se acordó. Ese día del temblor, por alguna circunstancia, no me acuerdo, no llevé mi silla de motor, llevé la otra silla, creo que estaba descompuesta. Todos se bajaron y me dejaron ahí en mi escritorio y esa vez sí grité “oigan, no me dejen”, se regresaron y me empezaron a calmar y les dije “es que no me calmen, lo que necesito es que me bajen” y otra vez me bajó uno de mis compañeros, me bajó solito en un temblor del sexto piso pero se enojó mucho con todos porque nadie le ayudó (...) las situaciones de emergencia son una situación te pone como si fuera un espejo de aumento así: tu vulnerabilidad así con un letrero gigante y en ese momento tomas conciencia de lo vulnerable que te convierte la discapacidad (Renata)*

Bajo la lógica expuesta por Renata, la condición de discapacidad se asocia con la idea de vulnerabilidad. Es decir, en situaciones de emergencia las dificultades de movilidad, ya sea por restricciones propias del cuerpo o del espacio y su accesibilidad, generan condiciones de mayor

riesgo a diferencia de quien no tiene discapacidad para, por ejemplo, bajar de un edificio durante un accidente o incendio. Evidentemente se trata nuevamente de situaciones atemorizantes. Sin embargo, como ella misma explica, esa vulnerabilidad sucede también dentro de la vida diaria y las actividades cotidianas:

*...esa misma vulnerabilidad te puede pasar aunque no haya situaciones de emergencia de la tierra como un temblor o una inundación, un incendio, no: puede pasar si la cuidadora se va... (...) esa es una situación de emergencia porque yo no voy a poder ir al baño, no me voy a poder acostar en la cama en la noche. Entonces hay situaciones de emergencia que no se le ocurren a la demás gente que no tiene discapacidad (Renata)*

Según lo anterior, aunado al miedo y los riesgos, vulnerabilidad y emergencia pueden ser entendidos como situaciones que podrían definir en gran medida a la vida de algunas, o muchas, personas con discapacidad. Asimismo, permite contrarrestar la idea inicial de este apartado en tanto se consideró que la casa es el lugar más seguro; situación que no deja de ser cierta, pues más allá de las dificultades de moverse dentro de la vivienda, no fue realmente un lugar señalado por las personas como aquel en el que se presentarían riesgos y accidentes al igual que la calle, los transportes o edificios. Empero, al atender a la cita extraída de la conversación con Renata, se entiende que incluso dentro de la casa se pueden presentar algunas otras situaciones complicadas especialmente si no se cuenta con las redes familiares de apoyo o con personal contratado como es su caso.

Una conclusión inmediata sobre estos tópicos lleva a reflexionar y cuestionarse sobre la seguridad en la ciudad y los elementos que la componen. Este tipo de circunstancias ayudan a explicar por qué, a juicio propio, existe una recurrente necesidad de viajar con un acompañante y a replegarse del transporte público, privilegiando al mismo tiempo el automóvil particular, aunque para ello se deban desplegar estrategias como acudir al préstamo o pagar un taxi. Situaciones que, como ya se explicó, propician un gasto económico mayor en movilidad.

En suma, cabe señalar que la estructura urbana, el diseño de los sistemas y medios de transporte, los modos de construir los espacios y las diferentes formas sociales de usar los espacios de uso común, entre otros factores, generan que la ciudad sea vivida, al menos desde la silla de ruedas o detrás de esta, a partir del riesgo, la vulnerabilidad, la contingencia, el miedo y eventualmente por medio de accidentes. Evidentemente no significa que sólo las personas con discapacidad estén expuestas o que todos los lugares y medios de transporte sean inseguros de manera permanente. No obstante, estas experiencias forman parte habitual de la manera en la que ellas y sus acompañantes viven su movilidad y la ciudad, lo cual, a su vez, repercute en las representaciones sociales que se generan del mundo exterior:

*...siempre hay un precio que pagar a la hora de salir con discapacidad y normalmente el precio es muy elevado... es lamentable que nosotros nos mantengamos siempre en riesgo, si ya de por sí caminando tú tienes un riesgo ¿no? pero hay un doble de riesgo (en la silla de ruedas) (...) no se vale que si yo quiero salir a la calle tenga que arriesgar mi propia vida, mi integridad física y moral porque un policía en el Metro me dijo “pues depende de cómo esté de buena para ayudarlo” o sea, integridad física y moral va en juego cuando salgo a la calle... (Alondra)*

#### **4.5. Una función práctica de las representaciones: la anticipación y planificación**

Se reconoce ampliamente que las representaciones presentan un carácter práctico en virtud de forjarse como sistemas de anticipaciones y expectativas (Abric, 2001: 6) que orientan la acción del sujeto en el contexto social de referencia (Jodelet, 1986: 470). En este sentido, si las representaciones de las personas con discapacidad aluden a un conjunto de conocimientos de sentido común elaborados a partir de la experiencia directa y cotidiana de la ciudad por medio de la movilidad, dichos conocimientos sirven para establecer diversas medidas anticipatorias en relación a su movilidad o visita a lugares no conocidos. Un ejemplo sencillo: si se ha identificado que comúnmente los baños de los restaurantes, u otros inmuebles, no son accesibles, esta información es de gran utilidad para planear nuevas salidas a otros restaurantes.

Al respecto, un aspecto sumamente generalizable a todas las personas entrevistadas, tiene que ver con la necesidad de calcular y anticipar la mayoría de los desplazamientos. Esta característica de su movilidad se finca a los temas hasta ahora expuestos: la necesidad de sortear barreras sociales y espaciales, las implicaciones en sus tiempos, los gastos económicos que ello conlleva, la recurrencia a la utilidad de redes sociales de apoyo directo, la importancia del auto particular, entre otras. Por lo tanto, se trata de un cúmulo importante de experiencias previas que ayudan a prever nuevos recorridos y visitas a espacios concretos.

Dicha información es de suma relevancia si se considera que la movilidad de muchas personas con discapacidad está caracterizada por la contingencia y el encuentro con lo inesperado. Ante estas situaciones, muchas veces poco previsibles, se vislumbra que habitualmente buscan programar sus recorridos y conocer detalles del lugar a visitar desde antes de salir de casa. Tal como refiere Renata, esta es una característica de sus vidas:

*...algo que sí es diferente en las personas con discapacidad creo que nos sirve mucho ser planificadores (...) por eso generalmente cuando vas a un lugar, yo siempre pregunto a ver cómo está, con qué silla me voy, con la de motor o la de sin motor, quién va a ir, si personas de confianza: ya investigué si hay tres escaloncitos, me echas la mano (...) todo, absolutamente todo, hasta para ir al baño tienes que anticiparte (...) así puedes vivir sin tanta angustia porque si tú ya sabes a qué lugar vas a ir, quién te va a ayudar entonces te liberas de una energía que de otra manera es angustiante y te quita la posibilidad, de*

*disfrutar la reunión, la plática (...) y esa parte de prever a la demás gente se le hace “Renata es una exagerada”, por qué en los horarios, porque todo tiene que ser tiempos y movimientos porque es parte de prever... (Renata)*

La necesidad de planear una salida tiene que ver con la accesibilidad de los lugares a visitar. Sin embargo, en ocasiones, cuando no es posible conocer de manera fehaciente la accesibilidad del inmueble, es posible encontrarse con situaciones que generan cierta complicación:

*...cuando hemos ido a una fiesta o algo así, que ya que estamos, que no conocemos, por ejemplo algún salón donde es la fiesta, que ya que llegamos vemos que es difícil el baño, sencillamente eso, entrar al baño, se supone que los lugares públicos deben tener libre acceso para silla de ruedas pero no es así, entonces pues ahí hacemos malabares (...) dos salones a los que hemos ido, sí cuesta trabajo (...) ahora sí, ya que nos ha pasado así, pues ya: “no, a aquel restaurante ahí no porque está muy limitado el acceso... (Paula hermana de Leticia)*

De acuerdo con Paula, el reconocimiento previo de lugares accesibles o no accesibles significa volver o no. La memoria sobre los lugares se activa como una herramienta que permite prever la asistencia a determinados inmuebles, en este caso a restaurantes o salones de fiesta. Asimismo, la planeación corre a cargo de la propia persona con discapacidad, como realiza Renata o un familiar según Paula, Alondra y Graciela:

*...en ocasiones sí hay que saber más, no sé, nos invitan a algún evento y si no conocemos el lugar tenemos que estar llamando si hay acceso para silla de ruedas y sí tener un poquito más de tiempo, dependiendo si no está mi esposo tengo que tener un poco más de tiempo de todas formas porque realmente pues yo sola es más complicado... (Graciela)*

*...mi esposo viene conmigo (a los cursos de capacitación para el uso de silla de ruedas) y entonces él es el guía de turista porque yo la verdad no recuerdo bien en qué estación nos bajamos para llegar aquí a Iztacalco (...) es lo malo no salir sola porque no te fijas, mi esposo es el que me lleva... (Alondra)*

En este contexto, los servicios de Internet permiten anticipar algunos viajes. Aunque no resultó tener un uso generalizado entre las personas entrevistadas, se trata de un recurso empleado para ubicar, por ejemplo, direcciones, rutas y medios de transporte disponibles:

*...consulto google maps por el teléfono, tengo la aplicación y ver qué es lo que me queda más cerca, si puedo llegar en taxi lo hago, si no sale tan caro... (Alondra)*

*...me meto a Internet, busco la dirección, me ubico, yo siempre trato de buscar Metrobuses, porque para mí es más fácil llegar en Metrobús que llegar en taxi... (Miriam)*

De manera distinta, el contar con recursos materiales y económicos permite contratar los servicios de un tercero. Entonces, ante viajes a lugares desconocidos, la estrategia de Renata consiste en avisar al chofer con anticipación el lugar al que debe llegar:

*...mi método es decirle al chofer: vamos a tal lado, es su chamba investigar. O sea yo le digo con la suficiente anticipación... (Renata)*

En consecuencia, las personas hacen uso de distintos medios y estrategias que permiten adelantarse a generar una idea del lugar de llegada: por medio del teléfono, internet o avisando al chofer para que se anticipe. Finalmente, derivado de las complicaciones que presentan no sólo los lugares a visitar sino también las calles, es necesario diseñar las rutas en tramos geográficamente cortos:

*...te tienes que estar fijando que si el hoyo en la banqueta y te tienes que acordar: “en esta banqueta hay rampa o me tengo que bajar aquí”, trato de aprendérmelas las que vea, o sea, por ejemplo, de mi casa a la Comercial (Mexicana) ya sé en qué esquina hay rampa y qué esquina... (Renata)*

Las experiencias previas y el reconocimiento de determinados lugares cerrados y espacios públicos, se instaura como una forma de anticipar los recorridos, identificar dónde se encuentran los obstáculos y qué rutas tomar. Esta acción se realiza incluso en espacios geográficos breves como señala Renata en torno a su contexto barrial para ir al supermercado. Se trata de un conocimiento sobre el espacio forjado a través de la cotidianeidad y que permite anticiparse o planear la movilidad geográfica.

Con estas reflexiones en relación a las funciones prácticas de las representaciones, se concluyen los dos capítulos dedicados al análisis del trabajo de campo. A lo largo de ambos se ha vislumbrado la compleja manera en la que despliegan sus prácticas y conciben al entorno que habitan. En determinados aspectos se presentan generalizaciones entre las personas entrevistadas, mientras que en otros la diversidad e incluso la dicotomía parece ser la regla. En el siguiente apartado, correspondiente a las consideraciones finales, se desea expresar algunas reflexiones, más que concluyentes, encaminadas a dilucidar aspectos teóricos, políticos y empíricos aquí tratados.

## 5. Comentarios finales

Llegada la discusión a este momento, es pertinente retornar a los supuestos que animaron este trabajo. En principio, cabe recordar que la hipótesis cavilada se suscribió de la siguiente manera: “las personas que emplean silla de ruedas constituyen una colectividad sumamente diversa en términos corporales, sociales, económicos y materiales. Aunado a lo anterior, la implementación política de medidas de accesibilidad e inclusión social en diversas zonas de la metrópoli y medios de transporte, genera que las representaciones que producen sobre el contexto urbano y su propia movilidad, sean diversas y por lo tanto no estén supeditadas a interpretaciones y significaciones negativas asociadas con la metrópoli como un entorno adverso por presentar un entramado de barreras sociales, espaciales y temporales”.

Como se ha postulado teóricamente, las representaciones producidas pueden ser de naturaleza colectiva o individual. Se encuentran ancladas a aspectos tan diversos como la condición física de la persona, el origen de la deficiencia, si desarrollan actividades de rehabilitación, el tiempo que se lleve empleando la silla de ruedas, la edad, el género, los recursos económicos y materiales con los que cuenta (como el poseer automóvil propio, el tipo de silla de ruedas utilizada o tener acceso a las tecnologías), las redes sociales de apoyo disponibles, la ubicación residencial del sujeto con respecto a la metrópoli y el equipamiento circundante a esta, así como por la ausencia o presencia de medidas de accesibilidad existentes dentro de los espacios públicos y medios de transporte utilizados dentro de la zona metropolitana.

Según la exposición efectuada dentro de los dos últimos capítulos, parece verificarse la presencia e intersección de los factores arriba señalados en las prácticas de movilidad y la configuración de las diversas representaciones sociales generadas por el grupo de estudio. Se parte del hecho de que la silla de ruedas se consagra como un elemento central y crucial en la vida de quienes la emplean.

Sin embargo, quienes la emplean no conforman un grupo social homogéneo en virtud de los elementos arriba señalados. Por lo tanto, las representaciones sobre su propia movilidad, la ciudad y los elementos sociales, espaciales y temporales que la definen, tampoco pueden estimarse de monolíticas; entender esta diversidad de experiencias ha sido el objetivo del presente documento, tal como se ha intentado abordar. Según se ha podido comprender, las representaciones sociales, individuales o colectivas, no están supeditadas a un polo negativo o positivo, como se expone en la hipótesis. Por el contrario, lo que impera son imágenes diversas y dicotómicas al interior del grupo de estudio, incluso sobre un mismo objeto o lugar. De igual manera, es necesario reconocer que las políticas, programas y proyectos sobre movilidad y accesibilidad en la metrópoli, desigualmente

distribuidos por factores asociados con las divisiones administrativas, han contribuido a moldear las representaciones sociales. En adelante se tratará de explicar con más detalle.

Las quince entrevistas que fueron realizadas y empleadas para dar contenido a los dos últimos capítulos de este trabajo, son suficientes, aunque no exhaustivas, para poder considerar que nos ubicamos ante un universo social sumamente diverso. Es por ello que algunas experiencias son generalizables entre las personas entrevistadas, pero también se presentan particularidades e incluso ambivalencias sobre los modos de vivir y representar subjetivamente al entorno por medio de sus movi­lidades cotidianas. Los aspectos endógenos y exógenos ayudan a entender dicha complejidad.

Entre los primeros se aduce que si bien el grupo de personas entrevistadas tiene como común denominador el emplear silla de ruedas, no se trata de una colectividad homogénea. Dichos factores refieren a: las edades, sexo, origen de la deficiencia, la presencia de múltiples deficiencias, el tiempo de usar la silla de ruedas, el grado de afectación en la movilidad corporal, el contar con acompañantes, nivel de ingresos, tipo de silla de ruedas, ubicación de la residencia, los modos de desplazarse, las escalas geográficas de movilidad, la asistencia y participación en organizaciones de la sociedad civil, la actividad principal de la persona y las diversas estrategias de rehabilitación, entre otros aspectos. Todos son factores individuales que configuran vigorosamente sus prácticas y representaciones sociales del contexto.

En segundo lugar, el contexto es un elemento externo que afecta el desplazamiento de todos en menor o mayor medida. En este sentido, la aplicación de políticas de movilidad y accesibilidad de los lugares y medios de transporte, así como el contacto con la sociedad durante sus movi­lidades, son aspectos exógenos que también tienen consecuencias sobre sus prácticas y representaciones sociales. La conjunción de ambos factores da lugar a un cúmulo importante de prácticas vinculadas a representaciones sociales compartidas o individuales, como ya se señaló.

*Sobre las características de las personas y las prácticas de movilidad.* En principio, se identificó que la movilidad se ve afectada por la edad. Mientras que en la niñez y vida adulta mayor se llegan a reducir considerablemente los desplazamientos, durante la juventud y etapa adulta la necesidad de mayor independencia de decisiones aumenta y consecuentemente la inquietud de desplazarse de manera autónoma a zonas más lejanas sin la compañía de la familia.

No obstante, la presencia de discapacidades múltiples, el adquirir una discapacidad de manera repentina (por ejemplo por accidente) o presentar enfermedades que den lugar a deficiencias físicas, son circunstancias poco predecibles que pueden ocurrir en cualquier momento de la vida y que tienden a generar mayor dependencia y a su vez reducir drásticamente la movilidad. Sobre este tema se volverá párrafos abajo.

En cuanto al género, si bien fue posible distribuir las entrevistas entre hombres y mujeres que emplean silla de ruedas, se pudo aseverar que existe una feminización en relación a las personas que acompañan a quienes tienen discapacidad. Las mujeres, en su rol de pareja, madre, hija o hermana, recurrentemente cumplen esta función de apoyo. También fue posible identificar en algunos casos que el hombre auxilia aunque es una práctica menos común, al menos entre el grupo de personas entrevistadas.

