



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

Facultad de Filosofía y Letras

Colegio de Geografía

TESIS

Movilidad espacial de jóvenes con baja visión en la Ciudad  
de México

Para obtener el grado de Licenciatura en Geografía

Presenta:

Mireille Del Valle Cabrales

Asesora:

Dra. Ailsa Margaret Anne Winton

Abril, 2013

México, D.F.



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

*“Nosotros nos guiamos como podemos, uno tras otro vamos, confiando en nuestra guía y en el de adelante. Las calles no son para ningún discapacitado, nosotros nos tenemos que adaptar a ellas, si te caes o te pierdes, nunca será culpa de la mala planeación, sino tuya”.*

Hombre, 18 años.

## Dedicatoria

Se termina una etapa de mi vida, en la cual siempre estuve acompañada de personas que me motivaron a llegar a este término. Sería una gran lista por mencionar entre familiares, amigos y maestros. Pero en este momento deseo dedicar y agradecer este trabajo con todo mi corazón:

A mi estrella más grande del Cosmos y compañera eterna: mamá Esperanza. Porque siempre estaremos juntas.

A mi madre, la mujer más bella y a la que más admiro por su amor, sabiduría, generosidad y nobleza. Tu apoyo me ha permitido volar hasta aquí y ha llenado mi corazón de amor y mi conciencia de luz; te agradezco infinitamente.

A mi hermana, quien me ha enseñado que la fraternidad es un goce y un privilegio que se cuida todos los días. Has sido un ejemplo de fortaleza, paciencia y bondad, te agradezco tu apoyo y cariño siempre.

A mi “Bella”, la más hermosa y brillante hasta ahora. Y a Leonardo: gracias por ser parte de mi familia.

A mi padre: tu sabiduría, humanidad y fortaleza me han hecho una mujer combatiente y lúcida ante las injusticias. Agradezco tu amor, sabiduría y apoyo en este trabajo.

A Héctor: tu belleza, amor, amistad, inteligencia, bondad y sentido del humor, han llenado mi vida por 7 años. Admiro tus sueños, tus batallas diarias y la dedicación y amor que le das a todo lo que haces; gracias por hacerme feliz y por tu apoyo y paciencia; sin ti, nada sería lo mismo.

A mis tíos Virginia, Gilda, Noemí, Laura, Arturo, David y Gilberto, por su amor y cariño. Gracias por acompañarme en todas las etapas de mi vida. A mis primos Nayelli, Anaid, Diana, Michis, Abraham y Arturo por crecer conmigo, apoyarnos y estar siempre juntos.

A Christine y Christy, por su amor, apoyo, confianza y por ser parte de mi vida.

A Lucas: por acompañarme en mis desvelos durante la realización de este trabajo.

A Paola: por ser hermanas sin serlo, gracias por mantener viva la amistad y estar conmigo incondicionalmente. A Oscar: gracias por la dedicación y ayuda en el diseño de la portada.

A Gerónimo: por tu amistad, compañerismo y ayuda en la elaboración de los mapas.

A Daniela: por tu hermandad, amistad y complicidad que nos une y nos hace una sola, gracias por estar conmigo en todo momento.

A Marisol: por apoyarme e impulsarme a concluir mis deseos.

A mis amigos Adriana, Gina, Rita, Gerardo, Magdiel, Hilcias, Jairo, Noé y Rodrigo, por su sinceridad y amistad siempre.

A Ailsa: gracias por creer en mí, por compartir mis sueños y por apoyarme en todo momento en la realización de la tesis.

A mis lectores Héctor, Eduardo, Edmundo y Fabián, gracias por sus observaciones y comentarios.

Al fotógrafo Marco Antonio Cruz, por su ayuda en mi primer acercamiento al tema.

Agradezco el apoyo y la confianza del Comité Internacional Pro-Ciegos, IAP.

Y mi dedicatoria y agradecimiento especial para las y los jóvenes que hicieron posible esta tesis, gracias por abrirme su corazón y ayudarme a concluir esta etapa de mi vida:

Yahir, Fran, Miguel, Israel, Suleima, Ilse, Roberto, Joel, Roberto, Luis y Derek.

A Yahir por haberme ayudado con las hojas en braille.

## Índice:

<b>Introducción</b> .....	1
<b>Capítulo 1. Marco conceptual</b> .....	7
1.1. El espacio social.....	7
1.2. Movilidad como un elemento del espacio.....	10
1.3. Geografía de la juventud.....	13
1.4. Geografía de la discapacidad y jóvenes con baja visión.....	19
<b>Capítulo 2. Marco metodológico</b> .....	24
2.1. Geografía crítica, juventud y metodología.....	24
2.2. Método Participativo.....	27
2.3. La aplicación de la metodología.....	31
2.4. Consideraciones éticas.....	36
<b>Capítulo 3. Construcción espacial de las y los jóvenes con baja visión</b> ...39	
3.1. La visión y el espacio.....	39
3.1.1. El espacio social de Henry Lefebvre y Milton Santos.....	39
3.1.2. La construcción del espacio normovisual.....	41
3.2. Construcción espacial de los jóvenes con baja visión.....	43
3.2.1. Jóvenes con baja visión y espacio.....	44
3.2.2. Construcción espacial en el área de estudio.....	53
<b>Capítulo 4. El mapa mental: La movilidad espacial de las y los jóvenes en la Ciudad de México</b> .....	61
4.1. Uso de los sentidos.....	61
4.1.1. Creación de guías (Puntos de referencia).....	64
4.2. Movilidad a diferentes escalas.....	70
4.2.1. Movilidad local (Rutas y mapas).....	74

4.3. Técnicas de orientación y movilidad espacial.....	93
4.3.1. Interacciones con la sociedad en el espacio.....	93
4.3.2. Orientación y movilidad.....	96
4.3.3. Uso del bastón.....	99
<b>Capítulo 5. Distribución y movilidad espacial de las y los jóvenes con baja visión en el transporte de la Ciudad de México.....</b>	<b>106</b>
5.1. Accesibilidad al transporte público.....	108
5.2. Movilidad en el Sistema de Transporte Colectivo Metro.....	111
5.3. Movilidad en el Metrobús y Mexibús.....	122
5.4. Movilidad en los camiones, microbuses y combis.....	125
<b>Capítulo 6. Barreras físicas e imaginarias: Vulnerabilidad y peligro.....</b>	<b>131</b>
6.1. Espacios cómodos.....	133
6.1.1. Espacio “Casa”.....	135
6.1.2. Centro de rehabilitación.....	141
6.1.3. Lugares de trabajo.....	146
6.2. Espacios públicos y de tránsito.....	151
6.2.1. La calle.....	152
6.3. Transportes Publicas.....	161
6.3.1. Sistema de transporte colectivo Metro, Metrobús y Mexibús.....	162
<b>Reflexiones.....</b>	<b>169</b>
<b>Bibliografía.....</b>	<b>176</b>
<b>Anexo 1. Guía de entrevistas.....</b>	<b>181</b>
<b>Anexo 2. Lista de audio (Disco 1).....</b>	<b>184</b>
<b>Anexo 3. Acervo fotográfico.....</b>	<b>186</b>
<b>Anexo 4. Recomendaciones.....</b>	<b>189</b>

## Índice de figuras

3.1. Imagen del paisaje de un joven con baja visión, aledaño a su casa en Ecatepec. Hombre, 18 años, Ecatepec, Marzo, 2012.....	45
3.2. Imagen de un joven con baja visión: <i>Mi espacio es dónde estén mis amigos</i> . Hombre, 17 años, Santa María la Ribera, Marzo, 2012.....	48
3.3. Mapa de área de estudio seleccionada en esta investigación.....	54
3.4. Imagen de una guía urbana: <i>Cuando me bajo del camión, reconozco el olor de los pollos de Kentucky</i> . Hombre, 18 años, Jaltenco, Estado de México, Marzo, 2012.....	57
4.1. Imagen de un cruce peatonal: <i>Tienes que usar otros sentidos para sentir más confianza al moverte</i> . Mujer, 17 años, Avenida de los Insurgentes, Marzo, 2012.....	63
4.2. Imagen de un puesto de comida que sirve como punto de referencia para un joven con baja visión en la colonia Atlapulco, Nezahualcóyotl. Hombre, 24 años, Avenida Chimalhuacán, Marzo, 2012.....	65
4.3. Imagen que muestra la falta de alumbrado en la colonia Casa Blanca, Iztapalapa. Mireille Del Valle, Casa Blanca, Mayo, 2012.....	67
4.4. Imagen dónde un joven con baja visión realiza el conteo de las estaciones, en la línea B del metro. Fotografía: Mireille Del Valle, Estación Tepito, línea B, Marzo, 2012.....	69
4.5. Mapa de la frecuencia semanal de la movilidad: casa-comité-escuela.....	76
4.6. Mapa de la frecuencia semanal de la movilidad: casa-trabajo.....	77
4.7. Mapa de la frecuencia semanal de la movilidad: casa-espacios cómodos. ....	81
4.8. Mapa de la movilidad de un joven con baja visión de 18 años, Ecatepec..	84
4.9. Mapa de la movilidad de un joven con baja visión de 18 años, Iztapalapa. ....	85

4.10. Mapa de la movilidad de un joven con baja visión de 24 años, Nezahualcóyotl.....	88
4.11. Mapa de la movilidad de un joven con baja visión de 25 años, Gustavo A. Madero.....	91
4.12. Imagen de las inmediaciones del Comité Internacional Pro-Ciegos, IAP. Mireille Del Valle, Comité Internacional Pro-ciegos, Octubre, 2012.....	97
4.13. Imagen de un maestro ciego, dando clase de uso del bastón para jóvenes de baja visión. Hombre, 24 años, Comité, Marzo, 2012.....	101
4.14. Movilidad de un joven con baja visión en el metro Ecatepec. Mireille Del Valle, Metro Ecatepec, Octubre, 2012.....	103
5.1. Mapa de la movilidad espacial en el sistema metro, metrobús y camiones con destino de la casa a la escuela y Comité.....	112
5.2. Mapa de la movilidad espacial en el sistema metro, metrobús y camiones con destino de la casa al trabajo.....	114
5.3. Imagen de la zona aledaña al metro Río de los Remedios. Hombre, 18 años, Metro Río de los Remedios, Marzo, 2012.....	117
5.4. Imagen que muestra las guías que indican el transbordo de la estación Guerrero hacia Indios Verdes. Mireille Del Valle. Estación Guerrero, Julio, 2012. ....	121
5.5. Sobre este paisaje urbano un joven con baja visión dijo: <i>A veces la congestión de camiones, hace que me desoriente</i> , Ecatepec. Hombre, 18 años, Ecatepec, Marzo, 2012.....	127
6.1. Mapa de percepción de las y los jóvenes con baja visión de las barreras físicas e imaginarias por delegaciones/municipios y colonias.....	134
6.2. Imagen del patio de la casa de un joven con baja visión que vive en la colonia Atlapulco, Nezahualcóyotl. Hombre, 24 años. Col. Atlapulco. Marzo, 2012.....	138

6.3. Imagen de la casa de un joven con baja visión en la colonia Casa Blanca, Iztapalapa. Mireille Del Valle. Col. Casa Blanca, Marzo, 2012.....	139
6.4. Imagen del pasillo que lleva a los salones de estudio del Comité Internacional Pro-Ciegos. Mireille Del Valle, Comité Internacional Pro-ciegos, Octubre, 2012.....	142
6.5. Imagen de las escaleras que llevan a los salones principales del Comité Internacional Pro-Ciegos. Mireille Del Valle, Comité Internacional Pro-ciegos, Octubre, 2012.....	143
6.6. Imagen del salón de braille y escritura en negro del Comité Internacional Pro-Ciegos. Mireille Del Valle, Comité Internacional Pro-ciegos, Octubre, 2012. ....	144
6.7. Imagen de una barrera física: Ambulantes obstaculizando las calles en la Avenida de los Insurgentes. Hombre, 18 años. Avenida de los Insurgentes, Marzo, 2012.....	153
6.8 Imagen de una barrera urbana: <i>No se dan cuenta de la limitación para una persona con bastón de poner sus puestos en el mero paso.</i> Hombre, 25 años. Col. La Pastora, Marzo, 2012.....	154
6.9. Imagen de una barrera física: <i>Siempre que paso por este poste me golpeo.</i> Hombre, 24 años, Col. Atlapulco, Marzo, 2012.....	156
6.10. Imagen dónde se muestra la basura acumulada en los accesos a las escaleras peatonales. Hombre, 19 años, Col. Casa Blanca, Marzo 2012.....	157
6.11. Imagen que muestra la acumulación de tierra en las banquetas, México Independiente, Ecatepec. Hombre, 18 años. Ecatepec, Marzo, 2012.....	158
6.12. Imagen de una salida de jóvenes con baja visión al cine de la Plaza Aragón, Ecatepec". Mireille Del Valle, Plaza Aragón, Octubre, 2012.....	160

## Índice de cuadros

3.1. Cuadro del área de estudio seleccionada en esta investigación del Distrito Federal y Estado de México.....	53
4.1. Cuadro de los lugares destino (colonias). Estado de México.....	78
4.2. Cuadro de los lugares destino (colonias). Ciudad de México.....	70
5.1. Tiempo (horas) de ausencia en sus lugares de residencia al día de las y los jóvenes con baja visión.....	107
5.2. Cuadro de la movilidad espacial de los jóvenes con baja visión en el sistema Metro.....	115
5.3. Cuadro de las líneas del Metro con mayor recurrencia en porcentaje de jóvenes.....	116

## Introducción

*“Yo guardo las canciones de un determinado modo;  
es como una geografía, por ejemplo,  
las mañanitas corren hacia el norte  
y cada canción tiene un color”.*

(Rémy Fenzy, 1991)

La Geografía Cultural es una manera de estudiar no sólo los aspectos culturales del espacio, sino también el paisaje visto a través de los cristales de las diferentes culturas. El espacio, sea boreal o austral, boscoso o desértico, llano o abrupto, urbano o rural, puede ser estudiado con un enfoque cultural. Ésta perspectiva se ha dirigido en ésta investigación, a la movilidad de un sector de jóvenes, minúsculo pero existente y marginado: con baja visión. Límites a la movilidad, como un elemento del espacio, es un problema que afecta en mayor y menor medida al desenvolvimiento natural de la sociedad, en este caso a las y los jóvenes con baja visión. La pobreza, las barreras físicas (edificios, banquetas, calles), la inseguridad, la discriminación, la sobreprotección, el género y la edad, son algunos de los factores que limitan a las y los participantes en sus ocupaciones diarias dentro y fuera de su lugar de confort y/o espacios transitables. Se ha situado este estudio en un grupo que poco ha recibido atención en la geografía contemporánea mexicana.

Tradicionalmente la discapacidad ha sido abordada desde la perspectiva médica, su análisis espacial y social es apenas de la mitad del siglo XX, sobre todo en el campo académico de la geografía. Es a partir de la geografía cultural que nos acercaremos al estudio de la movilidad espacial de jóvenes con baja visión en la Ciudad de México. El apoyo de esta rama para el presente caso es de vital importancia, ya que nos ayudará a definir, entender conceptos y procesos desde una óptica cualitativa e interdisciplinaria. De ésta manera, la presente investigación pretende analizar los factores físicos, políticos y socio-culturales que permiten y, al mismo tiempo, impiden, la movilidad de las y los jóvenes débiles visuales.

Para comprender la categoría “joven” se debe entender, como un primer acercamiento, la definición de “niñez”, la cual va a variar entre culturas

teniendo cambios considerables con la historia Occidental, el desarrollo Oriental y las sociedades capitalistas. Según la *Ley para la protección de los derechos de niñas, niños y adolescentes*, emitida en el 2000 por el entonces presidente Ernesto Zedillo Ponce de León en su Artículo 2 considera como niñez a los que tengan menos de 12 años. En las sociedades contemporáneas occidentales, la edad de nuestro cuerpo se utiliza para definirnos y dar sentido a nuestras acciones y a nuestra identidad. Y, la juventud, considerada como una zona ambigua, puede representar el límite entre ser niño/adulto, para su distinta categorización. Así mismo, es popularmente usado para definir a las personas entre 16 y 25 años de edad (dicho rango se toma en cuenta en éste estudio), (Valentine y Skelton, 1998:6).

Para fines de esta investigación, se centrará el estudio en la discapacidad visual, comprendiendo, en primera instancia, su definición según INEGI (2010): *“la ceguera se refiere a la pérdida total de la vista en uno o ambos ojos, así como a los débiles visuales y a los que aún usando lentes no pueden ver bien por lo avanzado de sus problemas visuales”* (Censo de Población y Vivienda, 2010). Según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2011), en su Clasificación Internacional de la Insuficiencia, la Discapacidad y la Minusvalía, menciona que: *“un accidente puede tener, o no, repercusiones físicas, lo que a su vez puede o no causar, pérdida funcional que puede conllevar, o no, dificultades para el desenvolvimiento diario del individuo”*.

Para la OMS, si existe minusvalía, sólo se podrá curar eliminando su causa: la afección (el accidente natural). Se conciben medidas desde el punto de vista médico, por lo que, si el accidente no es curable, las consecuencias sociales tampoco lo serán. Esta lógica socialmente se traduce respecto a las personas con discapacidad en marginación y exclusión. Sea una enfermedad, un accidente o fortuito divino, para la sociedad imperante, la discapacidad implicaría que el individuo no está en condiciones de cumplir con los requisitos de la convivencia social, así como no ser apto de realizar las actividades que una persona normovisual puede; como si cualquier normovisual pudiera desempeñar todos los labores (*Ibid*:126,127).

Dentro de las discapacidades visuales existe una de la que poco se habla y se conoce: la baja visión. Ésta, es una condición de la vista que se

presenta como una disminución y, eventualmente, una pérdida progresiva y total de la visión. Algunos de las enfermedades que propician la baja visión, según el INEGI (2010), pueden ser: glaucoma, cataratas, retinosis pigmentaria, desprendimiento de retina y diabetes, entre las más importantes. Se puede presentar a cualquier edad, sin embargo, del 2006 a la actualidad, debido a los altos índices de diabetes juvenil en México, los niños y los jóvenes han desarrollado mayormente dicho padecimiento.

Según datos de la OMS para el 2012 en el mundo existen 285 millones de personas con discapacidad visual, de las cuales 39 millones son ciegas y 246 millones presentan baja visión. De acuerdo con la OMS, la segunda discapacidad más importante en México es la visual: en 2006 el 2% de la población presenta discapacidad visual, es decir, 500 mil personas son ciegas y 1 millón y medio tienen baja visión.

Las expectativas de la calidad de vida de una persona con baja visión han cambiado, debido a que ahora ya hay mejores métodos o técnicas de prevención y rehabilitación. No obstante, detener y prever la enfermedad no ha sido trabajo fácil, sobre todo en sectores pobres o marginados del país, a causa de las desfavorables condiciones de vida; así mismo, no cuentan con la información ni los medios económicos necesarios para evitar o frenar algún padecimiento. Por ejemplo, la mayoría de las personas con diabetes no saben que la tienen o no toman las precauciones debidas para cuidarse, tomando como caso, niños que desde temprana edad tienen diabetes y que por falta de atención oportuna quedaron ciegos a los 15 o 16 años de edad.

Desafortunadamente, muchas veces las y los niños y jóvenes, a tempranas edades llegan a quedar discapacitados. Las causas y el significado de una discapacidad son distintos para diferentes grupos y a su vez, dependen si se originaron de nacimiento, enfermedad o accidente. Cual sea que haya originado su discapacidad, las consecuencias (físicas, psicológicas y morales) llegan a ser traumatizantes muchas veces, y siempre definitorias en la vida de las personas débiles visuales. Estos jóvenes enfrentan una serie de problemas para integrarse a la vida cotidiana en la medida en que la organización de las actividades y los mismos espacios se estructuran en términos de las

capacidades e intereses del grupo dominante (en este caso, las personas normovisuales).

Los temas de espacio, movilidad, geografía e identidad juvenil y discapacidad visual, contenidos en el marco conceptual de esta investigación contribuirán a la construcción de una visión de la discapacidad más crítica en consonancia con la realidad de nuestra sociedad y país. La movilidad y apropiación del espacio está ejemplificada en el presente estudio, observando y analizando los procesos característicos que han permitido y, al mismo tiempo limitado, el desplazamiento físico de las y los jóvenes con baja visión a escala local de la Ciudad de México. Mostrando, a partir del trabajo en gabinete y campo, que la Ciudad de México y su población poco están preparadas para facilitar y salvaguardar la integridad física y moral de este grupo de personas.

Por tanto, identificamos, para el presente estudio, los elementos del paisaje urbano que limitan el desplazamiento de las y los jóvenes con baja visión, así como, los lugares en dónde se sienten cómodos, los medios de transporte que utilizan, el tiempo que hacen en sus recorridos diarios, las organizaciones e instituciones públicas existentes que les proporcionan ayuda, trabajo, rehabilitación y orientación, reconociendo las barreras y facilidades a las que se enfrentan en el desarrollo de sus actividades dentro y fuera de la casa, escuela, empleos y lugares públicos. Se muestra información sobre movilidad (los flujos y las distancias entre los centros de trabajo, escuela y las zonas de residencia), así como, las relaciones experienciales y espaciales de las y los participantes, con respecto a los espacios de la ciudad y las barreras espacio-sociales que enfrentan cotidianamente. Se sugiere que si bien las modalidades se basan en tiempos y permanencias en unos y otros sitios, así como el medio de transporte en él que se viaja, éstas dependen del ámbito espacial donde ocurre el movimiento. Es claro que el tamaño y la complejidad de la categoría espacial estudiada como el periodo de registro, pueden ocultar unos movimientos y exhibir otros, sin embargo, la metodología aplicada, revela sus vidas espaciales en torno a su movilidad, identidad y discapacidad.

Analizar cómo las personas con discapacidad visual y baja visión pueden entender el espacio, podría conducir a la planificación de paisajes y espacios fáciles de recordar y que facilitan un uso más agradable y al alcance

de todos. Ésta información podría proporcionar conocimientos sobre el contenido, la forma y la ubicación de la información espacial que se debe poner a disposición de las personas con debilidad visual, contempladas y analizadas desde el punto de vista de la Geografía y la Geografía Social.

Éste acercamiento geográfico al tema es importante y relevante en el quehacer de la disciplina, primero porque puede auxiliar al mejoramiento de las condiciones de vida de las personas con discapacidad y, por tanto, del resto de la sociedad, siendo que, la discapacidad la ocasiona la sociedad y las barreras y no la condición misma; y segundo, como una aportación y valoración en la investigación de estos temas, dentro de la geografía mexicana, ya que sugerimos que las geografías de la discapacidad aún no han sido explorados, y representan un campo de estudio emergente e importante en el contexto mexicano y latinoamericano.

Cabe mencionar que además de una amplia revisión bibliográfica de estudios e investigaciones académicas, se han tomado en cuenta las experiencias, narraciones, escritos y fotografías de algunos autores débiles visuales y normovisuales, tales como: William Carlos Williams (Ver "*Parábola de los ciegos*"), Evgen Bavcar, Mauricio Ortíz, Nancy Kedersha, René Descartes, Nancy Kedersha, Barrie Needham, Maya Goded, Flo Flox y Marco Antonio Cruz; y sobretodo, las pláticas, sentimientos, vivencias e imágenes de las y los participantes, cuyos nombres no serán revelados a lo largo de esta investigación. Así mismo, se tomaron en cuenta las técnicas de orientación y movilidad que las y los jóvenes con baja visión, estudian dentro del Comité Internacional Pro-Ciegos, para su movilidad. Éstas apoyaron la investigación de campo y el acompañamiento a las y los jóvenes.

El presente caso de estudio fue significativo para las vidas de las y los jóvenes con baja visión y la investigadora. Para las y los primeros, significó una experiencia nueva y una oportunidad para acercarse a la fotografía. Su vivencia les permitió expresarse, sentirse escuchados y apoyados por una mujer joven normovisual. Para la investigadora, fue una de las experiencias más enriquecedoras de su vida académica y personal. La relación que mantienen actualmente ambos actores es cercana, resultado de una amistad sincera y constante.



Bruegel, Temple, 1568

## LA PARÁBOLA DE LOS CIEGOS

### IX

Esta pintura terrible pero grandiosa

la parábola de los ciegos

sin un rojo

en la composición muestra un grupo

de mendigos en diagonal hacia abajo

guiándose uno al otro

en un costado

de la tela

para tropezar al fin con un pantano

donde acaban el cuadro

y la composición

no se observa

ningún vidente los rasgos

descuidados del indigente

con sus pocas

lastimosas pertenencias, una tina

de lavar en una cabaña

campesina y la aguja de una iglesia

las caras están alzadas

como hacia la luz

no hay ningún detalle extraño

a la composición cada uno

sigue al otro bastón en

mano triunfante hacia el desastre.

