

76

La ciudad de las poblaciones en situación de vulnerabilidad

Nueva Antropología

• **Ruth Pérez López, Lucía Barragán Rodríguez,** Construcción social de un espacio público en la ciudad de México: la plaza Zarco y sus jóvenes • **René Boivin Renaud,** El barrio gay de París y la reproducción de la injusticia espacial • **Mariana Hernández Flores,** Ciegos conquistando la ciudad de México: vulnerabilidad y accesibilidad en un entorno discapacitante • **Claudia Zamorano, Martha de Alba, Guénola Capron, Salomón González,** Ser viejo en una metrópoli segregada: adultos mayores en la ciudad de México • **Julie Hermesse,** Paso de la tempestad tropical *Stan* en el altiplano Mam de Guatemala: de la naturaleza como producto social a la naturaleza como sujeto de una relación social • **Elena Hernández Corrochano,** Grupos residenciales y domésticos. *Modos de habitar* en dos ciudades del norte de Marruecos

Casa abierta al tiempo

Instituto Nacional de Antropología e Historia

CONACULTA

VOL. XXV, NÚM. 76, ENERO-JUNIO DE 2012 ISSN 0185-0636

Nueva Antropología 76

La ciudad de las poblaciones en situación de vulnerabilidad

CIEGOS CONQUISTANDO LA CIUDAD DE MÉXICO: VULNERABILIDAD Y ACCESIBILIDAD EN UN ENTORNO DISCAPACITANTE

Mariana Hernández Flores*

Resumen: Más que el acondicionamiento del mobiliario en el espacio urbano, la accesibilidad es un derecho que garantiza a las personas con discapacidad la oportunidad de tener una vida independiente y con participación en la vida social, de ahí que el libre acceso al entorno físico, al transporte y a la información sea un problema urgente de atender ante la evidencia de ciudades poco accesibles. En este artículo la autora indaga, desde una perspectiva antropológica, sobre la producción socio-espacial de entornos discapacitantes al analizar la vulnerabilidad espacial que mujeres y hombres con discapacidad visual experimentan en sus recorridos por la ciudad de México. Ante esta desventaja las personas con discapacidad visual desarrollan estrategias para hacer menos inseguros sus desplazamientos y apropiarse física y simbólicamente del espacio. En este texto también se presentan algunas de las representaciones espaciales de la ciudad de México de los entrevistados, que no son simples medios de registro de la experiencia urbana (neutrales), sino que constituyen una forma de concebir el espacio, transformándose en poderosos instrumentos de control espacial.

Palabras clave: ciegos, representaciones espaciales, recorridos, accesibilidad.

Abstract: Beyond the outfitting of facilities in urban space, accessibility is a right that guarantees handicapped people the opportunity to live independently, with full participation in social life. Therefore, free access to the physical context, transportation and information becomes a problem requiring urgent attention, given the evidence of cities that offer little accessibility. In this article, the author examines the socio-spatial production of handicapping contexts from an anthropological perspective, analyzing the spatial vulnerability that visually handicapped individuals undergo during their journeys through Mexico City. In view of this disadvantage, people with visual handicaps develop strategies to make their moving about less unsafe at the same time they appropriate space both physically and symbolically. The author also presents some of the spatial representations of Mexico City made by the people interviewed. These are not simple (neutral) means of recording the urban experience, but instead are a form of conceiving space, transformed into powerful tools of spatial control.

Keywords: blind, spatial representations, journeys, accessibility.

INTRODUCCIÓN

Para las personas con discapacidad en la ciudad de México, la accesibilidad es un tema novedoso que ha cobrado creciente importancia política, social y académica. Prueba de la relevancia de este tema en materia de política es la Red Integral de Transporte para Personas con Discapacidad, un programa para apoyar a ese sector social instrumentado por el Gobierno del Distrito Federal

* Estudiante del doctorado en Ciencias Políticas y Sociales, FCPyS-UNAM.

mediante la Secretaría de Transporte y Vialidad (Setravi)

Este programa ofrece servicios y ayuda técnica a personas con discapacidad en los diversos medios de transporte como el metro, el metrobús, el tren ligero, la red de transportes de pasajeros y en el servicio de transportes eléctricos, entre ellos: servicio gratuito, tarjetas de cortesía y equipamiento en esos medios de transporte, como asientos reservados, placas en braille, ranuras guía, acceso para perros guía y salvaescaleras. Mediante estos servicios el gobierno actual realiza acciones de transportación y servicio que contribuyen a que las personas con discapacidad participen en la economía familiar y eleven su autonomía personal. Sin embargo, a pesar de la vanguardia de este programa es una realidad que presenta fallas y deficiencias.

Estas deficiencias se han señalado en el *Informe especial de los derechos de las personas con discapacidad en el Distrito Federal 2007-2008*, elaborado por la Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF, 2008). Este informe señala que el Distrito Federal tiene *eslabones de accesibilidad aislados*, es decir, adaptaciones que no son constantes ni integrales. Ejemplo de ello es que haya una rampa de un lado de la calle pero no del otro lado, o que algunas estaciones del metro tengan indicaciones en braille y otras no cuenten con ellas (CDHDF, 2008: 57 y 64). De forma general, este informe considera al entorno construido como la principal fuente de discapacidad, de ahí que en el informe el espacio sea reducido a una configuración inanimada de objetos materiales y su carácter social sea desatendido.

Por otro lado tenemos el creciente interés de disciplinas como la historia, el derecho, la sociología y la antropología, que se interesan por comprender y caracterizar no sólo la construcción sociohistórica de este fenómeno, sino también la conformación de identidades de las personas con discapacidad.

Así, la accesibilidad es un fenómeno que me remite a cuestionar no sólo cuáles son las formas en que se han venido construyendo los lugares y espacios públicos de la urbe, sino específicamente cómo las personas con discapacidad visual habitan y recorren dicho espacio. Es por ello que el análisis antropológico del espacio resulta fundamental para comprender la producción social y espacial de las ciudades contemporáneas, y caracterizar cuáles son los patrones espaciales que las personas con discapacidad despliegan en su vida cotidiana en la ciudad.

Son múltiples las perspectivas desde las que se puede reflexionar sobre el espacio, pero en este artículo parto de una perspectiva antropológica que se interesa no sólo por el carácter material del espacio (construcciones, infraestructuras), sino fundamentalmente por el carácter social y dinámico del mismo (prácticas urbanas, representaciones, hábitos). De igual forma, al pensar la accesibilidad antropológicamente pasa a segundo término el aspecto urbanístico de la misma que refiere al mobiliario y a la combinación de elementos del espacio construido, y cobran mayor importancia los procesos sociales y económicos que producen

entornos que dejan de lado las necesidades de las personas con discapacidad, y reproducen así prácticas sociales que discriminan a este sector poblacional y lo restringe de participar cívica, social y laboralmente en nuestras sociedades.

En este artículo caracterizaré en un primer momento —a partir de los planteamientos de Brendan Gleeson (1999, 2006)— los procesos socio-espaciales que producen y reproducen entornos urbanos discapacitantes con el objetivo de aclarar cómo la escasa accesibilidad de las ciudades contemporáneas —y más específicamente, de la ciudad de México— está lejos de ser un mero *accidente geográfico*.

Después de haber caracterizado la producción socio-espacial de espacios descapacitantes, planteo brevemente que los constructos de "biopoder" y "sociedad de control" de Michel Foucault (1976) nos pueden ayudar a vincular el proceso social macro antes descrito con el comando que los propios individuos ejercen sobre sí mismos al internalizar mecanismos de autocontrol corporal en sus prácticas comunes y cotidianas; en este caso se abriría la posibilidad de entender las prácticas de movilidad espacial de las personas con ceguera y baja visión como un control que estos individuos ejercen sobre su cuerpo y a través de las relaciones sociales que establecen en la ciudad.