Sobre los recursos materiales y económicos, estos también desempeñan un papel importante en la movilidad de las personas. El poder adquisitivo, contar con auto propio, incluso con chofer como fue el caso de Renata, son elementos que facilitan en gran medida la movilidad. Asimismo, como se describirá con mayor detalle, a la falta de recursos económicos y materiales, las personas tienden a recurrir a distintas estrategias de movilidad relacionadas con las redes sociales de apoyo, intercalar diversos medios de transporte o conseguir prestado un auto particular.

En este sentido, la mayoría de las personas entrevistadas expresaron una movilidad geográfica habitual (tomando como referencia la que se da en el transcurso de una semana) dentro de la escala metropolitana. Los motivos son diversos: rehabilitación, consultas médicas, trabajo, ocio y visita a familiares son los principales alicientes.

Por su importancia, cabe resaltar el impacto que tiene la estructura de la metrópoli en cuanto a la distribución geográfica de los servicios de salud y rehabilitación, comúnmente empleados por las personas entrevistadas. Lo que se identificó es una concentración en la Ciudad de México, especialmente en la zona centro y sur, de servicios especializados, aunado a una diseminación de clínicas básicas de rehabilitación y salud en los municipios y delegaciones. El resultado es, como ya se indicó, la configuración de movilidades a una escala metropolitana.

Algunas personas refirieron asistir a rehabilitación o consultas médicas dentro de su demarcación (delegación o municipio) y otras lo intercalaban con viajes más largos, que atraviesan la metrópoli, por ejemplo para llegar al Instituto Nacional de Rehabilitación (INR) o algún centro de Teletón. Dicha observación abona a lo que otros trabajos han informado con anterioridad (Hahn, 2003; Taylor y Józefowicz, 2012). De manera similar, la especificidad de los cursos para el manejo de silla de ruedas, ofrecidos por la alianza VIM-FHADI-Grupo Altía dentro de la zona metropolitana, genera desplazamientos hasta la delegación Iztacalco, donde se encuentran las instalaciones, no sólo desde la zona metropolitana sino también desde otros Estados aledaños a la capital del país.

Por otro lado, las movilidades fuera de la metrópoli y el país son menos comunes. Sólo tres personas expresaron salir a vacacionar a destinos nacionales con una regularidad por lo general anual. Asimismo, únicamente Renata comentó que ha salido del país por motivos de rehabilitación, salud y

vacaciones. Se trata de movilidades menos cotidianas pero que evidentemente se asocian con el poder adquisitivo.

En cuanto a la ubicación geográfica de la residencia, se pudo constatar que quienes viven en la Ciudad de México tienen a su disposición más opciones de transporte accesible y asequible en términos económicos. En particular, se señalaron diversas mejorías en el Metro, se destacó la accesibilidad del Metrobús y su creciente red, así como la implementación de los taxis preferentes. Sin embargo, no están exentos de problemas, entre los que destaca la saturación en determinadas horas, la falta de accesibilidad en todas las estaciones o medios de transportes (especialmente microbuses y el RTP) y los problemas al interactuar con otros usuarios o choferes.

Por el contrario, en general se consideró que en el Estado de México el transporte es más caro (en la Ciudad de México no pagan las personas con discapacidad) y poco accesible. Es así que en sus movilidades cotidianas, cuando no se viaja en auto particular, las personas tienden a intercalar diversos medios de transporte, unos más adecuados que otros. Dichas prácticas se asocian con las representaciones sociales que generan de determinadas zonas de la metrópoli y de medios de transporte, así como con el impacto de las políticas. También sobre este asunto se ahondará más adelante.

Finalmente en cuanto a la configuración de las prácticas de movilidad, la silla de ruedas desempeña un papel importante. Cada uno de los diferentes tipos de sillas identificados presenta ciertas ventajas y determinados inconvenientes. Los factores que determinan por qué silla opta el sujeto, no son casuales. Entre estos, se encuentran aspectos económicos, de participación en determinadas instituciones u organizaciones, la salud de la persona o los requerimientos ergonómicos.

*Sobre la recurrencia de las múltiples barreras en las prácticas de movilidad.* Sean desplazamientos promovidos por motivos de salud, rehabilitación u otros, en prácticamente todas las entrevistas se hizo alusión a las denominadas barreras sociales y del entorno. Sin embargo, es importante considerar que cuestiones como los recursos materiales y económicos con los que se cuenta, o el emplazamiento residencia dentro de la metrópoli, son factores que reducen o intensifican la interacción con dichas barreras. De igual manera, es importante subrayar que tales dificultades se presentan en prácticamente todas las escalas geográficas de movilidad cotidiana, reconocidas para el presente trabajo: el entorno doméstico, el ámbito barrial, lo delegacional o municipal, lo Estatal (Ciudad de México y Estado de México) y metropolitano.

Por ejemplo, la vivienda generalmente no está adecuada para ser transitada por una persona con discapacidad. Cuando es posible, se generan modificaciones y se reorganiza la distribución de los objetos domésticos. El desplazamiento dentro de estos lugares cerrados refiere a lo que se ha llamado a lo largo del documento como micro-movilidades. Dentro del entorno barrial, en algunos casos, las

dificultades no son menores. Lo mismo sucede cuando se intenta ir de un lugar a otro dentro de la ciudad o la metrópoli. Remitiéndose al impacto que tienen aspectos como los recursos económicos y materiales, incluso las personas que cuentan con auto propio adaptado y con chofer (el caso de una de las quince personas entrevistadas) se enfrentan a numerosas barreras. Por lo tanto, disponer de ciertos recursos que facilitan la movilidad, no implica que se desconozcan ciertos obstáculos sociales y físicos.

De hecho, las complicaciones comienzan antes de bajar del automóvil; ubicar un cajón de estacionamiento fue señalado como un problema recurrente. Acto seguido, las barreras pueden ser identificadas al desplazarse dentro del espacio público de llegada, así como dentro de los inmuebles a visitar. Dentro de los inmuebles a visitar también se alude a las denominadas micro-movilidades y sus dificultades. Es por ello que las barreras tienden a estar distribuidas en las diferentes escalas geográficas y los diversos tipos de espacios, sean públicos, privados, abiertos o cerrados. Para quienes no cuentan con automóvil propio y requieren desplazarse, las barreras se presentan también en lo que aquí se ha denominado como espacios móviles, es decir los medios de transporte. Aunque las dificultades son variables en función del tipo de transporte utilizado.

En general, al repasar todos los tipos de barreras identificadas, estas se presentan de forma muy variada y entrelazada. Involucran espacios públicos y privados, tecnologías, comunicación e interacción social, medios de transporte, relieves y topografías, actores sociales y tiempos. Así, cada persona expresa diferentes experiencias que pueden ser particulares o compartidas con otros sujetos en condiciones similares, es decir que usan silla de ruedas.

En el capítulo tres se intentó establecer una clasificación del tipo de barreras descritas por las personas. Si bien en la teoría se diferencia a grandes rasgos entre barreras sociales y del entorno (o físicas), fue evidente que ambos elementos suelen mezclarse y que, además, el factor temporal también estaba relativamente explicitado. Es así que se distinguió entre: a) barreras espaciales y físicas permanentes; b) barreras espaciales y físicas móviles o temporales; c) barreras sociales en la interacción cotidiana; y d) pérdida de la accesibilidad por factor humano y temporal.

De acuerdo a las barreras expresadas, estas se relacionan preponderantemente con: a) cajones de estacionamiento; b) baños accesibles; c) rampas obstaculizadas; d) usos sociales diversos de las aceras, como comercios; e) las instalaciones de servicios públicos como hospitales; f) asientos asignados en medios de transporte y edificios, ocupados por quien no los requiere; g) negar servicios en centros privados de consumo como cines; h) tiempos de usuarios con discapacidad y tiempos de choferes del transporte público; i) elevadores, puertas o rampas eléctricas en medios de transporte y estaciones que no funcionan o no hay personas las hagan funcionar y; j) elementos de accesibilidad que no funcionan en determinadas horas del día por factores como la masificación social.

Es fundamental recalcar que aun cuando se discierne entre barreras de carácter social y espacial, aunado al elemento temporal, todas, en el fondo, tienen un origen social. La falta de accesibilidad del entorno dista de ser un suceso natural: no son barreras que hayan surgido del subsuelo. Por el contrario, responden a formas sociales e históricas de producción y organización del espacio.

Según se explicitó en el capítulo primero, la movilidad, entre otros aspectos, conlleva a la interacción, promueve el encuentro y la sociabilidad (Conradson y Mckay, 2007: 168; Lange, 2011: 100; Pellicer, et al. 2013: 122), aunque efímera y espontánea con los desconocidos. Sin embargo, parte de estos encuentros no son del todo pacíficos. Al intentar abstraer toda la serie de barreras señaladas por las propias personas, se vislumbra que en general responden a una franca discrepancia y disputa en torno al modo de concebir, construir y hacer uso del espacio y el tiempo. Este problema se instaura a nivel estructural en los ámbitos de decisión como la política pero también en el contexto de las interacciones sociales habituales. Ello lleva a cavilar la idea de que existe una divergencia social sobre los usos del espacio y el tiempo.

Lo anterior remite a la reflexión que Duhau y Giglia (2008) hacen con respecto a la propia metrópoli de la Ciudad de México, con respecto al desorden urbano que presenta y su relación con las reglas implícitas y explícitas, legales o socialmente establecidas que rigen las relaciones sociales en la ciudad. En este sentido, se devela cómo es que habitualmente las normas políticas y socialmente establecidas son omitidas por los sujetos. Ejemplo de ello es ocupar cajones de estacionamiento asignados u obstaculizar rampas.

Entonces, tal parece que los intereses particulares de cada individuo en (y sobre) el espacio público y los medios de transporte, en ocasiones diluyen la posibilidad de tolerancia, inclusión, empatía, apoyo o respeto. Así, el examen de las barreras permite cavilar que la ciudad y sus elementos tales como los medios de transporte o lugares de uso común, son recursos cotidianamente disputados para ser usados. Parte de la dificultad de ser aprovechados por quienes tienen discapacidad, se relaciona con el modo en el que han sido diseñados, regularmente correspondiéndose con el punto de vista de quienes no tienen discapacidad. La inaccesibilidad de muchos lugares devela una concepción política y social de cómo construir un lugar a partir de una supuesta “normalidad” antropométrica.

Aunado a los conflictos por el espacio público, los medios de transporte y las asperezas del contacto social, el tiempo (preocupación teórica subrayada en el primer capítulo) resultó ser un aspecto más en la definición de las discrepancias por varios sentidos. En principio, la deficiencia corporal implica un mayor uso de tiempo para desarrollar casi cualquier actividad de la vida diaria como bañarse, comer o vestirse.

En segundo lugar, se pudo constatar que las barreras sociales y espaciales tienen repercusiones en el tiempo de algunas de las personas con discapacidad entrevistadas. Nuevamente sirven de ejemplo la

obstaculización de rampas u ocupación de cajones de estacionamiento para vislumbrar que estas problemáticas promueven que esta colectividad requiera de más tiempo para, por ejemplo, llegar a una cita con el médico, a rehabilitación o cualquier otra actividad. Dicha observación se suma a lo que otros trabajos han identificado en cuanto al mayor gasto de recursos que las personas con discapacidad (a diferencia de quienes no tienen) deben invertir en cuanto a desgaste físico, dinero o tiempo para llegar a determinado lugar (Casas, 2007; Red2Red Consultores; 2009; Taylor y Józefowicz, 2012).

Sin embargo, uno de los problemas más recurrentes en torno al tiempo, se relaciona con la divergencia social sobre su acepción y uso. Es decir, los ritmos y velocidades de cada persona son distintos y a veces no compatibles. El ejemplo más evidente refiere a la divergencia entre los tiempos y ritmos de las personas que operan los medios de transporte y las personas con discapacidad junto con sus acompañantes, cuando es así. De este modo, el tiempo que alguien con silla de ruedas requiere para subir a un autobús, combi u otro vehículo, reiteradamente no corresponde con el tiempo que el chofer asigna para cada parada. Al respecto, es pertinente observar la primera fotografía del anexo uno.

Otro ejemplo de las divergencias sociales en cuanto a los tiempos, se relaciona con la obstrucción de la accesibilidad cuando depende de un factor humano directamente. Es así que esperar a que el encargado opere un sistema eléctrico de rampa, haga funcionar un elevador o abra una puerta, puede repercutir negativamente en el tiempo de las personas que usan silla de ruedas. Finalmente se constató que en ocasiones aun cuando existen elementos de accesibilidad, estos no funcionan temporalmente debido a la aglomeración de personas. El caso más señalado fue el metrobús y su congestionamiento en las llamadas “horas pico”.

El resultado de todo lo anterior es una prolongación del tiempo de espera para poder acceder a un medio de transporte, lo cual se traduce, a veces, en cierta forma de discriminación social. Bajo esta perspectiva, el tiempo que requiere el cuerpo para cada actividad, más el tiempo promovido por las barreras del entorno y más la prolongación de tiempo debido las disparidades sociales en cuanto a los ritmos, da como resultado una acumulación de tiempos que repercuten negativamente en las personas con discapacidad y sus intentos de inclusión social.

El tema de las diferentes temporalidades asociadas a la discapacidad es sumamente relevante desde el punto de vista de las experiencias de los sujetos, a nivel teórico y también en la dimensión política. No obstante, rebasa por mucho las intenciones y espacio para estos comentarios finales. Sólo se desea expresar que, desde el discurso de las políticas de igualdad e inclusión, es importante preguntarse si derivado de las complicaciones corporales y las barreras sociales y del entorno, las personas con discapacidad merecen consideraciones especiales para, por ejemplo, llegar a la escuela

o, por el contrario, desde la necesidad y reclamo de igualdad, deban asumir su compromiso en cuanto a horarios y realización de actividades de manera semejante a quienes no tienen discapacidad.

Por otro lado, aunado a todos los tiempos prolongados descritos, es necesario recordar que en muchas ocasiones se deba tomar en cuenta el tiempo de terceras personas. Es decir, para poder efectuar actividades de la vida diaria o trasladarse de un lugar a otro, cabe considerar que se requiere contabilizar el tiempo del acompañante, cuando así sucede. En el caso peculiar de Renata, significa “rentar” el tiempo de otras personas y sincronizarse. Se trata de ella, su ayudante en casa y el chofer. En los otros casos, esas funciones las desempeña un familiar, regularmente una mujer que es la mamá. Aunque también es posible que el padre o pareja varón requiera pedir salir temprano o ausentarse del trabajo para destinar tiempo y apoyo a su familiar. Incluso ha sido necesario recurrir al apoyo de amigos o vecinos; en todos los casos se requiere el tiempo de terceros.

Evidentemente este esquema de tiempos acumulables por parte del sujeto con discapacidad, o tiempos requeridos de alguien más, no es lineal ni aplicable para todas las personas. Empero, de acuerdo con lo comprendido en varias entrevistas, lo arriba descrito sirve para señalar las diversas maneras en que el tiempo se ve imbricado con lo social y el entorno físico en la producción de la discapacidad o la reducción de su impacto a través de los tiempos “rentados” o “prestados” por parte de terceros.

*Estrategias de movilidad.* Una de las formas más habituales de hacer frente a las barreras sociales y del entorno es a través de la utilización de automóviles particulares. En efecto, esta observación concuerda con González (2013) quien señala que la dependencia al carro particular puede estar ligada a las características de la población como la propia discapacidad. Aunque algunas personas manifestaron contar con carro propio, no es así en todos los casos. Sin embargo, se atisba que es recurrente recurrir a un automóvil prestado por parte de familiares, amigos o vecinos. En otras circunstancias, cuando no es posible el préstamo, se recurre a rentar un servicio particular. Esta puede ser considerada una estrategia de movilidad que significa replegarse del transporte público. Dicha decisión se debe a diversos factores, entre los que destacan la condición del sujeto con discapacidad y la percepción acerca de los medios de transporte.

En primer lugar, cuestiones como la movilidad corporal reducida de quien tiene discapacidad, el aumento de su peso conforme crece o la incomodidad corporal y el dolor, son factores que promueven la necesidad de emplear un auto particular. En segundo lugar, la consideración recurrente en relación a la falta de accesibilidad de los medios de transporte es otro factor que anima el uso de autos particulares. No obstante, se presentan algunos inconvenientes.

Por un lado, se evidencia que el gasto económico aumenta considerablemente a diferencia de si se empleara el transporte público. Es decir, la seguridad y comodidad tiene un costo; implica un gasto

económico mayor. Además, en situaciones donde se depende de la disponibilidad de un auto prestado, se corre el riesgo de no siempre contar con tal apoyo. Por otro lado, como ya se mencionó brevemente, aun con carro no es posible eludir todas las dificultades que se presentan en el entorno y las interacciones sociales. Al bajar del automóvil es necesario sortear diversos obstáculos incluso en dimensiones geográficas acotadas como puede ser de un estacionamiento al inmueble a visitar y también dentro de este.