## Capítulo 1. Marco Conceptual

*“El mundo llega por otras vías. Es importante conocer por el oído, la dirección y la velocidad relativa de los coches que pasan, el espacio se percibe por sutilísimas corrientes de aire y cambios de temperatura, el día y la noche no son luz y oscuridad sino ruidos y silencios, los rostros son tacto y aura, y el tiempo, quién sabe cómo, pero es exacto” (Mauricio Ortíz, 1999).*

### 1.1. El espacio social

El objeto de estudio de la Geografía Social como de la disciplina geográfica, es el espacio, sin separar sus componentes físicos de los sociales. El enfoque cultural asume que la realidad espacial es compleja y que todo espacio es resultado de los fenómenos naturales como de las actividades humanas (Fernández, 2006: 220).

Hasta hace poco, el espacio en la Geografía se concebía como una categoría que se debía de reconsiderar y replantear dentro de la teoría social, es decir, dar un *Giro Geográfico o Espacial* (Lindón y Hiernaux, 2006:9). Jacques Lévy (1999), argumentó a favor de la construcción de un nuevo cuerpo teórico sobre el espacio, es decir, “pensar el espacio, para leer el mundo”. Para ello, la Geografía necesariamente debe incluir la dimensión cultural, debido al interés creciente por la espacialidad. La idea de espacialidad supone que aunque el espacio tiene una forma física, al mismo tiempo, cuenta con una cualidad inherentemente política y estratégica, y, la temporalidad, es construida a partir de las relaciones sociales específicas. Esto significa que las relaciones sociales del espacio se experimentan de manera diferente, y, diversamente interpretadas por los titulares de las diferentes posiciones que son parte de ella.

Desde los años ochenta el discurso posmoderno de manera creciente va siendo parte de la reflexión en la Geografía Humana. Se puede decir que el posmodernismo responde al cuestionamiento de la racionalidad modernista. Se

estaba planteando, dentro de la teoría social crítica, el desafío posmoderno que exigía que esta teoría incluyera de forma central al espacio. El desafío posmoderno, significó para la geografía, el involucramiento en las discusiones filosóficas y metodológicas de las ciencias humanas y sociales, incluyendo la apertura de la disciplina geográfica hacia las metodologías cualitativas (Lindón y Hiernaux, 2006:10,12). Se considera que parte de los conceptos abarcados para este estudio, emergen de este desafío por desarrollar temas poco recurridos en la disciplina.

Según Edward Soja, la *ola posmoderna* genera condiciones en donde en ocasiones resulta complejo definir el espacio, pero una tarea crucial es introducir el concepto de espacio en el análisis crítico social. Antes de definir lo que para algunos autores es el espacio, a continuación se puntualizará el concepto “cultura” por Fernández, extraído de los estudios del geógrafo William Norton (2000), y que, para fines utilitarios, se ha ocupado como margen de referencia para el presente caso: “...*la cultura es ahora vista como el medio a través del cual la gente transforma el mundo material en un mundo de símbolos a los que da sentido y a los que se les atribuye un valor. [...] Se estudia entonces el espacio con su significado a veces escondido, así como el comportamiento de la gente en él*” (Fernández, 2006:228). La importancia de esta postura, en el presente trabajo, es la relevancia que se le da a las formas en que las y los jóvenes con baja visión se mueven, comportan, perciben y califican el espacio, a través de sus modos de vida: exclusión y discriminación. Así mismo, estos nos hablan de expresiones socio-culturales que, por ende, representan parte de una identidad construida espacialmente de valores, símbolos y vivencias.

Es imprescindible producir una definición de espacio. Etimológicamente espacio, *spatium*, se traduce como “aquello que se mide con pasos”, es una “extensión” para ser recorrida. Visto desde la Geografía Cultural, Braudel (1997) menciona que el espacio es una de las dos dimensiones de la realidad; la otra es el tiempo y no deben ser observadas por separado. Dicha rama de la Geografía estudia frecuentemente el espacio, éste entendido como una “dimensión espacial”, estudiado mediante unidades llamadas “paisajes”. Éste paisaje puede ser definido por una representación de un espacio preciso, o

bien como tal espacio preciso analizado por un observador (Braudel, 1997, *Ibid*:230).

Existen múltiples perspectivas del espacio, sin embargo la definición que se ha considerado utilizar para ésta investigación, no por ser la única ni la mejor, será la de Henri Lefebvre, para él, el espacio está conceptualizado por tres elementos: el *espacio concebido* o imaginado, el *espacio percibido*, sensaciones y el *espacio vivido*, lo que experimentemos. En el presente caso, las y los jóvenes viven estas tres concepciones al momento en que construyen y defienden sus espacios. Lefebvre menciona que cada sociedad al relacionarse produce cierto espacio, es decir, su propio espacio. El carácter social de éste último, por tanto construido, se aleja exponencialmente de la idea de un espacio dicotómico o dividido en sociedad/naturaleza (Lefebvre, 1976). En el momento en que el ser humano le da un uso al paisaje o a sus elementos, se produce una segunda naturaleza, en pocas palabras: un espacio social, "*...el carácter social del espacio proviene de la sustitución del "espacio natural", por aquél que el hombre crea en su vida práctica*" (Lezama, 1993: 254).

Otro autor aquí examinado para ampliar la definición de espacio es Milton Santos, quien concibe al espacio como una instancia de la sociedad: económica, política y cultural, esto quiere decir, que la esencia del espacio es social. Es también, un conjunto de objetos geográficos distribuidos sobre un territorio, una configuración geográfica o espacial, por ello, están siempre cambiando de significado en la medida de que, el movimiento social, le atribuye a cada momento: fracciones diferentes del todo social (Milton, 1990:1). De la misma forma, el espacio define al ser social y, éste, en última instancia, es el que determina al primero (*Ibid*, ver p. 2).

Todo espacio, está siempre en constante cambio en su significado debido a sus movimientos sociales. Tomemos por ejemplo hipotético una comunidad cuya vida social surge y se sostiene alrededor de un lago en forma de zona lacustre, desarrollan su vida espiritual, social y material redefiniendo el lago. En algún momento de su desarrollo histórico, puede que entren en conflicto con otro grupo social con intereses opuestos, y, para quienes el lago tiene un sentido de lugar distinto. De esta forma, por las razones que sean, la

comunidad lacustre entra en contradicción con los intereses del nuevo grupo social. Y por tanto, dos significados distintos, antagónicos, de un mismo espacio geográfico, se encuentran en medio de un movimiento dialéctico. El espacio aprehendido por los actores sociales, está siempre en un movimiento determinado por los cambios en sus necesidades, intereses e intenciones.

## **1.2. La movilidad como un elemento del espacio**

El estudio de la movilidad, es una parte muy importante del espacio y de la disciplina geográfica, ha abarcado un número significativo de investigaciones de destacable trascendencia. A partir del 2006, se inició un “regreso académico” dirigido al estudio de la movilidad, las ciencias sociales consideraron un reto y un foco de interés introducirse al paradigma emergente de las movilidades (Hannam, Sheller y Urry, 2006:244).

Permitiendo que el “mundo social”, teorizado como una gama de prácticas sociales, políticas, ideológicas e infraestructura implicadas, integren o reduzcan los varios tipos de movimientos de personas, ideas, información y de objetos (Urry, 2007: 47). Por tanto, la movilidad se puede definir como: *“los movimientos a gran escala de personas, objetos, capital e información en todo el mundo. Así como, los procesos locales de transporte diario, el movimiento a través del espacio público y el movimiento de las cosas materiales en la vida diaria”* (Gough, 2008:244).

Dicha movilidad está arraigada en la historia, la vida diaria, las experiencias de las personas y la variedad de formas de comportamiento, que están inspiradas por diferentes motivos, aspiraciones y obligaciones (*Ibid*, ver p. 245). Así mismo, es analizado gracias a la apertura de la nueva geografía cultural, la ola posmodernista y las definiciones que Henry Lefebvre y Milton Santos han aportado para el estudio del espacio social y los actores sociales.

El grado de movimiento, debe alejarse de las interpretaciones que acusan a la movilidad como una “ruptura” en la sociedad; debe ser considerado “un proceso normal y cotidiano llevado a cabo en la vida de las personas”. El paradigma de las nuevas movilidades pretende ser parte de un amplio proyecto

teórico que tiene como objetivo proponer un nuevo conjunto de preguntas, metodologías y teorías para el examen de la movilidad dentro del espacio social. Dicha movilidad puede ser representada a partir de las escalas, es decir, de las formas en que la Geografía ha planteado y abordado el espacio ó las redes de asociaciones y agentes, que generan distintas dinámicas estrechamente conectadas (*Ibid*, ver p.246).

Con respecto a las escalas, la globalización vino acompañada del auge de lo local dando paso a la relación global-local, pero en los últimos años, frente a esta dualidad o dicotomía, se viene proponiendo el análisis de las escalas del espacio: desde lo global a lo local. De acuerdo al tipo o dimensión de estudio que se realice, el recurso de la escala permitirá definir y recortar el territorio o espacio a analizar; con esto, la escala interviene en el proceso de producción de conocimiento, antes de que el mismo, fuera realizado. Para fines de ésta investigación se empleará el lugar local que al mismo tiempo es global, entendiéndose como una región, el país, una ciudad, en este caso la Ciudad de México: *“En el fluir de las relaciones entre lo local y lo global es donde se establece el pilar clave de todas las formas de conocimiento geográfico”* (Massey, 2008:114-115).

El espacio, como se ha mencionado, es un producto de las relaciones sociales y de las identidades de cada lugar (lo local), así mismo, es el resultado de la mezcla de todos los vínculos, prácticas e intercambios que se entrelazan allí, colmados de poder social, es decir, de relaciones de poder. Estas correlaciones conceptualizan las identidades que nos puede llevar a comprender las diversidades internas y externas de cada lugar, es decir, de lo local a lo global (*Ibid*, ver p.116). Para Massey (2008), el lugar, en este sentido, puede llegar a tener una posición subordinada, mientras que en otros ambientes puede concebirse como una posición más o menos dominante. Esto quiere decir que estas dualidades generan desigualdades sociales.

Kaufmann (2002) menciona que la movilidad puede desarrollarse temporal y espacialmente de cuatro formas principales: movilidad diaria, los viajes, la migración y la movilidad residencial. Las cuatro se pueden generar en eventualidades distintas: el día y la semana, el mes y el año, el año y el ciclo de la vida de la movilidad residencial y la historia de la vida para las

migraciones. Cada caso no existe de forma aislada y es afectada por otras formas. Para el presente caso, sólo se enfocará en la movilidad diaria, semanal, viajes y en algunos casos, residencial (Kauffman, 2002 en: Gough, 2008: 247).

De acuerdo con Knox y Pinch (2006) la movilidad diaria se traduce en el número y tipos de viajes que se realizan durante un día y se ha demostrado que varían según el nivel de ingresos, sexo, profesión y educación. En cambio, la movilidad residencial, es un producto de las oportunidades de vivienda, sus necesidades y las expectativas de la familias que se ven afectadas por los ingresos, el hacinamiento, el número de integrantes de la familia y el estilo de vida. Es un proceso selectivo, los hogares son móviles ya que las personas se mueven de un domicilio a otro, contribuyendo a una configuración y reconfiguración de las zonas urbanas (Knox y Pinch (2006). Sin embargo, la movilidad es un recurso al que las personas tienen acceso diferenciado, en condiciones de desigualdad, por añadidura, tiene una relación con las circunstancias económicas actuales, comúnmente facilitando o deteriorando la búsqueda de trabajo. Se podría argumentar que en el mundo contemporáneo y la lucha por el espacio, la movilidad se ha convertido en un factor estratificador poderoso y codiciado, en el cual se construyen y reconstruyen las nuevas geometrías de poder; es decir, las jerarquías sociales, políticas, económicas y culturales de alcance local y global. Y, a los que ocupan la cima de esta nueva jerarquía, la libertad de movimiento les otorga muchas ventajas: dinero, bienes materiales, poder y estabilidad (Zygmunt, 2001: 62). Entonces, la libertad de movimientos y las mercancías siempre escasas y distribuidas de manera desigual, se han convertido rápidamente en el factor de estratificación de nuestra época posmoderna (Gough, 2008:244).

La estructura de la ciudad es alterada por la movilidad generalizada y los flujos diarios que se realicen en ella. La movilidad de las y los jóvenes con baja visión en la Ciudad de México, como se podrá comprender en los siguientes capítulos, se está influenciada de factores económicos, políticos, sociales y culturales; sin embargo, esta movilidad ya sea diaria, semanal, residencial o de viajes, va a depender, en gran medida de las barreras físicas e imaginarias dentro que se desarrollan dentro del área metropolitana.

Por ejemplo, el trabajo de Driedger et. al. (2004) sobre la auto-identidad y las relaciones de las personas con esclerosis múltiple es un trabajo interesante que documenta la indignidad de la discapacidad, en el que el diseño físico de plazas impide la facilidad de la movilidad y el movimiento. Este es un caso de investigación geográfica con relación recursiva entre la identidad y el espacio, mediante la documentación de las diferentes formas en el que la ciudad, tiene influencia en cómo las personas con discapacidad se sienten sobre sí mismos (Imrie R. y Edwards C., 2007:630).

Otro caso lo realizaron los autores Clark-Carter, Heyes, y Howarth (1986) éstos informaron en un estudio realizado de que al menos el 30 por ciento de las personas con discapacidad visual o ciega no hacen viajes independientes, fuera de sus hogares. La mayoría de los que se mueven en las calles de la ciudad temen ser sorprendidos por algún vehículo o, en la exploración, desorientarse, llegar al caos, miedo, estrés, y pánico asociado con perderse (Golledge, 1993:80). Estos mismos resultados se presentan y estudian en el presente estudio.

### **1.3. Geografía de la juventud**

Para fines de esta investigación, el grupo que se tomará como muestra serán los jóvenes entre 17 y 25 años por la facilidad de acceso y por su categorización como jóvenes adolescentes; sin embargo, se dará un breve semblante de lo que ha sido la investigación en niños y jóvenes dentro de la Geografía en diferentes contextos, dando a resaltar que la movilidad de niños y la movilidad de jóvenes no se da de la misma forma.

En los últimos años, ha existido un creciente interés por las “Geografías de la niñez y la juventud” y su atención se ha dirigido principalmente a su movilidad. Para que la movilidad sea adecuada debe ser independiente, segura y eficaz. A partir de los 13 años de edad aumenta notablemente la aptitud para representarse en un espacio, capacidad que sigue progresando hasta aproximadamente los 18 años (Ochaíta, Huertas y Espinosa, 2000:54). Hasta hace poco, los geógrafos han sido criticados por ignorar a las y los niños y

jóvenes en otras áreas de su estudio, y, en gran medida, excluidos de sus experiencias en conjunto. Éstas experiencias, como conformadoras del espacio social, tienen una fuerte resonancia con una emergente sensibilidad de la Geografía Cultural, debiendo integrar, el estudio de las Geografías de la niñez y juventud a todas las áreas de investigación de la disciplina (Aitken, 2001:12).

A los jóvenes se les niega el acceso al mundo de los adultos, pero al mismo tiempo, los infantes, intentan distanciarse del mundo de los niños conservando algunas ligas con la niñez: *“las únicas fronteras que definen al adolescente son las de exclusión que delimitan lo que los jóvenes no son, no pueden ser o hacer”*. Esta conceptualización negativa de la juventud, de definir a las y los jóvenes por lo que *no* son, ha sido criticado en los nuevos estudios sociales y geográficos de la niñez y la juventud, donde se esfuerza por entender este grupo social en sus propios términos, de ver que *son* (*Ibid*).

Las categorías de niñez y juventud son muy variables entre diferentes contextos. Para Sibley (1995) *“la línea que divide al niño del adulto es confusa, las y los jóvenes pueden parecer amenazantes para los adultos porque transgreden las líneas de niño-adulto”* (*Ibid*:4,5). En las sociedades contemporáneas existe un número de normas y reglas que ejercen un constante control social: la edad para iniciar a tomar alcohol, la edad de la iniciación sexual, edad para ganar dinero, etc., éstas varían en género, edad y en contextos específicos y, al mismo tiempo, definen en dónde termina la niñez y empieza la edad adulta (Aitken, 2001:7).

Según Aitken, los jóvenes deben estar temporalmente apartados del mundo de los adultos, la infancia debe ser una época de inocencia que los libere de las responsabilidades del adulto, con el desarrollo de una educación formal a partir de la creencia de que las y los niños y jóvenes requieren largos periodos de escolaridad antes de que puedan asumir roles de adultos. Para la gran parte de la sociedad, la juventud sólo tiene valor o importancia en la medida en que se vayan convirtiendo en adultos. Es notable reconocer las experiencias únicas de las y los jóvenes, y los espacios que forjan por sí mismos, así como, identificar el papel que juegan en todas las geografías. Algunos estudios sugieren que las calles, los centros comerciales y parques constituyen los *espacios autónomos* en dónde pueden desarrollarse, divertirse

y representar una forma de resistencia al poder de los adultos (Aitken, 2001:6,7).

Por su lado, las formas en que los jóvenes utilizan el espacio social y local, entre los espacios de casa, colonia y su entorno, representa una parte importante para lograr su independencia, competencia, madurez y mantener las relaciones sociales con sus compañeros (Gough, 2008: 244). La movilidad de las y los jóvenes, a través del mismo espacio, varía en diferentes momentos del día, a lo que llamamos como: “movilidad diaria”, se mueven casi por las mismas razones: buscar educación, trabajo, dinero, recreación, placer y poder solventar sus viajes, es decir, se mueven por buscar la movilidad. Sin embargo, actualmente, el espacio público se produce como un espacio para adultos, ya que las y los jóvenes son las víctimas por excelencia de las fuerzas políticas, sociales y económicas que inventan la geografía del entorno construido.

A menudo, están sujetos a diversos regímenes reguladores de adultos: distintas formas de vigilancia y toques de queda en tiempo y lugar, aniquilando el espacio público a partir de esfuerzos por revitalizar y estilizar al paisaje, expulsando a la población, especialmente a las y los jóvenes, fuera de los espacios comunes (Valentine y Skelton, 1998:4). Algunos jóvenes por miedo a salir a las calles, dejan de frecuentar lugares a ciertas horas de la noche ó buscan los entornos de aventura donde puedan experimentar, a esto se le ha llamado: “Peligros de seguridad”, es decir, lugares dónde pueden disfrutar de correr peligro sin dañarse ni ser molestados, por ejemplo: clubes nocturnos, bares y tardeadas clandestinas. Ya que, para algunos adultos, las y los jóvenes que se encuentran en las calles son considerados como una presencia contaminadora, una amenaza potencial al orden público o por simples jerarquías de poder (Aitken, 2001:14).

En la juventud, las fronteras entre dependencia, en general del grupo familiar y la autonomía, derivada de su inserción en el mundo del trabajo y/o de las relaciones adultas (como la constitución de una familia), están en continua redefinición. Por otro lado, se observa la transitoriedad entre un modo de ser, el del niño, y por el otro, el mundo adulto. Tanto la fugacidad como la búsqueda de la autonomía, contienen la idea de que las y los jóvenes viven cotidianamente en lo liminar, entre un código de reglas y otro, y entre los

proyectos familiares, la escuela y el mundo de la calle con sus grupos espontáneos. Estas características están siempre delimitadas histórica y socialmente (Pontes, 1994:114).

El sentido del lugar construido a partir de la experiencia cotidiana y de los sentimientos subjetivos de cada persona, puede llegar a concebirse con tanta intensidad que puede convertirse en un aspecto central en la construcción de la identidad individual. El espacio social que habitan las y los niños y jóvenes depende, en gran medida, de sus propias necesidades y capacidades que varían de acuerdo con las funciones de ellos a distintas edades. La movilidad diaria o residencial puede llegar a ser afectada de una descomposición familiar, ya que las familias y hogares dinámicos, el número de miembros y su constitución, están en constante expansión y contracción (Ortiz, 2007:205). El hacinamiento, los servicios de agua, luz, gas, el volumen de viviendas, el tamaño de la casa y las condiciones de vida deterioradas, por ejemplo, afecta las oportunidades de control y evita darles a las y los jóvenes su propio espacio; así mismo, las relaciones entre el espacio público y privado se ven reducidas y limitadas, en el sentido de que carecen de las dimensiones físicas, que cualquier individuo necesita para desenvolverse biológica y socialmente, por lo que causa una gran movilidad entre los niños y jóvenes.

La movilidad de estos grupos en gran medida depende de los padres o tutores, ya sea por cambios de domicilio, escuela, ciudad o país; los centros recreativos, las amistades, incluso la familia, llegan a ser remplazados dentro de su nuevo entorno social. Sin embargo existe un sector pequeño pero importante de niños y jóvenes sin padres que viven en la calle, su movilidad está en función de su alimento diario, los lugares para dormir, la búsqueda de dinero y su *modus operandos* laboral (Valentine y Skelton, 1998:6).

La constante preocupación de los padres sobre sus hijos (as) o la sobreprotección, también muestra cómo los espacios cambian sus características y cómo las y los jóvenes varían su movilidad en diferentes momentos del día ya sea por elección o a través de limitaciones. A manera de comparación, un hombre joven tiene más movilidad que una mujer joven, debido a una existente diferencia de grados de control ejercido por sus padres ó tutores, así como de oportunidades desiguales y distintas expectativas. En

este sentido, esto se puede reflejar en la educación, ya que los jóvenes hombres pueden llegar a terminar la media escolar, mientras que las mujeres, en ocasiones, dejan los estudios debido a los embarazos prematuros, por necesidad de contribuir en la casa, entre otras causas de género (Gough, 2008: 245).

Los lugares frecuentados por las y los jóvenes pueden variar por grupos de ingresos, dándoles lugar a experimentar “la vida urbana simultáneamente en forma de exclusión e inclusión”. Los jóvenes con más recursos económicos llegan a tener acceso a autos u transporte por lo que su movilidad es mayor en la ciudad, contrario a los jóvenes con menor ingreso económico (*Ibid*, ver p. 246).

Del mismo modo, las personas con mayores recursos económicos, ocupan su tiempo, después del trabajo, en salir con los amigos a diferentes sitios, mientras que las personas con menos ingresos se mueven dentro de su colonia, (recreándose en zonas vulnerables y marginadas). En otras palabras, para las personas de clase alta ése “afuera” (la periferia o zonas aledañas a sus áreas de confort) son espacios claros: “en donde residen muchos estereotipos, como grupos vandálicos”, de los que sólo se hablan a través de los medios de comunicación”, y, para los de clase baja, “afuera” (más allá de su colonia o espacios comprendidos) son territorios indefinidos, dispersos e inalcanzables.

No obstante, muchas son las barreras que separan a los humanos y frenan o cortan su movilidad espacial. Se puede hablar de dos tipos de barreras, las físicas y las imaginarias, las primeras pueden ser las calles, las banquetas, los edificios, las raíces de los árboles en el pavimento, baches, la luz pública, etc., es decir, aquellas imperfecciones arquitectónicas, físicas o de infraestructura que impiden la movilidad de las personas; y las segundas se refieren a las actitudes humanas que afectan en mayor o medida, a ciertos grupos sociales, puede ser: la inseguridad, género, violencia, discriminación, condición económica, exclusión, entre otras. Estas barreras al final generan una segregación cultural, social y política en la ciudad (Massey, 2008).

En este sentido, se considera barrera todo obstáculo natural o artificial que constituya un problema de movilidad o accesibilidad, pudiendo hacer

intransitable un espacio social-urbano, un edificio o un transporte para algunos usuarios. Todos estos movimientos se pueden dar o limitar a consecuencia de factores físicos, económicos y sociales, funcionando de manera desigual para hombres y mujeres, niños/jóvenes y adultos, ricos y pobres, personas de zonas rurales y urbanas e incluso en personas con alguna discapacidad física o mental (*Ibid*).

El tema de las barreras ha sido estudiado y trabajado por geógrafos y sociólogos anglosajones, en estos, han podido determinar el acceso y las limitaciones al lugar de trabajo, por ejemplo, las investigaciones de Wilton y Schuer se centran en las conceptualizaciones de los empleadores y las actitudes hacia las personas discapacitadas, ofreciendo en sus investigaciones útiles conocimientos sobre los determinantes de los "no-lugares" de trabajo para personas con discapacidad (Imrie R. y Edwards C., 2007:629).

Otros ejemplos incluyen la investigación sobre la discapacidad, la identidad y el sentido de la casa, el ambiente del hogar es, para la mayoría de las personas, un lugar de intimidad y refugio, pero, la casa a su vez, es una entidad material y discursiva, que interactúa con el cuerpo y el deterioro, resultando para las personas con discapacidad, espacios paradójicos y contradictorios. Así mismo, la casa puede llegar a ser una fuente de consuelo, atrapamiento y un lugar que ofrece privacidad, sin embargo, en ocasiones, la familia, padres o hermanos, hacen caso omiso de los espacios personales o privadas que necesita cada integrante de la misma (*Ibid*, ver p.627).

En este caso, las y los jóvenes con baja visión cotidianamente se enfrentan a estas barreras en su paso por las calles, dentro de sus casas, en los transportes públicos y en el colectivo social, resultando, en ocasiones, estar incluso imposibilitado por las barreras imaginarias. A medida que se trabaja con la idea de libertad e independencia, las y los jóvenes conciben algunos de sus espacios como íntimos y cómodos. No obstante, se ha determinado que son las barreras las que imposibilitan o discapacitan a las personas, en este caso, las y los jóvenes con baja visión y no su condición misma.