En un tercer momento presentaré la metodología utilizada en el trabajo de campo, así como el perfil social y económico de los entrevistados. En un cuarto momento analizaré las representaciones que estas personas construyen del espacio urbano a partir de información espacial no-visual, así como a partir de su exploración y uso del entorno con bastón blanco o con perro-guía, para posteriormente caracterizar tanto los recorridos que diseñan y ejecutan en sus vidas cotidianas y las valoraciones que emiten de la ciudad, todo esto con el objetivo de dar cuenta del estado de justicia espacial que la ciudad ofrece a este sector social en términos del derecho a la accesibilidad que tienen al entorno físico, al transporte, a la información y a las comunicaciones —un derecho garantizado en la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad, aprobada en 2006 por la Asamblea General de las Naciones Unidas (Conapred, 2008).

A lo largo del artículo el lector se dará cuenta de cómo la vulnerabilidad espacial que las personas con discapacidad visual experimentan cotidianamente en sus desplazamientos por la ciudad los lleva a desplegar estrategias para hacer menos inseguros sus recorridos, y apropiarse física y simbólicamente del espacio urbano.

PRODUCCIÓN SOCIAL DE ENTORNOS DISCAPACITANTES

El urbanista Brendan Gleeson (2006) ha estudiado las características de las ciudades industriales y contemporáneas que han impedido participar a las personas con discapacidad en los mercados de trabajo, lo cual desencadena que las personas que no satisfacen los estándares de responsabilidad individual, competición y trabajo remunera-

do sean etiquetados como disfuncionales, enfermos, anormales; perdiendo de esta forma su *status* de sujetos y convirtiéndose en objetos de protección y asistencia:

> La organización de las ciudades —tanto en la traza urbana como en la organizació de los lugares públicos— pone en riesgo a las personas con discapacidad tanto de daño personal como de exclusión social al no considerar sus requerimientos de movilidad. Hablando en términos prácticos la discriminación a la discapacidad toma la forma de: 1) barreras físicas para el movimiento de las personas con discapacidad, incluyendo superficies rotas de vías públicas (calles, coladeras, pavimento) que reducen o anulan la efectividad de las ayudas para la movilidad (como las sillas de ruedas); 2) la construcción arquitectónica que excluye la entrada de cualquiera incapaz de usar escaleras y manijas de puertas; y 3) modalidades de transporte público que asumen que los pasajeros tienen un nivel de movilidad común (Gleeson, 2006: 76, traducción mía).

Al relacionar la escasa accesibilidad que las ciudades contemporáneas ofrecen a las personas con discapacidad con la marginación laboral que han experimentado en el mercado de trabajo urbano, emerge un aspecto crucial para comprender la marginación social de estas personas: las formas en que la ciudad refleja tanto en el plano material como en el plano social la producción de la discapacidad. Gleeson (1999, 2006) ha analizado este proceso socio-espacial desde una perspectiva histórico-geográfica que recupero a continuación.

Este autor señala que continuamente la literatura académica sobre accesibilidad muestra un análisis espacial simplificado que refleja al espacio como *una configuración inanimada de objetos materiales* (Gleeson, 1999: 105). Gleeson llama a este enfoque *diseño desconsiderado* (*thoughtless design*), y señala que éste parece negar o ignorar la posibilidad que la inaccesibilidad física emerge en realidad de un origen socio-estructural (el régimen de producción capitalista). En el enfoque del *diseño desconsiderado* subyace una visión de la inaccesibilidad como un *accidente geográfico* cuyos orígenes difusos son decisiones inconscientemente discriminatorias de actores individuales (planeadores, arquitectos) de la economía: "El diseño discriminatorio de las ciudades capitalistas parece entonces ser un accidente del entorno que el Estado debe corregir a través de legislaciones en accesibilidad, en vez de observar la forma de profundas estructuras materiales e ideológicas de discriminación" (*idem*, traducción mía).

Gleeson explica que este modelo es determinista porque considera que el reto de crear ciudades inclusivas es principalmente un problema *técnico* que se puede superar a través del "iluminado" diseño racional, una empresa digna del *empeño moderno* que alienta la ciencia y tecnología occidental (*ibidem*: 106).

En contraste con este modelo, Gleeson parte de un enfoque histórico-geo-

gráfico que rechaza la idea de que la inaccesibilidad urbana puede ser contra-atacada a través de estrategias que confían solamente en innovaciones tecnológicas en diseño.

La explicación histórica-geográfica de Gleeson tiene fundamentos en las teorías de David Harvey y Edward Soja, que hacen una lectura geográfica de la teoría marxista al entender el espacio como una producción social; una interrelación socio-espacial que ve a la sociedad y al espacio constituyendo mutuamente dinámicas materiales-simbólicas: "La visión histórico-geográfica localiza los orígenes de la discapacidad en la sociedad capitalista en el nivel estructural inadvertido y dinámico de la transformación socio-espacial: una interacción de cambio social y espacial que ha devaluado las capacidades de las personas físicamente limitadas" (*ibidem*: 107, traducción mía).

Brendan Gleeson explica cómo en Europa, durante el feudalismo tardío, las relaciones socio-espaciales erosionaron lentamente la fuerza de trabajo de las personas con insuficiencias corporales, y nos dice que todas las actividades comerciales y de trabajo en esta etapa se basaban más en la cooperación que en la competencia, por lo que no había un imperativo estructural de discriminar con fines económicos fuerzas de trabajo entre *fuertes* y *débiles*. Diferentes capacidades corporales eran aceptadas y emparejadas con apropiadas formas de trabajo. Por ejemplo, en la Inglaterra feudal las personas con insuficiencias trabajaban en pequeños comercios artesanales como el tejido y remendado, que no requerían mucha movilidad.[1]

Pero en el surgimiento del capitalismo se comenzó a calificar el valor del trabajo individual en términos de estándares de productividad promedio. Desde el principio, esta evaluación social de la fuerza de trabajo individual significó que los trabajadores *más lentos, más débiles* fueran devaluados en términos de su potencial para el trabajo remunerado. Por tanto, los trabajadores con insuficiencias ingresaron *discapacitados* a la primera etapa histórica del capitalismo a través de la lógica devaluada de la ley del valor y de las relaciones competitivas (*ibidem*: 108). Por otro lado, el combinado crecimiento del flujo de las mercancías y la urbanización significó que los mismos sitios de producción estaban evolucionando, primero como factorías y luego como fábricas (*idem*).

Así pues, *el doble proceso de la mercantilización del trabajo y la urbanización resultó en la producción de entornos cada vez más discapacitantes* en Inglaterra y en sus colonias. La emergencia de la ciudad industrial a fines del siglo XVIII cristalizó la exclusión socio-espacial de las personas con discapacidad. *Un rasgo discapacitante de la ciudad industrial fue la nueva separación de hogar y trabajo*, fenómeno socio-espacial que no existía en la era feudal. Esta ruptura de hogar-trabajo

[1] Hasta el momento no existen estudios que analicen cómo se configuró la ciudad de México en términos de accesibilidad durante el periodo prehispánico, colonial, independiente y contemporáneo.

creó una poderosa fricción discapacitante en la vida cotidiana para las personas con discapacidad. En resumen, el surgimiento del las formas de producción mecanizadas introdujo estándares de productividad que asumieron un cuerpo de trabajo *normal* (a saber, usualmente varón) y devaluó otros. Por supuesto, la *brutalidad* del capitalismo resultó en el continuo deterioro de muchos otros cuerpos *normales* (*ibidem*: 108-109).

La conclusión de este autor es que la verdadera fuente de discapacidad es el conjunto de fuerzas sociales que producen lugares de trabajo discapacitantes y tecnología excluyente. Una de esas fuerzas es el mercado de trabajo, que por medio del principio de competencia, asume que ciertos individuos (o cuerpos) serán recompensados y capacitados para el trabajo remunerado, mientras otros son discapacitados como socialmente dependientes (*ibidem*: 110).

Así, desde la perspectiva histórico-geográfica Gleeson demuestra que las "soluciones" técnicas para la discriminación por discapacidad tienen serias limitaciones, por lo que un objetivo evidente para el cambio es generar nuevos valores en el sistema social a través del cual es evaluado y devaluado el trabajo de los individuos.