Ligado a la recurrente necesidad de acudir al auto particular, propio, prestado o rentado, también fue posible identificar la presencia de otras personas, principalmente familiares, que actúan como apoyo en las actividades diarias de quienes emplean silla de ruedas, incluyendo la movilidad cotidiana. En este sentido, dependiendo de la limitación de la movilidad del cuerpo y la presencia de otras deficiencias (principalmente de carácter intelectual) se distinguen tres grados de apoyo: 1) quienes dependen totalmente de la familia en cuanto a cuestiones como alimentarse, bañarse, desplazarse geográficamente y tomar decisiones; 2) las personas que tienen cierta dependencia en cuanto a la realización de actividades de la vida diaria, movilidad geográfica, pero son más dependientes en relación a la toma de decisiones y; 3) quienes expresan una independencia en todos los planos: tanto de decisiones como de movilidad geográfica. En los dos primeros casos, el papel del sujeto (o sujetos) que apoya tiene muchas funciones: económicas, morales, interpretativas de necesidades y auxilio para poder desplazarse, entre otras. Como ya se expresó, es común que las mujeres cumplan este rol de apoyo.

*En torno a las representaciones sociales fincadas a las prácticas.* Sobre este tema es fundamental acudir al mecanismo de comparación desplegado por los sujetos. En efecto, una de las maneras fundamentales de entender la ciudad es a través de escalas valorativas o esquemas de categorización organizados en función de lo difícil o fácil de transitarla. Al respecto, cabe recordar que los significados contenidos en las representaciones sociales aluden a la expresión de opiniones, creencias y valores sobre el objeto o suceso a representar subjetivamente y que suelen tener una orientación actitudinal positiva o negativa (Araya, 2002: 11; Herner, 2010: 152).

La comparación resulta ser un dispositivo al que se acude recurrentemente para poder establecer distinciones y valoraciones entre espacios geográficos concretos o medios de transporte. Generalmente se trata de lugares reconocidos a través de la experiencia. Esto quiere decir que una persona, mientras más viaja y conoce lugares, encuentra más pautas de comparación.

Así por ejemplo, Alondra establece diferenciaciones sobre la accesibilidad e inclusión social en la metrópoli de acuerdo con los estratos sociales. Para ella, los lugares más cómodos o difíciles de andar, son aquellos en los que se aloja población de ingresos económicos altos. De igual manera establece diferencias en cuanto al apoyo que recibe de la gente entre estaciones del Metro al sur de la

ciudad y el oriente. Asimismo, Roberto, quien conoce diversas ciudades del país, señala que aun con las dificultades existentes, la Ciudad de México es más accesible que otras urbes.

Ricardo, al haber vivido en el Estado de México y ahora en la Ciudad de México, considera que en aquel Estado, especialmente el área metropolitana, la accesibilidad es incipiente mientras que en la Ciudad de México los esfuerzos han sido mayores. Un ejemplo que señaló es que en la capital del país el transporte para personas es gratuito; no así en el Estado de México.

En este mismo sentido, Renata, que ha tenido posibilidad de viajar a otros países, encuentra que en la Ciudad de México le cuesta orientarse espacialmente debido a que su atención debe estar puesta en las dificultades que presenta el entorno, mientras que en contextos como el de Madrid, que son muy accesibles desde su punto de vista, la preocupación no estaba en sortear barreras sino en disfrutar la ciudad. Según lo anterior, la posibilidad de haber viajado permite establecer distintas escalas geográficas de comparación que van de entre zonas de la Ciudad, entre la Ciudad y el Estado de México, entre ciudades del país o con otros países y ciudades del mundo.

La comparación de lugares, especialmente dentro de la Ciudad de México y su zona metropolitana, que es recurrente debido a la cotidianidad e intensidad de los recorridos (a diferencia de los viajes a otras ciudades o países) permite entrever que el contexto se encuentra sumamente fragmentado en diversos sentidos. Primero, Remitiendo a Gutiérrez, es necesario recordar que teóricamente la movilidad refiere en parte a una gráfica de lugares; una vinculación de espacios en red (2012: 69) por medio de la movilidad. En este sentido, cada lugar vinculado por medio de los desplazamientos del sujeto.

Cada persona establece una relación particular con espacios concretos de acuerdo a sus itinerarios; es decir, una salida puede significar ir a uno o varios centros de rehabilitación, asistir a la escuela, al médico o el trabajo y luego efectuar recorridos de regreso. En consecuencia, las experiencias, las memorias, las representaciones también aluden a una red de lugares fragmentados socio-espacialmente y vinculados por medio de la movilidad del individuo.

De acuerdo con lo expuesto arriba, al intentar dar sentido al conjunto de las miradas que las personas tienen sobre las redes de lugares que conforman su experiencia dentro de la metrópoli, es posible señalar que nos ubicamos ante una realidad socio-espacial ambigua, diferenciada, dicotómica, paradójica, polisémica, con avances, retrocesos o estancamientos desde el punto de vista de la inclusión/exclusión social y la accesibilidad del entorno. Algunas zonas son accesibles, determinadas estaciones lo son y otras no; lo mismo sucede con los medios de transporte. Mientras que algunos como el Metrobús o ciertas estaciones del Metro son accesibles, otros se caracterizan por ser lo contrario (por ejemplo el RTP).

Asimismo, para algunas personas entrevistadas, en determinadas zonas la gente es más respetuosa y colaborativa que en otros lugares. Alondra puntualizaba la diferencia entre la zona sur y oriente de la Ciudad, mientras que Renata comparaba entre la Ciudad de México y Madrid. Difícilmente se pueden realizar viajes exentos de alguna objeción; forman parte de la cotidianidad.

Al respecto, es pertinente recordar que las representaciones sociales distan de ser uniformes incluso al interior de grupos relativamente homogéneos (Jodelet, 1984: 470; Piñero, 2008: 5). Según se ha argumentado, predominan visiones dicotómicas incluso sobre un mismo lugar. Por ejemplo, de acuerdo con las particularidades y experiencias previas de cada persona, mientras que Reforma o el Centro Histórico pueden considerarse accesibles para algunas personas, desde el punto de vista de otras son lugares inaccesibles y socialmente masificados que dificultan la movilidad.

Por otro lado, aun cuando la experiencia urbana de las personas remita a la fragmentación e interconexión de lugares a través sus movilidades, ello no impide que algunas personas generen representaciones de la Ciudad de México o la zona conurbada del Estado de México, antes que la metrópoli<sup>49</sup>, como un todo del cual se pueden realizar abstracciones. Nuevamente es necesario recordar que las posibilidades de viajar a otras ciudades del país o del extranjero permiten establecer comparaciones y en consecuencia imágenes e ideas acerca de un lugar en general. Además, tal parece que para calificar el grado de accesibilidad e inclusión de una ciudad tan compleja y grande como la Ciudad de México o sobre la conurbación del Estado de México, no es necesario recorrer todas sus calles y subirse a cada uno de los transportes. Lo experimentado se sitúa como una muestra de la Ciudad.

En términos temporales confluyen diversas miradas comparativas sobre el cambio que la sociedad en general ha tenido con respecto a las personas con discapacidad, y que se caracteriza por una mayor apertura e inclusión, sin embargo es una tarea inacabada. Algunas personas entrevistadas consideran que en la actualidad la gente es más receptiva pero al mismo tiempo aún persisten tratos discriminatorios en el espacio público asociados los prejuicios, miradas incómodas y confrontaciones abiertas cuando buscan desplazarse. En este sentido, la inclusión y la accesibilidad constituyen una realidad fragmentada en términos sociales, espaciales y simbólicos. Son signos de lo que podría denominarse como un rezago en términos sociales y de concientización sobre el reconocimiento del otro, del que tiene discapacidad y su necesidad de desplazarse.

En suma, la Ciudad de México, como objeto de representación socio-espacial, se ubica entre posiciones diversas. Por un lado es susceptible de ser fragmentada y diferenciada simbólicamente de

---

<sup>49</sup> En general las personas no remiten a la idea de metrópoli; más bien reconocen una Ciudad de México y un Estado de México que suelen ser diferentes desde el punto de vista de la accesibilidad y la inclusión. Sólo Renata manejaba una imagen de metrópoli para referirse al contexto urbano en conjunto.

acuerdo con los recorridos habituales y vivencias de las personas. Asimismo, se presta a la distinción con otros municipios de la metrópoli ubicados en el Estado de México. También se le sitúa en el contexto nacional y finalmente se distingue con relación a otros países y ciudades del mundo. La comparación es una forma común de evocar lugares para valorarlos, dotarles de significado, es decir, representarlos a nivel subjetivo.

Los ejes que articulan las representaciones son la accesibilidad y las barreras del entorno, así como la inclusión o exclusión social. Con ello se quiere argumentar que desde la silla de ruedas o desde la posición del acompañante, la ciudad (la metrópoli o los fragmentos de esta) es vivida e interpretada principalmente a partir de la facilidad o dificultad con la que determinados lugares y medios de transporte son utilizados. Se trata de un tema central y habitual en sus movilidades; es un común denominador.

*Representaciones sociales fundadas en procesos de comunicación.* En general, la formulación de representaciones sociales arriba descritas tienen su génesis en la experiencia, siendo la comparación un mecanismo esencial para su conformación. En menor medida las representaciones también se fundan en lo comunicado verbalmente o a través de los medios de comunicación. Tal como se estipula en la teoría, las representaciones sociales hacen alusión a un conocimiento de sentido común que se constituye en la vida cotidiana por medio de las experiencias, de la información, creencias y opiniones que son recibidas y transmitidas (Jodelet, 1986: 473).

Por ejemplo, Alondra considera que el Hotel México es inaccesible sin haber estado ahí, pero esa idea se construyó a partir de un reportaje que vio en televisión. De manera similar, para Renata ir a la Central de abastos de la Ciudad de México con silla de ruedas “es la muerte”. Dicha imagen se constituyó no por asistir, sino por lo que un amigo le comentó sobre lo difícil que sería asistir en su condición. Esto dio paso a que evitara ir a tal lugar. Entonces, según se ha considerado en la teoría y en la comprensión de las entrevistas, las representaciones sociales tienen funciones prácticas; pueden influir en decisiones como ir o no ir a determinando lugar. En síntesis, ya sea por medio de la experiencia directa, a través de lo que se conoce por los medios de comunicación o por pláticas, nos ubicamos ante procesos de clasificación, explicación y evaluación, es decir, se expresan representaciones sociales (Jodelet, 1986: 472; Araya, 2002: 11).

*Conflictos e identidades en torno a las representaciones sociales.* Aseverar la persistencia de las diferentes barreras, los conflictos y disputas en espacios públicos y medios de transporte, permite elucidar que dichas dificultades tienen implicaciones a nivel de lo subjetivo, específicamente en relación a la producción y reproducción de representaciones sociales de las personas con discapacidad y sus familiares en torno a los espacios geográficos, los transportes, las relaciones sociales promovidas por la propia movilidad y los ritmos de cada sujeto.

Dichas reflexiones se vinculan teóricamente con las concepciones y representaciones sociales del espacio no siempre corresponden entre actores con poder como el gobierno y los diferentes grupos sociales, según la perspectiva de Lefebvre (1974). Así, cabe recordar que toda representación, sea del espacio u otro elemento, se encuentra ligada con relaciones de poder, tal como expresan Rose, et al. (1995) y Voelklein y Howarth (2005).

En este sentido, la falta de medidas de accesibilidad o los usos indebidos de determinados espacios por parte de otros sujetos inmersos en el espacio público y los transportes, son claros ejemplos de las barreras y confrontaciones sociales que pueden estar contenidas en las representaciones sociales. Como ya se evidenció, no menos importantes son las conflictividades que emergen de las discrepancias en cuanto a los tiempos y ritmos contrastantes entre personas con y sin discapacidad. Teóricamente significa recordar que si las relaciones sociales están permeadas por tensiones, entonces las representaciones sociales no pueden ser distintas (Rose, et al. 1995: 154).

Tal como se describió, las miradas dicotómicas sobre la el entorno, los medios de transporte y la sociedad, incluido el gobierno, así como el reconocimiento de las múltiples barreras y conflictos, permiten dilucidar que las representaciones sociales generadas por la colectividad en cuestión están asociadas con las desigualdades que distinguen, las tensiones, la falta de accesibilidad, los cambios sociales paulatinos y los rezagos persistentes.

Según se expresó en el cuarto capítulo, es importante recordar que los conflictos y disputas que recurrentemente se dan en los espacios geográficos y sociales de encuentro, también se desarrollan a nivel de lo simbólico por medio de las representaciones sociales que determinado grupo tiene sobre otro y viceversa, en este caso entre gente con y sin discapacidad. Esta idea se vincula con el papel que desempeña el conflicto en las representaciones sociales; tal como señalan Voelklein y Howarth (2005), distan de ser neutrales. En el caso de las personas con discapacidad, la lucha constante tiene que ver con la visibilidad y el reconocimiento tanto en los espacios físicos de encuentro social, como en los públicos de decisión política.

La consagración de representaciones sociales compartidas, conlleva a vislumbrar su relación con las identidades. En efecto, los especialistas sobre el tema concuerdan en que determinada visión compartida del mundo, basada en las experiencias, promueve la generación de identidades (Jodelet, 2008: 49; Araya, 2002: 32-33). Los sentidos de pertenencia constituyen mecanismos que robustecen la relación al interior de determinado grupo, al mismo tiempo que permiten comprender y vincularse como otras colectividades y la sociedad en general (Ibáñez, 1994; Piñero, 2005).

Sin embargo, implícitamente estas identidades se forjan en la división que muchas veces las propias personas con discapacidad hacen entre lo que se puede considerar como normal y anormal, según la dicotomía expuesta por Canguilhem (1971). Es decir, en los discursos de personas con discapacidad

entrevistadas fue recurrente ubicar diferenciaciones que establecen entre “nosotros” y “ellos”, “nosotros” y las personas “comunes” o “regulares”. En este caso, se asiste a la interiorización de un discurso que alude justamente a lo que es normal, lo que es la regla y lo que no lo es en términos corporales.

Desde luego, estas identidades y representaciones sociales que subyacen del discurso dicotómico arriba señalado, no son estáticas. Por el contrario, se trasladan a la arena política y social del reconocimiento y la apertura hacia una sociedad más incluyente y una ciudad más accesible desde el punto de vista material. En ese sentido, también fue posible identificar que auto denominaciones como “chuecos” según se identifica Alondra, sirven como recursos para dismantelar los estigmas, convertir la negatividad en un signo de identidad, orgullo y activismo político. Este asunto nos lleva nuevamente al carácter conflictivo de las representaciones sociales, expuesto unos párrafos arriba.

*Emociones y funciones ligadas a las representaciones sociales.* Aunado al impacto del conflicto y las relaciones de poder, también emergen cuestiones emocionales como el miedo. Conceptualmente, desde el paradigma de la movilidad, que insiste en poner en el centro de la discusión al sujeto antes que en los medios de transporte y la infraestructura, se considera que la práctica de la movilidad despliega emociones vinculadas con la excitación, el cansancio, el aburrimiento, entre otras (Hui, 2013: 889). En concordancia, desde la teoría de las representaciones sociales se señala que los objetos de representación socio-espacial pueden producir memorias fincadas a lugares que tienen un significado especial o trágico debido a determinados sucesos ahí ocurridos (Lerma, 2013: 234).

Justamente una de estas emociones, vislumbrada en las entrevistas, es el miedo; una sensación compartida tanto por las personas con discapacidad como por sus acompañantes, la cual hace referencia a recuerdos sobre situaciones de riesgo y miedo espacialmente localizadas. Es decir, se reconocen lugares particularmente difíciles de transitar, donde se ha llegado a sentir miedo. Por tal motivo es que se considera que la ciudad es, pues, un desafío constante cada que se pretende salir de la vivienda. Presenta otras tantas inseguridades menos discutidas que asuntos como la violencia generalizada o la delincuencia, por ejemplo.

El reconocimiento de riesgos, miedos, contingencias y dificultades generales que se desprenden de la movilidad del grupo en cuestión, conllevó a suscribir otro tema que emergió durante las entrevistas y que tiene su correspondencia con la discusión conceptual de las representaciones sociales. Se trata de las funciones prácticas de las representaciones. En efecto, de acuerdo con lo expuesto en el primer capítulo, estas permiten a las personas orientarse en su mundo material y social (Wagner, et al. 1999: 95). Consecuentemente, se establecen como sistemas de anticipaciones y expectativas (Abric, 2001: 6); ‘predisposiciones a actuar’ de los sujetos, en tanto guían la acción (Girola, 2012: 405).

Las representaciones sociales permiten tomar decisiones a futuro, establecer acciones o medidas en relación a determinada circunstancia social, por ello su carácter anticipatorio. Se trata de un conocimiento espacial o del espacio elaborado principalmente a partir de vivencias previas. Empíricamente, los postulados teóricos se constataron en la identificación de experiencias previas y su conformación en memorias que permiten anticipar salidas, discernir sobre qué lugares es más factible visitar desde el punto de la accesibilidad o la inclusión social, diseñar rutas más sencillas incluso en escalas geográficas acotadas como el barrio, elegir transportes o saber actuar ante determinadas situaciones de riesgo y contingencia.