#### 1.4. Geografía de la discapacidad y jóvenes con baja visión

En el presente caso, se trabaja con el tema de la discapacidad visual analizado desde un enfoque social, político y cultural, por lo que no se considera la parte médica dentro de la investigación.

En los últimos años se han producido dos acontecimientos importantes dentro de la disciplina geográfica. En primer lugar, el número de académicos con algún tipo de discapacidad está aumentando y, en segundo lugar, la Geografía Humana ha comenzado a centrar su atención en los estudios sobre discapacidad. Las investigaciones sobre Geografía y Discapacidad se han tomado en cuenta desde las áreas de la Geografía Social, Geografía Urbana y Geografía Cultural, Johnston (2000:178-181), define la Geografía de la Discapacidad como: *“El estudio de las interacciones de la sociedad y el medio con las personas con impedimentos físicos y/o mentales; y los efectos de dichas interacciones en la capacidad de las personas con discapacidad para llevar una vida independiente”*.

Desde la segunda mitad del siglo XX, disciplinas como la ingeniería, la arquitectura, la psicología y el diseño, profundizaron en temáticas de relación naturaleza/sociedad, poco se hablaba de la discapacidad. Mientras que, la Sociología francesa, orientaba los análisis de discapacidad hacia la tendencia de reagrupamiento de los excluidos, reivindicando su derecho a la igualdad y reclamando sus propios espacios. Desde fines del siglo XX surgen las concepciones posmodernas que planteaban cuestiones tales como ¿cuál sería la regla lógica o ley de la naturaleza que dicta lo que es apropiado o necesario creer?. Los autores contemporáneos en América Latina como Rebellato planteaba que los modelos neoliberales había logrado penetrar y moldear el imaginario social, los valores y la vida cotidiana (Noel M., 2006:125).

A partir de los años setentas y noventas, algunos geógrafos comenzaron a tratar estos temas, en muy diferentes aspectos, unos desde la Geografía urbana, otros desde la Geografía de la salud, pero principalmente desde la Geografía social y cultural. Fueron pioneros los trabajos procedentes de Reino Unido, Irlanda, Australia, Estados Unidos y Canadá. Se destacan las

aportaciones de Butler, Church, Dear, Dorn, Gant, Golledge, Imrie, Kitchin, Park, Takahashi y Wolpert, entre otros. En sus textos es frecuente encontrar términos como: “tirar fronteras”, “ciudad abierta”, “abriendo espacios cerrados”, “rompiendo barreras juntos”, o “disidentes espaciales” (Olivera, 2006).

Los esfuerzos de investigación, en la primera mitad de la década de 1990 trataron de relacionar, de manera útil, los enfoques físicos y técnicos de la geografía a los contextos sociales y políticos, y, al hacerlo, desarrollaron un enfoque materialista geográfico para el estudio de la discapacidad y el espacio. Desde entonces, se ha producido una ampliación significativa de la materia por incluir estudios a través de un rango de escalas espaciales y el uso de los diversos marcos metodológicos, teóricos y conceptuales. Los trabajos pioneros sobre Geografía de la discapacidad, proporcionaron un contexto para el desarrollo de una rama de la disciplina ahora conocida como las Geografías de la Discapacidad. La base de ellos es el marxismo, el constructivismo social y geografías materialistas y, últimamente, las relativas al postmodernismo y el post-estructuralismo (Imrei R. y Edwards, 2007:624).

Actualmente son pocos los estudios comparativos de la discapacidad, se cuenta mayormente con trabajos anglosajones que son capaces de interactuar con el tema de la discapacidad y sus actores, así mismo, revelan la diversidad, las diferencias y las particularidades socio-culturales que sustentan las relaciones entre la discapacidad y la Geografía (*Ibid*, ver p:637). En México y en la disciplina geográfica, son escasas por no decir nulas, las aportaciones sobre la discapacidad, los espacios y las identidades de quienes la viven. Se ha dedicado al estudio meramente físico dejando a un lado las aportaciones teóricas y prácticas de grupos vulnerables (Ferreira, 2008:129).

Hoy en día, la discapacidad es entendida desde un punto de vista médico y entendido desde una perspectiva individual, como un problema que debe ser curado, en este trabajo se propone ampliar dichas visiones a partir de la Geografía. Para un mejor espacio social-colectivo, la discapacidad debe ser considerada como una existencia integradora e independiente, en la que disfruten del derecho de la igualdad y un entorno sin barreras físicas e imaginarias: *“La discapacidad es una interacción entre mis limitaciones*

*funcionales y el entorno, con sus factores de equiparación y sus barreras discriminatorias” (Ferreira, 2008:132).*

Así mismo, la discapacidad ha implicado estigma, símbolo de lo que es mejor evitar si se puede. El hábito de las personas con baja visión se configura con el de un colectivo segregado del resto de la comunidad (Ferreira, 2008:132). La discapacidad en su construcción social ha estado permeada en un devenir histórico por la mistificación que de ésta se ha venido construyendo (Noel, 2006:124). Por ejemplo, se han empleado desde hace mucho tiempo distintos términos para referirse a las personas con alguna “deficiencia” física, mental e incluso sensorial: *“minusválido”, “inválido”, “anormal”*, entre otros. En los últimos años se ha determinado el concepto persona con discapacidad, a partir de las definiciones de la OMS sobre discapacidad y se entiende a ésta como: *“la disminución de una capacidad específica”*. Es importante recalcar que el uso correcto del término va a depender del contexto social en el que se encuentre y el sentido que se quiera recalcar, no obstante el uso desviado del mismo, puede significar desprecio u ofensa; en esta investigación se utilizará, por respeto y su debido empleo: *“persona con discapacidad”* o *“personas débiles visuales”*, o *“personas con baja visión”*.

Los términos que se toman en cuenta la discapacidad socialmente pueden ser explicados de la siguiente manera: *“las diferencias se constituyen en relaciones jerárquicas, lo simplemente “diferente” se transforma en inferior o superior, en el momento en que la sociedad se impone sobre el sujeto singular”*. Esto quiere decir que nuestra sociedad o entorno de convivencia está basado en jerarquías que se imponen sobre los individuos (Rousseau, 1981, en: Ferreira, 2008). La discapacidad como fenómeno social ilustra esta imposición definida por escalones jerárquicos socialmente definidos, ésta preocupación se extiende en la literatura anglosajona.

No obstante, para Hunt (1966:146), *“El problema de la discapacidad no descansa solamente en el daño de una función y sus efectos sobre nosotros individualmente, sino también, y lo que es más importante, en el terreno de nuestras relaciones con las personas normales”*. Es decir, es la sociedad que impone y define el sentido identitario de la discapacidad: *“El término “discapacidad” representa un sistema complejo de restricciones sociales*

*impuestas a las personas con insuficiencias por una sociedad muy discriminadora. Ser discapacitado hoy (...) significa sufrir la discriminación”* (Ferreira, 2008).

En este sentido, el término exclusión social se toma como una categoría de análisis de la pobreza y marginación, y se reconoce como parte de la construcción espacial y social de la discapacidad. Así mismo, se toman en cuenta las individualidades y referirse a la existencia de personas excluidas, implica al mismo tiempo, pensar que existen personas incluidas (Noel, 2006:123). Para Hunt, escritor y activista discapacitado inglés, una de las principales barreras de las personas discapacitadas es el retrato estereotipado de las personas con discapacidad en la cultura popular. Las personas con discapacidad reconocen estereotipos recurrentes que la sociedad les atañe: “la persona discapacitada es lastimosa”, “es un objeto de violencia”, “una carga” e “incapaz de participar en la vida diaria” (Ferreira, 2008:5) (véase más adelante, capítulo 6).

El uso del espacio social por las y los jóvenes débiles visuales se entiende en diversas formas de acuerdo a sus necesidades, debido a que ese espacio es de utilidad tanto como un lugar necesario para el desplazamiento como para la recreación y trabajo, el uso de este espacio se considera como un derecho, el cual no se puede enajenar ni perder. Según el espacio social como lo perciben los jóvenes está muy relacionado con la escala a cuyo nivel se le da uso. La accesibilidad y la exclusión social son conceptos que se tomaran en cuenta a la hora de responder las preguntas de los objetivos sobre espacio social, movilidad y discapacidad, ya que estos se ven comprendidos en las experiencias sensoriales de las y los jóvenes con baja visión (*Ibid*).

Para comprender mejor esto, Según Philippe Descola, indica que hay sociedades que no requieren de la dicotomía de lo natural y la cultura, y menciona una clasificación occidental sobre la producción del paisaje, donde sólo se hará referencia a dos puntos, al primero se conoce como: “*Reconocerse en un sitio o lugar*”, este resulta de una relación sensorial con el espacio que se recorre a pie en todas las direcciones y que va más allá del círculo familiar (Fernández, 2006: 231). Reconocerse como grupo en un lugar es comenzar a tejer una identidad entre la sociedad y el espacio. “*Orientarse*”

implica saber hacia dónde moverse en el interior de ese espacio en el que se reconocen y “ubicarse”, la forma de entender y moverse en el espacio a partir de los sentidos, éste último, se ejemplifica de mejor forma durante esta investigación (Claval, 1999:162,166).

Se puede decir que cada individuo de la sociedad, en cuestión tiene una manera particular de percibir sensorialmente el ambiente. Son la vista, el oído, el tacto, el gusto y el olfato los principales sentidos que captan los objetos y las formas del paisaje. Pero ¿qué pasa cuando se carece de un sentido, en este caso de la vista?. Quizá hay otras formas de percepción que enriquezcan la idea de que individualmente nos formamos del espacio, pero para la Geografía Cultural, según Claval (2002) es aquella que se basa en los acuerdos tácitos o explícitos de toda la colectividad local, no importando las percepciones, sino las afirmaciones del grupo (Fernández, 2006:233).

## Capítulo 2. Marco metodológico

*“Pertenezco a una generación desgraciada, resultado de la Segunda Guerra Mundial, que ha perdido casi todos los ideales. En Eslovenia conocí el comunismo, fuimos obligados a creer en esos ideales porque no había otra cosa. En París aprendí a reflexionar más dentro de mí mismo, conocí la fotografía y su mística: ver las cosas con los ojos cerrados. He aprendido a conocer los paisajes a través de los poetas. El Progreso, curiosamente, me quitó la vista y me dio, en cambio, la cámara fotográfica”*

(Evgen Bavcar, 1989)

El presente estudio tuvo como objetivo metodológico trabajar con un grupo de jóvenes que reflejaran la población que se estudiaba, y que activa y voluntariamente quisieran participar y colaborar. Por lo tanto este trabajo se basa en la realidad y experiencias espaciales de las y los jóvenes con baja visión, así mismo, se pretendió explorar la forma en que las y los participantes están relacionados con el uso del espacio social a partir de sus barreras físicas e imaginarias. Se trata de ofrecer una gama de técnicas que reflexionen metodológicamente sobre la utilidad de la *participación*, como un marco para la investigación, en el estudio de jóvenes con discapacidad.

### 2.1. Geografía crítica, juventud y metodología

Las aportaciones teóricas y metodológicas de la geografía crítica, así como su énfasis por la interdisciplinariedad y el compromiso político, han permitido acercarse a la sociedad, al espacio y lugar desde nuevos enfoques y múltiples miradas. El estudio de las prácticas espaciales y sociales teniendo en cuenta la diversidad de identidades según el género, el sexo, la clase social, cultura, etnia, edad, habilidades físicas y psíquicas, ha sido, sin lugar a dudas, una de las aportaciones más relevantes de esta Nueva Geografía Cultural (Ortíz, 2007:199).

Por lo tanto, ésta metodología, se apoya en técnicas cualitativas (entrevistas a profundidad, observación participante e historias de vida), ya que

ha sabido valorar la subjetividad, el conocimiento contextual, la perspectiva individual y la posibilidad de crear un intercambio de panoramas entre la investigadora y las y los jóvenes, así mismo, se diseñaron para involucrar a las y los participantes y brindarles confianza, respeto y franqueza.

Existen muchos métodos que se pueden emplear para el estudio de las y los jóvenes, desde técnicas cuantitativas hasta procedimientos tradicionales de investigación, sin embargo, no se va a recurrir a ninguno de ellos debido a que no pueden ofrecer un cuadro significativo sobre los sentimientos, vivencias y experiencias con respecto al sentido de pertenencia del espacio de las y los jóvenes débiles visuales. Así mismo, poco se sabe con claridad sobre las siguientes preguntas: ¿qué relaciones existen entre la movilidad o conducta espacial de un joven en un entorno determinado y la representación mental que tiene de dicho entorno?; ¿cuáles son las técnicas más adecuadas para exteriorizar u objetivar las representaciones espaciales de las personas débiles visuales? Dichas preguntas se pretenden resolver en este ejercicio.

El primer lenguaje de la niñez se relaciona con sus experiencias que reciben del exterior, de todos sus sentidos, pero cuando es de baja visión estas experiencias se reducen. La vista y el oído proporcionan información sobre lo que sucede a distancia, la o el niño débil visual tiene poca o nula visión y el sonido suele ser difícil de identificar, por lo cual, son las experiencias más cercanas del tacto, gusto y olfato las que inicialmente ejercita. Las experiencias de las personas normovisuales, son desconocidas por la persona con discapacidad visual. Según Ochaíta, las personas débiles visuales, que pudieron haber tenido experiencia previa con el entorno a través de la visión, pueden condicionar el tipo o nivel de representación que tengan sobre el espacio. Sin embargo, no se puede decir que la experiencia visual precedente, facilita de forma clara la movilidad, el conocimiento y la representación espacial (Ochaíta, 2000:54).

Como ya se mencionó, las narrativas que definen la identidad de las y los jóvenes se construyen mayormente en oposición a la etapa adulta, que en relación con ellos mismos, olvidan que las experiencias de la infancia varían profundamente a lo largo del tiempo y del espacio (Ortiz, 2007:199). Ésta

identidad produce nuevos conocimientos, las personas con cierta analogía están en mejores condiciones para reproducir dichos conocimientos sobre los demás que cuentan con una identidad similar, es decir, las y los jóvenes, están mejor situados para conocer acerca de la juventud e infancia que los adultos. Cada persona está en posición de conocerse a sí mismo, incluso las y los jóvenes de la misma edad, etnia, género, nacionalidad, etc., pueden ser muy diferentes respecto al otro (Gallacher y Gallagher, 2008:500).

Morrow y Richards sugieren que el respeto hacia las y los jóvenes *“tiene que convertirse en una técnica metodológica en sí mismo”*, la implicación es que éticamente las técnicas pueden aumentar el valor de la investigación. Por el contrario, Alderson, dice que la solidez metodológica puede mejorar la ética de la investigación (Morrow y Richards, 1996, y Alderson, 1995, Thomas y O’Klane, 1998:336). Las y los jóvenes son actores sociales con capacidades distintas para comprender y explicar su mundo (Ibid:337), pero claramente se deben tratar y ver a la juventud como seres humanos (Elsley, 2004:155). Cuando el espacio (de investigación) está hecho para ellos, en este caso para las y los jóvenes con baja visión *“sus voces deben expresarse con claridad”* (Thomas y O’Klane, 1998:345).

Esto puede permitir el entendimiento y la aceptación de las capacidades de los jóvenes para formar sus propias vidas, así como *“estar en forma para las circunstancias”* (Elsley, 2004:155), ya que las y los jóvenes son *“expertos”* en sus propias vidas (Gallacher y Gallagher, 2008:500). En ocasiones, éstos actores sociales son colocados como un grupo minoritario de exclusión social, que continuamente está luchando por encontrar una voz. Dichos participantes consideran el espacio físico como importante para sus necesidades, sin embargo, tienen poca influencia en el desarrollo del espacio público y social, ya que no reciben las oportunidades de contribuir con sus opiniones en los procesos locales (Elsley, 2004:155).

Teniendo en cuenta que la noción de la juventud está sujeta a variaciones culturales, históricas, geográficas y de género, se puede integrar la participación activa de las y los jóvenes a la investigación, tomando a consideración el modelo de la infancia en el que se refiere al joven como un *“actor social competente”*. Dichos actores son afectados por la interacción de

las circunstancias socio-económica, sin embargo, las y los jóvenes tienen una existencia independiente a la de los adultos con sus propias actividades, su tiempo y espacio (*Ibid*).

Cabe señalar que resulta imprescindible, estudiar de forma metódica las técnicas más adecuadas para acercarse a las representaciones espaciales de las y los jóvenes con baja visión. Por lo que recurrimos al método participativo, para llevar a cabo nuestro estudio de caso y obtener resultados satisfactorios, tomando en cuenta que las y los jóvenes son los participantes expertos. A continuación se puntualizará en lo que consiste dicho método.

## **2.2. Método Participativo**

Las geógrafas feministas mencionan que el conocimiento se construye a partir de las circunstancias específicas y éstas lo configuran de una u otra forma. Así se construye socialmente el conocimiento y la persona investigadora no es experta ni controla al sujeto participativo y el proceso de investigación (Ortiz, 2007:201).

El entusiasmo actual por los métodos participativos se remonta al “cambio de paradigma” de la década de 1990 en el estudio social de la infancia y juventud. Este suceso ha tratado de cambiar la posición de las y los jóvenes como actores sociales competente por derecho propio (Franks, 2011:17). El movimiento que se suele denominar como “*los nuevos estudios sociales de la infancia*” fue una reacción contra el supuesto de que se había llegado a dominar la investigación de la juventud (Gallagher y Gallagher, 2008:500).

La Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Niño, ha dado un impulso significativo al desarrollo de conceptos sobre la participación de las y los niños y jóvenes. Dentro de su articulado, además de buscar protegerlos, promueve sus derechos y capacidades para ser capaces de contribuir a las decisiones que afectan a sus vidas (Elsay, 2004:155). Los conductores de la necesidad a la participación activa en la investigación social, han sido influenciados por el crecimiento poblacional y el movimiento de consumidores, que se convirtió en la “participación del usuario”, el movimiento

de los derechos de las y los jóvenes y un cambio en la ciencia social que ha reconstruido la forma de ver y trabajar a las y los niños y jóvenes (Franks, 2011:16).

En términos metodológicos, el investigador deberá pensar con cuidado el enfoque con que está estudiando a las y los jóvenes, y las implicaciones éticas de su enfoque, esto involucra, respetar las capacidades de los participantes. Usar métodos interactivos y de participación, puede ser una buena forma de investigar a los grupos vulnerables (tal es el caso de las y los jóvenes), Participación significa tomar parte, lo que requiere actividades en las que las y los participantes puedan ser parte importa de la investigación, también sirven para que las y los jóvenes creen su propio conocimiento y/o potencialmente empoderarlos a adquirir herramientas para cambiar las circunstancias en las que viven<sup>1</sup>. En términos más específicos, Clark y Moss (2001) han argumentado que los investigadores deben tratar de involucrar los incontables idiomas simbólicos mediante el cual, las y los jóvenes representan y comunican sus experiencias; abogan por un “mosaico” de las técnicas de combinación de lo visual con lo verbal (*Ibid*: 505). Así mismo, Kesby (2000) sostiene que en los métodos participativos se puede acceder y valorar los conocimientos previamente desatendidos, y proporcionar una comprensión más matizada de los complejos fenómenos sociales y espaciales. Dichos procedimientos son considerados como la producción más “auténtica” del conocimiento de las realidades subjetivas de las y los jóvenes y deben ser involucrados como participantes en el proceso de investigación y como examinador de sí mismos (*Ibid*:500).

Morrow y Richards (1996) sugieren que el uso de estos métodos no invaden ni confrontan, sino que alienta a los participantes a interpretar sus propios datos. Esto podría ser un paso adelante en la disminución de los problemas éticos de las relaciones de poder desequilibradas entre investigador e investigado en el momento de la recopilación de datos e interpretación. (Thomas y O’Klane, 1998: 345).

---

<sup>1</sup> Aunque la noción del “empoderamiento” en el contexto de este tipo de investigación (y no un proyecto de investigación-acción) es debatible (véase Winton, 2007).

Los enfoques participativos parecen tener ventaja epistemológica sobre los enfoques más tradicionales, que prometen acceder a las perspectivas de las y los jóvenes en fase de investigación, en lugar de panoramas de los investigadores adultos. Éstos enfoques suelen ser más democráticos y emancipadores, requieren de que las y los jóvenes participen activamente, en dónde deben “manejar las cosas” en lugar de “solo hablar”; una metodología efectiva y ética van de la mano en la investigación participativa en las y los jóvenes con baja visión (Gallacher y Gallagher, 2008:499,504).

La confidencialidad es un problema en todos los casos, como es la cuestión de cómo hacer frente a la revelación de información que hace el investigador preocupado por el bienestar de una persona o un grupo, sin embargo es un punto importante y delicado a la hora que se trabaja con los actores. El uso cuidadoso de los enfoques participativos fomentan el diálogo, el análisis conjunto y el aprendizaje, procesos que pueden ser ocmplejos y tardíos (Thomas y O’Klane, 1998:336,337,343). No obstante, se debe abordar los problemas éticos, desde una perspectiva que respete la autonomía de la o él joven, ya que hay casos en el que las y los jóvenes pueden ponerse reacios a hablar o temer que la confidencialidad se rompa (Franks, 2011:22).

Hay argumentos en contra del uso de los métodos participativos donde mencionan que las y los jóvenes llevan la fiabilidad y no pueden “distinguir la verdad de la ficción”, argumentan lo que el investigador quiere que digan, y no tienen el conocimiento suficiente y la comprensión para relatar sus experiencias. Sin embargo, las y los jóvenes pueden y deben dar respuestas fiables si se les pregunta de manera que puedan entender al investigador, éste último debe guiar las preguntas sin ser pretencioso y enfocarlas a eventos que son significativos para ellos. El desafío es encontrar las técnicas apropiadas que no los excluyan y los hagan sentir cómodos y en confianza (Kellet, Forrest y Dent, et.al., 2004:329).

Dicha participación de las y los jóvenes se ve afectada por una brecha entre la teoría y la práctica, reflejándose la falta de comunicación con las y los jóvenes, las deficiencias estructurales de la organización, la falta de ideas comunes y las dificultades en las relaciones políticas. Se debe tomar en cuenta que la edad, el género, la etnicidad y el estilo personal del investigador/a afecta

en cierta medida la investigación (Elsley,2004:162). El problema también se debe a la incompreensión que se tiene hacia las y los jóvenes, en donde sólo se concibe a los adultos como expertos y a las diferentes formas en que se comunican, agravandose cuando existen distintas relaciones de poder (Thomas y O'Klane, 1998:337). No importan demasiado los métodos utilizados, sino las formas, el espíritu y las actitudes metodológicas frente a las y los participantes (Gallacher y Gallagher, 2008:508).

Sin embargo, ciertas actividades permiten a las y los participantes a hablar de temas complejos y abstractos e interpretar las estructuras y relaciones sociales que afectan a sus vidas (Thomas y O'Klane, 1998:342). Se ha recurrido a la creación de un variado repertorio de técnicas no verbales, con el fin de ser capaces de adaptarse a las necesidades y preferencias de las y los individuos. La investigación, por lo tanto, utiliza técnicas verbales y visuales que resultan funcionales para la obtención de una amplia gama y variedad de datos, además de ser métodos no excluyentes.

Es importante mencionar que no se puede utilizar métodos grupales y/o participativos para recoger todo tipo de información, para obtenerla, fue importante realizar entrevistas individuales a profundidad con las y las jóvenes participantes. Métodos grupales sirven para examinar el conocimiento del grupo, y más importante, puede desarrollar ideas y operar igualitariamente, dentro de un contexto cultural (Thomas y O'Klane, 1998:343). En todo caso, el tiempo es de suma importancia, y los proyectos de investigación necesitan ser diseñados para permitir el desarrollo de una relación entre el investigador y los sujetos de investigación. Los jóvenes no están acostumbrados a que se les pida su opinión y que relaten sus experiencias a adultos desconocidos, probablemente necesitarán familiarizarse con el investigador (Morrow y Richards, 1996:13).

Los estudios de las Geografías de la Juventud han recurrido a los métodos visuales, con el fin de motivar y estimular la participación de los jóvenes, así como crear un ambiente relajado y divertido para la investigación. Existe una gran variedad de técnicas visuales, como los mapas mentales, dibujos, fotografías, vídeos y audios. La fotografía y las imágenes tienen una larga historia en el trabajo de campo geográfico y la enseñanza, y hacia finales

del siglo XX su papel fue creciendo, hasta cierto punto desplazado o complementando los métodos tradicionales (Sidaway, 2002:96).

### **2.3. La aplicación de la metodología**

La estrategia principal de la investigación, haciendo uso de los métodos y técnicas participativas, fue dar a las y los jóvenes el control del proceso y el valor de lo que tienen que decir y hacer. Se debe reconocer, como investigador, la falta de conocimiento de lo que ellos hablan y de las experiencias a sus vivencias diarias. Ofreciéndoles la posibilidad de realizar actividades para su formación, darles un sentido de hacer algo y la oportunidad de dejar huella de su presencia. Ésta entrada a las y los jóvenes participativos no sólo se debe de ver desde una perspectiva de derechos, sino también en términos de sus valiosos conocimientos culturales, formas lingüísticas y del conocimiento que el investigador puede carecer (Franks, 2011:19).