La argumentación de Gleeson nos permite comprender que la ciudad, en tanto soporte del modo de producción capitalista y de sus relaciones sociales de producción, va configurando, clasificando y prescribiendo las características que la fuerza de trabajo (condición de clase, origen étnico, edad, género) debe tener para resultar útil a la producción-reproducción del sistema y que, en consecuencia, excluye a los cuerpos que resultan inadecuados para producir bajo estándares de velocidad y competencia, como es el caso de las personas con discapacidad. Al no tener herramientas de trabajo adaptadas, estas personas quedan fuera de la posibilidad de desempeñar jornadas laborales promedio.

Una consecuencia de esta clasificación de las personas con discapacidad como cuerpos inadecuados ha provocado que en el plano de las interacciones entre desconocidos en el espacio púbico se reproduzcan formas de rechazo e intolerancia a su uso del espacio.

MECANISMOS DE AUTOCOMANDO CORPORAL EN LA SOCIEDAD DE CONTROL

Para Michel Foucault (1976), la sociedad de control que se despliega en la modernidad se caracteriza —a diferencia de la sociedad disciplinaria— por distribuir los mecanismos de control ya no en las instituciones disciplinarias (prisión, fábrica, asilo, hospital, universidad, escuela), sino a través de los cuerpos y las mentes de los ciudadanos, de ahí que los mecanismos de inclusión/exclusión social son cada vez más interiorizados por los propios sujetos.

Para Michael Hardt (2000), el poder en esta sociedad se ejerce a través de máquinas que organizan las mentes (en sistemas de comunicaciones, redes de información, etcétera) y los cuerpos (en sistemas de bienestar, acti-

vidades monitoreadas y demás) hacia un estado de alineación autónoma del sentido de la vida; esta sociedad se caracteriza entonces por una intensificación y generalización de los aparatos normalizadores disciplinares que animan internamente nuestras prácticas cotidianas, pero este control se extiende mucho más allá de los sitios estructurados de las instituciones sociales, por medio de redes flexibles y fluctuantes.

A partir de estas premisas se abre una veta —que sería pertinente analizar con mayor profundidad en otro artículo— para plantear si es posible comprender las prácticas sociales y espaciales de las personas con discapacidad como una forma de inclusión/exclusión internalizada.

DE LA METODOLOGÍA Y EL PERFIL DE LOS ENTREVISTADOS

Como vimos en el apartado anterior, las formas de marginación laboral y espacial que experimentan las personas con discapacidad en las sociedades contemporáneas están lejos de ser un accidente geográfico: se originan en procesos sociales que convierten a estas personas en objeto de protección y asistencia por no ser capaces de competir como fuerza de trabajo en términos de velocidad y fuerza promedio en el mercado laboral. A continuación esbozo la situación social de vulnerabilidad en la que se encuentran las personas con discapacidad visual en México, detallando el perfil de los entrevistados para que el lector se dé una idea de las especificidades sociales, económicas y educativas de esas personas.

Dado que la perspectiva analítica sobre el espacio que elegí pone énfasis en el carácter social y dinámico del mismo, con el propósito de comprender los recorridos e interacciones que las personas con discapacidad visual despliegan en la ciudad, fue indispensable emplear una metodología cualitativa, cuyo principal objetivo es generar una reconstrucción de la realidad mediante el acceso a la subjetividad de los individuos que interpretan activamente su entorno (Vela, 2004).

Las herramientas con las que recolecté información durante el trabajo de campo fueron la observación-participante a partir del acompañamiento en el diseño y ejecución de los recorridos de los entrevistados, así como entrevistas cualitativas, fotografía y el diario de campo. Por medio de las entrevistas tuve acceso a las narraciones de las personas con ceguera y baja visión, quienes explican las formas de lidiar con las barreras que diariamente encuentran en sus recorridos por la ciudad; a las valoraciones positivas y negativas que tienen de los lugares que forman parte de sus rutinas —por ser lugares de trabajo o estudio o bien por ser lugares de paso que forman parte de sus rutas diarias de desplazamiento—, así como a las estrategias que emplean para negociar su permanencia o accesibilidad en el espacio público cuando interactúan con desconocidos.

Una vez delineada la metodología empleada para la recolección y el análisis de los datos, es preciso hablar del

perfil social y económico de las y los entrevistados, para dar al lector una idea más cabal de los recursos materiales y simbólicos de que disponen para recorrer y hacer uso de los lugares públicos de la ciudad.

Las personas con discapacidad visual en la ciudad de México

La situación que viven las personas con discapacidad en la ciudad es compleja y difícil, pues varios especialistas en la materia reconocen que existe una relación estrecha entre pobreza y discapacidad (Gamio, 2008; Osorio, 2008). Esta relación se refleja en indicadores como el de analfabetismo, donde en 2000 se registró que 33 por ciento de las personas con discapacidad en México eran analfabetas, en comparación con 9 por ciento de la población sin discapacidad que era analfabeta. Otro indicador revelador de esta relación es el promedio de escolaridad de las personas con discapacidad, que en 2000 fue de apenas 3.8 años mientras para las personas sin discapacidad fue de 7.6 años (INEGI, 2000).

Es común ver que en la ciudad de México las personas con ceguera y baja visión tienen actividades como comerciantes ambulantes, músicos urbanos y en algunos casos la mendicidad (Cruz, 2009), lo que nos lleva a sostener que sus condiciones de vida y de salud son precarias; además, son resultado no sólo de una deficiencia visual agravada, sino de la desigualdad social que prevalece en nuestro país, y del olvido gubernamental de este sector, lo cual conduce a la ceguera a personas que quizá no hubieran perdido la vista de haber recibido el tratamiento oftalmológico. Sin embargo, las 16 personas que entrevisté (diez con ceguera adquirida y seis con debilidad visual adquirida) se alejan de esta imagen común sobre los ciegos de la ciudad por su nivel de estudios, que va de secundaria hasta posgrado, y que resulta superior a los 6.5 años promedio que registró el INEGI (2000) para el Distrito Federal en 2000. Este nivel educativo de los entrevistados es una plataforma que no sólo les permite acceder a mejores opciones de empleo, sino a información relativa a sus derechos en materia de accesibilidad.

Otro elemento de ruptura de los entrevistados con esta imagen de la discapacidad como pobreza corresponde a sus actividades económicas, y que están en estrecha relación con el nivel de estudios alcanzado; entre ellas se encuentran las de masoterapeuta, psicoterapeuta independiente, comerciante, traductora, maestra de música e intérprete de violonchelo, asesor de donativos, jubilado, ama de casa, estudiante, empleados en aseguradoras y museos, panaderos, meseros y fotógrafos. En cuanto a la edad de los entrevistados, se trata en su mayoría de jóvenes que van de 22 a 31 años, siendo los demás adultos que oscilaban entre 46 y 58 años. Casi la totalidad de los entrevistados vive con sus padres o respectivos cónyuges e hijos; declararon residir en familias de clase media-baja que viven con los ingresos necesarios para los gastos del día a día. La mayoría de esos hogares no cuentan con automóvil, por lo que todos se desplazan en

transporte público. Otra característica es que al menos alguno de sus miembros se dedica a laborar en el ramo informal de la economía, debido a la dificultad de encontrar un empleo remunerado en el mercado formal de trabajo. Los cuadros 1, 2, 3 y 4 permiten visualizar quiénes son los informantes entrevistados en la investigación, así como su contexto socioeconómico y laboral.

El principal recurso material con el que cuentan los entrevistados para realizar sus recorridos en la ciudad es el bastón blanco o el perro-guía, conocidos también como herramientas de movilidad. De los 16 entrevistados, tres tienen conocimiento del idioma inglés y cuentan con los recursos monetarios para desplazarse a Estados Unidos para recibir a sus respectivos perros-guía en la escuela Leader Dog for the Blind de la ciudad de Rochester, y permanecer en ella el tiempo suficiente para la conformación del binomio persona ciega-perro guía. Los demás en-

Cuadro 1. Personas ciegas.