En este sentido, las personas se valen de las redes sociales de apoyo con las que cuentan, ya sean contratadas o por ser familiares, amistades e incluso vecinos. También se recurre a herramientas tecnológicas aunque estas son más incipientes. Tal como refiriera Renata, una característica de las personas con discapacidad, especialmente de aquellas que usan silla de ruedas, es que son muy calculadoras y siempre buscan planear sus salidas hasta el punto de que las características de un baño pueden definir si se asiste o no a determinado establecimiento.

De hecho, la organización y estructuración social del espacio tiene implicaciones importantes en la conformación de los mapas mentales, la orientación del sujeto en el espacio, su percepción y las decisiones. El caso emblemático es el de Renta quien señaló que la preocupación por las múltiples barreras del entorno en la Ciudad de México generaban que tuviera dificultades para ubicarse espacialmente. En contraste, al visitar la ciudad de Madrid, España identificó que su orientación era mucho mejor y que se debía a que su atención no estaba en sortear barreras sino en disfrutar la ciudad.

Cada que el individuo se enfrenta a un nuevo acontecimiento, lo que sucede, en términos de Moscovici, es que integra lo novedoso a su sistema de referencia (1979). Ese acontecimiento social o espacio geográfico se apropia o repliega subjetivamente, en función de las valoraciones que el propio individuo hace con respecto a la accesibilidad o empatía social identificada, permitiéndole tomar decisiones a futuro.

Al respecto, desde el enfoque de la movilidad se sostiene que los fenómenos de apropiación (o lo contrario) de los lugares en su dimensión simbólica e instrumental, concretizados por medio de las prácticas habituales, también aplican a los contextos vinculados con la movilidad, en tanto incluyen, excluyen, condicionan, habilitan, inhiben o potencian el uso de la ciudad (Blanco, et al. 2014: 5). Entonces, los paraderos, estaciones, andenes y todos aquellos espacios ligados con la movilidad, se encuentran presentes en la memoria de las personas, con imágenes y representaciones relativamente consensuadas, ya sea por aspectos positivos o negativos. Teóricamente significa reconocer que existe

una fuerte vinculación de intereses entre las tres teorías abordadas: de la movilidad, la discapacidad y las representaciones sociales.

*De regreso a la teoría.* Parte importante de las consideraciones hasta ahora expuestas, tienen consecuencias importantes no sólo para abonar a los postulados de los tres enfoques señalados. Es decir, los aportes empíricos de este trabajo, permiten sostener que los tres aquí evocados comparten intereses. En todos los casos el sujeto, sus prácticas y subjetividades, se consagran como el centro de atención para el análisis e interpretación de la realidad social. Así, por ejemplo, de acuerdo con lo expuesto, es necesario discutir la perspectiva de la movilidad que la considera como una práctica preponderantemente individual (Donat y Koch, 2015: 2) y racional con objetivos bien definidos.

Según se pudo constatar, contrario a dicha mirada de la movilidad, también acaecen desplazamientos que requieren del apoyo permanente de alguien más, sea de manera desinteresada o por contrato laboral, como se ha subrayado. A su vez, que muchas movilidades no son decididas directamente por el sujeto, especialmente cuando se tiene además una discapacidad intelectual. El familiar y acompañante cumple la función de interpretar sentimientos y decidir la gran mayoría o totalidad de cosas por hacer, incluida la movilidad. Además, considerando que la movilidad requiere el consumo de distintos recursos, para este tipo de casos no debe olvidarse que adicionalmente se requiere consumir recursos como tiempo y dinero de una tercera persona.

Asimismo, tomar en cuenta que si bien en el plano conceptual se le considera como una práctica habitual a través del tiempo y espacio urbano que permite el acceso a actividades, personas y lugares (Jirón, et al. 2010: 24), entre las personas con discapacidad la interrupción de la movilidad y las actividades de la vida diaria, es una constante. La contingencia caracterizada por la entrada y salida de los tiempos de recuperación o rehabilitación, son factores que deben ser considerados dentro de la teoría social de la discapacidad y el paradigma de la movilidad.

Por otro lado, el mecanismo de comparación entre lugares, asociado a la posibilidad que la persona con discapacidad ha tenido de moverse entre la metrópoli, a otras ciudades de país o de otros países, da lugar a reflexionar sobre la incidencia del poder adquisitivo y la pertenencia a determinado estrato social sobre la movilidad y la construcción de representaciones sociales. Al respecto, un concepto que no fue abordado en este trabajo pero que parece abonar a esta discusión en investigaciones, es el de “motilidad” enunciado por Kaufmann, et al. (2004), el cual hace referencia a una suerte de capital espacial fincado a otros capitales (económicos, sociales, culturales) que desde luego remiten a Bourdieu. La propuesta se ha prestado a nuevas expectativas de investigación y diversas críticas. Sin embargo, un tratamiento de esta discusión rebasa por mucho la finalidad de los comentarios aquí emitidos.

Finalmente, con respecto al paradigma de la movilidad, se desea expresar que es necesario cavilar en torno a los desplazamientos geográficamente acotados. Estos dejan entrever que las micro-movilidades (concepto enunciado por Porcelli, et al. 2014) cobran relevancia por igual para el paradigma de la movilidad y el estudio de la discapacidad. Tal como se ha señalado, las dificultades de movilidad suceden en contextos tan acotados espacialmente como la propia vivienda o al interior de un inmueble a visitar.

Con respecto al concepto de accesibilidad, la recuperación de datos empíricos posibilita contrastar con las distintas definiciones descritas en el primer capítulo. Resumiendo, la accesibilidad se relaciona con: a) la facilidad para alcanzar desde un lugar, un conjunto de puntos significativos del territorio (Levy, 2001, cit. en Blanco, et al. 2014: 43); b) las distancias desde un punto de partida a los medios de transporte, que son los que finalmente permiten la llegada a bienes y servicios, y no tanto de las propias distancias entre el lugar de origen, como la residencia, a los lugares donde se encuentran los servicios (Gutiérrez, 1988, cit. en Ramírez, 2003: 2); c) la distancia entre el lugar de origen y llegada y también a un tiempo regulado por los horarios en que determinado bien o servicio es otorgado (Rey y Cardozo, 2007: 407) y; d) características del urbanismo, la edificación, los medios de transporte, los sistemas de comunicación, el mobiliario y de todo aquello que rodea a las personas y les permite su uso con la máxima autonomía personal posible” (Rovira-Beleta y Tresserra Soler, 2009, cit. por García, et al. 2015: 43).

De acuerdo con lo anterior, las diferentes acepciones no parecen ser contradictorias. Por el contrario, desde una perspectiva más holística y con fundamento en el trabajo empírico, parece benéfico trabajar en una integración conceptual que dé lugar a una definición más integral de la accesibilidad. A su vez, es pertinente re-pensar este concepto de manera más vinculada a la noción de movilidad en tanto el sujeto y su desplazamiento por el espacio geográfico entran en juego aspectos como las distancias, los medios de transporte, los obstáculos o facilitadores en el entorno que permiten o restringen la llegada a un lugar, entre otros factores.

El trabajo de campo y su exposición dentro de los dos últimos capítulos también invita a reflexionar sobre el concepto de discapacidad. Uno de los elementos más preponderantes es el cuerpo. En efecto, parte de las críticas más importantes sobre el enfoque social de la discapacidad se relaciona con la idea de que se privilegia el análisis de las estructuras sociales y políticas que produce discapacidad, en detrimento del cuerpo.

Entonces, se dice que el enfoque social se torna incompleto (Verdugo, 2003: 11; Dewsbury, et al. 2004: 156) para captar su complejidad. La respuesta formulada desde diversas posturas y diálogos con autoras y autores prominentes como Butler, Foucault y Bourdieu, ha sido insistir en la necesidad de recuperar el cuerpo en la teoría social de la discapacidad (Davis, 1995; Edwards e Imre, 2003;

Ferrante y Ferreira, 2008; Hughes, 2002; Hughes y Paterson, 1997; Seguna, 2014; Siebers, 2001; Thanem, 2008).

La experiencia propia de investigación lleva a ratificar que efectivamente el cuerpo recubre una importancia central, no sólo para el enfoque de la discapacidad, sino también para el paradigma de la movilidad y la teoría de las representaciones sociales. Es así porque el cuerpo es el sustrato material y orgánico del ser, del sujeto. Reviste una complejidad atisbada por medio de distintas dimensiones de análisis entrelazadas. Por principio, el cuerpo representa la materia física que se moviliza en el espacio, sustentado por una racionalidad: un objetivo relativamente individual y previamente cavilado. El cuerpo, a su vez, cuando se traslada en el espacio público, en los medios de transporte, es susceptible de ser observado. Sin embargo, no se trata de cualquier cuerpo: puede ser un cuerpo “incompleto”, con dificultades para moverse y ello genera, como algunas personas entrevistadas comentaron, diversas miradas y opiniones por los ahí presentes. Miradas sobre cuerpos desconocidos que delatan extrañeza, enojo, lástima, curiosidad, tristeza, perturbación, miedo, conmoción...

Asimismo, para poderse movilizar en el espacio geográfico es necesario establecer nuevos aprendizajes corporales asociados con las terapias de rehabilitación tanto en la clínica como en la vivienda, así como trabajarlo para que pueda manipular la silla de ruedas. Este conocimiento del cuerpo y la silla de ruedas puede establecerse de manera institucionalizada a través de cursos o de manera más pragmática, en la calle o los medios de transporte al intentar moverse. Así, el sujeto establece estrategias o “mañas” como algunos entrevistados le llaman.

También, es importante considerar los límites del cuerpo. Es decir, además de pensar en las limitaciones sobre la movilidad geográfica y cotidiana de las personas entrevistadas por las barreras sociales y espaciales imperantes, en algunos casos se evidenció que la limitada movilidad corporal restringe la movilidad geográfica. En este sentido, cuestiones como el cansancio o el dolor emergen en forma de aspectos endógenos con repercusiones en el desplazamiento y realización de las actividades cotidianas. Aunado a ello, la posición prolongada en la silla de ruedas tiene efectos colaterales sobre el cuerpo: enfermedades relacionadas con las vías urinarias, el ser proclive al sobrepeso o las llagas, son ejemplo de dichos efectos.

Finalmente, se deben considerar las repercusiones en los cuerpos de las personas que cumplen la función de acompañante y apoyo. Fue posible identificar que es recurrente que experimenten cansancio, sufran accidentes o lesiones. Por ejemplo, cuando se tiene un hijo o hija con discapacidad, durante los primeros años de vida la manipulación física de la persona es relativamente sencilla. Sin embargo en la medida que la persona crece, también aumenta de volumen y peso. Ello significa que gradualmente para el familiar sea más complicado transportarse con la persona que tiene discapacidad, incluso efectuar desplazamientos cortos dentro de la vivienda.

Desde otro ángulo, la discusión teórica en torno a los enfoques social y médico de la discapacidad tienen impacto sobre los esquemas de la movilidad geográfica en varios sentidos; dos son los que se desea señalar. Por principio, los modelos de la discapacidad generan instituciones y estas a su vez producen sujetos: distintas formas de asumir su condición que van desde la pasividad a la crítica y el activismo social. Así, las organizaciones de la sociedad civil como Vida Independiente o Libre Acceso, frecuentemente citadas a lo largo de este documento, mantienen un posicionamiento filosófico que finca a los postulados del modelo social de la discapacidad. Cuando dichos axiomas y prácticas se comparten entre sujetos con situaciones similares en un espacio social, nos encontramos ante la susceptibilidad de que se produzcan identidades sociales y, en consecuencia, representaciones sociales compartidas entre los miembros de grupo, tal como se pudo atisbar, específicamente en el caso de los talleres de Vida Independiente.

En la práctica, ambos enfoques se vislumbran en los diferentes tipos de silla de ruedas y en los esquemas de movilidad para personas con discapacidad. En el primero de los casos, la silla de ruedas se encuentra lejos de ser un objeto neutral. En realidad devela una concepción del mundo. De este modo, las sillas promovidas por Vida Independiente están diseñadas y construidas con la finalidad de hacer más autónoma a la persona y sortear todo tipo de barreras del entorno, sin que signifique que estén de acuerdo con la permanencia de ciertas barreras del entorno. Por el contrario, su perspectiva es que ante los lentos cambios sociales y espaciales, desde el sujeto y las organizaciones se deben plantear respuestas. Este adiestramiento viene acompañado justamente de una visión de la discapacidad sumamente vinculada con el enfoque social. Así, la posición ergonómica fincada a la silla de ruedas da lugar a una posición en términos políticos.

En contraparte, desde los centros de rehabilitación, las actividades están más concentradas en el cuerpo del sujeto, el cual es tratado por un sujeto experto, llámese médico, terapeuta, psicólogo u otro similar. La relación con la institución se define por la asistencia a terapias programadas bajo un calendario. Difícilmente se presta atención al modo en el que las personas al salir de la clínica enfrentan las barreras y buscan su inclusión en cada una de las esferas sociales de interacción. En este caso también se alude en cierta forma a la producción de sujetos sociales a través de la vinculación que mantienen con las instituciones y el despliegue de políticas esencialmente enfocadas a la rehabilitación y la asistencia social.

Por lo tanto, el Estado a través de las políticas e instituciones se convierte en un actor central en la gestión de la discapacidad y en la construcción de múltiples imágenes ligadas a la visión médico-rehabilitadora pero también fincadas a la perspectiva social y de derechos humanos. Dada la amplitud de instituciones, el Estado no promueve una imagen o alteridad monolítica en torno a la discapacidad. Los modelos médico y social permean simultáneamente su actuar. De igual manera es

necesario reconocer la participación de actores privados y sociales en la construcción de imágenes sobre la discapacidad.

Por lo tanto, la linealidad entre enfoques de la discapacidad, instituciones y sujetos no es así de simple. Aspectos como la personalidad también entran en juego. De este modo, el asistir a los talleres de Vida Independiente no significa que se adquiera en automático una posición política y social sobre el contexto y su relación con la propia discapacidad. Asimismo, fue posible identificar que personas que sólo asisten a rehabilitación han adquirido habilidades en el manejo de silla de ruedas aun siendo esta ortopédica (ver anexo 5. Fotos de los tipos de sillas de ruedas) y que han adquirido una visión propositiva con respecto a su condición, aunque no se maneje propiamente una visión política y social de la discapacidad.

En segundo lugar, de acuerdo con la experiencia de algunas personas entrevistadas, puede interpretarse que los modos en los que se organizan y despliegan los sistemas de transporte en el espacio geográfico, develan una concepción de la discapacidad asociada a los modelos médico y social. Para Renata, la accesibilidad de los medios de transporte supeditada a rutas e inmuebles como hospitales y centros de rehabilitación, expresa, en sus propias palabras, un esquema añejo asistencialista y proteccionista de la discapacidad, en el que se pensaba que sólo acudían a este tipo de lugares.

En términos generales, a consideración propia, ambos enfoques institucionalizados cumplen funciones específicas que no tendrían por qué estar precisamente contrapuestas. Por ejemplo, para la totalidad de personas entrevistadas, la rehabilitación es una práctica necesaria que ha dejado buenos resultados. Muestra de ello es que algunas veces se busca más de una opción para atenderse. Al mismo tiempo, como Alondra reconoce, los talleres de silla de ruedas y la rehabilitación son dos áreas esenciales que le permiten mejorar su calidad de vida, adquirir mayor movilidad tanto corporal como geográfica y, en consecuencia, ser más independiente. Esta sería una perspectiva más holística de ambos enfoques de la discapacidad.

Sin embargo, cabe preguntarse a qué dimensión es la que la sociedad le presta más atención y por qué. No sólo se trata de rehabilitarse o aprender a usar una silla de ruedas que sea más ligera y resistente como las de Vida Independiente. También significa trabajar en la eliminación de las barreras físicas del entorno y las sociales (como la discriminación), así como mejorar las ayudas técnicas e innovar en las tecnologías. Por ese motivo surge el cuestionamiento sobre el área a la que las sociedades ponen más empeño. La reflexión queda abierta ya que evidentemente intentar responder esta pregunta excede los objetivos del trabajo.

Por último, con respecto a concepto de discapacidad, la reflexión es que los materiales empíricos y la previa revisión teórica coadyuvan a dejar entrever la necesidad de seguir aportando a una discusión

más robusta en torno al papel que desempeña el tiempo a su vez integrado a la organización del espacio y a las relaciones sociales que, en conjunto, producen y reproducen de la discapacidad. A través de las narraciones expuestas en los dos últimos capítulos, dedicados al trabajo de campo, fue posible comprender que giran diversas temporalidades en torno a la discapacidad.

Evidentemente, y al igual que el resto de las personas, quienes tienen discapacidad viven bajo un tiempo coercitivo del que habla Elias (1989). Empero, el tiempo se torna conflictivo. Al ser un recurso, este no se vive ni percibe de igual manera entre las personas con y sin discapacidad. En esta tesis, el conflicto se vislumbra concretamente entre los pasajeros con discapacidad y los otros usuarios y especialmente con quienes se encargan de manejar las unidades de transporte. El tiempo dentro del transporte público tiene una importancia central, en tanto adquiere conversión con dinero y este se puede perder o ganar dependiendo de la velocidad o ritmo del transporte. Visto así, es posible que el tiempo productivo del que habla Pass (2014), que tiende a excluir a las personas con discapacidad del mundo productivo, se traslade a otras esferas como la de la movilidad cotidiana.