Por lo consiguiente, los métodos que se llevaron a cabo para la recopilación de información de primera mano se realizaron en diferentes etapas:

Previo a la recopilación de información, se entrevistó al fotógrafo de la revista *Proceso* Marco Antonio Cruz, el cual, con más de 30 años de experiencia trabajando con personas débiles visuales, amablemente proporcionó una serie de datos, contactos y ayuda que fueron importantes para el inicio de la investigación. Así mismo, se entrevistó al arquitecto Mauricio Rocha quien diseñó un edificio con conceptos en olores de plantas y texturas para la movilidad de ciegos, en la Delegación Iztapalapa.

Posteriormente, se asistió a la Dirección de Educación Especial de la Secretaría de Educación Pública (SEP), para obtener la autorización y el permiso de presentarse a ciertas asociaciones y escuelas de jóvenes ciegos y débiles visuales dentro de la Ciudad de México, para poder realizar la investigación. Al conseguir el permiso, se entregó la carta de aceptación y trabajo ante las siguientes escuelas y centros de educación especial; éstas se escogieron por recomendación del fotógrafo Marco A. Cruz, por las distintas

tareas y servicios que desempeñan en pro de las y los jóvenes débiles visuales, y por la diversidad socio-económica que pudiera ofrecer a la investigación:

1.- “Escuela Nacional para Ciegos”, ubicada en la colonia Centro Histórico, Cuauhtémoc.

2.- “Instituto Nacional para la Rehabilitación de Niños Ciegos y Débiles Visuales”, ubicada en la colonia Del Carmen, Coyoacán.

3.- “Comité Internacional Pro Ciegos, IAP”, ubicado en la colonia Santa María la Ribera, Cuauhtémoc.

4.- “Organismo Mexicano Promotor del Desarrollo Integral de los Discapacitados Visuales, IAP”, ubicado en la colonia Del Valle, Benito Juárez.

5.- “Biblioteca México, Sala de Invidentes”, ubicado en la Plaza de la Ciudadela, Cuauhtémoc.

Se visitaron a los cinco organismos anteriores, sin embargo, algunos, por falta de espacio, tiempo o interés, no aceptaron trabajar en la investigación, únicamente el Comité Internacional Pro-Ciegos, IAP, aceptó colaborar con la designación de jóvenes con baja visión. Se entregaron una serie de trámites y especificaciones sobre lo que consistiría el estudio, con cuántos alumnos se trabajaría y las técnicas a emplearse. Una vez aceptada la solicitud se hizo contacto con las y los jóvenes mediante un acercamiento respetuoso y honesto, se les invitó a participar en la investigación por medio de una exposición franca de los objetivos y las intenciones del presente estudio. En total accedieron a participar 10 jóvenes, 8 hombres y 2 mujeres, de entre 18 y 25 años de edad, los cuales, pidieron permiso de sus padres para poder participar en la investigación. Más tarde, teniendo el consentimiento informado de los jóvenes y el de sus padres o tutores y del comité, se dio inició a la siguiente etapa, la cual duró un año (debido a la dificultad y disponibilidad de las y los participantes), la aplicación de las actividades dentro y fuera de la escuela, casas, calles, espacios públicos y transportes.

Durante el periodo de la investigación, algunos jóvenes iniciaron clases simultáneamente en el Centro de Estudios de Bachillerato “Moisés Sáenz Garza”, para concluir sus estudios a nivel secundaria y preparatoria. Dicha

escuela se desarrolla como un centro adaptado para jóvenes normovisuales y/o jóvenes con alguna discapacidad (física o sensorial). Las clases se llevan a cabo en distintas aulas dependiendo la capacidad del joven, así las y los jóvenes con baja visión quedan concentrados en las salas de discapacidad y de debilidad visual. Se buscaron distintas maneras para ingresar a las instalaciones de la escuela, pero fueron negadas las solicitudes por parte de los directivos del plantel y de la SEP, al suponer que se expondría en contra a la escuela.

Las y los jóvenes con baja visión (y la gente con otras discapacidades) utilizan espacios transformados perceptivamente, esto es, espacios geográficos cotidianos cuyo significado, forma y función han sido modificados (usualmente en espacios más complejos, difíciles de desplazarse, y dañinos) como consecuencia de su discapacidad. Para una mejor comprensión del espacio transformado por los jóvenes de baja visión, se llevó a cabo una serie de entrevistas basadas en el trabajo comprendido por Robert M. Kitchin, de la Universidad de Irlanda, R. Daniel Jacobson y Reginald G. Golledge, de la Universidad de California, y de Mark Blades, de la Universidad de Sheffield, cuyo trabajo, fue importante en el presente, para llevar a cabo un mejor análisis y obtención de resultados.

Las entrevistas realizadas a las y los participantes, se estructuraron y homogeneizaron permitiendo relacionar los diálogos y así, llegar a los resultados como el de los autores mencionados. De tal manera, se obtuvo que la mayoría de las y los jóvenes presentan “Confusión espacial” en su movilidad espacial, a continuación se describe éste factor emocional que predominó en las respuestas y que influye en cierta medida a la transformación espacial social e individual de las y los entrevistados. Así mismo, se realizaron encuestas comparativas a 10 jóvenes normovisuales, afuera de la Biblioteca José Vasconcelos.

Se emplearon varias técnicas participativas para trabajar con las y los participantes, tomando en cuenta los principios éticos y la teoría trabajada. Antes de trabajar directamente con los jóvenes, fue muy importante el acercamiento a la población. La estrategia que se adoptó para pedir a las y los jóvenes su participación, fue a través de una presentación verbal preparada y

amistosa. A los padres se les entregó un escrito en donde se les informaba sobre la investigación. Al iniciar la investigación se establecieron las bases y se facilitó el tiempo y el lugar de las reuniones grupales e individuales. Se asistió a los diferentes hogares de al menos ocho jóvenes para presentarse y platicar con sus padres o tutores, sobre la investigación y obtener más datos.

La demostración sugiere que las y los jóvenes utilizaron, además de los objetivos del presente caso, la fotografía como un proceso generador de libertad, para demostrar cómo y por dónde se mueven y cuáles son los lugares donde se desenvuelven diariamente. Por ejemplo, un joven de 25 años reveló haber tomado varias fotografías desde la azotea de su casa, ya que representan el lugar en dónde vive, se deduce que gracias a la fotografía pudo discernir de lo que hay en el entorno de su casa, ya que a simple vista no puede distinguirlo (ellos al ver de lejos nula o borrosamente, requieren de un monocular o un telescopio que les permiten identificar los detalles o elementos del paisaje urbano lejano): *“al ver ese paisaje en la fotografía, siento que todavía veo,[...] me gusta ver la ciudad desde aquí, me siento superior por segundos sólo por estar en el cerro”*.

La metodología cualitativa y participativa, incluyo entrevistas y pláticas a profundidad personales, así como observación participativa y relatos personales.

Además, se recurrieron a técnicas audiovisuales tales como fotografía, video y grabación de voz, empleándose el método “Fotovoz”. El cual, es un proceso por el cual las personas pueden identificar, representar y buscar mejorar su comunidad a través de una técnica específica de fotografía. Siendo una práctica basada en la producción de conocimiento, fotovoz tiene tres metas primordiales: 1. Permitirle a las personas documentar y reflejar las fortalezas y preocupaciones de su comunidad; 2. Promover el dialogo crítico y el conocimiento acerca de los temas importantes a través de la discusión grupal de las fotografías; y 3. Un lenguaje que permite la expresión (Wang y Burris, 1997, 369).

Se les confían las cámaras a las manos de las personas para permitirles actuar como recolectores, y potenciales catalizadores del cambio, en sus

propias comunidades (Wang y Burris, 1997, 370). Estar en cercanía con la fotografía, lleva a la inquietud y al conocimiento para empezar a crear, darse cuenta de lo que una persona, débil visual puede lograr en una imagen, era parte del objetivo de esta investigación.

Dicha técnica fue trabajada partiendo de la idea de que uno ve con la mente y no con los ojos, estableciendo la idea de que hacemos imágenes todo el tiempo a través de los sentidos. Así, las y los jóvenes, tomaron como guía todos sus sentidos, siendo la cámara el medio que conectó sus sentidos y sus memorias visuales con sus experiencias, expresiones y emociones espaciales. Las y los jóvenes con baja visión deben imaginarse primero la fotografía, es decir, deben crearla primero y luego reproducirla, es el principio básico, deben imaginar lo que quieren fotografiar; estos jóvenes, como alguna vez vieron con mayor claridad, les es más fácil imaginar imágenes, es decir, la creatividad estimula los sentidos y es el motor que lleva a los lugares a donde se quiere estar. La fotovoz se analizó en los resultados de los capítulos obtenidos a partir de sus fotografías.<sup>2</sup>

En la práctica, se programaron y dieron dos clases introductorias sobre la fotografía, así como su empleo y funcionamiento. A cada participante, se le obsequio una cámara fotográfica con 2 películas de 36 fotografías, con el fin de registrar sus recorridos, haciendo hincapié en las sensaciones, pensamientos y emociones que les resultaran de cada viaje dentro y fuera de casa, espacios transitables y en los distintos transportes. Posterior a la toma de imágenes se imprimieron y mostraron las fotografías a las y los participantes, e hicieron comentarios sobre ellas. Debido al peligro y dificultad de la toma de fotografías en la mayoría de las colonias, sobre todo: Casa Blanca, Iztapalapa; Atlapulco, Nezahualcóyotl y La Pastora, Gustavo A. Madero así como en la mayoría de los transportes públicos; debido a la exposición física del investigador, del equipo fotográfico y video, no se contempló en dichos lugares, el registro visual.

---

<sup>2</sup> Además, se propone exponer en la Biblioteca Benjamin Franklin, en la Colonia Juárez, las fotografías de las y los participantes.

Sin embargo, dado que la principal fuente de información para el joven de baja visión se proporciona por la vía auditiva, se utilizaron también métodos auditivos como la música y grabaciones hechas por ellos mismos donde grabaron los sonidos y las narraciones de sus viajes, trayectos y vivencias significativas diarias, con el objetivo de motivar y estimular la participación de las y los jóvenes y para fines complementarios a la investigación. Además, la comunicación no verbal es un importante factor en la interrelación social, por lo que se recurrió a técnicas como los diarios en donde se pudieron obtener acontecimientos cotidianos, sentimientos y opiniones de los jóvenes. Otra actividad fue pedir a las y los jóvenes realizar un mapa, tipo croquis, del camino que recorren de sus casas al comité o escuelas. Sólo algunos lo entregaron.

En todas las actividades se acompañaron a los jóvenes participantes, dentro de los tiempos establecidos por ellos, de manera que mientras empleaban los métodos descritos, se tomaron apuntes, video, fotografías y datos para la elaboración de mapas. Además, se asignaron distintas fechas, dependiendo de los tiempos de las y los jóvenes y se acompañaron a sus casas, lugares de trabajo y comité. Se programaron sesiones posteriores a las actividades para comentar las experiencias y los avances.

Se realizaron también distintas entrevistas con la directora (a cargo en ese momento), la psicóloga y maestros del Comité.

## **2.4 Consideraciones éticas**

Para el presente caso se establecen algunos principios éticos que se contemplaron para la realización de la investigación:

1.- Respeto. La creencia de que la juventud está errada de facto cuando se encuentran en desacuerdo con un adulto, es un obstáculo a superar. Al mismo tiempo se debe asegurar de que las responsabilidades para con los participantes sean cumplidas, para que no sufran daño alguno en ninguna etapa de la investigación (Morrow y Richards, 1996:12).

2.- La honestidad y la aceptabilidad ética de la investigación con jóvenes puede ser aumentada mediante el control que se les dé a las y los participantes durante el proceso de investigación y los métodos que están en sintonía con sus intereses, maneras de ver y sus relaciones con el mundo.

3.- La confidencialidad es un problema en todos los casos, pone en cuestión cómo hacer frente a la revelación de información que hace el investigador preocupado por el bienestar de alguien (Thomas y O'Klane, 1998:336,337). Por tal motivo, no se expondrán los nombres de las y los participantes.

4.- La privacidad es importante en las cuestiones éticas de cualquier investigador, y especialmente en relación con el desequilibrio de poder entre jóvenes y adultos (*Ibid*, ver p:341).

5.- Las y los jóvenes participantes se pudieron retirar de la investigación en cualquier momento. Se podía concluir una entrevista cuando lo deseaban, no tuvieron que contestar ninguna pregunta si así lo deseaban, y no debían estar de acuerdo en la grabación de video y toma de fotografías. Tuvieron la libertad para elegir si deseaban asistir a una actividad de cualquier día.

6.- Las y los participantes tienen la elección tanto como sea posible sobre la forma en que participaran en la investigación, en consonancia a los objetivos del estudio. Por ejemplo, pudieron ser ellos los que ofrecieron otro tipo de instrumentos para la investigación o que se les permitiera en cierta medida, dirigir el curso de sus entrevistas.

7.- Se tomó en cuenta que la presencia de un padre de familia podía afectar la atmósfera y el resultado de las entrevistas, las y los jóvenes por sí solos pueden revelar asuntos que no desean que sus padres escuchen o sepan, ya que algunos, no confían en sus familias (Thomas y O'Klane, 1998: 341).

9.- Se aseguró que las preguntas de las entrevistas fueran relevantes en sus propias preocupaciones y de la investigación.

10.- Se estuvo al tanto de que las y los jóvenes daban de sí (en el sentido de lo que ceden de sí mismos al investigador y con que facilidad) en función de distintas variables. Primero, el género, la edad, y otras

características personales de cada joven, timidez, voluntad para hablar con los adultos e investigador, o su voluntad para hablar en grupo en presencia de un adulto, etc. También, se tuvo en cuenta la influencia del lugar donde se recolectaron los datos: escuela, casa, calle, espacios públicos y transportes, además de la disposición de la investigadora.

11- Las capacidades de las y los jóvenes con baja visión son diferentes, y esto conlleva implicaciones por el consentimiento del proceso de investigación, la recolección de datos y su debida interpretación. Se contemplaron las habilidades y capacidades de cada participante, es decir, en caso de no saber o poder realizar una actividad, respetuosa y amablemente se le ayudó al joven para que se reincorpore a dicha actividad, tal fue el caso de la técnica de fotovoz.

12. Las y los jóvenes son potencialmente vulnerables, y por tanto día a día las responsabilidades para con ellos deben ser cumplidas cabalmente.

13.- No se obtuvo ningún beneficio monetario externo a la investigación.

14.- Se garantizó que todas las opiniones serán respetadas y tomadas en cuenta seriamente; así como se informó del proceso a partir del cual se obtendría información, se explicó cómo se utilizaría y se aseguró la confidencialidad de los resultados.

15.- Se establecieron buenas relaciones con los trabajadores sociales en la primera etapa del estudio para permitir una colaboración efectiva en la segunda etapa.

Finalmente, estas actividades tienen el compromiso de manejar los aspectos de la vida cotidiana de las y los jóvenes con baja visión con discreción y respeto.

### Capítulo 3. Construcción espacial de las y los jóvenes con baja visión.

*“Para mí el espacio es un lugar, una dimensión de tal tamaño, una distancia. Por ejemplo es mi casa y mi cuarto, ahí me siento libre con la facultad de poder hacer lo que quiero”*  
(Hombre, 18 años).

#### 3.1. La visión y el espacio

Éste capítulo analiza la construcción del espacio de las y los jóvenes con baja visión, para empezar a entender el papel que juega el espacio en las vidas cotidianas de estos jóvenes. Se ha entendido la debilidad visual de las y los jóvenes como una discapacidad, en sí, de impedimento para desenvolverse en el espacio de acuerdo a una idea de espacialidad normovisual, es decir, el espacio en la vida de las y los jóvenes no está distorsionado, como se podría pensar, no hay un espacio hegemónico, sino especialidades distintas.

Se inicia a partir del estudio de lo que para Henri Lefebvre y Milton Santos es el espacio; postulando, a partir de referidas concepciones, dicha formación, está materializada, es decir, el espacio es creado a partir de los ojos, de la visión. Así mismo, en el capítulo se menciona sobre la importancia que le dan las y los jóvenes al uso de los sentidos: el tacto, olfativo, auditivo y la percepción. Recalcando cómo a partir de estos sentidos, crean puntos de referencia que les permiten imaginar y transformar su espacio alterno y excluyente. Cabe resaltar, que la variable de “género” resultó ser más significativa, ya que una mujer joven de 18 años se mueve opuestamente a un joven hombre de su mismo rango de edad.

##### 3.1.1. El Espacio social de Henri Lefebvre y Milton Santos

En este capítulo aunaremos en la idea de que la “sociedad al relacionarse produce su propio espacio”, ya que como se explicará, las y los jóvenes con baja visión, siendo un grupo minoritario relegado, han creado sus propios

espacios que, sin ser los autores exclusivos de éstos, son espacios física y socialmente delimitados por las barreras físicas e imaginarias (véase capítulo 6).

La problemática social-urbana está relacionada con la vida cotidiana, ya que una serie de correlaciones físicas, sociales, culturales y económicas se reproducen todos los días a través del uso y apropiación del espacio. Esto se ejemplificará de mejor forma en los siguientes capítulos, en donde el espacio se ve reducido por las barreras a las que se someten las y los jóvenes en su ir y venir día a día.

La lucha por el dominio absoluto del espacio social, agudiza a escala local la importancia de la discriminación, la exclusión, la violencia y la marginación, que han prevalecido por muchos años en los sectores más vulnerables. Por ejemplo, la mayoría de las y los jóvenes con baja visión entrevistados, en su andar colectivo, luchan asiduamente por ampliar, defender y encontrar el espacio que por derecho les corresponde como individuos dentro de la sociedad. Se observó que parte de los problemas que envuelven a las y los actores es justamente la escasa reproducción y satisfacción a sus necesidades dentro de su espacio acotado, ya sea por su condición física o por los muros que permean en cada sector social y político.

Se deduce que este problema responde también a contextos de análisis mundial como la globalización, el capitalismo salvaje y la apropiación de los trabajos. En la Ciudad de México se genera una dinámica globalizada, en la que salen beneficiados sólo ciertos estratos sociales y productivos, que fragmentan los espacios del resto de los de la ciudad, ya que como se observó, las principales actividades de la ciudad, se concentran física y funcionalmente en espacios urbanos específicos dentro del área metropolitana. Como lo menciona Lefebvre, si sus necesidades no se cumplen dentro de la sociedad, se generan conflictos permanentes dentro de ella, tal como se observó en los jóvenes que al no poder satisfacer continuamente sus necesidades se sienten desvalorizados y buscan por distintos medios, quizás no los más convenientes, obtenerlas. Es decir, se notó que algunos jóvenes hombres recurrían tempranamente a la venta de comercio ambulante e incluso al narcomenudeo, ya sea por el escaso apoyo por parte del sector público y político, algunas

instituciones sociales o empresas e incluso de sus padres. Así mismo, continuamente se les rechaza dentro del mercado laboral, debido a su “discapacidad”, aún siendo competentes (ver capítulo 6).

Por otro lado, para Milton Santos, la esencia del espacio es social y cambia de significado a cada momento en que se genera un movimiento de tipo social. Estos significados y sus cambios, se observaron durante todo el proceso de investigación y se pudo percibir que el sentido del espacio está en función de las nociones de libertad e igualdad que sienten diariamente las y los jóvenes en todas las actividades que realizan. La construcción de la identidad urbana y cultural se puede observar a partir del paisaje citadino que está lleno de referentes de consumo, adquisición, servicios y lugares de producción en masa; éstos, constantemente generan tendencias de exclusión, marginación y pobreza. La demostración sugiere que la gran mayoría de las y los jóvenes entrevistados al verse aislados del *modus operandi* colectivo, les ha prohibido construir sus propias identidades orientadas al mismo rumbo progresista y acumulador de bienes del resto de la sociedad normovisual. Se observó que dicha identidad existe, sin embargo no le dan el valor suficiente y ellos mismos reducen las características que comparten con las personas ciegas y débiles visuales, es decir, es un rechazo casi continuo a lo que son, han construido y lo que pueden hacer (ver capítulo 6).

Estas construcciones de espacio y de identidad no sólo responden ni están favorecidas por grupos sociales beneficiados económicamente, sino a la generalidad de la población normovisual, que, independientemente de la situación en la que se encuentre, su acceso dentro del espacio social y a la creación de una identidad más clara e igualitaria, es mayor.

### 3.1.2 La construcción del espacio normovisual

Se ha mencionado a partir de Henri Lefebvre y Milton Santos, que el espacio es de carácter social construido, sin embargo, este espacio sugiere ser exclusivo de los grupos sociales normovisuales, ya que las personas con debilidad visual no pueden crear ni concebir el espacio de la misma forma que

los primeros, debido a cuestiones físicas-biológicas y socio-culturales. La creación y percepción de la construcción espacial, en general, difiere del grupo social e identidad del individuo, por lo tanto cada una de las personas con debilidad visual, comprenden y experimentan dicho espacio de maneras distintas. Esto nos hace alusión a que dichas experiencias espaciales representan expresiones de las relaciones sociales, económicas, políticas y culturales que encabezan la sociedad, esto genera desventaja entre los grupos débiles visuales, a causa de las relaciones de poder de la sociedad construida en el paradigma normovisual, dando como resultado que éstos grupos se vuelvan invisibles.

La vista es la ventana al mundo, pero es una abertura que no todos poseen, entonces, ¿cómo es el espacio para las personas que carecen de la facultad visual?. Como ya se ha explicado, la creación del espacio de las y los jóvenes con baja visión está fuertemente influenciado por factores sociales y fisiológicos, resta decir que algunos de los postulados acerca del espacio, son mejor comprendidos y casi exclusivos de las personas normovisuales, es decir, los postulados comprendidos por los anteriores autores, por mencionar, hablan de un significado y entendimiento del espacio que es mejor comprendido a través de la visión, entonces, ¿cómo se construye un espacio sin la visión y sin una identidad sólida?, ¿es la vista la facultad máxima que provee de una realidad espacial?.

De todas las discapacidades físicas y sensoriales, en nuestra opinión la debilidad visual es la que debería recibir la mayor atención por parte de los geógrafos, esto es, porque la visión es como el sentido espacial por excelencia, con ella se construye e interpreta principalmente el espacio desde los primeros días de nacido. Las y los jóvenes con baja visión al no ver bien, no distinguen las distancias reales de dónde se encuentran y a dónde quieren ir, no diferencian la profundidad, por lo que un trayecto de un par de calles, puede ser un reto para ellos. Deben desarrollar habilidades distintas para guiarse y principalmente desarrollar las técnicas de orientación y movilidad que les proporcionen seguridad y acceso (este punto se analiza en el capítulo 4).

En la geografía, la contemplación y estudio espacio, convertido en paisaje y lugar, así como de todas sus manifestaciones físicas y humanas, son

el objeto y la base de estudio; la realidad es otra cuando se altera el sentido de la localización, la descripción, orientación y las interrelaciones entre los elementos que conforman el espacio. Claro que es posible interpretar cada una de ellas siendo una persona débil visual, sin embargo, esta construcción y análisis espacial, tiene distintos matices, abstracciones y significados para cada grupo social. Según lo observado en esta investigación durante la toma de fotografías y en las entrevistas, algunos jóvenes con baja visión, carecían incluso de elementos lingüísticos para poder nombrar y describir lo que ellos percibían del paisaje, ya que nunca lo han visto o la idea que tienen de “dicho objeto” es difusa.

Por tanto, los postulados de los autores que en este trabajo se exponen son facultativos de las personas normovisuales; se propone que se replanté el significado del espacio a manera que se incluya el análisis, la concepción y las características que lo singularizan de las personas con alguna discapacidad ya sea, física o mental, como se realizó en este trabajo con las y los jóvenes de baja visión. Las personas con discapacidad están condicionadas por sus limitaciones físicas particulares para el desenvolvimiento diario y la representación que dichas limitaciones conlleva. Una persona ciega ha de desenvolverse en un espacio social determinado por sus puntos de referencias (sonidos, anuncios, luces y las propias barreras).

En un mundo en el que la discapacidad se considera como la manifestación de la diversidad de afecciones particulares, la identidad social del discapacitado no puede construirse. Es decir, en una sociedad normovisual, se asume que este grupo sólo construye su identidad en cuando a su discapacidad. Su identidad y construcción de los espacios reclaman sus derechos, la igualdad de oportunidades y libertad de una vida independiente.