Nombre	*Género*	*Causa de la ceguera*	*Edad actual*	*Años de ser ciego(a)*
Víctor	Masculino	Accidente escolar donde le picaron el ojo con el lápiz	24 años	17 años
Marco	Masculino	Atrofia de nervio óptico por drogadicción	29 años	6 años
Omar	Masculino	Por radiación en nervio óptico en ojo donde tenía un tumor	29 años	14 años
Miguel	Masculino	Desprendimiento de retina por recibir demasiado oxígeno al nacer	31 años	22 años
Diana	Femenino	Infección en la glándula hipófisis por virus desconocido	31 años	25 años
Mónica	Femenino	Catarata y glaucoma	38 años	20 años
Maricarmen	Femenino	Glaucoma congénito posteriormente endoftalmitis	46 años	2 años
Toño	Masculino	Desprendimiento de nervio óptico por golpe en la cabeza durante asalto	52 años	17 años
Lucía	Femenino	Retinosis pigmentaria	54 años	12 años
Luis	Masculino	Retinopatía diabética	58 años	5 años

Fuente: Elaboración propia con base en trabajo de campo.

Cuadro 2. Personas con debilidad visual.

Nombre	*Género*	*Causa de la debilidad visual*	*Edad actual*	*Años de ser débil visual*
Adolfo	Masculino	Desprendimiento de retina	22 años	6 años
Fabiola	Femenino	Catarata y glaucoma	22 años	22 años
Óscar	Masculino	Retinosis pigmentaria	24 años	12 años
Rocío	Femenino	Retinosis pigmentaria	26 años	14 años
Liz	Femenino	Glaucoma congénito bilateral	31 años	6 años
Alberto	Masculino	Síndrome de Leer congénito	31 años	15 años

Fuente: Elaboración propia con base en trabajo de campo.

trevistados adquirieron las habilidades para el manejo del bastón blanco en instituciones de rehabilitación ubicadas en la ciudad de México, entre ellos el Comité Internacional Pro-Ciegos, I.A.P.; la Escuela Nacional de Ciegos o el Centro de Rehabilitación para Ciegos y Débiles Visuales, I.A.P.

Dos de los entrevistados, por ejemplo, dejaron los estados donde vivían —Hidalgo y San Luis Potosí, respectivamente— para realizar su rehabilitación en la ciudad de México.[2] Alberto, sociólogo de 31 años nos dice al respecto: "Yo soy originario de Tancanhuitz de Santos, en la Huasteca potosina […] Allí no hay nada de especialistas en visión, en oftalmología y demás, no hay nada. Entonces tuve que venir para acá […] Allá es muy difícil entrar a una escuela con algún tipo de discapacidad, porque no hay nada de apoyos […] Es mejor la ciudad de México porque hay muchas ONGs. Esa es la gran diferencia" (Hernández, 2010: 77).

Este testimonio pone de relieve un aspecto paradójico de la ciudad de México: a pesar de que es poco accesible arquitectónicamente, tiene una gran oferta de asociaciones para el apoyo y rehabilitación para las personas con discapacidad. Tan sólo en el Distrito Federal hay registradas más

[2] De acuerdo con Salvador Valdés (2003: 64), la rehabilitación es un proceso que está dirigido a corregir el impacto de la discapacidad en las personas, y ayudarles a lograr el nivel más alto de funcionamiento e integración. En este proceso las personas con deficiencias desarrollan habilidades para la realización de actividades de la vida diaria. Dichas habilidades se relacionan con la movilidad, la comunicación, la expresión física, el funcionamiento psíquico, actividades de la vida diaria y capacitación laboral para ocupaciones como masoterapia (masaje terapéutico), mecanografía, uso de máquina Perkins para la escritura en sistema braille, computación, manualidades (velas, cestería, joyería), panadería y repostería.

Cuadro 3. Personas ciegas.

Nombre	*Edad actual / años con DV**	*Nivel de Estudios*	*Ocupación*	*Otras actividad(es) a las que se dedican*
Víctor	24 años/17	Secundaria completa	Masoterapeuta en clínica	Panadero, mesero, fotógrafo
Marco	29 años/6	Secundaria completa	Masoterapeuta en clínica	Estudia prepa abierta y guitarra, mesero, fotógrafo
Omar	29 años/14	Lic. Psicología-UNAM	Psicoterapeuta independiente	Psicoterapeuta en I.A.P., elabora tesis de lic.
Miguel	31 años/22	Lic. Derecho-UNAM	Comerciante independiente	Campañas de sensibilización, mesero, fotógrafo
Diana	31 años/25	Mtra. Lingüística-UNAM	Maestra en UACM	Actividades en *Punto Seis* A.C.
Mónica	38 años/20	Bachillerato incompl.	Masoterapeuta independiente	Cuidado de su hija y actividades del hogar
Maricarmen	46 años/2	Lic. Música	Maestra/intérprete de violoncello	Concertista
Toño	52 años/17	L.A.E. **-Univ. Anáhuac	Asesor de donativos en I.A.P.	Actividades en Apoyo Real, A.C.
Lucía	54 años/12	Primaria completa	Hogar	Estudiante de computación en UPN
Luis	58 años/5	Bachillerto completo	Jubilado	Fotógrafo

Fuente: Elaboración propia con base en trabajo de campo. *Discapacidad visual. **Licenciado en Administración de Empresas.

Cuadro 4. Personas con baja visión.

Nombre	*Edad actual / años con DV**	*Nivel de Estudios*	*Ocupación*	*Otras actividad(es) a las que se dedican*
Adolfo	22 años/6	Secundaria completa	Estudiante de bachillerato	Organización de eventos musicales
Fabiola	22 años/22	Bachillerato completo	Masoterapeuta en clínica	Mesera, fotógrafa
Óscar	24 años/12	Bachillerato completo	Empleado en aseguradora	Estudia curso para entrar a la universidad
Rocío	26 años/14	Lic. Derecho-UVM**	Estudiante de licenciatura	Apoyo en asilo de ancianos
Liz	31 años/6	Lic. Comercio Ext.-Colegio Holandés	Masoterapeuta independiente	Cuida a su hija, fotógrafa, elabora velas
Alberto	31 años/15	Lic. Sociología-UNAM	Atención a público en UNIVERSUM	Elaboración tesis de licenciatura

Fuente: Elaboración propia con base en trabajo de campo. *Discapacidad visual. **UVM-Universidad del Valle de México.

de cuarenta asociaciones para el apoyo a este sector social (INEGI, s/f).

Un último rasgo que ayuda a definir el perfil de los entrevistados es el relacionado con el grado de semi-autonomía de que disponen para realizar sus desplazamientos en la ciudad; este grado es alto, ya que por un lado se encuentran rehabilitados en el área de orientación y movilidad, pero también se debe a las actividades a las que se dedican, que incrementa la gama de objetivos que los impulsa a hacer un uso intensivo de la ciudad. En este sentido, el apoyo de sus familias es un recurso estratégico con el que cuenta la mayoría de ellos, ya sea para realizar algunos desplazamientos u otras actividades. Es por ello que la familia es la principal red social de apoyo de las personas con discapacidad visual.

Una vez que el lector cuenta con este breve perfil de los entrevistados, es momento de caracterizar el diseño y ejecución de sus recorridos, así como su uso de lugares y transportes públicos que ponen de manifiesto no sólo la vulnerabilidad espacial que experimentan cotidianamente, sino también las estrategias de apropiación del espacio y las formas en que algunos de los entrevistados exigen su derecho a la accesibilidad a estos entornos.