La situación del cuerpo con deficiencias físicas y su consecuente demora con respecto a la realización de ciertas maniobras y actividades, aunado a los retardos promovidos por la relativa accesibilidad del entorno, las diferentes velocidades o ritmos sociales y la interacción cotidiana, son todos elementos sociales, espaciales y temporales entrelazados que tienen repercusiones no sólo en la movilidad de las personas con discapacidad sino en su vida cotidiana en general.

A su vez, y en divergencia a lo suscrito en el párrafo anterior, también es fundamental reconocer que, en este caso, la silla de ruedas no es sinónimo de retraso o lentitud. Tal como algunas personas entrevistadas indicaron, la silla de ruedas les ha dado independencia e incluso mayor velocidad a comparación de, por ejemplo, usar muletas o de personas sin discapacidad. En este sentido, el nivel de afectación física, la rehabilitación, el tipo de silla de ruedas, los apoyos sociales directos, el tipo de transporte utilizado, el entrenamiento obtenido en el manejo de la silla y la accesibilidad del entorno, son algunos de los elementos que también afectan la velocidad de desplazamiento de las personas.

En resumen, y en cualquiera de los casos, es necesario poner más atención teórica y empírica al tiempo y su relación con la discapacidad. Para ello, es fundamental establecer vínculos entre la teoría social de la discapacidad y la geografía de la discapacidad con enfoques sobre el tiempo visto desde las ciencias sociales. Al mismo tiempo, desarrollar métodos y técnicas de investigación que posibiliten recoger datos no sólo en relación al tema de la movilidad sino también a otros como el trabajo o el estudio. De igual manera, es pertinente preguntarse sobre este asunto desde otras discapacidades como la intelectual y las sensoriales.

*Representaciones sociales y políticas sobre movilidad y accesibilidad.* Relacionado con el párrafo anterior, se desea expresar que las representaciones sociales de algunas personas corresponden con lo que se ha realizado desde el plano de las políticas en cuanto a accesibilidad y movilidad. Es decir, la reflexión acaecida en el capítulo tres sobre la fragmentación de políticas, programas y proyectos entre demarcaciones, se corresponde en gran medida con las experiencias de varias personas entrevistadas.

Aunque se reconocen diferencias entre municipios o delegaciones, la escisión más notoria se ubica entre el Estado de México y la Ciudad de México. Para algunos sujetos, en el Estado de México las acciones para mejorar la accesibilidad y movilidad de personas con discapacidad son bastante incipientes. Esta mirada concuerda con el análisis efectuado sobre marcos jurídicos y políticas dentro del citado capítulo tres. Como ya se ha expuesto, la distinción entre lugares remite a la idea de que la comparación es un mecanismo esencial para valorar y dar significado a los contextos, es decir representarlos subjetivamente.

A nivel nacional y particularmente en el contexto metropolitano, se puede considerar que el andamiaje jurídico e institucional está pasando por un proceso de maduración. No obstante, aun cuando existe una exigencia, incluso internacional en términos jurídicos, y una correspondiente obligatoriedad por parte del Estado mexicano en cuanto a hacer más accesibles nuestras ciudades y promover la movilidad teniendo en el centro de las preocupaciones al sujeto, lo que incluye a personas con discapacidad, lo que impera es una falta de compromiso real y organización político-administrativa. Este problema se traduce o identifica a nivel geográfico, específicamente en los medios de transporte y los cambios que existen en los espacios públicos entre una demarcación local. Más aun, los diferentes niveles de accesibilidad se denotan, según las personas entrevistadas, entre una colonia o avenida. Algo similar sucede entre espacios públicos y privados.

Vale recordar a Lefebvre (1974) al señalar que las concepciones de espacio erigidas desde las instancias de poder tienden a colisionar con las prácticas de los sujetos. Sin embargo, en este caso, la ruptura, además de con las esferas de poder, sucede en términos generales entre quienes tienen y no tienen discapacidad. Social y políticamente la construcción del espacio también revela un discurso hegemónico y mayoritario de lo que se considera como normal y anormal, haciendo alusión a la dicotomía ostentada por Canguilhem (1971).

*Algunas oportunidades de investigación.* Por último, se desea expresar determinados temas de investigación que pudieran desprenderse del presente trabajo. En este sentido, es necesario realizar investigación cuantitativa sobre la movilidad de población con discapacidad en general y física en particular. Los datos estadísticos disponibles son limitados, las investigaciones académicas también y la encuesta del INEGI que recoge datos sobre discapacidad e la correspondiente con los censos,

porque lo que prácticamente se actualiza cada diez años, aunque eventualmente se actualizan algunos datos.

Asimismo, es necesario ahondar sobre grupos con otros tipos de discapacidad. Los intereses por discapacidades intelectuales o auditivas parecen ser de menor interés para los y las investigadoras que han estudiado la movilidad de población con discapacidad. Particularmente cobran relevancia las investigaciones sobre discapacidad intelectual en tanto se establecen relaciones particulares y significativas con el espacio y el tiempo. De este modo las movilidades no son precisamente estructuradas bajo un calendario y objetivos establecidos como estudiar o trabajar; es posible que adquieran otras regularidades o complejidades que puedan ser desentrañadas con las herramientas de las ciencias sociales.

En términos geográficos es fundamenta abarcar otros contextos urbanos diferentes a la Ciudad de México y no sólo las ciudades. Es así porque la capital del país se ha consagrado históricamente como el contexto referente para la investigación urbana (Garza, 1996). Por lo tanto, es necesario comprender la movilidad geográfica y cotidiana de quienes tienen discapacidad en otras ciudades y, además, en zonas rurales.

Como se ha reiterado a lo largo de texto, la noción de tiempo para la teoría de la discapacidad resulta ser una veta de investigación muy importante. Lo que aquí se pudo exponer apenas es un breve esbozo de cómo este elemento se entremezcla con el espacio y la sociedad en la producción de discapacidades. Sin embargo, es necesario conocer cómo se interpreta y vive el tiempo desde condiciones de ceguera, discapacidad auditiva o intelectual, asociado a las diversas esferas de la vida cotidiana.

Si bien al finalizar la presente tesis, la Constitución de la Ciudad de México no había sido promulgada, en la revisión de documentos electrónicos, principalmente informes y noticias, se constató que los temas de discapacidad, movilidad y accesibilidad habían sido contemplados en diferentes mecanismos de participación social y política. Ello concuerda con leyes e instituciones ya existentes sobre dichos tópicos en la capital del país. Por lo tanto, próximamente será necesario estudiar de cerca los cambios en torno a políticas, programas y proyectos que puedan ocurrir en la materia a partir del acaecimiento de la Constitución.

Otro campo relevante en México es conocer el impacto que las tecnologías individualizadas, como los celulares, tienen sobre las movilidades de sujetos con discapacidad. Cabe señalar que en otros países el desarrollo de aplicaciones ha sido más profuso; no así en México. Las investigaciones en este rubro particular son todavía escasas.

Un aspecto poco discutido en los estudios sobre movilidad de personas con discapacidad, es la topografía. Fue un asunto no contemplado que emergió durante las entrevistas en más de un caso. Lo

peculiar es distinguir si vivir en un lugar donde hay pendientes puede considerarse como una berra más aunque de carácter relativamente natural, porque a diferencia de las otras tantas barreras explicitadas, la topografía sí es una cuestión asociada con la naturaleza. Lo complicado es que aunado a la dificultad que este tipo de asentamientos presentan para la movilidad, y no sólo de quienes usan silla de ruedas, socialmente se agreguen barreras arquitectónicas y urbanísticas.

En términos de fuentes y recolección de datos, las noticias son una fuente de información poco explotada dentro de las investigaciones sobre movilidad de personas con discapacidad, según se pudo observar en el análisis de la literatura existente y que se expuso dentro de la introducción. Para el presente trabajo se intentó intercalar otras fuentes con noticias, sin embargo no tuvieron un peso central. A consideración propia, con sólo recurrir a noticias es posible acceder a comprender parte de cómo se gestionan las políticas de movilidad y accesibilidad en relación a la población que aquí atañe, conocer eficiencias y deficiencias institucionales, el papel de la sociedad, las organizaciones sociales y las posturas de todos aquellos actores involucrados en el tema.

Finalmente, según se comunicó desde la introducción, este trabajo no tiene nada que decir sobre lo que autores como Büscher, Urry y Witchger (2011) denominan inmovilidades voluntarias o involuntarias y que aquí se atreve a afirmar, pueden estar caracterizando las experiencias de muchas personas con discapacidad. Valdrá la pena ahondar sobre este asunto en nuestro país. No en esencia no se trata de un asunto puramente de movilidad geográfica; la inmovilidad puede estar develando fenómenos de exclusión y discriminación social.

## Anexos

### Anexo 1. Datos generales de las personas con discapacidad y acompañantes<sup>50</sup>

No.	Nombre	Edad	Sexo (M/F)	Perfil	Participa en entrevista
1	Alberto	59	M	PcD <sup>51</sup>	Sí
2	Edith	31	F	Acompañante de Alberto	Sí
3	Alondra	35	F	PcD	Sí
4	María	39	F	Acompañante de Ania	Sí
5	Ania	7	F	PcD	No
6	Graciela	49	F	Acompañante de Alexis	Sí
7	Alexis	13	M	PcD	No
8	Roberto	Sin dato	M	PcD	Sí
9	Juan	48	M	PcD	Sí
10	Laura	36	F	Acompañante de Anselmo	Sí
11	Anselmo	71	M	PcD	No
12	Marisol	20	F	PcD	Sí
13	Silvia	Sin dato	F	Acompañante de Marisol	Sí
14	Miriam	30	F	PcD	Sí
15	Paula	60	F	Acompañante de Leticia	Sí
16	Leticia	80	F	PcD	No
17	Renata	43	F	PcD	Sí
18	Ricardo	Sin dato	M	PcD	Sí
19	Sergio	71	M	PcD	Sí
20	Julia	Sin dato	F	Acompañante de Sergio	Sí
21	Andrea	40	F	Acompañante Zara	Sí
22	Zara	5	F	PcD	No
23	Vicente	26	M	PcD	Sí

<sup>50</sup> Los nombres de las personas fueron cambiados.

<sup>51</sup> PcD es la abreviación habitual de persona con discapacidad.

**Continuación (anexo 1)**

<b>No.</b>	<b>Nombre</b>	<b>Lugar de la entrevista</b>	<b>Lugar de residencia</b>	<b>Papel en la familia</b>
1	Alberto	UBRIS Tecámac	Col. Ejido de San Martín, Tecámac	Padre
2	Edith	UBRIS Tecámac	Col. Ejido de San Martín, Tecámac	Hija
3	Alondra	Alianza VIM-FHADI-Grupo Altía, Del. Iztacalco	Col. Miguel Hidalgo, Del. Tláhuac	Madre/cónyuge
4	María	UBRIS Tecámac	Col. Sierra Hermosa, Tecámac	Madre/cónyuge
5	Ania	UBRIS Tecámac	Col. Sierra Hermosa, Tecámac	Hija
6	Graciela	CASE, Del. Benito J.	Col. del Valle, Del. Benito Juárez	Madre/cónyuge
7	Alexis	CASE, Del. Benito J	Col. del Valle, Del. Benito Juárez	Hijo
8	Roberto	Alianza VIM-FHADI-Grupo Altía, Del. Iztacalco	Sin dato	Sin dato
9	Juan	UBRIS Tecámac	Col. 5 de mayo, Tecámac	Padre/cónyuge
10	Laura	UBRIS Tecámac	Mpo. de Temascalapa, Estado de México	Hija
11	Anselmo	UBRIS Tecámac	Mpo. de Temascalapa, Estado de México	Padre
12	Marisol	UBRIS Tecámac	Col. San Mateo Tecalco, Tecámac	Hija
13	Silvia	UBRIS Tecámac	Col. San Mateo Tecalco, Tecámac	Madre/cónyuge
14	Miriam	Alianza VIM-FHADI-Grupo Altía, Del. Iztacalco	Col. Cove, Del. Álvaro Obregón	Hija
15	Paula	CASE, Del. Benito J.	Sin dato (no vive con la acompañante, está a media hora de distancia en auto particular)	Madre de familia
16	Leticia	CASE, Del. Benito J.	Col. Amp. El Triunfo, Iztapalapa	Hermana
17	Renata	En su domicilio. Del. Benito J.	Col. Nonoalco Mixcoac, Del. Benito J.	Vive sola
18	Ricardo	Alianza VIM-FHADI-Grupo Altía, Del. Iztacalco	Col. San Miguel Iztacalco, Del. Iztacalco	Vive solo
19	Sergio	CASE, Del. Benito J	Col. del Valle, Del. Benito J.	Padre/cónyuge
20	Julia	CASE, Del. Benito J	Col. del Valle, Del. Benito J.	Cónyuge
21	Andrea	UBRIS Tecámac	Col. San Francisco Cuautlihuixca, Tecámac	Madre/cónyuge
22	Zara	UBRIS Tecámac	Col. San Francisco Cuautlihuixca, Tecámac	Hija
23	Vicente	Alianza VIM-FHADI-Grupo Altía, Del. Iztacalco	Col. Prolongación Galeana, Tlalnepantla	Hijo

**Continuación (anexo 1)**

<b>No.</b>	<b>Nombre</b>	<b>Último grado de estudios</b>	<b>Actividad actual</b>
1	Alberto	Primaria	Comercio ambulante
2	Edith	Primaria	Comercio ambulante
3	Alondra	Primaria	Actividades del hogar
4	María	Carrera técnica	Actividades del hogar/costura
5	Ania	Sin escolaridad	Sin actividad
6	Graciela	Licenciatura	Actividades del hogar y la familia
7	Alexis	Primaria	Estudia transición a la secundaria
8	Roberto	Licenciatura (ingeniería)	Coordinador del programa de VIM en la Ciudad de México
9	Juan	Bachillerato	Administrativo de seguridad pública, por ahora en reposo y estudia por Internet
10	Laura	Bachillerato	Administrativa
11	Anselmo	Primaria incompleta	Sin actividad
12	Marisol	Primaria	Actividades del hogar y la familia
13	Silvia	Sin dato	Actividades del hogar y la familia
14	Miriam	Bachillerato	Estudia la universidad
15	Paula	Bachillerato	Actividades del hogar y la familia
16	Leticia	Secundaria/carrera técnica	Sin actividad
17	Renata	Licenciatura en psicología	Capacitadora en el Servicio de Administración Tributaria (SAT)
18	Ricardo	Sin dato	Instructor en VIM/trabaja en corralones de la Ciudad de México
19	Sergio	Licenciatura en contaduría	Sin actividad
20	Julia	Sin dato	Actividades del hogar y la familiar/maestra de manualidades
21	Andrea	Secundaria	Actividades del hogar y la familia
22	Zara	Sin escolaridad	Sin actividad
23	Vicente	Secundaria/técnico en música	Estudiante de música



### Anexo 3. Manifestación en el Mexibús y accesibilidad incompleta en Metrobús



*Divergencias sociales sobre los tiempos*

**Fuente:** <http://www.red-accion.mx/2015/08/acceso-gratis-adultos-mayores-al.html>



*Falta de cadenas de accesibilidad. Metrobús. (Fotografía propia)*

# Anexo 4. Mapa del Metrobús



## Anexo 5. Tipos de sillas de ruedas



*Taller de Vida Independiente*



*Modelo de silla ortopédica*



*Renata en su silla eléctrica*

## **Anexo 6. Bibliografía sugerida y revisada sobre discapacidad, movilidad y accesibilidad**

Balarezo Córdova, María F. (2012) *La inadecuada accesibilidad al medio físico incide en el goce y desenvolvimiento de los derechos laborales de las personas con discapacidad, en las empresas privadas del Cantón Salcedo, provincia de Cotopaxi, en el primer semestre del año 2011*. Trabajo de graduación para obtener el título de abogada de los tribunales de Ecuador.

Baris, Mehmet E. y Uslu, Aysel (2009) “Accessibility for the disabled people to the built environment in Ankara, Turkey” en *African Journal of Agricultural Research*, Vol. 4, No. 9, pp. 801-814.

Cabra de Luna, Miguel A. (2004) “Discapacidad y aspectos sociales: la igualdad de oportunidades, la no discriminación y la accesibilidad universal como ejes de una nueva política a favor de las personas con discapacidad y sus familias. Algunas consideraciones en materia de protección social”, en *Revista del ministerio de trabajo y asuntos sociales*, No. 50, pp. 21-46.

Casas, Irene (2007) “Social exclusion and the disabled: an accessibility approach” en *The Professional Geographer*, Vol. 59, No. 4, pp. 463-477.

Demarchi, Nora (2014) “Accesibilidad al medio: de la eliminación de barreras al diseño Universal” en Necchi, Silvoa, et al. (comps.) *Personas con discapacidad: su abordaje desde miradas convergentes*, Argentina: Universidad de Quilmes.

Díaz Rivera, Eduardo (2008) *Sistema de orientación para invidentes y débiles visual aplicado para el primer cuadro de la ciudad*. Trabajo recepcional para obtener el título de licenciado en diseño industrial. Universidad Autónoma de San Luís Potosí.