### **3.2. Construcción espacial de los jóvenes con baja visión**

Como se ha mencionado, el espacio puede estar considerablemente distorsionado por la falta de información que se obtiene a partir de los ojos o transformado de manera laboriosa (como es el caso de una persona en silla de

ruedas). Mientras que el espacio en que la mayoría de la gente normovisual vive, no es homogéneo (ya que también se está repleto de barreras y obstáculos, el cual, requiere un gran esfuerzo para interactuar y pertenecer a él), no hay duda de que tal esfuerzo se magnifica muchas veces cuando uno está con alguna discapacidad. Se observó que los obstáculos y las barreras no solo se multiplican, sino que se expanden más allá del rango normal; las calles se vuelven abismos, las aceras se convierten en caminos traicioneros, las escaleras pueden ser acantilados insalvables, los tamaños diferentes, las formas y los colores pueden perder su significado; los mapas y los modelos a veces no pueden ser interpretados (ver capítulo 4).

Durante esta investigación, se observó que el significado de espacio es subjetivo para cada joven y, éste, está relacionado con la forma de vida que tienen, la educación, las posibilidades de acceso en las calles, dentro de sus casas, trabajo y escuelas. La forma en que pueden desenvolverse es a partir del desarrollo en potencia de los sentidos restantes como el tacto, olfato, la percepción y audición. Éstas a su vez, les permiten guiarse, creando puntos de referencia que son relevantes en sus caminos (véase abajo).

### 3.2.1. Jóvenes con baja visión y espacio

Las entrevistas con las y los jóvenes incluyeron una discusión explícitamente sobre el espacio.<sup>3</sup> A continuación se darán ejemplos de definiciones otorgados por las y los jóvenes:

*“Entiendo de dos formas el espacio, el exterior, que es el universo, y el espacio personal, por ejemplo, en la casa cada quien debe tener su espacio como un cuarto. [...] Es esa distancia que se te debe de dar como persona, distancia para decidir y hacer lo que uno cree conveniente. Si lo haces mal la familia puede intervenir, entra a tu espacio para decirte lo que estas haciendo mal,*

---

<sup>3</sup> Es importante mencionar que para la mayoría de las y los jóvenes el concepto de espacio nunca lo habían trabajado ni hablado dentro de sus escuelas ni en sus clases de orientación y movilidad. Algunos difícilmente pudieron definir el concepto y dar una explicación de lo que para ellos es, ya sea por la falta de comprensión a lo que esta categoría se refiere y/o por la falta de elementos lingüísticos para poder expresarlo.

*pero si lo haces bien se tiene que respetar ese espacio”,*  
(Hombre, 24 años), (figura 3.1).

Como se puede observar, el espacio resulta para el joven, un lugar privado dentro de su casa, ésta categoría, la llega a comprender como un espacio personal que está en función de la dinámica familiar y del yugo que ésta pueda ejercer sobre él. Su espacio es representado por la independencia y toma de decisiones en su vida, es decir, es la medida de su autonomía e intimidad, éstas necesidades se observaron durante toda la investigación.

**Figura 3.1. Imagen del paisaje de un joven con baja visión, aledaño a su casa en Ecatepec.**



Fotografía: Hombre, 18 años, Ecatepec, Marzo, 2012.

Otro joven hombre, define lo que para él es el espacio:

*“Es un lugar grande e infinito, donde eres libre. Dicha libertad se refiere a que no te sientas limitado ni atado [...] el espacio es sentirse tranquilo”,*  
(Hombre, 25 años).

La libertad, fue una de las exigencias más claras de las y los jóvenes, el espacio debe permitirles ser autónomos y gozar de una libertad de movimiento y expresión. Para este joven participante, su espacio, debe garantizarle tranquilidad y confianza, así como, el espacio se entiende como una dimensión imprescindible e individual que debe poseer todo ser humano.

*“Pues yo veo el espacio de dos formas: el espacio que necesito para caminar, y el espacio en que tu familia te da tu tiempo y para hacer lo que tú creas conveniente y lo que quieras hacer. [...] creo que el espacio que más quiero es con mi familia, donde me dejen desplazarse sola. [...] Tendré una discapacidad, pero yo puedo, te limita a hacer cosas pero se puede, a lo mejor no tienes las mismas capacidades que todas las personas, pero si puedes hacerlo”, (Mujer, 21 años).*

Para esta joven, el espacio se reduce al derecho de escoger y decidir lo que quiere en su vida, de no sentirse atrapada o sobreprotegida por sus padres y lograr una independencia física y familiar. Por lo que, su espacio se construye a partir de la accesibilidad, la confianza y la privacidad que cualquier joven necesita.

Los espacios también se entienden y conforman por las apropiaciones urbanas, es decir, existe una lucha por el dominio de los espacios de movilidad recurrentes como las banquetas o las esquinas de las calles, las y los jóvenes luchan por desplazarse libre y seguramente por dichos lugares, sin ser excluidos o marginados, así lo comenta un joven hombre participante de 18 años: *“El espacio es tener privacidad, poseer de tus propios bienes, tu propia recámara. El espacio exterior se da muy poco, en la calle, no se puede tener tu propia banqueta, pero las calles no tienen dueño, bueno, hay excepciones, pero no debería de ser así”.*

Es evidente que la idea de espacio planteada en la mayoría de las y los jóvenes tiene un referente personal marcado, es decir, algunos asocian el espacio con la libertad, la privacidad y la independencia. Algunos jóvenes entrevistados, distinguen la libertad como aquello que les permiten moverse sin ningún obstáculo físico (ambulantes, tiendas, calles mal pavimentadas, transportes deficientes, coladeras destapadas, etc.), sin ninguna barrera imaginaria (discriminación, exclusión y agresión) y donde tienen un espacio

para poder desarrollarse y salir adelante (centros exclusivos para débiles visuales, bibliotecas con sistema en braille, escuelas y universidades especializadas), es decir, donde se sientan libres y no prisioneros, como ellos lo describen.

Esta libertad también se refiere al libre albedrío y la oportunidad al diálogo y a la libertad de expresión, como lo señaló una joven de 17 años que sufre continuamente opresión por parte de su familia: *“Tú no hables porque no sabes, tú que vas a saber si ni ves”*. En algún momento, esas represiones marcaron su vida: *“esas cosas te sirven para algo”*, así lo menciona. Según el autor Aitken (2001), la noción de libertad se basa en la separación del individuo de una idea de comunidad y de sociedad, por lo que la autonomía individual es más importante que la libertad de sociedad, así, la igualdad, es el derecho a disfrutar de la libertad individual.

Desafortunadamente, muchos jóvenes entrevistados no solo viven estas limitaciones en las calles, escuelas o con algunas personas normovisual, sino algunos expresan que, también son los padres, hermanos o familiares quienes los privan de su libertad de actuar, moverse y expresarse. Este síntoma social no es exclusivo de las y los jóvenes con baja visión, es decir, muchos otros jóvenes y niños en todas las escalas de la sociedad mexicana, padecen esta situación ya sea por razones de género, edad y clase social, principalmente. Sin embargo, las ataduras sociales y personales que les ponen a este grupo en particular es de grave importancia, ya que además de padecer enfermedades con las que van a tener que enfrentar de distintas maneras el resto de sus vidas (como su discapacidad), se les priva de desarrollarse física, intelectual y plenamente dentro de sus etapas de maduración.

Otra idea de espacio que varios de las y los entrevistados comparten es de: *“un lugar donde podamos leer, platicar y convivir con los amigos”* (Figura 3.2). Este lugar también se ve reducido a partir de la sobreprotección y desvalorización que algunos de los padres de las jóvenes tienen sobre ellos; en ocasiones, la necesidad que tienen las y los participantes en recrearse y desarrollarse igual o mejor que un joven normovisual de su misma edad, les es limitada por la forma de pensar de sus familiares, por dogmas religiosos, el medio social y económico en el que se desenvuelven. Incluso, para algunos

jóvenes esto les crea conflictos personales, ya que mientras sus familiares los limitan, ellos consideran que parte de su espacio es dónde esté su familia y lo que esta última les permitan desarrollar: *“para mí el espacio es poder hacer mis cosas y que las respeten”*, (Hombre, 17 años).

**Figura 3.2. Imagen de un joven con baja visión: *Mi espacio es dónde estén mis amigos.***



Fotografía: Hombre, 17 años, Santa María la Ribera, Marzo, 2012.

Así mismo, se observó que constantemente las mujeres y hombres de baja visión, tienen la necesidad de hacer aquello que se les ha negado, incluso desde antes que empezaran a perder la visión como: querer salir a los “antros” de moda o hasta asistir a una escuela para normovisuales. Estas prohibiciones sólo aumentan su inestabilidad emocional, su desmotivación por querer mejorar sus condiciones de vida y la falta de elementos vivenciales para formar sus identidades y por ende, delimitar sus espacios.

Por otro lado, a través de las entrevistas y las pláticas a profundidad se pudo observar que la falta de privacidad en sus vidas también se traduce en la forma de ver y construir su espacio individual y sus identidades, ya que casi lo que ellos han forjado a lo largo de sus vidas, no es sólo el resultado de sus experiencias, sino también de las formas en que su familia y la sociedad les han impuesto. Por ejemplo, las y los jóvenes no solo mencionan la importancia

de tener su propio espacio, (algo que muchas veces imposibilita la situación económica de la familia) sino también el efecto limitante que tiene la sobreprotección y autoridad de sus padres, sobre todo las mamás, para su libre desarrollo. Este menester a la privacidad personal y en sus “ambientes”, se vieron reflejados mayormente en las mujeres que en los hombres:

*“Mi familia me sobreprotege, no me dejan ir sola al Comité según que hasta que no termine mi rehabilitación, ya que le da miedo a mis padres que en la calle me digan o me hagan alguna cosa. Creo que todas las mujeres estamos expuestas a algo, pero mi mamá cree que por no ver bien me vayan a empujar, se vayan a portar groseros o me vayan a lastimar”, (Mujer, 21 años).*

No obstante, esta protección también deja de existir cuando en algún momento los padres rechazan la condición personal sus hijos (en este caso con baja visión), y cuando de formas violentas y condicionantes se dirigen hacia ellos, por lo que se puede hablar de un abandono físico y emocional. En caso contrario, en la medida en que se sientan más comprendidos y estimados, empiezan a ver su espacio más amplio y las barreras imaginarias que en él existen, comienzan a reducirse. Las escuelas e instituciones constituyen un factor importante para la construcción espacial de los jóvenes, ya que les ayudan a ser independientes a partir de las técnicas de orientación y movilidad que les instruyen (ver capítulo 4): *“de ahí hasta que sientes que ves”*, menciona un joven de 17 años, cuando se le preguntó acerca de la función que tiene el Comité a favor de su movilidad y en su vida diaria.

Se observó que para las y los jóvenes el lugar que “se conoce” es el más seguro. Estos lugares pueden ser la casa, su cuarto o el rumbo por el que pasan para llegar a los espacios de confort, así como los lugares externos, calles o avenidas que llegan a ser alterados pero que se acostumbran a los cambios. Con respecto a este último punto, estos espacios conocidos también son transformados, en la mayoría de los casos estas modificaciones no son advertidas, provocándoles a los transeúntes (en especial las personas con capacidades distintas) accidentes. Los lugares que no conocen los hace sentir inseguros, debido a que no han creado un mapa mental de dicho lugar: *“para mi*

*el espacio es un determinado lugar, que conozco, por ejemplo el patio de mi casa, todo lo demás es desconocido para mí*", (Hombre, 18 años).

Se observó que, recorrer los lugares inexplorados les causa angustia, miedo y ansiedad por temor a perderse, desorientarse y llegar a ser lastimados físicamente. Consideran que en los dos caminos (el conocido y el por conocer) deben de caminar con cuidado, saben que no pueden confiar de todas las personas ni de la forma en que está configurado el paisaje por el que transitan, aún por muy conocido que éste sea; así, los lugares ignotos se alejan de lo que ha sido su configuración espacial o su mapa e imagen mental al ser zonas por las que nunca han transitado. Se deduce, que la creación de su espacio está en función primero de los lugares que los hacen sentir cómodos y seguros y, segundo, de los lugares que conocen por haber estado en ellos (casa, escuela, trabajo), siendo estos elementos importantes para construir su espacio e identidad, de lo contrario, todo lo que queda fuera de su visión espacial, es desconocido o no existe: *"El espacio es dónde me desarrollo con mis papás, mis hermanas, mis amigos, en la escuela y a donde viajo"* (Hombre, 21 años).

Pero, ¿a dónde viajan los jóvenes?, y ¿con qué finalidad se mueven?. A partir de las entrevistas, se observó que las y los jóvenes tienen las mismas inquietudes que la generalidad de la juventud normovisual, es decir, a la mayoría les gusta divertirse y moverse tanto como si vieran completamente, les gusta ir a tomar el café con los amigos, les gusta ir a tomar cervezas a bares cerca de la escuela o dentro de su zona de confort, gustan de irse juntos a la escuela o regresarse de la misma en grupo, aún cuando sus familiares y algunos maestros se los impidan o los limiten, así lo expresó una joven débil visual de 18 años: *"No porque tengas una discapacidad no puedes hacer lo que todos hacen"*.

En general, las y los participantes se mueven para ir a estudiar, rehabilitarse, trabajar, convivir y, en la medida de sus posibilidades, distraerse. Sin embargo, las mujeres no se mueven de la misma forma que los hombres, las primeras normalmente buscan conocer más personas, relacionarse con jóvenes de su misma edad, tener novio, salir a platicar, ir a los centros comerciales, etc. Y en cambio, los hombres, a pesar de tener casi las mismas necesidades como relacionarse para crear vínculos cercanos (novias, amigos),

se mueven más por necesidades económicas: buscar trabajo, dinero y ser independientes, así como para obtener aquellas oportunidades que les permitan forjar una vida más autosuficiente y libre de las barreras sociales y personales a las que están sometidos: *“En el Comité te sientes muy a gusto y cómodo porque estas con personas con las condiciones parecidas a las que tienes, te sientes en tu mundo, estoy con personas como yo. [...] Cada lugar y cada espacio tiene algo que te gusta. [...] Ya que si en el comité te tropiezas nadie se burla o como en mi casa que, igual y nos reímos, pero no hay problema. Casi donde quiera que ando y, que conozco, me siento bien”*, (Hombre, 25 años) (ver capítulo 6).

Los testimonios demuestran que la concepción del espacio que tienen está relacionada con el tiempo, como lo expresa Lefebvre (1972:184): *“el tiempo es el lugar en el que se expresan los valores”*. Es decir, a pesar de que ellos en sus caminos a casa, a la escuela o al trabajo llegan a viajar hasta aproximadamente dos horas o más, han moldeado este tiempo como parte de su rutina diaria; cuando se les preguntaba que si el tiempo era una limitante en sus vidas comentaban *“pues no es mucho el tiempo que hago, hay quienes hacen más”* (Hombre, 18 años), *“ya estoy acostumbrado, hasta paso en el camino a saludar a unos amigos (entre risas)”*, (Hombre, 21 años), y *“ese es el tiempo que hago desde que empecé a dejar de ver, supongo que es parte de lo que me toca vivir”*, (Hombre, 25 años). Este tiempo pareciera hacerlos más responsables e independientes, ya que saben cuanto tiempo deben prever para llegar a la escuela o al trabajo, y al final, la mayoría, trata de llevar un ritmo de vida más tranquilo (ver capítulo 5).

Se deduce que la asociación como un grupo social de discapacidad visual crea una nueva forma de ser y construir el espacio. Muchos de ellos no hace más de 3 años se desarrollaban como jóvenes normovisuales, pero a causa de alguna enfermedad<sup>4</sup> o algún evento externo a ellos, comenzaron progresiva o momentáneamente a perder la vista. Esta situación a pesar de que les afecta física y emocionalmente, también les ha permitido crear ciertas fraternidades que los posibilita a romper algunas barreras que, al mismo

---

<sup>4</sup> Algunas de estas enfermedades son: Glaucoma, Retinosis Pigmentaria, Esclerosis Múltiple y desprendimiento de retina (ya sea por algún golpe fuerte en la cabeza o malformación genética).

tiempo, transforman el espacio a sus necesidades: *“Me siento mejor cuando voy con los chavos, me da menos miedo y nos acompañamos”*, (Hombre, 18 años).

Esta continua modificación espacial y social seguirá dándose tanto como vayan construyendo su propia identidad, es decir, su configuración está en función de cada uno de los aspectos físicos, económicos, culturales y políticos; ya que el espacio es, además, un lugar donde se reproduce la sociedad en su conjunto y por ello es el sitio de grandes contradicciones y confrontaciones sociales. Asimilar las modificaciones al espacio, y las características de nuevos lugares, para las y los jóvenes de baja visión es un proceso mental diario. No importa cuanto tiempo y esfuerzo les haya llevado crear alguna ruta, las continuas modificaciones al paisaje urbano desorientan más a las personas con alguna discapacidad visual: ceguera o baja visión. En este laborioso trabajo de entender, enfrentar y configurar espacial y emocionalmente su vida, cada paso en su andar por la ciudad puede resultar toda una experiencia desafortunada: tropiezos, desorientación, confusión, ansiedad y miedo; las alteraciones urbanas y el desasosiego espacial, significa un reinicio en su mapa mental, *“el espacio también es aquel lugar donde puedas configurarlo cada vez que lo necesites, como una computadora”*, (Hombre, 24 años).

Se observó que la “confusión espacial” induce a un número importante de sentimientos negativos en las y los jóvenes como el miedo, el pánico y la ansiedad, la mayoría de ellos se limitan a moverse dentro de las rutas que conocen, ya que la nueva exploración les puede resultar estresante y desorientadora. La ansiedad y el miedo, se observaron, ser limitantes graves dentro de su comportamiento espacial, ya que dentro de las entrevistas los jóvenes argumentaban que preferían no salir de su casa antes de ir a un lugar nuevo, y otros sólo se desarrollan dentro de los límites de su hogar y en los “lugares cómodos”. Esto también, viene acompañado de una baja autoestima, desconfianza en sí mismos, vergüenza y hasta frustración por no conseguir su independencia. Esta libertad, de la que se ha mencionado, es la que continuamente las y los jóvenes buscan y desean en sus vidas; algunos de los jóvenes entrevistados, especialmente los hombres, indicaron que en algún momento sufrieron de desconfianza grave en su habilidad para viajar

independiente, “ya quiero ser autosuficiente, estoy practicando caminar solo pero si me cuesta más trabajo porque no conozco el lugar”, (Hombre, 21 años).

### 3.2.2. Construcción espacial en el área de estudio

Se deduce que el espacio en el que viven las y los jóvenes ocasiona en ellos los sentimientos de confusión, miedo y ansiedad, pero ¿cuáles son esos espacios?. A continuación en el Cuadro 3.1, se desglosan las colonias en las que viven en la Zona metropolitana de la Ciudad de México:

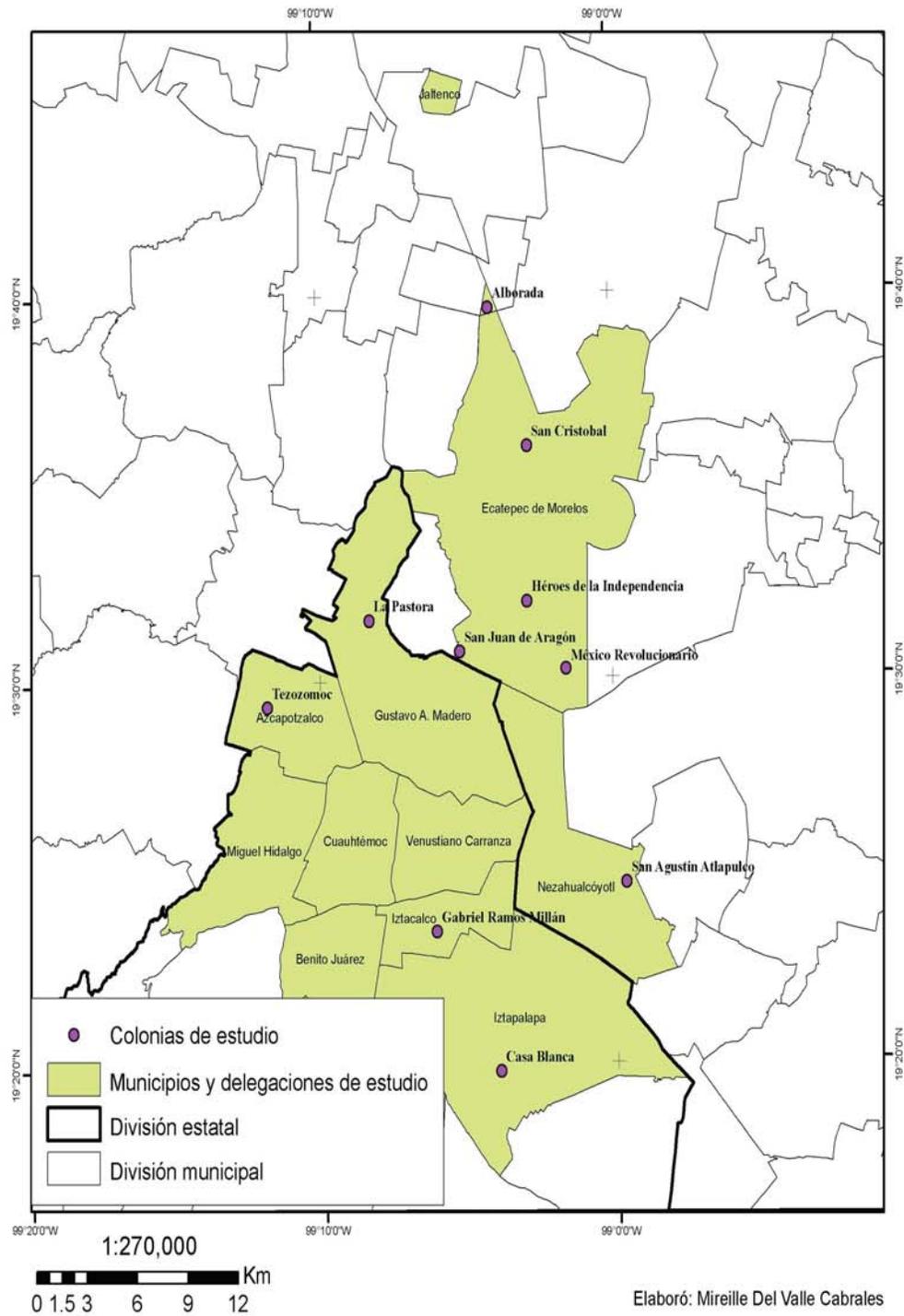
<b>Cuadro 3.1</b>			
<b>Área de estudio seleccionada en esta investigación: Distrito Federal y Estado de México</b>			
<b>Distrito Federal</b>		<b>Estado de México</b>	
<b>Delegación</b>	<b>Colonia</b>	<b>Municipio</b>	<b>Colonia</b>
Iztapalapa	- Casa Blanca	Ecatepec de Morelos	- San Cristóbal - México Insurgente - Héroes de la independencia - México Revolucionario
Gustavo A. Madero	- La Pastora	Nezahualcóyotl	- San Agustín Atlapulco.
Iztacalco	- Gabriel Miguel Ramos Millán	Jaltenco	- Alborada
Azcapotzalco	- Tezozómoc		

Fuente: Mireille Del Valle

Así mismo, en la figura 3.3 muestra el área de estudio, abarcando las colonias, las delegaciones y los municipios que ejemplifican, en gran medida, la dificultad de la movilidad, debido a la localización geográfica periférica y marginal.

La mayoría, de los jóvenes habitan en zonas marginadas y excluidas económicamente de la zona metropolitana. Esto es un detonante importante que influye de manera directa en el tránsito diario de las y los jóvenes hacia el centro de la ciudad, ya que se apreció, que la mayoría de las necesidades económicas, servicios básicos y personales que carecen ellos y el resto de su

Figura 3.3. Mapa de área de estudio seleccionada en esta investigación.



familia, no las consiguen solventar en su colonia o en su espacio cercano.

Esta escasez de servicios en materia escolar, laboral y de recreación son un motor importante y primordial que influye en las y los jóvenes a salir de su estado de confort (la muestra mencionó ser su casa), para buscar aquellos espacios que les permitan mejorar su calidad de vida y, sobretodo, aminorar las barreras imaginarias a las que se enfrentan por su condición económica y, en especial, por su discapacidad.

Por ejemplo, algunos de las y los participantes entrevistados, especialmente los que habitan en el Estado de México, mencionaron que la violencia social permanente y la falta de oportunidades que hacen frente a la capacidad de tener mejores oportunidades y una estable y digna condición de vida, actúa de manera directa en la toma de decisiones diarias como la “posibilidad” de trasladarse al centro de la Ciudad de México para realizar las actividades que les permitan mejorar su discapacidad.