REPRESENTACIÓN ESPACIAL DEL ENTORNO URBANO: PERCEPCIÓN SENSORIAL DE INFORMACIÓN NO-VISUAL EN UN ENTORNO POCO ACCESIBLE

La arquitecta Marta Dischinger (2006: 146) explica que para ser capaces de representarnos el espacio mentalmente es necesario abstraerlo del espacio mismo. Esta capacidad de abstracción se fundamenta en nuestra condición corporal; nuestro posicionamiento en el mundo, nuestras posibilidades de orientación y movilidad, nuestra capacidad de ver, oír, sentir y oler lo que existe en el mundo usando todo nuestro cuerpo.

En el caso de las personas con discapacidad visual esta capacidad de abstracción se fundamenta igualmente en su condición corporal, sólo que a diferencia de las personas normovisuales, la fuente de información espacial que perciben del entorno no es visual sino táctil, olfativa-gustativa y auditiva, clasificada, valorada e interpretada a partir de sus conocimientos y experiencias previas en la ciudad. Revisemos cómo a partir de la información que captan, elaboran mapas cognitivos del espacio, es decir, patrones significativos de lugares y entornos, así como rutas para realizar recorridos por la ciudad.

Percepción táctil, olfativa-gustativa y auditiva

De acuerdo con Rosa Lucerga —especialista en el desarrollo emocional de niños ciegos—, la percepción se da cuando una persona capta, a través de sus sentidos, una serie de estímulos externos y los reinterpreta a partir de su conocimiento previo, así como de su estado emocional, para formarse la representación de un objeto. Por tanto, la percepción es el proceso de crear patrones significativos (Lucerga, 2008).

Para ejemplificar la percepción táctil tomemos el caso de Miguel Ángel, quien tiene 31 años y es egresado de la licenciatura en derecho y comerciante: "El bastón es indispensable para explorar. Con el bastón me siento más seguro ya que exploro con él" (Hernández, 2010: 99). Miguel también describe las barreras que encuentra en sus recorridos por la ciudad: "Abismos sin protección, coches en las banquetas, exceso de puestos ambulantes en las banquetas, banquetas mal hechas, estorbos, construcciones sin señalamientos. La gente se sienta en las escaleras. Se paran en la canaleta del metro donde pasa el bastón o se para a la mitad de los pasillos, en los corredores (Hernández, 2010: 99).

En cuanto a la percepción olfativa-gustativa revisemos los testimonios de Maricarmen —violonchelista de 46 años— y de Alberto —empleado del museo UNIVERSUM de 31 años—: "De olores a veces es una cosa espantosa, pero a veces en bien bonita, por ejemplo, ahorita en esta época de primavera, las jacarandas, que de pronto llegan así unos olores de flores […] pero te vas a los Viveros y huele asqueroso. También por los olores, me fijo por dónde voy pasando. A veces se distingue claramente que vas por una panadería, una farmacia, una tlapalería […]" (Hernández, 2010: 110).

Para Alberto hay olores inconfundibles, que te ubican en qué parte de la ciudad estás: "Si vas en la línea 1 y no sabes más o menos en dónde vas, antes de llegar al metro La Merced huele tremendo como a cebolla, cilantro y demás, entonces ahí te das cuenta a fuerzas, que vas a llegar a la estación Merced. Esa es una estación muy bien definida" (Hernández, 2010: 111).

Revisemos ahora la percepción auditiva del entorno que realizan los entrevistados a través de los testimonios de Miguel Ángel —quien nos habla de su percepción auditiva en el metro— y de Omar, psicoterapeuta de 29 años: "Sé cuando llega el vagón porque lo escucho, con la punta del bastón plegado toco el vagón para ubicar las puertas de los vagones […] Cuando bajo del vagón me orienta hacia las escaleras el sonido de los tacones de las mujeres o por la dirección hacia donde la gente camina" (Hernández, 2010: 113).

Omar nos habla de su experiencia acústica y de movilidad en la ciudad, así como de las barreras que enfrenta en sus desplazamientos cotidianos:

> Es como un mercadito: vendedores de Bon-Ice o escucho pláticas de otros. De día hay más sonidos y es cuando hago más actividades. De noche casi no hay sonidos que te informen, aunque te desplazas más libremente […] De barreras el ambulantaje sin dudarlo. Los automovilistas no respetan las esquinas. Actitudes de la gente, que no es capaz de ayudar, pero es porque hay poca sensibilización. También hay discriminación hacia el perro, pero se está trabajando hacia ello (Hernández, 2010: 115).

Una vez revisada la percepción sensorial que los entrevistados realizan del entorno, así como de las barreras que enfrentan en sus recorridos, describiré la exploración del espacio que realizan utilizando el bastón blanco o bien el perro-guía. Estos ejemplos buscan brindar al lector una imagen de las estrategias que emplean los entrevistados para desplazarse por lugares que no conocen, de los mapas cognitivos del espacio que construyen en algunos casos y de las situaciones de discriminación que han enfrentado.

Explorando el entorno con bastón blanco y con perro-guía: entre el derecho a la accesibilidad y la discriminación

La percepción y la exploración del mundo son actos estrechamente vinculados; he hablado de ellos en forma conjunta en el apartado anterior para demostrar cómo los entrevistados conocen la ciudad. Es necesario considerar que el entorno físico de la ciudad se caracteriza por tener algunos elementos fijos, mientras otros son cambiantes. Los primeros serían puntos de referencia, como edificios y mobiliario urbano, mientras los cambiantes son propiamente flujos de sonidos, olores, luces, personas, automóviles.

Por lo que refiere a la discriminación, tenemos que cuando ésta se ejerce por motivos de discapacidad se manifiesta a través de cualquier distinción, exclusión o restricción que tenga por

propósito obstaculizar el ejercicio de los derechos humanos, en este caso el libre acceso a lugares públicos (Conapred, 2008).

En cuanto a su exploración de la ciudad, Diana —intérprete-traductora de 31 años— asegura: "Exploro lugares desconocidos abiertos con el lazarillo, siempre caminamos en escuadra y siempre cuento cuadras. El lazarillo siempre camina derecho y dando vueltas a la izquierda o a la derecha. Esa es nuestra estructura y aparte voy tomando puntos de referencia, como a cuántas cuadras del metro estoy […]" (Hernández, 2010: 102). Asimismo, recuerda una ocasión en que le negaron la entrada a un restaurante en la ciudad:

> Sí me han discriminado, la experiencia más marcada fue en un restaurante que se llama Yaks que está en Chilpancingo. Entré a comer porque tenía mucha hambre y la cajera me sacó y me dijo que me tenía que ir con mi perro. Le dije que ya había ido a comer ahí pero no le importó, y dijo que no me iban a atender. Así que me tuve que ir pero le dije que iba a regresar con mi abogado, y de hecho sí levanté una demanda en el CONAPRED y hubo una audiencia y me pidieron disculpas y se solucionó, pero no fue fácil me tomó tiempo y esfuerzo (Hernández, 2010: 192).

Alberto reflexiona sobre la discriminación que se practica comúnmente contra las personas con ceguera en la ciudad:

> Mira, la primera idea y que yo lo he visto es que la gente piensa que el discapacitado visual aparte de ser discapacitado visual tiene deficiencia mental ¿no? Porque o te hablan muy fuerte o simplemente te agarran y te jalan, te sientan, te llevan a donde ellos quieren y casi sin preguntarte. Esa una de las ideas que yo tengo de la gente, que no tiene la capacidad para discernir. Sin embargo la gente sigue pensando que muchos de los ciegos nos hacemos o sea ¡qué no somos ciegos como tal! o que no existe tal discapacidad como tal hasta que no es visible como tal. Así es como yo lo percibo (Hernández, 2010: 193).

Por su parte, Omar explora la ciudad con *Daily*: "Si no conozco el medio me informo para no titubear. El perro colabora con mi desplazamiento, me guía en línea recta, me da indicaciones, agiliza mi recorrido, además de que es un enlace social, ya que a la gente le gustan los perros" (Hernández, 2010: 104).