Esquivel C. Marjorie (2013) *Movilidad espacial e imaginario de ciudad, en personas que se desplazan en silla de ruedas en la ciudad de Santiago*, Seminario de grado para optar al Grado Académico de Licenciado en Geografía. Universidad Academia de Humanismo Cristiano, Santiago de Chile.

Frye, Ann (2013) “Disabled and older persons and sustainable urban mobility. Unpublished thematic study prepared for the Global Report on Human Settlements”. En: [www.unhabitat.org/grhs/2013](http://www.unhabitat.org/grhs/2013) (fecha de consulta: 24/09/2015).

Fuentes, Ariel (2013). “Desigualdad y discapacidad en el transporte de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Dimensiones normativas, territoriales y sociales de la accesibilidad”, *VII Jornadas de Jóvenes Investigadores*. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires. En: <http://www.aacademica.org/000-076/146.pdf> (fecha de consulta: 20/08/2015).

Fuentes Vallejo, Mauricio (2010) *Discapacidad y accesibilidad en la localidad de fontibón: una mirada desde el territorio y los sistemas de información geográfica participativos*, Trabajo de grado presentado para obtener el título de Magíster en Salud Pública. Universidad Nacional de Colombia.

Garcia, B. A. (2013) *Disability and disadvantage in Ohio: a cross-county comparison of livelihood barriers among wheelchair users*. Graduate Program in Rural Sociology the Ohio State University.

- Hahn, Harlan (2003) "Environmental barriers and the use of health care facilities by Adults with physical disabilities" en *Disability Studies Quarterly*, Vol. 23, No. 1, pp. 75-95.
- Hamzat T.K., Dada O.O. (2005) "Wheelchair accessibility of public buildings in Ibadan, Nigeria" en *Asia Pacific Disability Rehabilitation Journal*, Vol. 16, No. 2, pp.115-24.
- Herazo Aliz J., et al. (2011) "Diagnóstico de accesibilidad para personas en situación de discapacidad motora a los espacios públicos del centro histórico de Cartagena" en *Colombia Cienciactual*, Vol. 1, No. 1, pp. 21-30.
- Hernández Flores, Mariana (2012) "Ciegos conquistando la ciudad de México: vulnerabilidad y accesibilidad en un entorno discapacitante", en *Nueva Antropología*, vol. 24, núm. 76, pp. 59-81.
- Hernández Flores, Mariana (2010) *Recorridos y representaciones espaciales de la Ciudad de México de personas con discapacidad visual: un entorno discapacitante*. Tesis para obtener el grado de Maestra en Antropología Social. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, México, D. F.
- Hurtado Floyd, M., et al. (2012) "Identificación de las barreras del entorno que afectan la inclusión social de las personas con discapacidad motriz de miembros inferiores", en *Salud Uninorte*, Vol. 28, No. 2, pp. 227-237.
- Idrovo Landy, Israel S. (2014) *Invisibilidad y no videncia: la experiencia urbana de personas ciegas en la ciudad de cuenca*. Tesis para obtener el título de Maestría en Antropología. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, sede Ecuador.
- Jenaro Río, Cristina y Flores Robaina, Noelia (2006) *Necesidades en el medio rural de las personas con gran discapacidad física y sus familias. Informe de Resultados 2006*, España: PREDIF caja Madrid.
- Koch, Tom (2008) "Spaced Out in the City: The wrinkled world of transit for those with limited mobility" en *Disability Studies Quarterly*, Vol. 28, No. 2.
- Larrouy, Muriel (2006) "Invention of Accessibility: French Urban Public Transportation Accessibility from 1975 to 2006" en *Review of Disability Studies*, Vol. 2, No. 2, pp. 24-36.
- Maarta, S., et al. (2007) "Environmental barriers experienced by urban and rural disabled people in South Africa" en *Disability & Society*, Vol. 22, No. 4, pp. 357-369.
- Marchetti, Viviana y Musa, Carolina (2011) "Andar y desandar. Tácticas y recorridos de las personas con discapacidad motriz" en *La Trama de la Comunicación*, Vol. 15, pp. 229-238.
- Maunder, D.A.C., et al. (2004) "Improving transport access and mobility for people with Disabilities" pp. 1-13. En: [http://www.transport-links.org/transport\\_links/filearea/documentstore/307\\_CILT%202004.pdf](http://www.transport-links.org/transport_links/filearea/documentstore/307_CILT%202004.pdf) (fecha de consulta: 13/08/2015).
- Melo Salamanca, A. (2010) *Accesibilidad al sistema de transporte masivo –transmilenio- para población en condición de discapacidad*. Tesis Presentada para optar al título de Arquitecta. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, Colombia.

Monk, Julie y Wee, Joy (2008) "Factors shaping attitudes towards physical disability and availability of rehabilitative support systems for disabled persons in rural Kenya" en *Asia Pacific Disability Rehabilitation Journal*, Vol. 19, No. 1, pp. 93-113.

Monroy Flores, V. E. (2010) *Planeación humanizante y derecho a la ciudad para las personas en situación de discapacidad: el caso del transporte público en la ciudad de México*. Tesis de grado para optar al título de Magister en Discapacidad e Inclusión Social. Universidad Nacional de Colombia.

Montaño Lozano, Luís S. (2013) *Las barreras arquitectónicas y obstáculos y su incidencia para la movilidad de las personas con deficiencia visual en la ciudad de Loja, año 2010*. Tesis previa a la obtención del título de licenciado en psicorrehabilitación y educación especial. Universidad Nacional de Loja, Ecuador.

Morales Peralta, Á. y Prado Plusas E. (2013) *Discriminación y exclusión de las personas con discapacidad visual en la movilidad urbana en el cantón Guayaquil*. Tesis para obtener el título de Magister en educación especial con mención en educación de las personas con discapacidad visual. Universidad Politécnica Salesiana, Ecuador.

Moreno Murrieta, R. L. (2006) "Los Imaginarios de la Movilidad en Ciudad Juárez: El Caso de la Discapacidad Física" en *Doc. Geogr.* Vol. 48, pp. 71-90.

Narváez, A. B. y Soto, K. (2013) "Imaginarios urbanos de la discapacidad y la exclusión", en *ACE: Architecture, City and Environment*, Vol. 8, No. 24, pp. 11-37.

Nazif, José I. (2011) "Discapacidad y movilidad: Interacción de dos políticas públicas en fomento del desarrollo sostenible" en *Boletín FAL*, No. 298, pp. 1-9.

Nuernberger, Andrea (2008) *Presenting Accessibility to Mobility-Impaired Travelers*. Dissertation submitted in partial satisfaction of the requirements for the Doctor of Philosophy in Geography. University of California, Santa Barbara.

Olivera Poll, A. (2006) "Discapacidad, accesibilidad y espacio excluyente. Una perspectiva desde la Geografía Social Urbana", en *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, Vol. 61-63, pp. 325-343.

Porcelli, Paola, et al. (2014) "(Micro)mobility, disability and resilience: exploring well-being among youth with physical disabilities" en *Disability & Society*, Vol. 29, No. 6, pp. 863-876.

Rattray, Nicholas A., et al. (2008) "Participatory research on universal design and accessible space at the University of Arizona" en *Disability Studies Quarterly*, Vol. 28, No. 4. En: <http://dsq-sds.org/article/view/159/159> (fecha de consulta: 10/11/2015).

Red2Red Consultores (2009) *La movilidad geográfica de las personas con discapacidad y la accesibilidad de las rutas de trabajo*, España: Fondo Social Europeo, Fundación ONCE.

Ríos Agudelo, Juan C. (2013) "Condiciones de inclusión de la discapacidad frente a las barreras arquitectónicas, el reto la inclusión", en *UGCiencia*, Vol. 19, pp. 31-44.

Robert, Federico y Liljeström, Moira (2015) “XV. Ciudad, discapacidad y pobreza. La necesidad de considerar y priorizar a los grupos de mayor vulnerabilidad en la efectivización del derecho a la ciudad” en CELS, *Derechos humanos en Argentina. Informe 2015*, Argentina: Ed. Siglo XXI, CELS.

Santos y Ganges, Luís y De las Rivas Sanz, Juan L. (2008) “Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad” en *Ciudades*, No. 11, pp. 13-32.

Takamine, Yutaka (2004) “Infrastructure services and social inclusion of persons with disabilities and older persons in East Asia and the Pacific”. Report for the East Asia and Pacific region concerning the situation of disabled persons in the EAP region. En: <http://siteresources.worldbank.org/INTEAPINFRASTRUCT/Resources/855084-1137106254308/AccessDisabled.pdf> (fecha de consulta: 15/10/2015).

Taylor, Zbigniewy y Józefowicz, Iwona (2012) “Daily mobility of disabled people for healthcare facilities and their accessibility in urban space” en *Geographia Polonica*, Vol. 85, No. 3, pp. 5-22.

Vega Ocampo, María E. (2015) “Ciudad, espacio y ceguera en ciudad Juárez México” en *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*, Vol. 7, No. 17, pp. 42-50.

Venter, C., et al. (2002) “Enhanced accessibility for people with disabilities living in urban areas”. GLADNET Collection Unpublished Project Report, pp. 1-64. En: <http://digitalcommons.ilr.cornell.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1258&context=gladnetcollect> (fecha de consulta: 18/11/2015).

Venturiello, María Pía (2013) “Los cuerpos con discapacidad en los diferentes ámbitos sociales: espacios físicos e interacciones sociales” VII Jornadas de Jóvenes Investigadores. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires. En: <http://jornadasjovenesiigg.sociales.uba.ar/files/2013/10/eje7-venturiello.pdf> (fecha de consulta: 25/10/2015).

## Bibliografía

A H. "LVIII" Legislatura del Estado de México (2014) "Ley de movilidad del Estado de México", disponible en: <http://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/gct/2015/ago126.PDF> (fecha de consulta: 01/05/2016).

A H. "LVI" Legislatura del Estado de México (2006) "Ley para Prevenir, Combatir y Eliminar Actos de Discriminación en el Estado de México", disponible en: [http://www.codhem.org.mx/LocalUser/codhem.org/consejoc/I\\_MarcoLegal/leydiscriminacion.pdf](http://www.codhem.org.mx/LocalUser/codhem.org/consejoc/I_MarcoLegal/leydiscriminacion.pdf) (fecha de consulta: 22/04/2016).

A H. "LVI" Legislatura del Estado de México (2011) "Ley para la Protección, Integración y Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Estado de México", disponible en: <http://legislacion.edomex.gob.mx/sites/legislacion.edomex.gob.mx/files/files/pdf/ley/vig/leyvig189.pdf> (fecha de consulta: 15/04/2016).

Abberley, Paul (1987) "The concept of oppression and the development of a social theory of disability" en *Disability, handicap and society*, No. 1, pp. 5-19.

Abric, Jean-Claude (2001) "Las representaciones sociales: aspectos teóricos" en Abric, Jean-Claude (dir.) *Prácticas sociales y representaciones*, México: Ediciones Coyoacán.

Aguilar, Adrián G. (2002) "Las mega-ciudades y las periferias expandidas. Ampliando el concepto en ciudad de México" en *Eure. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, No. 85, pp. 121-149.

Aguilar, Adrián G. y Rodríguez, F. (1995), "Tendencias de desconcentración urbana en México, 1970-1990" en Aguilar, A. G. et al., (coords.) *El desarrollo urbano de México a fines del siglo XX*, Monterrey: INSEUR-NL, SOMEDE

Antúnez Farrugia, M. A. y Balcázar de la Cruz, A. (2005) Diagnóstico sobre Discapacidad en México. Disponible en: <http://scm.oas.org/pdfs/2007/DIL00140s.pdf> (fecha de consulta: 15/01/2016).

Arango Miranda, A. (2010) La periferia conurbada de la Ciudad de México: Movilidad cotidiana y manejo de tiempo de la población en unidades habitacionales de Ixtapaluca. Tesis para obtener en grado de doctora en Geografía por la Humboldt Universität zur Berlin. Disponible en: <http://edoc.hu-berlin.de/dissertationen/arango-miranda-azucena-2010-10-27/PDF/arango-miranda.pdf> (fecha de consulta: 03/02/2016).

Araya Umaña, Sandra (2002) *Las representaciones sociales: Ejes teóricos para su discusión*, Costa Rica: FLACSO.

Araya Umaña, Sandra (2007) "De lo invisible y lo cotidiano. Familias y discapacidad", en *Revista electrónica Actualidades Investigativas en Educación*, Vol. 7, No. 3, pp. 1-21.

Asamblea Legislativa del Distrito Federal, VII Legislatura (2010), "Ley para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad en el Distrito Federal", disponible en:

<http://www.aldf.gob.mx/archivo-719689e362d7d579572eb5c706667e23.pdf> (fecha de consulta: 05/05/2016).

Asamblea Legislativa del Distrito Federal. V Legislatura (2011) “Ley para Prevenir Y Eliminar la Discriminación del Distrito Federal” disponible en: <http://cescdmx.gob.mx/wp-content/uploads/2015/06/LPEDDF.pdf> (fecha de consulta: 05/05/2016).

Asamblea Legislativa del Distrito Federal. VI Legislatura (2014) “Ley de Movilidad de la ciudad de México”, disponible en: <http://www.aldf.gob.mx/archivo-1a189e20cf12412fdc2f7eb5f95cc641.pdf> (fecha de consulta: 04/05/2016).

Barnes, Colin (2012) “The Social Model of Disability: Valuable or Irrelevant?” en Watson, N. Roulstone, A. y Thomas (eds.), *The Routledge Handbook of Disability Studies*, London: Routledge.

Barnes, Colin (2013) “Disability Studies and the academy - past, present and future”, en *Ars Vivendi Journal*, No. 4, pp. 3-12.

Barnes, Colin y Mercer, Geof (2004) “Chapter 1. Theorising and Researching Disability from a Social Model Perspective” en Barnes, Colin y Mercer, Geof (eds.) *Implementing the Social Model of Disability: Theory and Research*, Leeds: The Disability Press.

Barton, Len (2009) “Estudios sobre discapacidad y la búsqueda de la inclusividad. Observaciones”, en *Revista de Educación*, No. 349, pp. 137-152.

Barton, Len y Oliver, Mike (1997) “Introduction. The Birth of Disability”, en Barton, Len y Oliver, Mike (eds.) *Studies Disability Studies: Past, Present and Future*, Leeds: The Disability Press.

Benítez Larghi, Sebastián (2011) “Tiempo y clase en la modernidad. Una visión a partir de Elias y Foucault”, en *Estudios Sociológicos*, Vol. 29, No. 87, pp. 949-980.

Berger, Peter y Luckmann, Thomas (1968) [2003] *La construcción social de la realidad*, Argentina: Amorrortu.

Bernard, H. Rusell (1988) [2006] *Research Methods in Cultural Anthropology. Qualitative and quantitative approaches*, USA: AltaMira Press.

Blanco, Jorge, et al. (2014) “Gentrificación, movilidad y transporte: aproximaciones conceptuales y ejes de indagación” en *Revista de Geografía Norte Grande*, No. 58, No. pp. 41-53.

Bojórquez, Yolanda (2006) “Accesibilidad total: una experiencia incluyente desde la arquitectura” en *Revista Electrónica Sinéctica*, No. 29, pp. 43-50.

Brogna, Patricia. (2009) “Introducción”, en Brogna, Patricia (comp.) *Visiones y revisiones de la discapacidad*, México: FCE.

Büscher, M. and Urry, J. (2009) “Mobile Methods and the Empirical” en *European Journal of Social Theory*, Vo. 12, No. 1, pp. 99–116.

Büscher, M., Urry, J. y Witchger, K. (2011) “Introduction: mobile methods” en Büscher, M., Urry, J. y Witchger, K. (eds.) *Mobile Methods*, Oxon: Routledge.

Canguilhem, Georges (1971) *Lo normal y lo patológico*, Argentina: FCE.

Casado Izquierdo, José M. (2012) “La estructura policéntrica de los mercados laborales locales de la Zona Metropolitana del Valle de México” en *Boletín del Instituto de Geografía*, UNAM, No. 79, pp. 97-118

Casado Izquierdo, José M., (2008) “Estudios sobre movilidad cotidiana en México” en *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*, Vol. XII, No. 273, pp. 1-28.

Casas, Irene (2007) “Social exclusion and the disabled: an accessibility approach” en *The Professional Geographer*, Vol. 59, No. 4, pp. 463-477.

Castells, Manuel (1971) *Problemas de investigación en sociología urbana*, Madrid-México: Siglo XXI Ed.

CDHDF (2013) *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal. 2011-2012*, México: CDHDF.

Cebollada i Frontera, Ángel (2006) “Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana” en *Doc. Anál Geogr.*, No. 48, pp. 105-121.

Chouinard, Vera et. al. (2010) “Chapter 1. Introduction: Towards Enabling Geographies”, en Chouinard, Vera, et al. (eds.) *Towards Enabling Geographies: ‘Disabled’ Bodies and Minds in Society and Space*, Great Britain: Ashgate.

Clémence, A. (2001) “Social Positioning and social representations”, en Deaux, K. y Philogène, G. (eds.) *Representations of the social. Bridging theoretical traditions*, Massachusetts: Blackwell Publishers.