Los jóvenes que viven en los municipios de Nezahualcóyotl y Ecatepec de Morelos, concluyeron que se desenvuelven diariamente alrededor de núcleos de vandalismo y movimientos pandilleros, y que éstos representan un factor importante en la necesidad de querer salir de los espacios que rodean sus casas y desarrollarse en lugares más tranquilos y seguros (como en la delegación Cuauhtémoc, lugar en dónde se realizaron la mayor parte de los recorridos); sin embargo, mencionaron que la violencia que viven en el trabajo o en la escuela, dentro de la zona metropolitana, es distinta a su lugar de residencia. Es importante indicar, que ésta violencia social a la que se ven expuestos las y los jóvenes evita que transiten libremente por las calles y se desenvuelvan en aquellos lugares que buscan por ser tranquilos:

*“Uno sabe de los peligros con los que vives en tu casa, pero cuando estás en otra colonia, aunque sabes que es menos probable de que te asalten, viajas con más miedo cuando estás en ella” (Hombre, 24 años).*

Se observó, que en muchos casos estos jóvenes sintieron miedo en sus propias colonias y los alrededores debido a malas experiencias, y por otro lado, sentían miedo por desconocimiento y *falta de experiencia* en otras colonias

más lejanas. Las malas condiciones físicas de las colonias donde viven los jóvenes también son un factor importante en la construcción de sus geografías. Por ejemplo, en las colonias “México Revolucionario” y “Héroes de la Independencia”, localizadas en el municipio de Ecatepec de Morelos, al norte del Estado de México y al noreste de la ciudad de México, se observaron que, en primera instancia, dichas colonias carecen de servicios básicos como agua potable y luz eléctrica; la contaminación del agua, aire, flora y fauna, lo han hecho un lugar inhóspito, a pesar de estar densamente poblado<sup>5</sup>. Estas condiciones tanto físicas como sociales son importantes dentro del reconocimiento y la creación de rutas y puntos de referencia de las y los participantes, sobre esto, un joven que vive en la colonia “México Revolucionario” menciona:

*“Reconozco la salida del metro Ecatepec por el sonido de la base de los camiones [...] cuando voy llegando a la colonia, se siente como cambia la temperatura, es como si llegaras a un desierto, sobretodo en las mañanas, y de ahí no hay ruido hasta cuando voy llegando a la esquina de la calle de mi casa [...] Mi mamá es comerciante y en esa esquina vende jugos de naranja [...] cuando me ve bajar grita “jugos” y ya sé que llegué a mi casa” (Hombre, 18 años).*

En la colonia San Cristóbal, perteneciente al municipio de Ecatepec de Morelos, se observaron casi las mismas condiciones físicas y sociales que el resto de las colonias visitadas dentro del municipio. Siendo ésta la cabecera municipal, la marginación social (posterior al sismo de 1985) y el arbitrario desarrollo urbano, representan características importantes en la periferia de la colonia. Un rasgo constante que se observó en este lugar, durante la investigación, fue la dificultad de acceso física a los espacios transitables y públicos (ya sea de entrada o salida), además se observaron calles con poca iluminación, un alto grado de hacinamiento a causa del tipo de construcción de las casas aledañas al lugar de vivienda del joven participante. Las condiciones

---

<sup>5</sup> El Municipio de Ecatepec es el más densamente poblado de todo el país. En 2010, según el censo del INEGI, la población total del municipio era de 1.656.107 personas, de las cuales 849.664 eran mujeres y 806.443 eran hombres.

(posmodernas) de la parte céntrica de la cabecera municipal de Ecatepec, contrastan a medida que se alejan del centro del barrio: el tipo de construcción de las casas y edificios (ladrillo, tabicón y concreto) y sus condiciones precarias, el número mayor de comercios informales, la congestión vehicular, la escasa flora y la notable marginación se presentaron constantemente durante el trayecto al lugar de investigación. Un joven de 18 años, habitante de este municipio, menciona los puntos de referencia que utiliza para llegar a su casa:

*“Al salir del metro Indios Verdes, (camino a su casa) en la base tomo un camión que se va por Insurgentes-Pachuca, después entra a Ecatepec por la Benito Juárez, paso por la cabecera, luego por un centro comercial, unas gasolineras, que son lo que más reconozco, paso por 2 puentes (siento cuando subimos), me bajo en un Kentucky (con el olor siempre me da hambre), camino por varios parques (que ya ni pasto tienen) que ubico con los juegos y los niños jugando, paso por la biblioteca que está en un avión, cuando camino por ahí huele como a viejo, así hasta llegar a mi edificio” (Figura 3.4).*

**Figura 3.4. Imagen de una guía urbana: Cuando me bajo del camión, reconozco el olor de los pollos de Kentucky.**



Fotografía: Hombre, 18 años, Jaltenco, Estado de México, Marzo, 2012.

Otro ejemplo es la colonia San Agustín Atlapulco, localizada en los límites territoriales entre los municipios de Chimalhuacán y Nezahualcóyotl, en la cual las condiciones de vida, como se ha mencionado para la mayoría de las colonias de las y los jóvenes, son precarias. Esto orilla al joven a realizar la mayor parte de las actividades diarias en la zona metropolitana. Para él, como para la mayoría de las y los entrevistados, el Comité es el lugar en donde más a gusto se sienten y ello representa el espacio más detalladamente conocido y representado por cada uno.

La inseguridad y las condiciones de vida inestables y limitadas, se observaron fuertemente en todos los casos de los jóvenes que habitan los municipios y en la zona metropolitana; por ejemplo: el joven que vive en colonia La Pastora, localizada al suroeste del cerro del Chiquihuite forma parte de la Sierra de Guadalupe, se encuentra asentada sobre las faldas del cerro, ocasionando que el ascenso al mismo sea muy complicado. Para llegar a la casa del participante se tuvo que subir alrededor de 60 escalones de concreto, que disimulan la pendiente de la loma, con una inclinación vertiginosa para cualquiera que pretenda transitarla; es la única forma en la que se puede llegar a las viviendas, así mismo, se observaron varios grupos pandilleros que oscilaban entre los 12 y 30 años de edad y que hacen del lugar un espacio inseguro.

De la misma manera, se observó el caso de una joven que habita en la colonia Tezozomoc; la participante vive constantemente con miedo al salir a las calles, ya que apunta que la discriminación y la inseguridad persistente (asaltos hasta secuestros, así lo menciona) influyen de manera significativa en su movilidad (sin mencionar su integridad física y psicológica). Esta situación, se sugiere, reprime sus necesidades y reduce las posibilidades de construir su espacio íntegramente, mejorar su condición de vida, y rehabilitarse satisfactoriamente. El caso de las mujeres se agrava, como lo hace notar la joven participante de 18 años:

*“ellos como hombres discapacitados, como sea se defienden o salen adelante, pero nosotras como débiles visuales, nos enfrentamos a insultos y hasta acoso sexual en las calles”.*

El género puede ser otra faceta de la vulnerabilidad de las jóvenes y puede ser ó es un factor que afecte (disminuyendo en la mayor parte de los casos) las posibilidades de construir su espacio.

Muchos de las y los jóvenes prefieren viajar acompañados debido a la inseguridad y agresión constantes, reconocen que en algún momento (indeterminado) perderán completamente la vista, lo cual les dificultará mayormente su movilidad:

*“me da miedo viajar solo y más por donde sé que es inseguro, pero fuera de eso, ya estoy acostumbrado a mis rutas, como aún no se me ha bajado completamente la vista, todavía me puedo aprender las calles y no me cuesta trabajo llegar a mi casa o escuela, aunque sé que en unos años voy a perder completamente la visibilidad” (Hombre, 22 años).*

Esto reafirma que las delegaciones y municipios en dónde viven las y los jóvenes con baja visión, y dónde se mueven para realizar sus actividades diarias, son espacios en los que generalmente padecen de delincuencia, inseguridad, por lo que son poco transitables.

Para algunos jóvenes la presión familiar, la sobreprotección y la precariedad económica que sufren los integrantes de la misma, han sido principios importantes para salir de sus casas (ver capítulo 4) a buscar trabajo y escuelas de rehabilitación que les permitan enfrentar su discapacidad, para que, en algún momento cercano, estén preparados para solventar económicamente a sus hermanos, padres y a ellos mismos. Esta condición, en el presente estudio, no confirma que la variable “edad” es determinante para el tipo de movilidad y la intención de los mismos; es decir, se analizó que a partir del rango de edades que se tomaron para la investigación, de los 18 a los 25 años, no fue relevante en los resultados: un joven hombre de 18 años se mueve por razones similares a las de un joven hombre de 24 años.

Finalmente, de forma preliminar podemos observar que la construcción espacial de las y los jóvenes con baja visión está estrechamente ligada a factores como el género, los espacios de residencia en que se desenvuelven, así como las concepciones sociales sobre lo que es la discapacidad. Por lo que

dicha construcción, también se ve determinada por la movilidad en los espacios de confort, transitables y transportes, así como de las barreras físicas e imaginarias, que se analizarán en los siguientes capítulos.

### Reflexiones generales:

El conocimiento previo del espacio, les permite poder entender y reconocer mayormente el uso y significado de las guías, así como la relatividad de las posiciones de los objetos y formas espaciales, los conceptos de los objetos fijos o móviles, el conocimiento de distancia, la localización de los sonidos y el uso desarrollado de la capacidad para realizar patrones sistemáticos de búsqueda y para identificar características distintas de los objetos que puedan servir como puntos de referencia. La habilidad para contar, generalizar y transferir, comentan los jóvenes, les ha ayudado también a capacitarse socialmente para pedir ayuda eficazmente (ver capítulo 4), para conocer a detalle la distribución de los edificios, pasillos o corredores, para trasladarse de un lugar a otro con seguridad e independencia, para emplear técnicas de auto-protección y aplicar sus conocimientos de espacio, distancia y rumbo.

## **Capítulo 4. Movilidad espacial de las y los jóvenes con baja visión en la Ciudad de México.**

*“Lo que significa el dese de imágenes es que, cuando imaginamos las cosas, existimos. No puedo pertenecer a este mundo si no puedo decir que lo imagino de mi propia manera. Cuando un ciego dice “imagino”, ello significa que él también tiene una representación interna de realidades externas” (Evgen Bavcar).*

En el capítulo 3 se analizó dónde y cómo es el espacio dónde viven las y los jóvenes con baja visión, en el presente capítulo y a partir de esto, se analiza adónde van, cómo viajan, porqué y con quiénes se mueven, dentro de la Ciudad de México. Finalmente, las técnicas o estrategias de orientación y movilidad que son útiles para la seguridad, ubicación y desplazamiento utilizados en los espacios transitables, públicos y de confort.

Retomando algunas de las ideas expuestas en el primer capítulo acerca de la construcción espacial de las y los jóvenes con baja visión, así como del uso de los sentidos involucrados dentro del reconocimiento y construcción del paisaje, se abordará de manera más detallada sobre lo expuesto anteriormente, de los afines que incitan a las y los participantes a desplazarse y cómo a través de los puntos de referencia, se mueven diariamente.

### **4.1. Uso de los sentidos**

Los sentidos bien desarrollados permiten a las y los jóvenes familiarizarse con los estímulos comunes, localizar, identificar y discriminar los sonidos que les permiten moverse y ubicarse, interpretar los patrones del tránsito (tanto de peatones como de vehículos), conocer las distancias y capacitarse para interpretar y/o identificar estímulos.

La acumulación de los sentidos restantes, les permiten interpretar las distintas formas, objetos y situaciones que se encuentran en las calles (las

banquetas, la profundidad de un tope, el paso a desnivel, las rampas), en los lugares cerrados (saben cuando entraron a un cuarto oscuro, cuando hay luz natural o artificial y reconocen la estructura interna del edificio), en los transportes (saben el lugar exacto donde deben tomar el camión, qué camión los deja en su casa o fuera de la escuela, donde transbordar, reconocen las entradas y las salidas del metro) y los lugares de recreación o cómodos a los que tienen acceso (centros comerciales).

Se deduce que la movilidad depende del uso disciplinado y apropiado de los sentidos del tacto, olfato, oído y percepción. Cada uno de ellos se convierte en el sentido más próximo a la realidad y a la forma en que construyen y representan el espacio. Se puede decir que el sentido con el que más se identifican y han acostumbrado a utilizar es el oído y el tacto a partir del uso del bastón, del que se hablará más adelante.

La disminución de la visión de las y los jóvenes hace que compensen dicha situación con el resto de los sentidos, dando como resultado la creación de mapas más complejos, detallados y estructurados; esto los ha forzado a construir mapas en los que el oído y el tacto, son fundamentales. Lo plantean como *“un mapa que automáticamente ya está armado”*, con éste saben si ya llegaron a su casa, a la escuela o a un punto de reunión. Por ejemplo otro joven de 18 años menciona que cuando va llegando a su casa sabe que atraviesa unas canchas de baloncesto, luego camina a la izquierda y en la esquina hay un jardín protegido por barandales y hay una caseta telefónica; es decir, poco a poco van ubicando las avenidas, los puntos perceptibles, los elementos de las banquetas y las calles las ubican como *“tres en una”*.

Así mismo, algunos revelaron que les tomó aproximadamente un año o más, aprender a moverse, reconocer los sonidos y las sensaciones que les ayudaban a desplazarse con mayor seguridad, confianza y para percibir las realidades de cada espacio; la repetición diaria y constante, les ha permitido guardarlo en su memoria fotogénica y de largo plazo. Además, algunos han desarrollado más que otros el sentido de la percepción, por ejemplo hay casos en los que les permite distinguir si alguien se acerca a ellos y les quiere hacer daño, es decir, la disminución de la visión ocasiona estar en constante alerta.

¿Cómo las personas con discapacidad visual o ceguera aprenden un nuevo entorno y actualizan el conocimiento existente con nueva información?: “el papel de la percepción espacial en la formación del conocimiento del mapa cognitivo y el comportamiento espacial activo por personas con discapacidad visual, manejan teorías que establecen que las personas con discapacidad visual poseen las mismas capacidades para procesar y comprender los conceptos espaciales y que cualquier diferencia, ya sea en términos cuantitativos o cualitativos, se pueden explicar por las variables que intervienen, como acceso a la información, la experiencia o el estrés” (Kitchin, y Jacobson, 1997).

Se puede decir que la formación del espacio, la capacidad de movimiento y la seguridad personal de las y los jóvenes se relacionan en gran medida y resultan de la siguiente fórmula (Figura 4.1):

Sentidos + habilidades + técnicas = confianza y movilidad = lejanía.

**Figura 4.1. Imagen de un cruce peatonal: *Tienes que usar otros sentidos para sentir más confianza al moverte.***



Fotografía: Mujer, 17 años, Avenida de los Insurgentes, Marzo, 2012.

#### 4.1.2. Creación de Guías (o puntos de referencia)

Se ha mencionado que las y los jóvenes crean sus mapas mentales a partir de la exploración y el descubrimiento de los elementos del paisaje urbano y social que resultan del uso de los sentidos. Posteriormente, al reconocer e identificar cada uno de ellos, seleccionan aquellos objetos, sonidos, olores, temperaturas o marcas tangibles que puedan reconocerse fácilmente, que sea constantes y que tengan una ubicación conocida y permanente en el lugar; a estos códigos se les conoce como “*Puntos de referencia*” o “*Guías*”.

Estos puntos los utilizan para guiarse en las calles, en los transportes públicos como el metro, el metrobús y en las rutas y bases de los camiones; y dentro de los espacios cerrados como en las escuelas y en sus casas. La mayoría de las y los jóvenes mencionaron que sin estos puntos de referencia, les costaría mayor trabajo desplazarse y orientarse. Algunos de estos pueden ser innumerables, por ejemplo: desde edificios, establecimientos, gasolineras, puestos informales, calles, parques, postes de luz, árboles, baches, puentes, centros comerciales, levantamientos de las banquetas, policías, “limpia parabrisas”, vendedores ambulantes, y los propios compañeros (entre las y los jóvenes de baja visión y los ciegos se van guiando en línea, por lo general dirige hasta enfrente el que ve con mayor claridad). Veamos, por ejemplo, el caso de un joven (24 años) entrevistado en donde describe los puntos que identifica para llegar a su casa (Figura 4.2):

*“[...] Tomo el camión y de ahí llega a la Cuauhtémoc, y de ahí ya se empieza a ir por la Chimalhuacán. De la Chimalhuacán a la [López Mateos], la calle está como en una subidita y aparte está larga la calle y huele a suadero, porque ahí venden tacos de suadero y siempre han vendido. Cruzando la [López Mateos], viene la [Sor Juana] esa nunca la he ubicado bien, no encuentro un punto de referencia. Siempre que vengo de mi casa, trato de localizar un punto pero no lo ubico, me ha costado mucho trabajo. Siento las desviaciones, los movimientos en los caminos que hace el camión que me llevan a casa. De ahí a la avenida Carmelo la ubico por los baches. Son tres topes y sigue la siguiente calle y de ahí hasta la base. Por eso no me preocupo de perderme o pasarme, porque llego hasta la base”.*

**Figura 4.2. Imagen de un puesto de comida que sirve como punto de referencia para un joven con baja visión en la colonia Atlapulco, Nezahualcóyotl.**



Fotografía: Hombre, 24 años, Avenida Chimalhuacán, Marzo, 2012.

Es importante mencionar que, a partir de lo observado, las y los participantes cambian sus puntos de referencia, así como sus rutas, para escoltarse o acompañarse, es decir, la mayoría viajan en compañía (ya sea de sus amigos o de sus padres), pocos revelaron poder y sentirse seguros viajando solos y cambian sus rutas de regreso a casa para dirigir, hasta donde se sientan seguros, a los que no están completamente instruidos; también puede ser debido al miedo latente con el que viven las y los jóvenes al viajar solos por no conocer las rutas y no tener referencias (ver capítulo 3). Por ejemplo, un joven de 18 años que conoce de memoria las estaciones por las que tiene que pasar para hacer los transbordos dentro del metro, cumple con la función de ser guía para el resto de sus amigos.

Pareciera contradictorio mencionar que estos puntos de referencia tienen armas de doble filo para las y los jóvenes: uno, por la de servir como guías espaciales y construcción de sus mapas mentales, y otro, por la de obstaculizar su movilidad. Como se ha expuesto anteriormente, el cambio físico de alguno de los puntos de referencia implica la confusión espacial y el

reordenamiento estructural del mismo. Este cambio influye de manera trascendente en su vidas:

*“Hace unos meses pusieron mejores alumbrados por mi casa [Iztapalapa] y una semana después una banda de chavos que viven a unas cuadras, las fundieron, excepto la que se encuentra fuera de mi casa porque saben que soy discapacitado y que no veo bien. [...] Ya no tengo la iluminación que me guiaba de noche a mi casa, por eso salir sin luz la pienso, ya que me desubico y me da miedo”* (Hombre, 18 años) (Figura 4.3).

La continua modificación al espacio hasta ahora ha sido un problema en su movilidad y orientación, según lo comentan. Están conscientes, por ejemplo, de que cuando hay obras públicas deben poner más atención, con la finalidad de poder localizar con el bastón dónde están los lugares que están siendo alterados para crear nuevos puntos de referencia y evitar que dichos cambios les afecten en su movilidad y construcción espacial.

Las y los jóvenes participantes consideran que las personas con debilidad visual, deben conocer bien las rutas para poder desplazarse fácilmente, así como saber usar los espacios y guías destinados para las personas que las necesiten; es decir, reconocen que hay jóvenes con baja visión que por miedo a las burlas y al rechazo social (especialmente de los jóvenes normovisuales) evitan usar las guías.

Es importante recalcar que las y los participantes mencionan que el acomodo de sus rutas y creación de sus puntos de referencia, en gran medida es también para ahorrarse tiempo en sus traslados (ver capítulo 3), es decir, en el Metro buscan las salidas a las conexiones más cercanas para no caminar demasiado al siguiente transbordo o saben hasta donde deben caminar en el andén para tomar y entrar directamente al vagón; esto no quiere decir que planeen sus caminos por astenia, sino para facilitarse los caminos, eludir tiempo y evadir los múltiples obstáculos por los que pasan. Sin embargo, para muchos, esto no es posible ya que para llegar a sus casas sólo toman un camión o el metro, dificultándoles y confundiéndoles los posibles cambios en su ruta, además del miedo arraigado (la mayoría de los participantes admitió vivir constantemente con miedo debido a la inseguridad latente de la Ciudad de México) al exponerse a conocer nuevos caminos.

**Figura 4.3. Imagen que muestra la falta de alumbrado en la colonia Casa Blanca, Iztapalapa.**



Fotografía: Mireille Del Valle, Casa Blanca, Mayo, 2012.

Como ya se mencionó en la metodología, parte del trabajo de investigación del presente estudio, consistió en acompañar a las y los jóvenes a sus casas y registrar desde: cómo se mueven, cómo abordan el transporte, hasta: cómo son los lugares donde se desenvuelven. Durante los trayectos la investigadora fungía como participante, la mayoría de las y los jóvenes, iban indicando el camino a seguir a partir de los puntos de referencia ya interpretados y estudiados por ellos. Se observó que prefieren caminar por las calles mejor pavimentadas y menos transitadas de transeúntes y vehículos (el ruido de los carros puede confundir y agravar su movilidad) y por las sombras de los edificios. Los resultados arrojaron que la mayoría ellos, en especial los

hombres, conocen y tienen muy bien ubicadas sus rutas a partir del reconocimiento y empleo de sus puntos de referencia. Las mujeres, en cambio, se observó que no han desarrollado rutas en sus viajes, debido al miedo y la dependencia de moverse con otras personas. Como se mencionó, estos caminos los han planeado de tal manera que les crean seguridad y orientación.

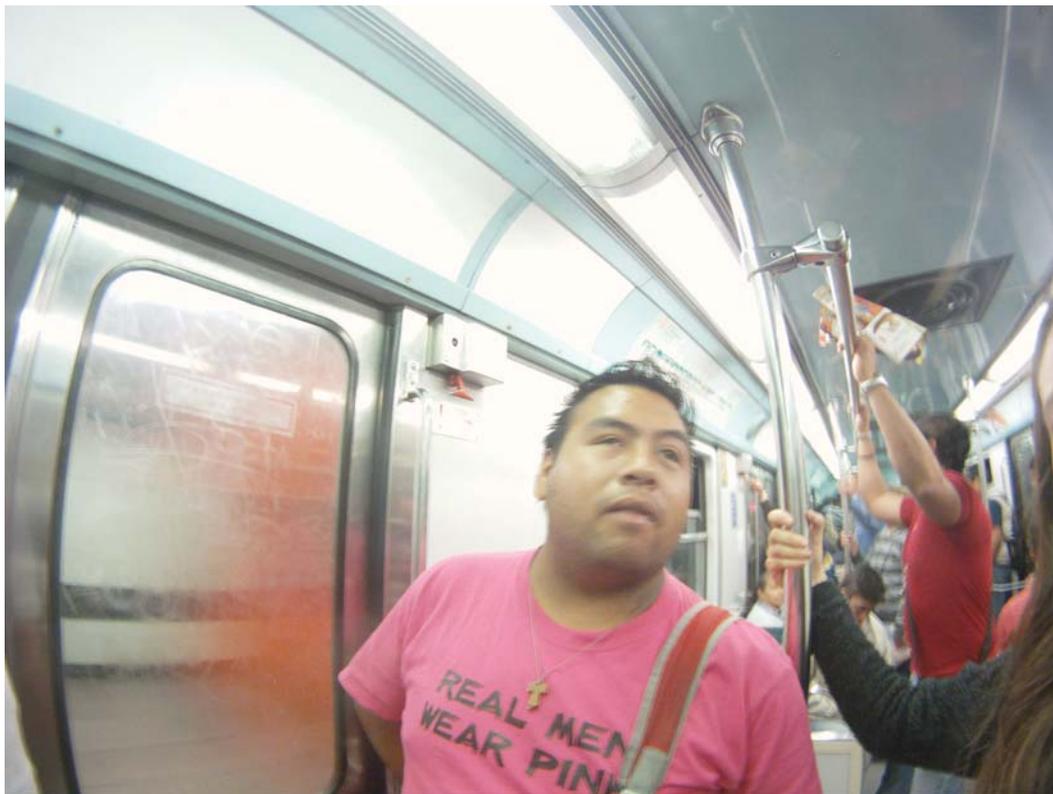
Otro punto de referencia importante para la ayuda de las y los jóvenes para desplazarse, es a través del conteo y el aprendizaje matemático, es decir, la continua repetición, la memorización casi exacta y las guías funcionales son un medio para alinearse paralelamente para caminar en línea recta, en pocas palabras: del número de calles por las que deben pasar, el conteo de los sonidos de los semáforos (cuando los tienen), de las tiendas, tortillerías, comercios por los que pasan, la suma total de los pasos que hacen de la escuela al metro, del andén al vagón, del vagón hacia el transbordo (así hasta tomar el camión y llegar a sus casas), el recuento de las estaciones del metro, la asociación entre sonidos y cambios de suelo (con ayuda del bastón):

*“Cuento las estaciones totales que recorro en el metro, por ejemplo: de Buenavista a San Lázaro son 6 estaciones, son Guerrero, Garibaldi, Tepito, Lagunilla, Morelos, luego sigue San Lázaro, esa la distingo porque hay mucha luz, de ahí cuento 3 estaciones más para Oceanía, cuento y en la tercera me levanto y espero para bajarme. Salgo del tren y así como salgo, está el transbordo, bajo las escaleras y voy derecho, bajo otras escaleras y luego bajando pasa el metro que va para Pantitlán; o sea que no está tan difícil”, (Hombre, 24 años) (Figura 4.4).*

El uso que le den a una guía dependerá del conocimiento de cuando menos una dirección o un objeto en el medio ambiente que esté relacionado con esa referencia. Estas guías tienen una característica que la diferencia de otros objetos, se observó que las y los jóvenes pueden reconocerlas por sus elementos visuales, palpables, olfatorias, motriz, auditivas o por la combinación de éstas; también destacan y aprenden las guías a partir de puntos cardinales: *“Cuando estoy de espaldas hacia esta puerta, estoy frente al Este”* (Hombre, 25 años).