Cuando un ciego se desplaza con perro-guía, como son los casos de Diana y Omar, hay una estructura a partir de la cual se recorre el espacio, que es el caminar en escuadra. Como el lector puede apreciar, la diferencia entre un ciego usuario de bastón blanco y un ciego usuario de perro-guía es que el primero rastrea, percibe, toca todas las superficies a través del bastón, que es una extensión del tacto; mientras el ciego usuario de perro-guía percibirá con menos frecuencia los obstáculos, ya que precisamente la función del perro-guía es evadir los obstáculos para que su amo camine libremente.

Si hasta aquí hemos descrito las percepciones y las formas de explora-

ción espacial a partir de la diferencia de ser usuario de bastón blanco o de perro-guía, así como algunas experiencias de discriminación, los siguientes testimonios darán cuenta de las estrategias con que los entrevistados hacen menos inseguros sus recorridos o exploran lugares desconocidos.

Luis, jubilado de 58 años, platica que en sus recorridos por la ciudad hay otros elementos, además del bastón, que lo hacen sentir más seguro: "Los lentes que me protegen de la luz y ramas de árboles, el teléfono celular, grabadora, dinero" (Hernández, 2010: 106).

En este caso tenemos que algunos elementos marcadores de la identidad de los ciegos, como pueden ser los lentes, tienen una función muy importante: protegerlo tanto de la luz como de objetos con los que se puede lastimar, como ramas de árboles, toldos de tiendas, teléfonos públicos. Luis nos explica que el dinero le sirve para alguna urgencia en que tenga que tomar un taxi. Dice que siempre lleva 200 pesos en su cartera, porque si llega a perderse en algún recorrido por la ciudad siempre podrá regresar a su casa en taxi. Por su parte, Víctor, masoterapeuta de 24 años, refiere no sólo cómo va construyendo mapas cognitivos del entorno, sino cómo es necesaria la ayuda de otras personas para lograr con éxito sus recorridos: "Cuando voy a un lugar por primera vez, me voy grabando los lugares: cómo se siente la banqueta, la sombra, el sonido de los micros. Esa información la guardo dentro, en mi mente, las texturas. Una guía vidente me ayuda a atravesar la calle, a ubicarme a cómo llegar. De hecho luego me llevan a donde voy. Es necesario el apoyo […]" (Hernández, 2010: 107).

Por su parte, Lucía —ama de casa y estudiante de 54 años— platica sobre su exploración de lugares desconocidos: "Preguntando, respiro profundo […] Por lo regular pregunto a alguien que ve, cómo está el lugar, identifico con el bastón el lugar. El bastón me protege. Llevamos de separación entre 80 y 100 cm, y el bastón nos protege de todo. Me ayuda a tocar obstáculos y bajadas o subidas. Cuando hay agua o charcos. Cuando no lo conocía, no salía, y al conocerlo comencé a salir ¡Es maravilloso!" (Hernández, 2010: 107).

En el caso de personas con baja visión, la exploración del entorno se modifica en función del resto visual, que se convierte en un valioso instrumento de conocimiento espacial. Por ejemplo, Fabiola, masoterapeuta y fotógrafa de 22 años, dice: "Con mi resto visual puedo distinguir las siluetas de las personas pero no puedo ver los rasgos o el color del cabello. También puedo ver los colores de las paredes para caminar mejor en la calle" (Hernández, 2010: 108).

Para caracterizar los mapas cognitivos de que hablan algunos entrevistados, comienzo por mencionar la herramienta más importante que utilizan para ello y que ejercen sorprendentemente: la memoria. Como señaló el filósofo Denis Diderot en su *Carta sobre los ciegos para uso de los que ven*, escrita en 1749: "Para un ciego la memoria es una sucesión de las sensaciones del tacto, referidas a la superficie de algún cuerpo sólido, cóncavo o convexo" (Diderot, 2002: 17). Los entrevistados subrayan que ejercitar la memoria es

fundamental cuando eres ciego, para orientarse, elaborar rutas y reconocer lugares. Por ejemplo, Omar explica:

> Intento crear mapas mentales a través de las señalizaciones, puertas, ventanas, ruidos, olores; es un todo, son elementos que te permiten darte información del medio […] Esos mapas mentales me guían, además guardo memoria visual, entonces ciertas cosas las visualizo y me adapto a los cambios, aunque algunas calles no cambian […] Exploro la ciudad con un cierto grado de inseguridad pero con las ganas de hacerlo. Discrimino lo que me sirve de lo que no me sirve. Si no conozco el medio me informo para no titubear (Hernández, 2010: 118).

Diseño y ejecución de recorridos: apropiación física y simbólica del espacio

Como se ha dicho, los entrevistados construyen sus rutas de desplazamiento en la ciudad principalmente en función de la técnica de movilidad que usen, ya sea el bastón blanco o el perro-guía, y con una intencionalidad precisa de desplazarse de un lugar a otro. En cualquiera de los dos casos la persona con discapacidad tiene que aprender de memoria, es decir, a través de recrear una serie de sucesiones táctiles, olfativas, gustativas y auditivas, las rutas que emplea para ir de un lugar a otro.

Estas personas por lo general deben experimentar varias veces y aprender una ruta para llegar al lugar que desean, con o sin la ayuda de otras personas. En el caso del binomio ciego-perro guía, para aprender una nueva ruta también es necesario el apoyo de alguna persona normovisual de confianza, para practicar esa ruta desconocida. A continuación presento el diseño y ejecución de dos rutas, la de Marco —masoterapueta de 29 años, usuario de bastón blanco— y la de Toño, asesor de donativos de 52 años, quien es usuario de perro-guía.

Marco diseñó una ruta para ir de su trabajo a su clase de guitarra. Este recorrido por la colonia Centro lo realiza varias veces a la semana y tiene una duración de 15 a 20 minutos. El punto de inicio fue la Clínica Poli-Terapeútica, donde trabaja como masoterapeuta, y está ubicada en avenida Chapultepec 57; el punto final fue la Plaza Morelia, donde toma clases de guitarra. Este fue la ruta que diseñó Marco:

> 1. Salgo de la clínica y giro a la derecha, paso un callejón y llego a avenida Bucareli y atravieso a la izquierda rumbo al metro Cuauhtémoc.
> 2. Sigo caminando. Camino pegado a la derecha, pegado a las paredes del mercado para llegar al metro. Me pego a la derecha para evitar un puesto que está afuera del metro. Después me vuelvo a incorporar a la banqueta. Llegando a la esquina cruzo.
> 3. En la siguiente esquina busco con el bastón el puente peatonal. Lo atravieso, cuando lo hago estoy atravesando avenida Chapultepec.
> 4. Al bajar del puente me meto a la primera calle a la derecha y al llegar a la esquina vuelvo a dar vuelta a la

> derecha y ya llegué a la clase de guitarra (Hernández, 2010: 146).

Durante el recorrido que realizamos fungí como guía vidente para atravesar las calles y observé que en un momento del recorrido Marco tuvo que bajar de la banqueta a la avenida Chapultepec porque había cascajo de una construcción inconclusa, por lo que los automóviles pasaron muy cerca de él sin percatarse de que se trataba de un ciego.

Mientras fuimos haciendo el recorrido verifiqué que los cuatro puntos que Marco indicó se llevaron a cabo tal cual él los describió. Al final del recorrido le pregunté a Marco qué pistas táctiles y auditivas percibe en su recorrido, y mencionó: "De las pistas táctiles hay muchos cambios de suelo. El hoyo de la banqueta de avenida Chapultepec me avisa que ya estoy cerca de la clínica. El callejón lo detecto porque me llega una corriente de aire frío a la cara, por lo que sé que ese espacio está hueco. De las pistas de sonido están los sonidos de los carros, las voces de las gentes que están ahí, el sonido de la tortillería del mercado" (Hernández, 2010: 147).

Al término del recorrido le comenté a Marco que cuando caminábamos y la gente lo veía se hacía a un lado para dejarlo pasar. Marco me dijo que ya se lo habían comentado, que está acostumbrado a sentir que cuando camina la gente se hace a un lado. Veamos ahora el recorrido diseñado y realizado por Toño; es diferente al de Marco en cuanto a la herramienta de movilidad, ya que Toño es usuario de perro-guía.