COAMEX (2012) Informe alternativo sobre la situación de los derechos a la salud, empleo y educación de las personas con discapacidad en México 2008-2010. Disponible en: <http://www.coalicionmexico.org.mx/informe.html> (fecha de consulta: 12/12/2015).

Comité Promotor (2010) “Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad”, disponible en: <http://www.hic-al.org/comite.cfm> (fecha de consulta: 19/04/2016).

CONADIS (2014) “Programa Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad 2014-2018” en: [http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/23604/Programa\\_Nacional\\_Desarrollo\\_Inclusi\\_n\\_PD\\_2014-2018.pdf](http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/23604/Programa_Nacional_Desarrollo_Inclusi_n_PD_2014-2018.pdf) (fecha de consulta: 13/01/2016).

CONAPO (2010) *Índice de marginación por localidad, 2010*, México: CONAPO.

CONAPRED (2014) *Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación*, México: CONAPRED.

CONAPRED y CONADIS (2012) *Encuesta nacional sobre discriminación en México. ENADIS 2010. Resultados sobre personas con discapacidad*, México: CONAPRED.

Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos (2005) [2011] “Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad” en:  
[http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5191516&fecha=30/05/2011](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5191516&fecha=30/05/2011) (fecha de consulta: 12/01/2016).

Connolly, Priscilla (2015) “La gobernanza de la movilidad: Para una evaluación crítica de la producción de los bienes y servicios de transporte (borrador)” II Seminario Internacional sobre Teoría Urbana, Universidad Nacional de Colombia (sede Medellín). En:  
<http://www.relateur.org/Uploads/Priscila%20Connolly.pdf> (fecha de consulta: 09/09/2015).

Conradson, David y McKay, Deirdre (2007) “Translocal Subjectivities: Mobility, Connection, Emotion” en *Mobilities*, Vol. 2, No. 2, pp. 167-174.

Cortés Salinas, Alejandro (2012) “Prácticas y estrategias de movilidad en familias de Santiago: El caso del barrio Maipú Centro”, Tesis para optar al grado académico de magíster en desarrollo urbano. Facultad de arquitectura, Pontificia Universidad Católica de Chile. Disponible en:  
<http://www.estudiosurbanos.uc.cl/respaldo/wp-content/uploads/2013/01/A.Corts-PrcticasyestrategiasdemovilidadenfamiliasdeSantiagoElcasodelbarrioMaip....pdf> (fecha de consulta: 20/01/2016).

Couser, Thomas (2005) “Disability, Life Narrative, and Representation”, en *PMLA*, Vol. 120, No. 2, pp. 602-606.

Creswell, John W. (1997) *Qualitative Inquiry and research design. Choosing among five traditions*, Thousand Oaks: Sage Publications.

Creswell, John W. (2009) *Research design: qualitative, quantitative, and mixed methods approaches*, Thousand Oaks: Sage.

Cruz Cortés, Barut (2010) *La movilidad constante. Representaciones de la discapacidad motriz en el cine y videohome mexicano. 1980-2010*, tesis para obtener el grado de maestro en antropología social, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.

Cruz Petit, Bruno (2014) "La representación de la ciudad: de la filosofía al pensamiento urbano", en *Ángulo Recto. Revista de estudios sobre la ciudad como espacio plural*, Vol. 6, No. 1, pp. 5-20.

Cruz Rodríguez, María S. (2002) “Procesos urbanos y ‘ruralidad’ en la periferia de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México” en *Estudios Demográficos y Urbanos*, Vol. 17, No. 1, pp. 39-76.

Davis, Lennard J. (1995) *Enforcing Normalcy: Disability, Deafness and the Body*, New York: Verso.

De Mattos, Carlos A. (2010) “Globalización y metamorfosis metropolitana en América Latina. De la ciudad a lo urbano generalizado” en *Revista de Geografía Norte Grande*, No. 47, pp. 81-104.

Dewsbury, Guy, et al. (2004) “The anti-social model of disability” en *Disability & Society*, Vol. 19, No. 2, pp. 145-158.

Díaz Rivera, Eduardo (2008) *Sistema de orientación para invidentes y débiles visual aplicado para el primer cuadro de la ciudad*. Trabajo recepcional para obtener el título de licenciado en diseño industrial. Universidad Autónoma de San Luís Potosí.

Donat, Elisabeth y Koch, Madeleine (2015) “Exploring Social and Spatial Opportunities to Move Within a City. A Resident’s Perspective on Urban Mobility” en *Geographies of Uneven Development. Working Papper*, No. 6, pp. 1-15.

Dubresson, A. (2002) “Una puesta en perspectiva comparativa de 19 metrópolis mundiales” en Dureau, Françoise, et al. (coords.) *Metrópolis en movimiento. Una comparación intemacional*, Colombia: Alfaomega Colombiana S. A.

Duhau, Emilio y Giglia Ciotta, Ángela (2008) *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*, México: Siglo XXI Ed., UAM-A.

Edwards, Claire e Imre, Rob (2003) “Disability and Bodies as Bearers of Value” en *Sociology*, Vol. 37, No. 2, pp. 239–256.

Elias, Norbert (1989) *Sobre el tiempo*, Madrid: Fondo de Cultura Económica.

Escamilla Herrera, I. y Santos Cerquera, C. (2012) “La zona metropolitana del valle de México: transformación urbano-rural en la región centro de México” Ponencia presentada en el XII Coloquio de Geocrítica. Bogotá, 7 al 11 de mayo. En: <http://www.ub.edu/geocrit/coloquio2012/actas/07-I-Escamilla.pdf> (fecha de consulta: 04/02/2016).

Esser Díaz, J. y Rojas Malpica, C (2006) “Representaciones sociales de la discapacidad. Estudio de opinión en universitarios de las ciencias de la salud de la Universidad de Carabobo” en *Investigación en Salud*, Vol. VIII, No. 3, pp. 158-164

Ferrante, Carolina y Ferreira, Miguel (2008) “Cuerpo, discapacidad y trayectorias sociales: Dos estudios de caso comparados” en *Revista de Antropología Experimental*, No. 8, pp. 403-428.

Ferreira, Miguel A. (2011) "Cuerpo y discapacidad: perspectivas (latino) (ibero)americanas" ponencia presentada en el *XXVIII Congreso ALAS*, Recife, Brasil, 6-11 septiembre. Disponible en: [http://qualitydes.univie.ac.at/fileadmin/user\\_upload/proj\\_qualitydes/Ferreira\\_Cuerpo\\_y\\_discapacidad\\_2012.pdf](http://qualitydes.univie.ac.at/fileadmin/user_upload/proj_qualitydes/Ferreira_Cuerpo_y_discapacidad_2012.pdf) (fecha de consulta: 05/02/2016).

Ferreira, Miguel A. V. (2008) “Una aproximación sociológica a la discapacidad desde el modelo social: apuntes caracteriológicos”, en *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, No., pp. 141-174.

Finkelstein, Vic (1981) “Disability and the helper/helped relationship. An historical view”, en Brechin, A., Liddiard, P. and Swain, J. (eds.) *Handicap in a social world*, London: Hodder and Stoughton.

Flor Rodríguez, Eduardo X. (2014) Análisis del mejoramiento de la movilidad de las personas con discapacidad y adultos mayores. Tesis para obtener el grado de Ingeniero en administración de ventas. Universidad católica de Santiago de Guayaquil <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/1997/1/T-UCSG-PRE-ESP-IAV-19.pdf>

- Foucault, Michel (1978) [2009] *Historia de la sexualidad I. La voluntad del saber*. Madrid: Siglo XXI.
- García, Carlos, et al. (2015) “La accesibilidad como derecho. Desafíos en torno a nuevas formas de habitar la universidad” en *Espacios de crítica y producción*, No. 51, pp. 41-55.
- Garland-Thomson, Rosemarie (2005) “Disability and Representation”, en *PMLA*, Vol. 120, No. 2, pp. 522-527.
- Garza, Gustavo (1996) *Cincuenta años de investigación urbana y regional en México, 1940-1991*, México: El Colegio de México.
- Garza, Gustavo (2007) “La urbanización metropolitana en México: normatividad y características socioeconómicas” en *Papeles de Población*, Vol. 13, No. 52, pp. 77-108.
- Gaviria Cuartas, César, A. (2012) “El retorno a la esencia fenomenológica de las representaciones sociales” en *Intercultural Communication Studies*, Vol. 21, No. 1, pp. 78-88.
- Gibbs, R. Graham (2007). *Analyzing Qualitative Data*. Londres: SAGE Publications.
- Girola, Lidia (2012) “Representaciones e Imaginarios sociales. Tendencias recientes en la Investigación”, en De la Garza Toledo, E. y Leyva, G. (coords.) *Tratado de Metodología de las Ciencias Sociales: perspectivas actuales*, México: UAM-FCE.
- Gleeson, B. J. (1996) “A Geography for Disabled People?” en *Transactions of the Institute of British Geographers*, Vol. 21, No. 2, pp. 387-396.
- González Arellano, Salomón (2013) “El sistema automóvil: propuesta conceptual a partir de la noción de operador espacial” en *Quivera*, Vol. 15, No. 2, pp. 23-42.
- Graizbord, Boris (2008) *Geografía del transporte en el área metropolitana de la Ciudad de México*, México: COLMEX.
- Gutiérrez, Andrea (2010) “Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial” en *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, Vol. XIV, núm. 331, pp. 1-21. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm> (fecha de consulta: 22/02/2016).
- Gutiérrez, Andrea (2012) “¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte” en *Revista Bitácora Urbano Territorial*, vol. 21, núm. 2, pp. 61-74.
- Hägerstrand, Torsten (1970) “What about people in regional science?” en *Papers of the Regional Science Association*, Vol. 24, No. 1, pp. 6-21.
- Hahn, Harlan (2003) “Environmental barriers and the use of health care facilities by Adults with physical disabilities” en *Disability Studies Quarterly*, Vol. 23, No. 1, pp. 75-95.
- Harvey, David (1973) [1977] *Urbanismo y desigualdad social*, España: Siglo XXI Ed.

Harvey, David (1990) [1998] *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*, Argentina: Ed. Amorrortu.

Harvey, David (1994) “La construcción social del espacio y del tiempo: una teoría relacional”, Conferencia presentada en el Simposio de Geografía Socioeconómica, Universidad de Nagoya, 1994. En: <https://geografiacriticaecuador.files.wordpress.com/2013/01/16-harvey.pdf> (fecha de consulta: 04/09/2015).

Harvey, David (2008) “El derecho a la ciudad” en *New Left Review*, No. 53, pp. 23-39.

Hernández Flores, Mariana (2010) *Recorridos y representaciones espaciales de la Ciudad de México de personas con discapacidad visual: un entorno discapacitante*. Tesis para obtener el grado de Maestra en Antropología Social. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, México, D. F.

Hernández Flores, Mariana (2012) “Ciegos conquistando la ciudad de México: vulnerabilidad y accesibilidad en un entorno discapacitante”, en *Nueva Antropología*, vol. 24, núm. 76, pp. 59-81.

Herner, María T. (2010) “La teoría de las representaciones sociales: un acercamiento desde la geografía” en *Huellas*, No. 14, pp. 150-162.

Hughes, Bill (2002) “Disability and ther body” en Barnes, Colin, et al. (eds.) *Disability studies today*, Cambridge: Polity Press.

Hughes, Bill y Paterson, Kevin (1997) “The Social Model of Disability and the Disappearing Body: Towards a Sociology of Impairment” en *Disability and Society*, Vol. 12, No. 3, pp. 325-340.

Hui, Allison (2013) “Moving with practices: the discontinuous, rhythmic and material mobilities of leisure” en *Social & Cultural Geography*, Vol. 14, No. 8, pp. 888-908.

Ibáñez, Tomás (1994) “Representaciones sociales. Teoría y método” en *Psicología social constructorista*, pp. 153-216.

IDHC (2009) “Declaración Universal de los Derechos Humanos Emergentes”, disponible en: <http://www.world-governance.org/article906.html?lang=es> (fehca de consulta: 20/06/2016).

Imrie, Rob (1998) *Oppression, Disability and Access in the Built Environment*, en Shakespeare, Tom (ed.) *The Disability Reader: Social Science Perspectives*, London: Cassell.

Imrie, Rob (2001) “Barriered and Bounded Places and the Spatialities of Disability”, en *Urban Studies*, Vol. 38, No. 2, pp.231-237.

INEGI (2007) *Encuesta origen-destino 2007*, México: INEGI.

INEGI (2010a) “Censo de Población y Vivienda 2010”, en: <http://www.censo2010.org.mx/> (Fecha de consulta: 02/12/2015).

INEGI (2010b) *Las personas con discapacidad en México, una visión al 2010*, México: INEGI.

- Jackson, Peter (2003) "Introduction: the social in question" en Anderson, et al. (eds.) *Handbook of cultural geography*, London: SAGE.
- Jensen, Anne (2011) "Mobility, Space and Power: On the Multiplicities of Seeing Mobility" en *Mobilities*, Vol. 6, No. 2, pp. 255-271.
- Jirón M. P., et al. (2010) "Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana" en *Revista INVI*, Vol. 25, No. 68, pp. 15-51.
- 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" en *Revista de Geografía Norte Grande*, No. 5, pp. 53-74.
- Jodelet, Denise (1986) "La representación social: fenómenos, concepto y teoría", en Moscovici S., *Psicología social, II. Pensamiento y vida social. Psicología social y problemas sociales*, Barcelona: Paidós.
- Jodelet, Denise (2008) "El movimiento de retorno al sujeto y el enfoque de las representaciones sociales" en *Cultura y representaciones sociales*, Vol. 3, No. 5, pp. 32-63. Disponible en: <http://www.culturayrs.org.mx/revista/num5/Jodelet.pdf> (fecha de consulta: 24/02/2016).
- Kaufmann et al, (2004) "Motility: mobility as capital", en *International Journal of urban and regional research*, Vol. 28, No. 4, pp. 745-756.
- Kitchin, Rob (1998) "'Out of place', 'Knowing one's place': Space, power and the exclusion of disabled people" en *Disability & Society*, Vol. 13, No. 3, pp. 343-356.
- Kitchin, Rob y Wilton, Rob (2000) "Disability, Geography and Ethics" en *Ethics, Place and Environment*, Vol. 3, No. 1, pp. 61-102.
- Kvale, Steinar (2008) *La entrevista en investigación cualitativa*, Madrid: Ed. Morata.
- Lang, Raymond (2007) "The development and critique of the social model of disability".
- Lange Valdés, C. (2011) "Dimensiones culturales de la movilidad urbana" en *Revista INVI*, Vol. 26, No. 71, pp. 87-106.
- Lefebvre, Henri (1968) [1972] *Le droit a la ville suivi de l'Espace et politique*, Paris: Ed. Anthropos.
- Lefebvre, Henri (1974) [2013] *La producción del espacio*, España: Capitán Swing.
- Lerma Rodríguez, Enriqueta (2013) "Espacio vivido: del espacio local al reticular. Notas en torno a la representación social del espacio vivido en la globalización" en *Revista Pueblos y fronteras digital* Vol. 8, No. 15, pp. 225-250. Disponible en: [http://www.pueblosyfronteras.unam.mx/a13n15/pdfs/art\\_08.pdf](http://www.pueblosyfronteras.unam.mx/a13n15/pdfs/art_08.pdf) (fecha de consulta: 21/01/2016).
- Liu, James H. & Hilton, Denis J. (2005) "How the past weighs on the present: Social representations of history and their role in identity politics" en *British Journal of Social Psychology*, Vol. 44, pp. 537-556.

Longmore, Paul K. (2016) *Telethons. Spectacle, disability and the business of charity*, New York: Oxford University Press Inc.

Marková, Ivana (2000) “Amédée or how to get rid of it: social representations from a dialogical perspective” en *Culture & Psychology*, Vol. 6, No. 4, pp. 416-460.

Moctezuma, Ricardo (2003) “Ciudad y transporte: la movilidad urbana” en Balbo, Marcelo, et al. (comps.) *La ciudad inclusiva*, Santiago de Chile: CEPAL, Cooperazione Italiana.

Montaño Lozano, Luís S. (2013) *Las barreras arquitectónicas y obstáculos y su incidencia para la movilidad de las personas con deficiencia visual en la ciudad de Loja, año 2010*. Tesis previa a la obtención del título de licenciado en psicorrehabilitación y educación especial. Universidad Nacional de Loja, Ecuador.

Moreno Galván, Felipe de Jesús (2013) “Epistemología del análisis de la movilidad urbana” en Investigación y diseño 08, Anuario del Posgrado de CyAD , UAM-Xochimilco. Disponible en: [http://bidi.xoc.uam.mx/descripcion\\_libro.php?id\\_libro=389](http://bidi.xoc.uam.mx/descripcion_libro.php?id_libro=389) (fecha de consulta: 12/03/2016).

Moreno Murrieta, R. L. (2006) “Los Imaginarios de la Movilidad en Ciudad Juárez: El Caso de la Discapacidad Física” en *Doc. Geogr.* Vol. 48, pp. 71-90.

Moscovici, S. (1979) *El psicoanálisis, su imagen y su público*, Buenos Aires, Argentina: Huemul S.A.

Moscovici, S. (2000) “The History and Actuality of Social Representations” en Duveen, G. (org) *Social Representations. Explorations in Social Psychology*, Cambridge: Polity Press.