El conocimiento previo del espacio, les permite poder entender y reconocer mayormente el uso y significado de las guías, así como la relatividad

**Figura 4.4. Imagen dónde un joven con baja visión realiza el conteo de las estaciones, en la línea B del metro.**



Fotografía: Mireille Del Valle, Estación Tepito, línea B, Marzo, 2012.

de las posiciones de los objetos y formas espaciales, los conceptos de los objetos fijos o movibles, el conocimiento de distancia, la localización de los sonidos, uso desarrollado de la capacidad para ejecutar patrones de búsqueda y para identificar características distintas de los objetos que puedan servir como puntos de referencia. La habilidad para contar, generalizar y transferir, comentan las y los jóvenes, les ha ayudado también a capacitarse socialmente para pedir ayuda eficazmente (ver capítulo 5), conocer a detalle la distribución de los edificios, pasillos o corredores, trasladarse de un lugar a otro con seguridad e independencia, emplear técnicas de auto-protección y para aplicar sus conocimientos de espacio, distancia y rumbo. Su identidad es construida sobre la base de la carencia que los demás poseen. La construcción de espacios es lo que reconoce su condición marginal como discapacitados, reivindicando sus derechos, la igualdad de oportunidades y la libertad de una vida independiente. Cada persona es diferente por el sólo hecho de ser un ser

social determinado por su historia de vida, su contexto, su vida cotidiana y sus condiciones materiales de existencia.

Las personas o transeúntes, en general, son muy importantes dentro de su mapa mental *“es algo que se queda grabado”* (Hombre, 18 años), ya sea porque los ayudan a sentirse más seguros transitando en las calles o porque los apoyan a abordar el camión en una base; por ejemplo, afuera del Comité se pone un señor a vender tortas y cada vez que se acerca una persona ciega o de baja visión, grita: *“tortas, lleve sus tortas”*, con esto, los que asisten al lugar, saben que han llegado. Por el contrario, también las personas funcionan como barreras físicas que pueden obstruir el paso libre de las y los jóvenes como: cuando se sitúan sobre las guías por donde pasan el bastón sobre las calles o dentro del metro, o en los cruces peatonales de calles muy transitadas.

De la misma manera, se observó que las personas con baja visión se guían de las condiciones atmosféricas prevalecientes, como: el viento, Sol, calor, el frío y la lluvia, en algunos jóvenes su visibilidad es mejor cuando llueve porque no hay tanta luz del Sol que les lastime y ven mejor cuando está nublado: *“distingo el paso de las calles por el ruido de los carros, de los motores y porque no se siente el viento que corre hacia mi, en ese momento sé que puedo pasar”* (Hombre, 24 años). Por este motivo, su movilidad está condicionada por el día y la noche, cuando es de día pueden transportarse con mayor facilidad aunque, para algunos, la luz solar les afecta más su visibilidad, y cuando es de noche, la mayoría, no alcanzan a distinguir con claridad los carros, los semáforos y los transeúntes. Algunos jóvenes se guían más con los ruidos y en las tardes cuando todavía ven, ya que, para la mayoría, las noches son sombras y destellos. Estos estados de la atmósfera para algunos, les traen recuerdos vivenciales de sus casas, familias, amigos y de sus experiencias en la calle.

#### **4.2. Movilidad a diferentes escalas**

La movilidad, un proceso normal y cotidiano en la vida de las personas, está representada por escalas que se observaron claramente en el presente

estudio, por ejemplo, algunos jóvenes han tenido que migrar de su lugar de residencia ya sea de otra entidad federativa, delegación o municipio a la zona metropolitana para mejorar sus condiciones de vida. Mencionaron que la Ciudad de México ofrece mejores oportunidades de trabajo y educación para las personas con discapacidad:

*“Yo vivía en Cancún con mi mamá y mis hermanos pero me tuve que venir para el D.F. porque la forma de vida de allá no me permitía desarrollarme [...] Allá no hay escuelas especiales para jóvenes con baja visión o personas ciegas y existen menos oportunidades de conseguir trabajo [...] Además las calles, a pesar de ser más transitables, la mayoría de ellas no tienen guías para los invidentes, por ejemplo” (Hombre, 18 años).*

Algunos de los Estados de los que proceden varios de los jóvenes entrevistados son: Chiapas, Oaxaca, Quintana Roo y Estado de México, en la cual, dicha movilidad residencial, ha sido importante para ellos, en especial los hombres, quienes han tenido que mudarse a la Ciudad de México de urgencia con la ayuda económica de sacerdotes o la recomendación de maestros de escuelas para discapacitados estatales. Este tipo de movilidad les ha permitido conseguir y hacerse de bienes materiales, mejorar su estabilidad económica y rehabilitarse, sin embargo, el cambio de residencia es trascendental en sus vidas, ya que la manera en que se movían en dichas entidades, era distinta a la que ahora se mueven dentro de la zona metropolitana, es decir, comentan que era más fácil trasladarse en los otros estados, ya que las personas eran más conscientes y el ritmo social no era tan agitado, así como, en el transporte tenían la ayuda de los usuarios, la cantidad de personas que transitan en las calles era menor. Comentan que a pesar de que las calles no contaban con guías o elementos táctiles y auditivos, podían moverse mejor.

Estas movilidades locales, estatales, municipales o delegacionales están en función de dos factores los cuales pueden ser por voluntad propia o necesidad. En el primer caso, responden a sus necesidades como individuos que buscan legitimarse en la sociedad, por ejemplo buscar su independencia y su madurez. En el segundo caso por necesidad se ven obligados a ampliar su movilidad, como en los casos mencionados anteriormente. Uno de los factores es la necesidad de trabajo para solventar sus gastos; se enfrentan a barreras

físicas e imaginarias que les dificulta ejercerlo plenamente. A pesar de esto, consideran que no por tener una discapacidad están impedidos a hacer lo que un joven de su misma edad normovisual realiza (Ver capítulo 6): *“De donde saque yo dinero, ahí es donde me muevo”*, así lo relató un joven de 25 años, el cual, para moverse, debe tener un instintivo económico: buscar ganar dinero rápido y fácil; por ejemplo, él trabaja de pincha discos en varios lugares nocturnos de las colonia Morelos y Centro, en centros de convenciones como el de Tlatelolco, sin embargo, esto ha representado un reto personal, ya que ha padecido de discriminación y dificultades técnicas debido a su baja visión, (ver capítulo 4). Así mismo, considera que entre los jóvenes con baja visión y los jóvenes ciegos deben apoyarse y “echarse la mano” en el aspecto económico y personal: *“Además de tocar música tribal y de reguetón en los antros, vendo celulares que tienen incluido el programa “audioparlante”<sup>6</sup>, pero la verdad no me gusta vender dentro del Comité ya que entre nosotros, los discapacitados, debemos apoyarnos [...] no le gano mucho dinero porque los celulares son muy caros, usados o no, entonces no le puedo subir mucho de precio [...] máximo le gano como 500 pesos”*.

Las oportunidades de trabajo son escasas, a pesar de esto hay casos de éxito de jóvenes, hombres en su mayoría, que se han insertado en el mundo laboral o en los ambientes que desean laborar (Ver capítulo 6): *“a mi me gusta vender dulces y papas aquí en la tarima del metro [Pantitlán] [...] es más seguro porque no me tengo que estar moviendo todo el tiempo [...] me gusta trabajar en donde estoy ya que los chavos me vienen a visitar de vez en cuando”*, (Hombre, 24 años). Sin embargo, otros de los empleos que llegan a conseguir son peligrosos o denigrantes: *“Hay una lista corta de empleos dónde nosotros como discapacitados visuales podemos ir a pedir trabajo, y en ella la encabezan las botargas de las farmacias “Simi” [...] cuando uno va en busca de trabajo eso es lo primero que te ofrecen [...] eso es ofensivo para los jóvenes y personas débiles*

---

<sup>6</sup> Un parlante o audioparlante, es una herramienta que se instala en los celulares o en las computadoras y desde que se enciende cualquiera de los 2 aparatos, el programa emite una voz que los va dirigiendo a lo que necesiten ocupar: Internet, Word, Mensajería, llamadas a otros celulares, etc. Al pulsar íconos, el programa menciona cuál fue el que se oprimió, es decir, es una voz que todo lee. También existe un ampliador que hace las imágenes y letras más grandes en la pantalla del celular y de la computadora, permitiéndoles leer con mayor facilidad.

*visuales adultas que no consiguen trabajo*” (en palabras de un mujer débil visual de 45 años que asiste al Comité).

Existen distintos trabajos de tiempo completo dentro del metro que realizan algunos jóvenes con baja visión; uno de ellos es trabajando en las llamadas “Tarimas”, dichos espacios son exclusivos para personas con discapacidad y tienen una cuota mensual de 250 pesos, en ellas venden dulces y agua y se sitúan en distintos puntos cercanos a las entradas del metro o en los corredores. Un caso que llamó la atención en esta investigación, fue el de un joven de 18 años que pone en riesgo su vida que trabaja dentro del Transporte Colectivo Metro, su trabajo consiste en vigilar y acompañar a otros jóvenes o personas con discapacidad (en especial las personas con ceguera) para que se muevan por varias líneas del Metro vendiendo, dentro de los vagones, discos de música o dulces. Comenta que es un trabajo “legal” y permitido por parte de las autoridades de control del metro, sin embargo, constantemente el grupo de la Policía Judicial del Metro, realiza operativos en dónde les decomisan la mercancía de forma violenta, agrediéndolos verbal y físicamente, y robándoles sus pertenencias (dinero y credenciales). Esto hace que dicho trabajo sea peligroso, pues en ocasiones, no obstante, es un trabajo que realiza los siete días de la semana y menciona que inicia labores a las 6:00 de la mañana (saliendo de su casa, San Cristóbal centro, Ecatepec, a las 4am) y termina a las 23:30 de la noche:

*“Me muevo en la estación de Morelos (Línea 4), pero me ofrecieron cambiarme de línea por mi desempeño [...] Piensan moverme ya sea a Balderas (Línea 2 y 3), Politécnico (Línea 5) o Rosario (Línea 6 y 7), me gustaría más en Politécnico porque está la Central de Autobuses del Norte y hay mucho flujo de personas y se gana más dinero ó en Balderas que es una estación con varios transbordos y pues también se gana bien ahí y también podría tener dos días de descanso”.*

En este caso particular, se comprobaron un gran número de barreras físicas como imaginarias dentro de su movilidad espacial, los desplazamientos que realiza, de forma continua y riesgosa, se deben en parte a las obstrucciones de los accesos dentro de los vagones, y en algunos casos agresiones físicas

(golpes, empujones) (ver capítulo 3). El joven entrevistado comentó que no se ve trabajado en otro lugar u oficio, ya que es de los pocos trabajos seguros que existen para las personas con discapacidad, además considera que debido a su condición, cualquier otro trabajo le costaría más trabajo realizarlo.

Nuevamente, esto sugiere que, las y los jóvenes se encuentran constantemente limitados física y socialmente en mayor medida que el resto de las personas normovisuales. En algunos casos hay quienes se mueven por el miedo a quedarse completamente desprotegidos por sus padres, dejan de estudiar por la necesidad de ser autosuficientes o para apoyar en la economía del hogar, incluso algunos crean cuentas de ahorro para dichos fines.

#### 4.2.1. Movilidad local (Rutas y mapas)

Se ha mencionado anteriormente algunos de los factores generales que inciden en la movilidad espacial, observados en la mayoría de las y los jóvenes con baja visión. Un elemento importante que permite que ocurra su movilidad, son las rutas que utilizan para transportarse de su hogar a los distintos lugares donde realizan sus actividades diarias, y viceversa. Estas rutas van a depender en gran medida, de dichos puntos de referencia que en ellas encuentran y de la libertad que tienen para acceder a ellas:

*“Para llegar al Comité, tomo el microbus y el metro. Mi mamá me ayuda a abordar el camión, ella hace la parada, pero cuando me voy solo, tomo un taxi o me voy hasta la avenida y tomo cualquier camión que sé que me lleva al metro [...] Me doy cuenta de que llego al metro por los ruidos y fachadas que ya reconozco [...] Mi mamá fue quien me enseñó a moverme dentro del metro”*  
(Hombre, 18 años).

Algunos jóvenes entrevistados además de tener rutas que les permiten asegurar sus trayectorias consideran que prefieren viajar con las personas que se sienten más a gusto (amigos o familiares), ya que se protegen al transitar por las calles o dentro de los transportes (especialmente en el Metro) y son solidarios entre ellos. Esto sugiere que, existe una dependencia móvil entre algunos de las y los participantes, ya sea por miedo a perderse, lastimarse

(tropiezos y caídas), confundirse y desorientarse espacialmente y la inseguridad arraigada a su condición física.

A pesar de ello, a dónde viajan y cómo es el paisaje del mismo, los lleva a construir sus rutas de referencia. En los siguientes mapas (Figuras 4.5, 4.6 y 4.7) se han representado por medio de variables los trayectos de las y los jóvenes de sus casas al Comité, escuela, trabajo y espacios cómodos, así como manera de la comparación (Cuadros 4.1 y 4.2) en las que se exponen las colonias a las que se mueven las y los jóvenes a realizar sus actividades, principalmente, relacionando su lugar de residencia y las colonias o zonas a dónde se trasladan en un lapso de una semana. Los cuadros se dividieron en los jóvenes que habitan en el Estado de México y los que viven en el Distrito Federal. En la figura 4.5, se puede observar que la mayoría de las y los jóvenes viajan al menos tres veces a la semana a la escuela o al Comité desde sus casas, éste último, resultó el lugar en dónde asisten mayormente las y los participantes, con un total de hasta cinco días a la semana, el caso del Cetis #54 (en la colonia San Juan de Aragón) solo aplicó para un joven que se mueve cercano a dicha escuela toda la semana y el Bachillerato No.1 (en la colonia Popotla), que al menos 6 de las y los jóvenes con baja visión acuden a él para concluir sus estudios.

En el mismo cuadro (Cuadro 4.1), se observan los flujos semanales de las colonias de residencia del Estado de México a los lugares destino de las y los jóvenes. En este se puede observar que viajan prioritariamente al centro de la ciudad, en algunos casos, se mueven varias veces al día y/o semana dentro de una misma colonia o delegación, debido a las necesidades que pueden solventar en las Delegaciones como Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo o Venustiano Carranza, ya sea para ir a trabajar, estudiar, visitar familiares o ir a pasear.

Estas necesidades en pocas ocasiones pueden realizarlas dentro de los municipios del Estado de México, algunos mencionaron darles topofobia incluso, por viajar y buscar entretenimiento por su lugar de residencia: *“Me siento mejor en el D.F., en el Estado de México o mi colonia, todo lo que percibo y alcanzo a ver, no me gusta”*, (Hombre, 18 años).

En la siguiente figura 4.6: “Frecuencia semanal de la movilidad: casa-trabajo”, se observan los flujos por semana de las y los jóvenes de sus colonias

Figura 4.5. Mapa de la frecuencia semanal de la movilidad: casa-comité-escuela.

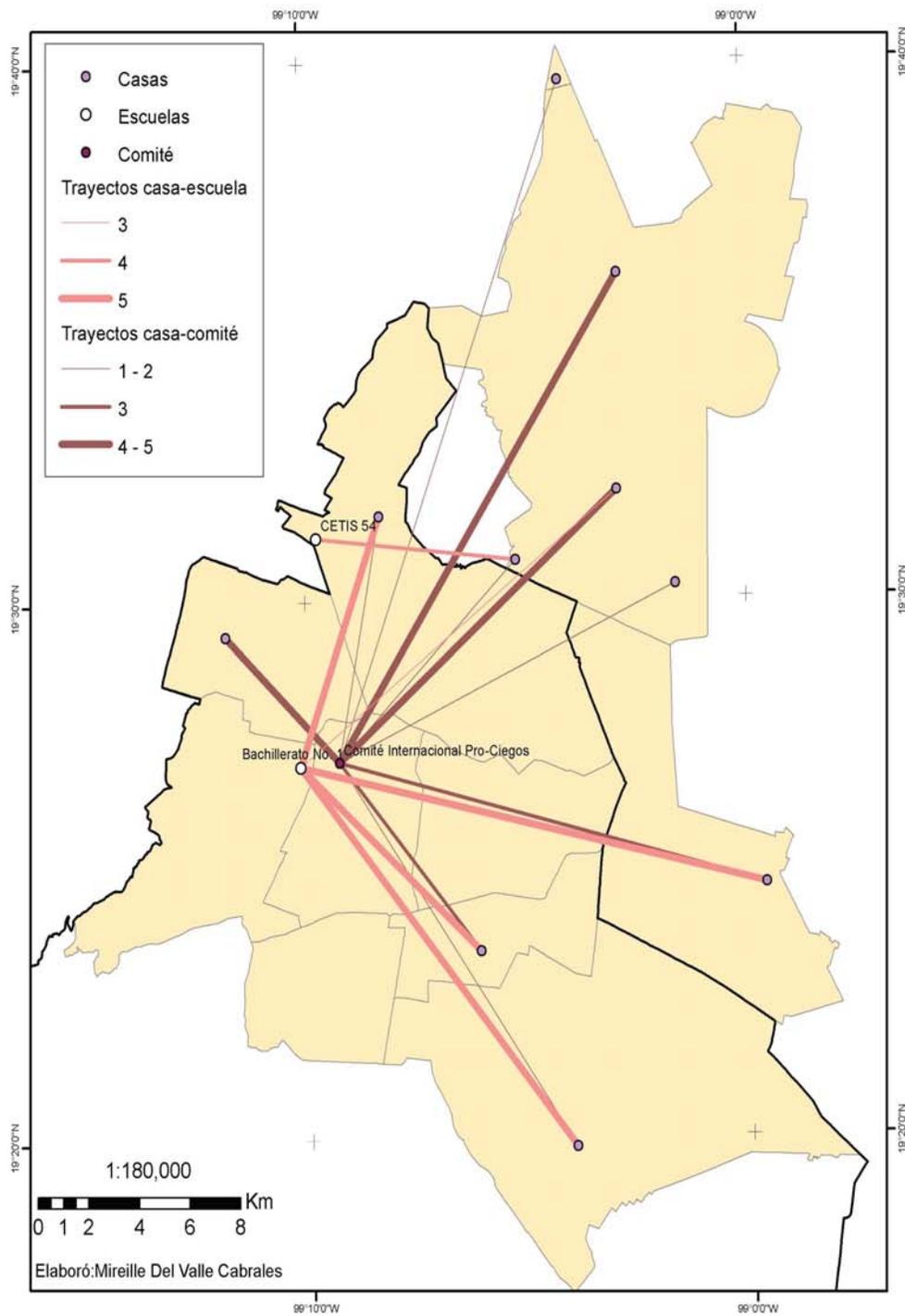
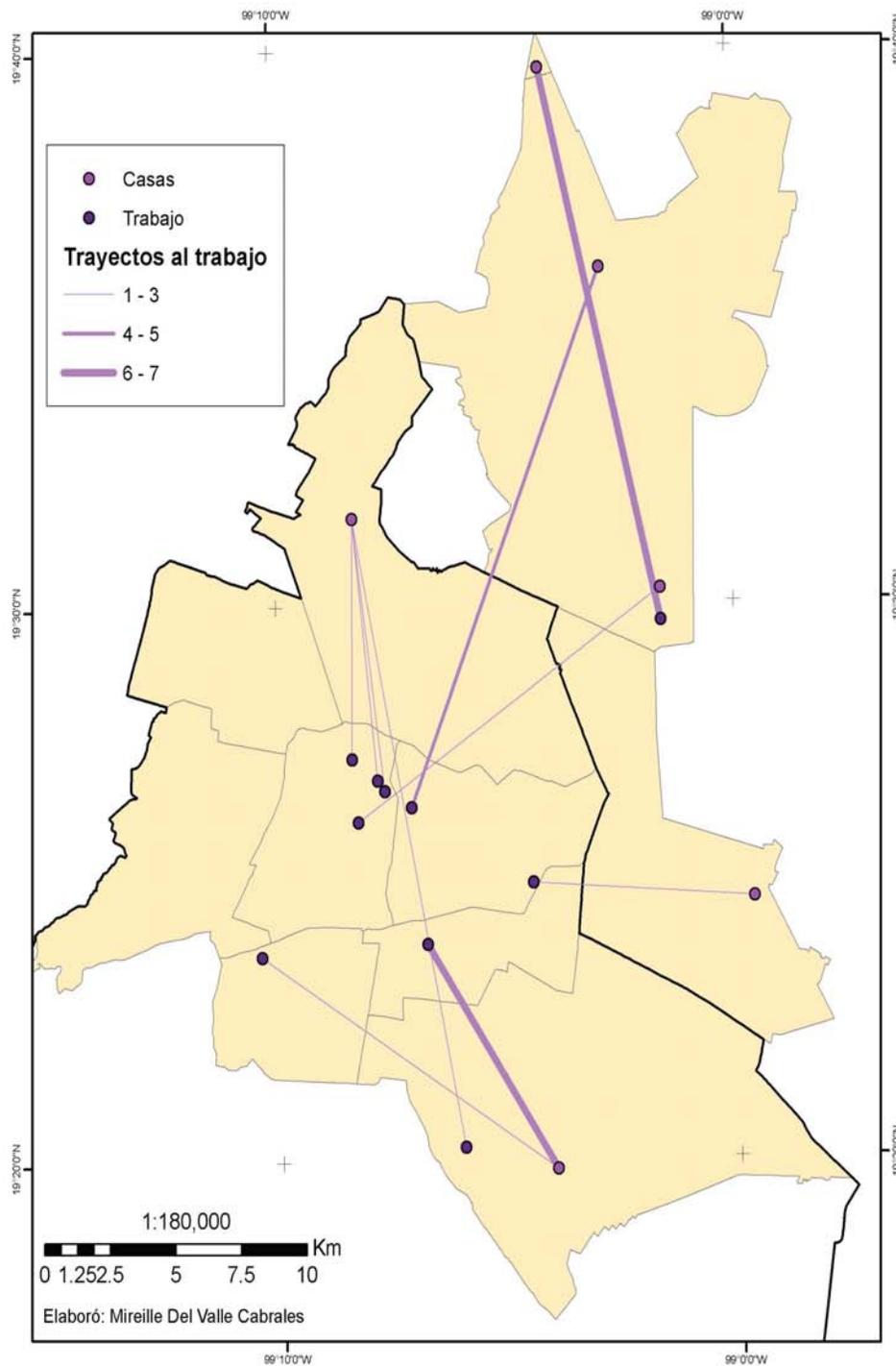


Figura 4.6. Mapa de la frecuencia semanal de la movilidad: casa-trabajo.



<b>Cuadro 4.1</b>				
<b>“Lugares destino (colonias)”</b>				
<b>Estado de México</b>				
<b>Residencia</b>		<b>Destino</b>		
<b>Municipio</b>	<b>Colonia</b>	<b>Delegación</b>	<b>Colonia</b>	<b>Lugar</b>
Ecatepec de Morelos	- San Cristóbal	-Cuauhtémoc	- Santa María la Ribera.	- Comité Pro-Ciegos
			- Morelos	- Estación del metro Morelos.
			- Guerrero	- Estación del metro Guerrero.
	- México Insurgente	-Cuauhtémoc	- Santa María la Ribera.	- Comité Pro-Ciegos
			- Gustavo A. Madero.	- Negocio
	- Héroes de la Independencia	- Cuauhtémoc	- Santa María la Ribera.	- Comité Pro-Ciegos
	- México Revolucionario	- Cuauhtémoc	- Santa María la Ribera.	- Comité Pro-Ciegos
		-Azcapotzalco	- Tezozomoc	- Visita familiar
Jaltenco	- Alborada	- Cuauhtémoc	- Santa María la Ribera.	- Comité Pro-Ciegos
		- Ecatepec de Morelos	- La Joya	- Trabajo
			- Guadalupe Victoria	- Visita Familiar
Nezahualcóyotl	- San Agustín Atlapulco	- Cuauhtémoc	- Santa María la Ribera.	- Comité Pro-Ciegos
		- Miguel Hidalgo	- Popotla	- Colegio Militar
		- Venustiano Carranza e Iztacalco	- Agrícola Oriental	- Estación del metro Pantitlán.

Fuente: Datos obtenidos en los acompañamientos.

de residencia hacia los lugares cómodos, se puede observar que los resultados son similares a la figura 4.7, ya que las y los jóvenes que viven en el Ciudad de

México, sus puertas laborales están dirigidas al mismo D.F. Esto quiere decir, que las “oportunidades” de trabajo se encuentran mayormente en la ciudad, favoreciendo la movilidad diaria de las y los participantes, así mismo, la delegación más transitada es la Cuauhtémoc. Se deduce que dicha delegación tiene mayores recursos económicos y laborales para proveer a las y los participantes de trabajo, sea este o no, formal, ya que la mayoría se mueve en ambientes peligrosos y poco accesibles, dichos flujos se generan a distinta distancia, tiempo, origen y destino que se encuentran dentro de la estructura urbana de la Ciudad de México.