Realizar un recorrido con un binomio persona ciega-perro guía es diferente a realizar un recorrido con usuario de bastón blanco por varias razones. La primera es la velocidad, que es mayor en el binomio ciego-perro guía. Esta velocidad se logra por el trabajo en equipo entre el amo y su perro en los desplazamientos. El trabajo en equipo se logra mediante las órdenes que el amo da a su perro-guía, se trata de varias instrucciones en inglés que significan, por ejemplo: avanza. Detente. Derecha. Izquierda. La segunda razón es percatarte de la atención y amor que se desarrolla entre el ciego y su lazarillo; por ejemplo, cada vez que van a subir o bajar escaleras, el perro-guía se detiene, lo que significa una forma de advertir a su amo que a continuación viene un escalón. Como lo relatan los entrevistados usuarios de perro-guía: ellos te dan sus ojos y tú sólo tienes que darles alimento, cariño y cuidados. La tercera razón es que los usuarios de perro-guía se sienten muy seguros con la ayuda del lazarillo. Como lo vimos en el testimonio de Rocío, con el bastón blanco se sienten más inseguros que con el perro-guía, e incluso sienten que el lazarillo les ayuda mejor que un humano.

Toño construyó su ruta para un recorrido que realizamos de su casa —ubicada en la calle Concepción Béistegui, en la colonia Narvarte— a su trabajo en el Monte de Piedad, ubicado entre las calles 5 de Mayo y Tacuba en el Centro Histórico de la ciudad de México. Un punto de referencia que dio Toño como *punto final* fue el metro Zócalo. Toño dijo que realizaríamos el recorrido con su perro-guía *Chip* en taxi

y metro. La ruta que diseñó Toño fue la siguiente: "1. Tomamos un taxi que se vaya por Beistegui y Guipúzcoa hasta el metro Villa de Cortés. 2. Entramos a metro Villa de Cortés, subimos 15 y 17 escalones, luego bajamos otros 15 escalones, esperamos al metro y pasamos 6 estaciones: Xola, Viaducto, Chabacano, San Antonio Abad, Pino Suárez y Zócalo; ahí bajamos y *Chip* nos guiará al Monte de Piedad" (Hernández, 2010: 150).

Sobre la duración del recorrido, Toño dijo que sería de 15 a 20 minutos. Antes de comenzar la ruta Toño me indicó que como los perros-guía siempre van a la izquierda de su amo y la referencia de Toño es la pared, que le queda del lado derecho, me pidió que fuera delante de él para no distraer a *Chip*, a lo que asentí. El primer elemento sobresaliente del recorrido fue que cuando le avisara a Toño que se aproximaba un taxi, entonces él hacía la señal de parada pero los taxistas pasaban de largo al ver que Toño tenía un perro consigo. Después de tres intentos un taxi se detuvo y subimos. El viaje en el mismo fue breve, el taxímetro marcó 11 pesos.

Al entrar al metro yo introduje mi boleto en el torniquete, pero Toño automáticamente se desplazó a la derecha y el policía que estaba ahí le abrió la puerta para darles el paso de cortesía a él y a *Chip*. Esta práctica, señaló Toño, es obligatoria por ley para personas con discapacidad en el metro de la ciudad. Cuando abordamos el metro Toño dijo: "El ciego tiene que tener mucha memoria. Yo memorizo el número de escalones del metro tanto de mi trayecto al trabajo como el número de estaciones que recorro" (Hernández, 2010: 151).

Después pasamos efectivamente las seis estaciones que marcó Toño y descendimos en metro Zócalo. Durante el trayecto en el metro Toño mencionó que sabe cuando el metro pasa de la estación Pino Suárez a Zócalo: cuando el metro va dando una ligera vuelta en su trayectoria. También mencionó que al entrar en el vagón del metro *Chip* siempre busca una posición segura para Toño y luego el perro se acomoda en una posición en que no estorba a nadie.

Al salir del metro Zócalo *Chip* comenzó a avanzar y a hacerse espacio para él y Toño entre la gente. La instrucción que Toño dio a *Chip* fue: "Adelante" en el cruce de las calles 5 de Mayo y Tacuba. Mientras Toño me platicaba las facilidades que le brinda su perro-guía: "*Chip* evade obstáculos, sube y baja escaleras, sube al transporte, atraviesa calles, encuentra asientos y pasillos. Una cosa maravillosa es que los perros guía aprenden una cosa llamada desobediencia inteligente, que significa que si el perro recibe una instrucción de su amo para desplazarse pero este desplazamiento compromete la integridad del amo, entonces el perro lo desobedece" (Hernández, 2010: 151).

Al llegar al Monte de Piedad miré mi reloj y habían pasado como 20 minutos desde que habíamos iniciado el recorrido. Al entrar a Monte de Piedad los policías de la entrada saludaron a Toño y le preguntaron si iba a trabajar, a lo que él respondió que no, pero que

estábamos haciendo un recorrido y que yo iba a pasar con él, a lo que los policías dijeron que estaba bien.

Chip continuó su avance por los pasillos del edificio y se dirigió a la oficina de Toño, y volvimos a llegar a un punto de control donde estaba un guardia. Toño le explicó la situación del recorrido y seguimos avanzando por las escaleras hasta llegar a la oficina donde trabaja Toño y la puerta de entrada estaba cerrada. Al llegar a la entrada de la oficina *Chip* volteó a ver a Toño y él dijo: "¿Ves *Chip*? Hoy no trabajamos. Mariana: Ahora sí ya terminamos el recorrido" (Hernández, 2010: 152).

Una conclusión relevante que emerge del análisis que hago de estos recorridos es que los conceptos de representación espacial que utilizan los entrevistados son los mismos que poseemos los normovisuales. Los conceptos espaciales que usan en esta escala los entrevistados ya no expresan solamente las formas táctiles o auditivas en que ellos perciben información del entorno, sino que utilizan y se apropian de conceptos espaciales que forman parte de la realidad espacial objetiva: avenida Chapultepec, Chabacano, Zócalo, son categorías espaciales usadas y compartidas por una gran cantidad de personas al hablar de la ciudad de México. Esta utilización de conceptos nos habla también de la apropiación física y simbólica de la ciudad. Al decir que se apropian del espacio de la ciudad quiero decir que ésta forma parte de las rutinas de los entrevistados: ir al trabajo, ir a la escuela, hacer trámites, pasear.

Valoración de la ciudad

La valoración de los lugares en la ciudad que realizaron los entrevistados se compuso de dos criterios: *1)* la buena o mala calidad de información sensorial que pueden captar y *2)* la forma de experimentar su movilidad en términos de libertad o limitación a partir de la información captada. La representación espacial de los lugares de la ciudad se asocia a estos dos criterios, pero además esta representación de la ciudad no sólo tiene que ver con aspectos técnicos donde la movilidad mejora considerablemente, sino también se relaciona con una dimensión afectiva, en la que ciertos lugares se vuelven especiales porque los asocian a recuerdos y a su pertenencia a la ciudad. Revisemos, pues, algunos de sus testimonios.

Maricarmen, intérprete de violonchelo y maestra de música de 46 años, valora:

> Los lugares que más me chocan son las entradas del metro como el de Chapultepec o de Indios Verdes que son totalmente sucios, ruidosos, llenos de cruces de calles donde pasan microbuses que son unos animales para manejar, que no se fijan si cruzas o no, además estos lugares huelen horrible, a agua encharcada, basura, tacos de carne podrida, y los miles de puestos de discos con música de todos los estilos a todo volumen me desconcentran muchísimo para orientarme. Otro lugar que me enfada horriblemente es el estar en la lateral de Periférico. Me aturde totalmente el ruido de los carros, el humo de los mismos,

> el hecho de que nunca frenan porque es vía rápida. Tomar un transporte público ahí es la muerte porque no se oye nada, ni el transporte que pasa ni a la gente que te podría ayudar a tomarlo. Me siento totalmente vulnerable, en riesgo de ser atropellada (Hernández, 2010: 157).