Navarro Benítez, Bernardo (2010) “Enlaces megalopolitanos y transporte, ¿solución a la movilidad?”, en Eibenschutz Hartman, R. (coord.) *La Zona Metropolitana del Valle de México: los retos de la megalópolis*, México: UAM-X.

Oliver, Mike (1990) “The individual and social models of disability”, Paper presented at Joint Workshop of the Living Options Group and the Research Unit of the Royal College of Physicians, monday 23 July. En: <http://disability-studies.leeds.ac.uk/files/library/Oliver-in-soc-dis.pdf> (fecha de consulta: 07/11/15).

Oliver, Mike (1997) “Emancipatory Research: Realistic goal or impossible dream?” en Barnes, Colin y Mercer, Geof Mercer (eds.) *Doing disability research*, Leeds: The Disability Press.

Olivera Poll, A. (2006) “Discapacidad, accesibilidad y espacio excluyente. Una perspectiva desde la Geografía Social Urbana”, en *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, Vol. 61-63, pp. 325-343.

OMS (2001) *Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud. Versión abreviada*, España: IMSERSO.

ONU (2006) “Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad”, ONU. En: <http://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf> (fecha de consulta: 16/06/2015)

ONU (2014) “Observaciones finales sobre el informe inicial de México” en: <http://www.gob.mx/conadis/documentos/observaciones-finales-sobre-el-informe-inicial-de-mexico> (fecha de consulta: 15/03/2016).

ONU Hábitat (2005) “Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad”, disponible en: [http://www.onuhabitat.org/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_details&gid=50&Itemid=3](http://www.onuhabitat.org/index.php?option=com_docman&task=doc_details&gid=50&Itemid=3)

Páez Michel, María J. (2014) “Representaciones de discapacidad en el cine mexicano” Ponencia presentada en el *1er. Congreso Internacional Virtual sobre Discapacidad y Derechos Humanos*, Mar del Plata, Buenos Aires, Argentina, 4 y 5 de diciembre.  
[http://repositoriocdpd.net:8080/bitstream/handle/123456789/708/Pon\\_PaezMichelMJ\\_RepresentacionesDiscapacidadCine\\_2014.pdf?sequence=1](http://repositoriocdpd.net:8080/bitstream/handle/123456789/708/Pon_PaezMichelMJ_RepresentacionesDiscapacidadCine_2014.pdf?sequence=1)(fecha de consulta: 02/03/2016).

Palacios, Agustina (2008) *El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*, España: CERMI, Ed. CINCA.

Pargas, Luz (2010) “La representación social del tiempo. Elementos teóricos y del método para rastrear la trama femenina del tiempo” en *Heurística. Revista digital de historia de la educación*, No. 13, pp. 110-126.

Parra-Dussan, Carlos (2010) “Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad: antecedentes y sus nuevos enfoques”, en: *Revista Colombiana de Derecho Internacional*, No. 16, pp. 347-380.

Partida Bush, Virgilio y Anzaldo Gómez, Carlos (2003) “Escenarios demográficos y urbanos de la Zona Metropolitana del Valle de México. La situación demográfica de México” en CONAPO, México, pp.27-40 Disponible en:

Pass, Lauren (2014) “The Productive Citizen: Marx, cultural time, and disability” en *Stance: International Undergraduate Philosophy*, Vol. 7, pp. 51-58.

Pedraza, Francisco P. (2010) “Las concepciones sociales de la discapacidad como producciones de la racionalidad práctica en la cultura y los sentimientos” en *TEMPORA*, No. 13, pp. 89-109.

Pellicer, Isabel, et al. (2013) “La observación participante y la deriva: dos técnicas móviles para el análisis de la ciudad contemporánea. El caso de Barcelona” en *EURE*, Vol. 39, No. 116, pp. 119-139.

Peña Zepeda, J. y González, Omar (2008) “La representación social. Teoría, método y técnica” en Tarrés, María L. (coord.) *Observar, escuchar y comprender. Sobre la tradición cualitativa en la investigación social*, México: Porrúa.

Perera, M. (1999): “A propósito de las representaciones sociales: apuntes teóricos, trayectoria y actualidad”. Informe de investigación. CIPS. La Habana. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/cuba/cips/caudales05/Caudales/ARTICULOS/ArticulosPDF/02P075.pdf> (fecha de consulta: 02/03/2016).

Piñero (2008) “La teoría de las representaciones sociales y la perspectiva de Pierre Bourdieu: una articulación conceptual” en *CPU-e, Revista de Investigación Educativa* 7. Disponible en: [http://www.uv.mx/cpue/num7/inves/pinero\\_](http://www.uv.mx/cpue/num7/inves/pinero_)

Porcelli, Paola, et al. (2014) “(Micro)mobility, disability and resilience: exploring well-being among youth with physical disabilities” en *Disability & Society*, Vol. 29, No. 6, pp. 863-876.

Postone, Moishe (1993) [2006] *Tiempo, trabajo y dominación social. Una reinterpretación de la teoría crítica de Marx*, Barcelona: Marcial Pons.

Rains, Madeleine y Butland, Rowena (2013) “Lifting the Barriers: Planning for Increased Mobility and Accessibility through the Adelaide CBD” State of Australian Cities Conference. En: <http://www.soacconference.com.au/wp-content/uploads/2013/12/Butland-movement.pdf> (fecha de consulta: 11/11/2015).

Ramírez Mirta, L. (2003) “Cálculo de medidas de accesibilidad geográfica, temporal y económica generadas mediante sistemas de información geográfica” Ponencia presentada en el Primer congreso de ciencia cartográfica y VIII semana nacional de cartografía, Buenos Aires 25-27 de junio. Disponible en: [http://www.academia.edu/17260124/C%C3%A1lculo\\_de\\_medidas\\_de\\_accesibilidad\\_geogr%C3%A1fica\\_temporal\\_y\\_econ%C3%B3mica\\_generadas\\_mediante\\_Sistemas\\_de\\_Informaci%C3%B3n\\_Geogr%C3%A1fica](http://www.academia.edu/17260124/C%C3%A1lculo_de_medidas_de_accesibilidad_geogr%C3%A1fica_temporal_y_econ%C3%B3mica_generadas_mediante_Sistemas_de_Informaci%C3%B3n_Geogr%C3%A1fica) (fecha de consulta: 02/03/2016).

Rattray, Nicholas A., et al. (2008) “Participatory research on universal design and accessible space at the University of Arizona” en *Disability Studies Quarterly*, Vol. 28, No. 4. En: <http://dsq-sds.org/article/view/159/159> (fecha de consulta: 10/11/2015).

Red2Red Consultores (2009) *La movilidad geográfica de las personas con discapacidad y la accesibilidad de las rutas de trabajo*, España: Fondo Social Europeo, Fundación ONCE.

Restrepo-Ochoa, Diego A. (2013) “La Teoría Fundamentada como metodología para la integración del análisis procesual y estructural en la investigación de las Representaciones Sociales” en *Revista CES Psicología*, Vol. 6, No. 1, pp. 122-133.

Rey, Celmira E. y Cardozo, Osvaldo D. (2007) “La vulnerabilidad en la movilidad urbana. Aportes Teóricos y Metodológicos” en Foschiatti, Ana María H. (ed.) *Aportes conceptuales y empíricos de la vulnerabilidad global*, Argentina: Ed. Corrientes, Universidad Nacional del Nordeste.

Robertson, Rachel (2015) “Out of Time: Maternal time and disability”, en *Studies in the Maternal*, Vol. 7, No. 1, pp. 1-13. Disponible en: <http://www.mamsie.bbk.ac.uk/> (fecha de consulta: 03/12/2015).

Rodríguez Cerda, Óscar (2003) “Las representaciones sociales: entretejidos de la razón y la cultura” en *Relaciones*, Vol. 24, No. 93, pp. 81-96.

Rojas Campos, Sonia (2012) *Escuela y discapacidad: representaciones sociales y prácticas de diferencia en la escuela*, Quito: FLACSO.

Rosa, Hartmut (2011) “Aceleración social: consecuencias éticas y políticas de una sociedad de alta velocidad desincronizada”, en *Persona y Sociedad*, Vol. 25, No. 1, pp. 9-49.

Rose, Diana, et al. (1995) “Questioning consensus in social representations theory” en *Papers on social representations*, Vo. 4, No. 2, pp. 150-176.

Salazar, Clara E. y Sobrino, Jaime (2010) “La ciudad central de la Ciudad de México: ¿espacio de oportunidad laboral para la metrópoli? en *Estudios Demográficos y Urbanos*, Vol. 25, No. 3, pp. 589-623.

Secretaría de Relaciones Exteriores (2011) “informe inicial de México sobre el cumplimiento de la convención sobre los derechos de las personas con discapacidad”, disponible en: <http://www.corteidh.or.cr/tablas/27505.pdf> (fecha de consulta: 14/04/2016).

SEDESOL, CONAPO e INEGI (2012) *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2010*, México: SEDESOL, CONAPO e INEGI.

Seguna, Josephine A. (2014) “Disability: An Embodied Reality (or Space) of Dasein” en *Human studies*, Vol. 37, No. 1, pp. 31-56.

Shakespeare, Tom (1996) “«The body line controversy»: a new direction for Disability Studies?”, Paper was presented at Hull Disability Studies Seminar in 1996. En: <http://disability-studies.leeds.ac.uk/files/library/Shakespeare-The-body-line-controversy.pdf> (fecha de consulta: 05/11/2015).

Siebers, Tobin (2001) “Disability in theory: from social constructionism to the new realism of the body” en *American Literary History*, Vol. 13, No. 4, pp. 737-754.

Sobrino, Luís J. (1996), “Tendencias de la urbanización hacia finales del siglo”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 11, núm. 1 (31), pp. 101-137.

Sobrino, Luís J. (2002) “Desindustrialización y movilidad cotidiana en la Ciudad de México”, en X Reunión Nacional de Investigación Demográfica en México. Escenarios Demográficos y Política de Población en el siglo XXI, Sociedad Mexicana de Demografía, El Colegio de México, México, 2002. En: [http://www.somede.org/documentos/Xreunion/ponencias/V\\_14\\_1.pdf](http://www.somede.org/documentos/Xreunion/ponencias/V_14_1.pdf) pg.49 (fecha de consulta: 22/11/2015).

Sobrino, Luís J. (2007), “Patrones de dispersión intrametropolitana en México”, *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 22, núm. 3 (66), pp. 583-617.

Soto Builes, Norelly y Vasco, Carlos E. (2008) “Representaciones sociales y discapacidad”, en *UNLZ*, Vol. 5, No. 8, pp. 3-22.

Strauss, A. y Corbin, J. (2002). *Bases de la Investigación Cualitativa. Técnicas y procedimientos para desarrollar la Teoría Fundamentada*, Antioquia: Universidad de Antioquia, Colombia.

Taylor, Zbigniewy y Józefowicz, Iwona (2012) “Daily mobility of disabled people for healthcare facilities and their accessibility in urban space” en *Geographia Polonica*, Vol. 85, No. 3, pp. 5-22.

Thanem, Torkild (2008) “Embodying disability in diversity management research” en *Equal Opportunities International*, Vol. 27 No. 7, pp. 581-595.

Thrift, Nigel (1977) “An introduction to time-geography” en *Concepts and techniques in modern geography*, No. 13, pp. 3-37.

- Toboso-Martín, Mario y Rogero-García, Jesús (2012) “Diseño para todos en la investigación social sobre PcD”, en *Revista Española de Investigaciones sociológicas REIS*, No. 140, pp. 163-171.
- Topalov, Christian (1979) *La urbanización capitalista. Algunos elementos para su análisis*. Edicol, México. Cap. 1.
- Ugalde, Vicente (2007) “Sobre el gobierno en las zonas metropolitanas de México” en *Estudios Demográficos y Urbanos*, Vol. 22, No. 2, pp. 443-460.
- UPIAS (1975), “Fundamental Principles of Disability. Being a summary of the discussion held on 22nd November, 1975 and containing commentaries from each organization”. En: <http://disability-studies.leeds.ac.uk/files/library/UPIAS-fundamental-principles.pdf> (fecha de consulta: 21/08/2015)
- Ureta, Sebastian (2008) “To Move or Not to Move? Social exclusion, accessibility and daily mobility among the low- income population in Santiago, Chile” en *Mobilities*, Vol. 3. No. 2, pp. 269-289.
- Vázquez García, Francisco (2015) “Georges Canguilhem y la biopolítica de las discapacidades” en *Sociología histórica*, Vol. 5, pp. 93-126.
- Vega Ocampo, María E. (2015) “Ciudad, espacio y ceguera en ciudad Juárez México” en *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*, Vol. 7, No. 17, pp. 42-50.
- Venter, C., et al. (2002) “Enhanced accessibility for people with disabilities living in urban areas”. GLADNET Collection Unpublished Project Report, pp. 1-64. En: <http://digitalcommons.ilr.cornell.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1258&context=gladnetcollect> (fecha de consulta: 18/11/2015).
- Venturiello, María Pía (2013) “Los cuerpos con discapacidad en los diferentes ámbitos sociales: espacios físicos e interacciones sociales” VII Jornadas de Jóvenes Investigadores. Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires. En: <http://jornadasjovenesiigg.sociales.uba.ar/files/2013/10/eje7-venturiello.pdf> (fecha de consulta: 25/10/2015).
- Verdugo Alonso, Miguel A. (2003) “La concepción de la discapacidad en los modelos sociales”, Ponencia presentada en V Jornadas Científicas de Investigación sobre Personas con Discapacidad. En: <http://www.um.es/discatif/TEORIA/Verdugo-ModelosSoc.pdf> (fecha de consulta: 30/10/2015).
- Villareal González, Diana R. (2009) “Sistema de transporte público y desplazamientos al trabajo en la zona metropolitana del valle de México 1994-2007” en *Revista Transporte y Territorio*, No. 1, pp. 112-143.
- Villarreal G., Diana R. y Aguirre Acosta, F. (2004) “Expansión Metropolitana y movilidad de la población en la Zona metropolitana de la Ciudad de México” en Fernández Ruvalcaba M. y Saleme Aguilar, Ma. M. (Comps.), *Dimensión social y humana del crecimiento económico*, México: Ed. UAM-X.
- Voelklein, Corina & Howarth, Caroline (2005) “A review of controversies about social representations theory: a British debate” en *Culture and psychology*, Vo. 11, No.4, pp. 431-454.

Wagner, Wolfgang, et al. (1999) "Theory and method of social representations" en *Asian journal of social psychology*, Vol. 2, No. 1, pp. 95- 125.

Wallerstein, Immanuel (1991) [1999] *Impensar las ciencias sociales*, México: Ed. Siglo XXI.

Ward, Peter M. (1991) *México: Una Megaciudad, producción y reproducción de un medio ambiente urbano*, México: CONACULTA, Alianza Ed.

Wright Mills, Charles (1959) [1985] *La Imaginación Sociológica*, México: FCE.

Zentella Gómez, Juan C. (2005) "Relaciones intermunicipales y gobernabilidad urbana en las zonas metropolitanas de México: el caso de la Zona Metropolitana de Xalapa" en *Estudios Demográficos y Urbanos*, vol. 20, No. 2, pp. 229-267.

### **Fuentes hemerográficas en Internet**

Carbajal, Adriana (2015) "Hay más de 3 mil 500 edificios públicos sin adecuaciones para discapacidad" en: <http://hgrupoeditorial.com/publicacion/hay-3-mil-500-edificios-publicos-sin-adecuaciones-para-discapacidad> (fecha de consulta: 05/05/2016).

Gómez, Enrique (2016) "Bloquea Eruviel Instituto de Discapacidad" en: <http://www.metricadigital.com/home/index.php/sociedad/item/1079-bloquea-eruviel-instituto-de-discapacidad.html> (fecha de consulta: 02/05/2016).

Hernández, Luís E. (2015) "Leyes para discapacitados en el olvido" en: <http://marcajelegislativo.info/fdebate.php?noticia=25> (fecha de consulta: 06/03/2016).

Machorro, Juan, C. (2014) "Ponen en marcha Taxi Preferente para discapacitados en Edomex" En: <http://www.miambiente.com.mx/notas/ponen-en-marcha-taxi-preferente-para-discapacitados-en-edomex> (fecha de consulta: 13/01/2016).

[http://www.world-governance.org/IMG/pdf\\_DUDHE.pdf](http://www.world-governance.org/IMG/pdf_DUDHE.pdf) (fecha de consulta: 19/04/2016).

INDEPEDI (2016) "Accesibilidad" en: <http://www.indepedi.cdmx.gob.mx/> (fecha de consulta: 05/03/2016).

Informativo Mexiquense Quinta Esencia (2010) "Promueve CODHEM accesibilidad para discapacitados en municipios mexiquenses" en: <http://quintaesenciainformacion.blogspot.mx/2010/07/promueve-codhem-accesibilidad-para.html> (fecha de consulta: 05/02/2016).

Plana Mayor (2015) "Desnudan rezago en infraestructura en Línea 2 del Mexibus; la L-3 presenta fallas" <http://planamayor.com.mx/desnudan-rezago-en-infraestructura-en-linea-2-del-mexibus-la-l-3-presenta-fallas/> (fecha de consulta: 12/02/2016)