El testimonio de Maricarmen expresa claramente la vivencia de la discapacidad en la ciudad de México, ya que la discapacidad no se origina en la limitación o deficiencia individual —en este caso ser ciega(o)—, sino en la experiencia de una restricción como consecuencia de construcciones inaccesibles.

Al evaluar los lugares de la ciudad que le agradan y le desagrada, Diana explica:

> Bueno, me gusta la Zona Rosa y me gusta la Colonia del Valle. La primera porque tiene muchos olores que me ayudan a identificar los lugares de alimentos como café, hamburguesas y restaurantes, y porque puedo escuchar diferentes sonidos como la música, gente platicando o riendo, pasos, etc. El segundo porque tiene banquetas grandes y libres de obstáculos donde se puede leer bien el tráfico con el oído, porque no hay tanto puesto en las banquetas y no hay mucha gente. Los lugares que más me gustan son espacios que no tengan obstáculos, que tengan banquetas amplias, grandes, que no tengan jardineras o árboles frondosos con los que me pueda pegar en la cara, me gustan espacios amplios y tranquilos para caminar (Hernández, 2010: 160).

A través de estos testimonios emerge una diferencia muy clara entre los lugares desagradables y agradables: los primeros no son accesibles, mientras los segundos sí. La accesibilidad se puede manifestar de varias formas: espacios libres de obstáculos y por los que es fácil transitar; también donde las pistas táctiles, auditivas y olfativas son agradables y se captan fácilmente. En entornos agradables los entrevistados no están estresados, sino se sienten tranquilos, contentos y con la seguridad de caminar en ellos.

CONCLUSIONES

A largo de este artículo el lector ha comprendido que la discapacidad, lejos de ser un problema individual, constituye un problema social, pues la construcción de la ciudad evidencia que si bien algunas adaptaciones pueden mejorar la experiencia urbana de los transeúntes con discapacidad, en realidad sólo un trato equitativo y nuevos esquemas de valoración de las capacidades de las personas con insuficiencias serán capaces de mejorar las posibilidades de participación de este sector social.

Los planteamientos teóricos de la producción social del espacio de Brendan Gleeson señalan cómo el diseño y la técnica empleados en la construcción de ciudades contemporáneas no son una solución que por sí misma satisfaga las demandas de accesibilidad de las personas con discapacidad. En este sentido, el artículo ha demostrado que la ayuda que brindan las herramientas de movilidad, así como el apo-

yo de familias y transeúntes, facilitan los recorridos de los entrevistados por la ciudad. Estos apoyos no eliminan la vulnerabilidad espacial que estas personas experimentan en sus recorridos urbanos, sino que amortiguan las formas de enfrentarla. En todo caso, los testimonios de los entrevistados demuestran que un cambio positivo en las actitudes de las personas en la ciudad hacia las personas con discapacidad mejoraría sustancialmente la accesibilidad al espacio público y disminuiría las situaciones de discriminación que enfrentan reiteradamente.

Al revisar las percepciones, valoraciones y representaciones espaciales de la ciudad de México de las y los entrevistados, hemos comprendido que éstas no son simplemente medios neutrales empleados para registrar, analizar, comunicar y concebir el espacio, sino que constituyen poderosos instrumentos de control espacial. Tanto la elección de lo que es representado como la elección de las maneras en que se representa, expresan los tipos de relaciones que las personas guardan no sólo con el espacio, sino consigo mismos. Del mismo modo, el manejo de categorías espaciales objetivas muestra una apropiación física y simbólica de la ciudad de México que facilita la comunicación con otros transeúntes al momento de orientarse y desplazarse en el espacio urbano.

Las estrategias de apropiación física y simbólica de la ciudad que utilizan los entrevistados incluyen desde emplear como puntos de referencia las barreras que continuamente obstruyen sus recorridos, negociar su derecho a la accesibilidad en los espacios públicos y levantar quejas ante organismos como la CDHDF cuando este derecho no es respetado, explorar espacios desconocidos con ayuda de familiares para ampliar gradualmente su conocimiento de la ciudad, saber pedir y recibir ayuda para reforzar su semi-autonomía en los usos del espacio urbano.

A pesar de que existen leyes que garantizan la accesibilidad a las personas con discapacidad a los entornos públicos, éstas todavía no se aplican de forma cabal, de ahí que en la ciudad se manifiestan las barreras materiales e inmateriales entre las personas con y sin discapacidad, lo que hace de la inclusión socio-espacial un ideal por el cual trabajar hasta alcanzar una auténtica ciudadanía, con igualdad de oportunidades espaciales para el libre uso de equipamiento e instalaciones en cualquier territorio.

BIBLIOGRAFÍA

Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (CDHDF) (2008), *Informe especial sobre la situación de los derechos humanos de las personas con discapacidad en el Distrito Federal 2007-2008*, México, CDHDF.

Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED) (2008), *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Protocolo Facultativo*, México, CONAPRED.

Cruz, Marco Antonio (2009), "Ciegos", fotografía documental, en línea [http://www.marcoacruz.com/ciegos/portada_ciegos.html].

Diderot, Denis (2002), *Carta sobre los cie-*

gos para uso de los que ven seguido de Carta sobre los sordomudos, Valencia, Fundación ONCE/ Pre-Textos.

DISCHINGER, Marta (2006), "The Non-Careful Sight", en Patrick Devlieger, Frank Renders, Hubert Froyen y Kristel Wildiers (eds.), *Blindness and the Multi-Sensorial City*, Antwerp/Apeldoorn, Garant, pp. 143-176.

FOUCAULT, Michel (1976), *Historia de la sexualidad, 1: La voluntad de saber*, México, Siglo XXI.

GAMIO, Amalia (2008), "México, promotor de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad", conferencia, 1er Coloquio sobre integración de personas con discapacidad en la universidad, 28 y 29 de agosto, México, FFyL-UNAM.

GLEESON, Brendan (2006), "Disability and the Open City", en Patrick Devlieger, Frank Renders, Hubert Froyen y Kristel Wildiers (eds.), *Blindness and the Multi-Sensorial City*, Antwerp/Apeldoorn, Garant, pp. 69-91.

_____ (1999), "Can Technology Overcome the Disabling City?", en Ruth Butler y Hester Parr (eds.), *Geographies of Illness, Impairment and Disability*, Londres, Routledge, pp. 98-118.

HARDT, Michael y Antonio Negri (2000), *Empire*, Cambridge, Harvard University Press.

HERNÁNDEZ FLORES, Mariana, (2010), "Recorridos y representaciones espaciales de la ciudad de México de personas con discapacidad visual: un entorno discapacitante", tesis de maestría, México, CIESAS.

INEGI (2000), "Características de las personas con discapacidad visual", México, INEGI.

INEGI (s/f), *Directorio Nacional de Asociaciones de y para personas con discapacidad*, México, INEGI.

LUCERGA REVUELTA, Rosa (2008), "El paradigma de la intersubjetividad en la organización y desarrollo del psiquismo", ciclo de conferencias "La importancia de la familia en el desarrollo del niño ciego", 25, 26 y 27 de noviembre, Universidad del Valle de México, Campus Chapultepec.

OSORIO, Javier (2008), "Estrategias de inclusión de las universidades desde la perspectiva del Conadis (Consejo Nacional para las Personas con Discapacidad)", ponencia, 1er Coloquio sobre integración de personas con discapacidad en la universidad, 28 y 29 de agosto, México, FFyL-UNAM.

VALDÉS CÁRDENAS, Salvador (2003), *Ceguera: atención integral*, México, Proyecto Editorial Gentespecial.

VELA PEÓN, Fortino (2004), "Un acto metodológico básico de la investigación social: la entrevista cualitativa", en Ma. Luisa Tarrés (coord.), *Observar, escuchar y comprender. Sobre la tradición cualitativa en la investigación social*, México, FLACSO /El Colegio de México/ Miguel Ángel Porrúa, pp. 63-95.