Por ejemplo, viajan al menos 1-3 veces a la semana al lugar de trabajo, en comparación a los viajes semanales que realizan a las escuelas o comité. Ocho personas cuentan con un empleo dentro del centro de la ciudad y en cada caso, hace por lo menos 1 hora y media de viaje a su ocupación. En el caso de las mujeres, una trabaja dentro de su unidad habitacional y la otra joven en su misma colonia, ambas vendiendo productos (trabajo que no les exige esfuerzo y tiempo de traslado, en comparación a los jóvenes). Como se ha mencionado, las mujeres se mueven distintivamente a los hombres, se demostró que los hombres son los que desempeñan labores más exigentes, las mujeres, dada la sobreprotección de sus padres, no se desarrollan laboralmente como quisieran. Solo en dos casos, los jóvenes viajan entre 6 y 7 días a la semana para trabajar.

Por otro lado, en el Cuadro 4.2, se observan las colonias a las que las y los jóvenes se mueven de su lugar de residencia en la Ciudad de México, al resto de las delegaciones, en ningún caso se observó movimientos de jóvenes hacia algún municipio, es decir, se mueven dentro del centro y noroeste de la Ciudad de México. Las razones por las que se mueven son distintas, ya sea para visitar familiares, trabajar, estudiar y rehabilitarse.

Por último, en la figura 4.7: “Mapa de la frecuencia semanal de la movilidad: casa-espacios cómodos”, se puede observar la frecuencia casi diaria de las y los jóvenes en viajar a los lugares placenteros, no obstante, éstos lugares no son centros comerciales, bares, restaurantes, boliches, es decir, centros de diversión juvenil, si no, la mayoría, prefieren moverse a espacios públicos como la Alameda de la Santa María la Ribera o la plaza de

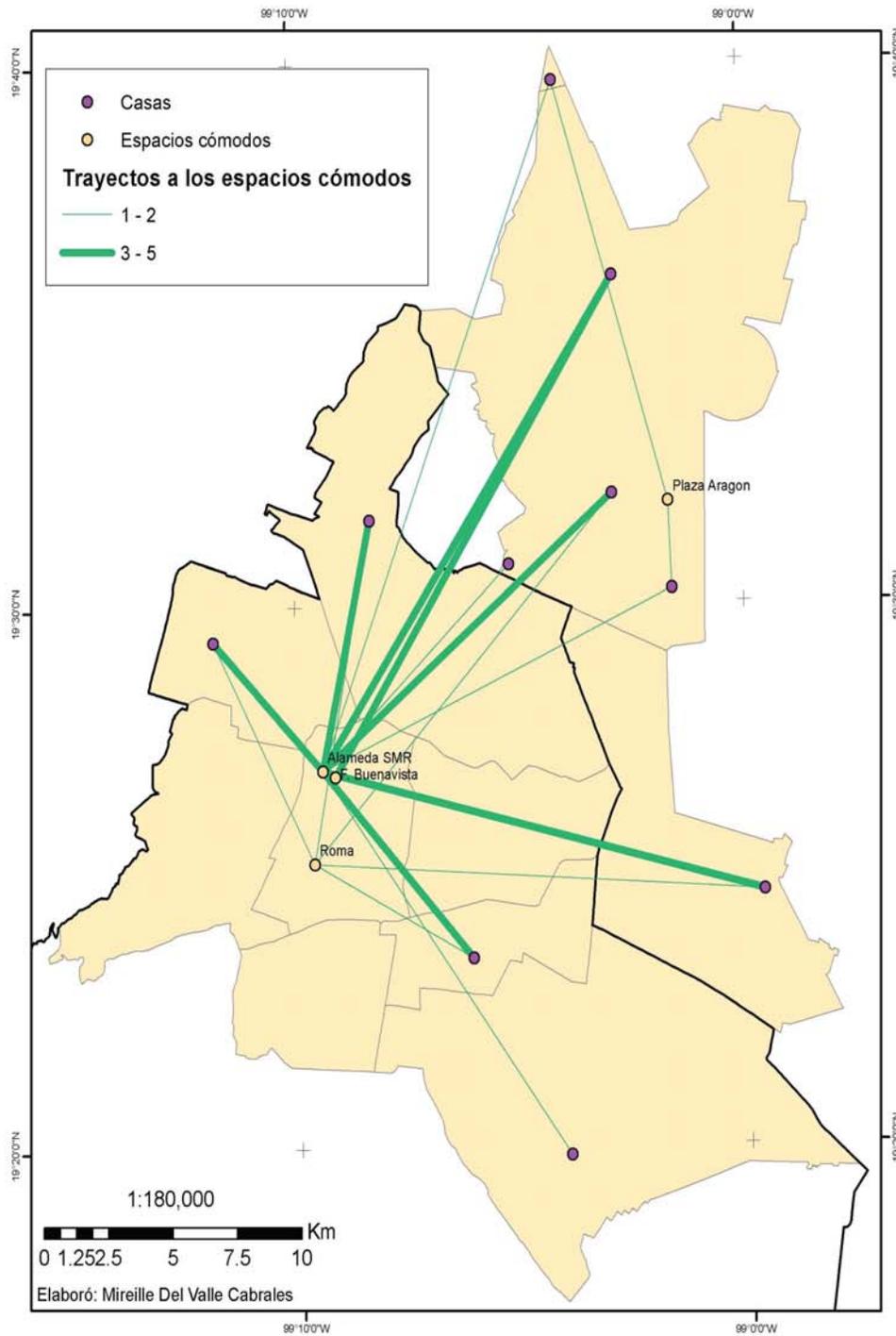
<b>Cuadro 4.2</b>				
<b>“Lugares destino (colonias)”</b>				
<b>Ciudad de México</b>				
<b>Residencia</b>		<b>Destino</b>		
<b>Delegación</b>	<b>Colonia</b>	<b>Delegación</b>	<b>Colonia</b>	<b>Lugar</b>
- Iztapalapa	- Casa Blanca	-Cuauhtémoc	- Santa María la Ribera.	- Comité Pro-Ciegos
		- Miguel Hidalgo	- Popotla	- Colegio Militar - Negocio
		- Benito Juárez	- Nápoles	- Gimnasio
		- Iztapalapa	- Casa Blanca	
- Gustavo A. Madero	- La Pastora	- Cuauhtémoc	- Santa María la Ribera.	- Comité Pro-Ciegos
			- Tlatelolco	- Centro de convenciones
			- Morelos	- Metro
		- Miguel Hidalgo	- Centro	- Negocio - Negocio
		- Popotla	- Colegio Militar	
- Iztacalco	- Gabriel Miguel Ramos Millán	- Cuauhtémoc	- Santa María la Ribera.	- Comité Pro-Ciegos
		- Miguel Hidalgo	- Popotla	- Colegio Militar
- Azcapotzalco	- Tezozomoc	- Cuauhtémoc	- Santa María la Ribera.	- Comité Pro-Ciegos

Fuente: Datos obtenidos durante los acompañamientos.

Río de Janeiro en la colonia Roma, en éstas son sus espacios verdes los que atraen a las y los jóvenes a sentarse en las distintas bancas que rodean las esculturas o quioscos. Así mismo, esta movilidad también tiene que ver a la facilidad de acceso que tienen a éstos lugares, así como la libertad y seguridad que les generan estos paisajes.

Salvo en 2 casos, gustan de ir al centro comercial “Plaza Aragón”, ubicado en el municipio de Ecatepec, a pesar de las barreras imaginarias que permean dicho lugar, los jóvenes asisten al menos una vez para distraerse, ir al cine o solo pasear dentro de la misma. Otro centro comercial al que les agrada caminar, ubicado cerca del Comité, en la estación del Metro y Suburbano de Buenavista, es el Forum Buenavista, ahí, las y los jóvenes cruzan dentro de él para dirigirse al Metro, sin embargo, ahí sienten discriminación.

**Figura 4.7. Mapa de la frecuencia semanal de la movilidad: casa-espacios cómodos.**



Además de viajes motivados por estudios o trabajo, muchos de las y los participantes también se trasladan para visitar a familiares, por ejemplo, algunos comentaron que al menos 3 veces a la semana procuran ir a saludar a sus abuelos, primos o familiares: *“Del comité me regreso al Estado y me voy a casa de mi primo, ahí me estoy hasta que me den las 11 de la noche o hasta que ya no alcance el camión que lleva a mi casa y así me quedo con él”*, (Hombre, 25 años).

Los resultados sugieren que las y los jóvenes acostumbrados, en teoría a la difícil traza urbana de la Ciudad de México, y al casi inadaptable estilo de vida de los transeúntes normovisuales, han moldeado su forma de vida en función a estos principios, esto se vio reflejado en su movilidad. Como se ha mencionado, no es lo mismo moverse dentro del Estado de México a moverse en el Distrito Federal, ya que a pesar de pertenecer a la Ciudad de México, cada delegación y municipio que lo componen, se regula distintamente, sobre todo en las leyes y políticas públicas para discapacitados.

Para ejemplificar de mejor forma lo anterior, se presentan varios mapas realizados por algunos jóvenes con baja visión, en ellos se observa cómo son las rutas que toman para llegar a sus actividades y a sus casas, desarrolladas dentro de la Ciudad de México, cómo representan el espacio dentro de una escala reducida, en este caso una cuartilla y la manera en que cartográficamente explican los trayectos de sus casas al comité, particularmente. Es importante recalcar que en la mayoría de los casos, los jóvenes tuvieron problemas para resolver la actividad, sin embargo fue muy valioso esta situación para la investigación, ya que representa la necesidad del geógrafo en educar a las y los estudiantes cartográficamente, es decir, la docencia geográfica debe formar y proveer, en todo nivel educativo, de herramientas para representar el espacio físico. No fue sencillo para los jóvenes representar en una hoja el camino o la trayectoria que recorren a diario, independientemente de su imposibilidad física, su inseguridad y la carencia de elementos técnicos dificultaron y prolongaron la realización de los mapas.

En el mapa de la figura 4.8, el joven participante, posiblemente auxiliado por sus padres, ilustra la ruta y sus puntos de referencia que le permiten llegar a su destino, saliendo de la colonia San Cristóbal, Ecatepec, hasta el Comité

ubicado en la colonia Santa María La Ribera. Cabe resaltar que la visibilidad de este joven es casi nula, el porcentaje de visibilidad es del 30%, sin embargo a través de cuadros y nombres pudo señalar su trayecto.

Para llegar al Comité desde su casa, primero sale de su edificio, camina por la calle Felipe Berriozabal hasta el tope, da vuelta a la izquierda y camina de lado de una avioneta-biblioteca, posteriormente, frente al Parque Bicentenario, sobre Insurgentes, toma un camión con destino al paradero “Metro Indios Verdes”, al pasar la autopista llega al paradero Indios Verdes, aborda el metro desde la estación Indios Verdes a Guerrero, de ahí transborda a Buenavista para bajarse en esta última. Al salir de la estación pasa por un puesto de periódicos que le indica que debe cruzar la avenida de los Insurgentes, al llegar a la acera, pasa por una gasolinera, sigue por las calles Mariano Azuela, Díaz Mirón, Carpio, hasta llegar, en la esquina, a una pollería, seguida de una tortillería y finalmente, al Comité.

El joven comenta que viaja, sin tráfico, una hora y media, desde su casa, sin embargo ya sea que en la autopista encuentre tráfico de las personas que van o regresan de la ciudad, en esos días con tráfico o con lluvia, puede llegar a hacer hasta 2 horas y media. Acompañando su trayecto, se observó que es difícil desplazarse por el paradero de camiones y del metro Indios Verdes debido a los puestos ambulantes, la basura acumulada, el ruido, el tránsito de carros y autobuses que marchan con alta velocidad.

En el mapa y durante el recorrido, la relación distancia-tiempo está fuertemente marcada en el momento cuando las y los jóvenes interpretan y perciben el espacio. En este y en la mayoría de los mapas realizados, los jóvenes incluyen únicamente los lugares que constituyen un referente específico de su mapa o imagen mental, por ejemplo, algunas de los puntos que marcan no las han visto o no saben cómo son, sin embargo, saben que están ahí y de alguna forma, aleatoria, las exponen. El mapa (figura 4.9) realizado por un joven de 18 años, fue desarrollado a partir de las calles se guía para llegar de su casa al Comité y/o viceversa. En este y el anterior caso, la memorización de las calles, representan los puntos de referencia para ubicarse, pocos son los establecimientos o lugares con los que integra su mapa mental de referencia.

Figura 4.8. Mapa de la movilidad de un joven con baja visión de 18 años, Ecatepec.

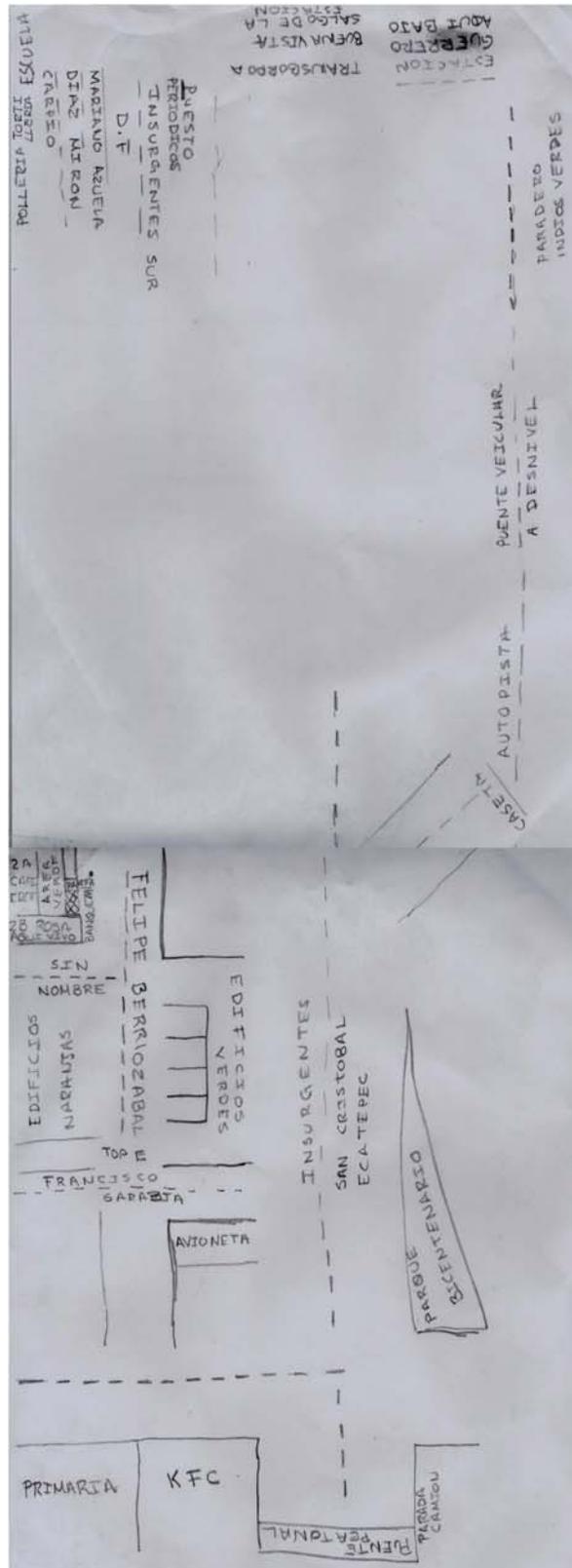


Figura 4.9. Mapa de la movilidad de un joven con baja visión de 18 años, Iztapalapa.



La creación de este mapa, sugiere que, los puntos de referencia pueden ser simbolizados por nombres, colores, sonidos o movimientos. Así mismo, dicho participante se guía más por los sonidos. Comentó que en el momento en que viaja, suele reconocer los lugares por los ruidos que tienen, aunque éstos lo lleguen a desorientar y confundir en ocasiones, por ejemplo: el ruido del metro y los estruendos de los discos de los ambulantes. Sin embargo ha llegado a conocer muy bien los nombres de las colonias que se encuentran a la redonda de su casa y por las que pasa todos los días, así evitar perderse.

De este modo, en este mapa se observa que la percepción del espacio está influenciada por las necesidades que tenga del mismo, además, la escasa interpretación del paisaje previa, permite diferenciar el espacio, es decir, en este y en la mayoría de los participantes, se presencié directamente durante esta investigación que las distancias y el tiempo que realizan para moverse entre las calles y dentro de los transportes, son medidas que utilizan para construir y darle una escala simbólica a su espacio. Se deduce que debido a la difícil disociación entre los distintos elementos del paisaje como: negocios, calles, casas, centros comerciales, servicios y transportes, la representación del espacio es subjetiva: *“Me doy cuenta que la gasolinera empieza y termina con los diferentes cambios de ruido”* (Hombre, 18 años).

Durante el recorrido a su casa desde el Comité, se observó que el participante no siente confusión ni tiene muchos problemas cuando se mueve en la calle, ya que como aún alcanza a ver se siente seguro, se desplazaba con mucha seguridad y rapidez a la hora de cruzar las calles: *“Nunca me he perdido porque siempre voy a los lugares que conozco, o voy acompañado”*. Cuando viene con sus compañeros se mueve más despacio porque ellos tienen menor visibilidad, para él, no hay problema de ser guía de los demás jóvenes, ya que por ser sus amigos, siente que debe hacerlo y lo ve completamente normal, la primera vez que lo hizo fue por amabilidad y después se volvió como parte de la rutina de regreso a su casa: *“Cuando voy con ellos, me ha tocado que se tropiezan o chocan con las personas”*.

Se observó que este rol representa una responsabilidad para él (y el resto de los guías) porque debe saber detenerse en el momento exacto, cuando puedan cruzar y calcular la distancia en cuanto a la anchura de las

cortinas de los comercios, postes, cables y troncos, sobre todo para ver si pasan y evitar chocar: “*Conforme la marcha vas aprendiendo nuevas formas para guiarlos*”.

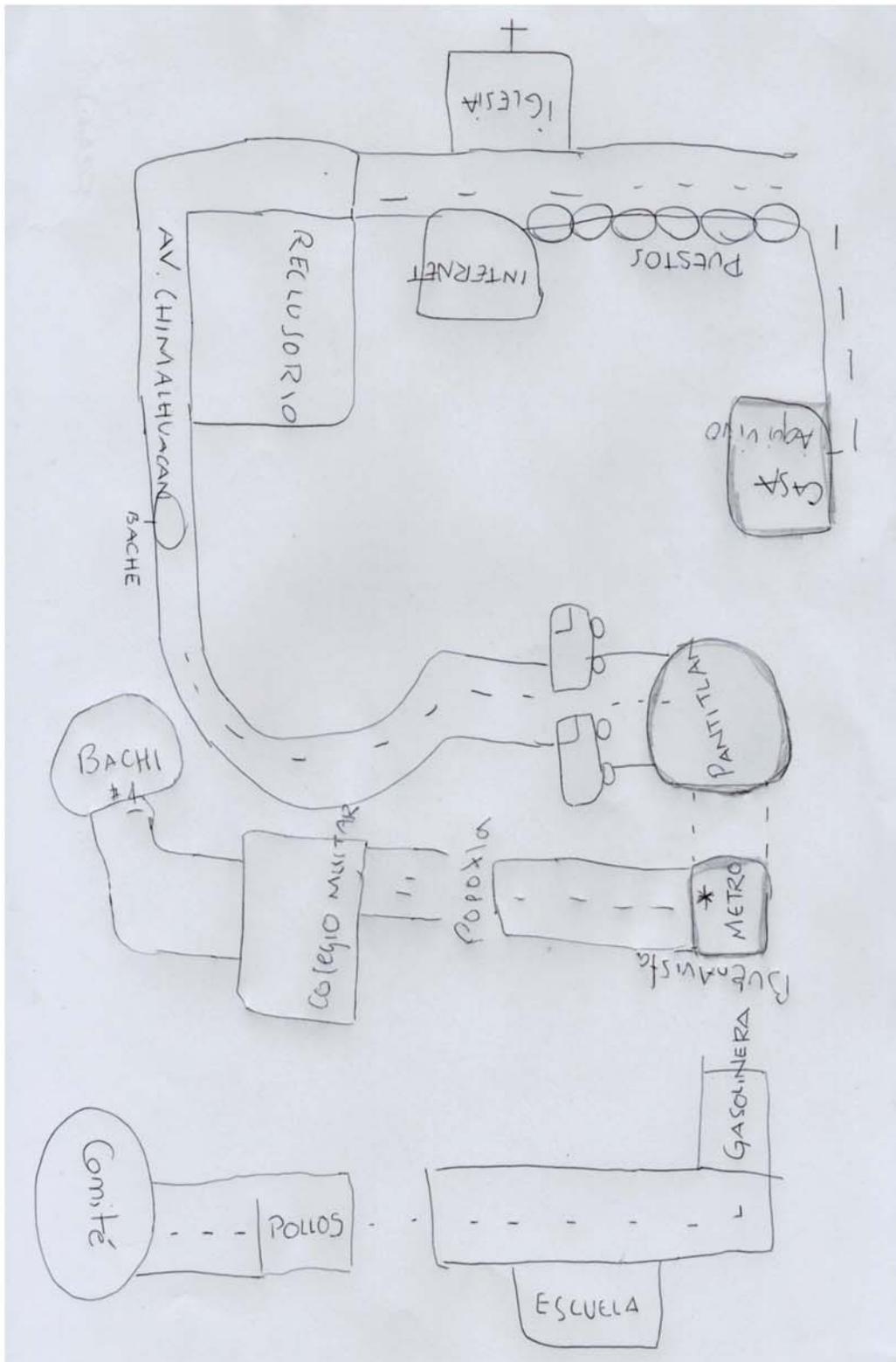
Dicho participante, se siente más cómodo estando dentro de su casa o con su abuela, que vive por metro el Apatlaco, ya que no se siente identificado con los jóvenes de su colonia debido a que el medio en el que se desenvuelve es violento y prefiere salir con sus primos a lugares de clases altas como cines, centros comerciales y/o clubes nocturnos de colonias como Polanco o Santa Fe, para olvidarse de su situación física como económica, así mismo, le gusta salir de su medio familiar y urbano ya sea a estudiar o trabajar. Este es un rasgo importante dentro de su creación de identidad y espacio, y como un impulsor principal en su movilidad. Por ejemplo: los fines de semana trabaja vendiendo fruta con su papá en el tianguis del *World Trade Center*, en la Colonia Nápoles y en el de Iztapalapa, por el metro del mismo nombre. La fruta la compra su papá en la Central de Abastos el mismo día de la venta a primera hora y él se queda en la casa esperándolo, trabaja de las 7am a 17pm horas, en el tianguis y regresa a su casa como a las 19.30 horas.

El siguiente mapa (figura 4.10) lo realizó un joven de 24 años, el cual tardó más de 6 meses en poderlo elaborar debido al desempeño de sus otras actividades. En el mapa, se puede observar lo detallado del trazo en comparación con los otros jóvenes, se distinguen las curvas de las avenidas, los comercios, la base de los camiones del metro Pantitlán y algunos establecimientos e iglesia, que fungen como puntos de referencia.

Fue interesante analizar la distribución del espacio en relación a sus trayectos, es decir, algunos jóvenes distinguen las distancias por los tiempos que hacen se establece una relación: entre más cerca hayan dibujado una referencia con otra, representa lo cercano que perciben que es. Así mismo, los puntos más significativos en su trayecto, los señaló en círculos y en lápiz, se deducen que son los lugares que identifica con mayor claridad.

Como se observó en el mapa, los puntos de referencia que marca en él, son perceptibles para la creación de sus rutas, por ejemplo el bache que dibujó en la Avenida Chimalhuacán, para una persona normovisual no tendría la misma importancia puesto que no representa el mismo peligro.

Figura 4.10. Mapa de la movilidad de un joven con baja visión de 24 años, Nezahualcóyotl.



Es interesante observar los puntos significativos claves de su mapa mental en su movilidad diaria de su casa a las escuelas, que además de distinguirlos con claridad, muestran una percepción del espacio distinta y mayormente detallada, en comparación a los demás jóvenes.

El joven partícipe tiene muchas dificultades para desplazarse dentro de su colonia y sobretodo para llegar al metro que lo traslada al Centro Histórico de la ciudad. Por un lado, la colonia en la que vive se encuentra en constante remodelación de banquetas, alumbrados, semáforos, baches, además de vivir en una colonia que, por lo que se observó durante esta investigación, dependen económicamente (particularmente las mujeres) del comercio informal, tiendas y abarrotes, servicios de transporte público como taxis de sitio y conductores de combies que trasladan a los usuarios al metro Pantitlán o Santa Martha Acatitla: *“Bajando del camión camino 5 cuadras por las que tengo que pasar entre ambulantes, mecánicas, ferreterías, abarrotes, papelerías, tortillería, mercado, “Netos” [tiendas de autoservicio] y cafés de Internet, es un maratón”*.

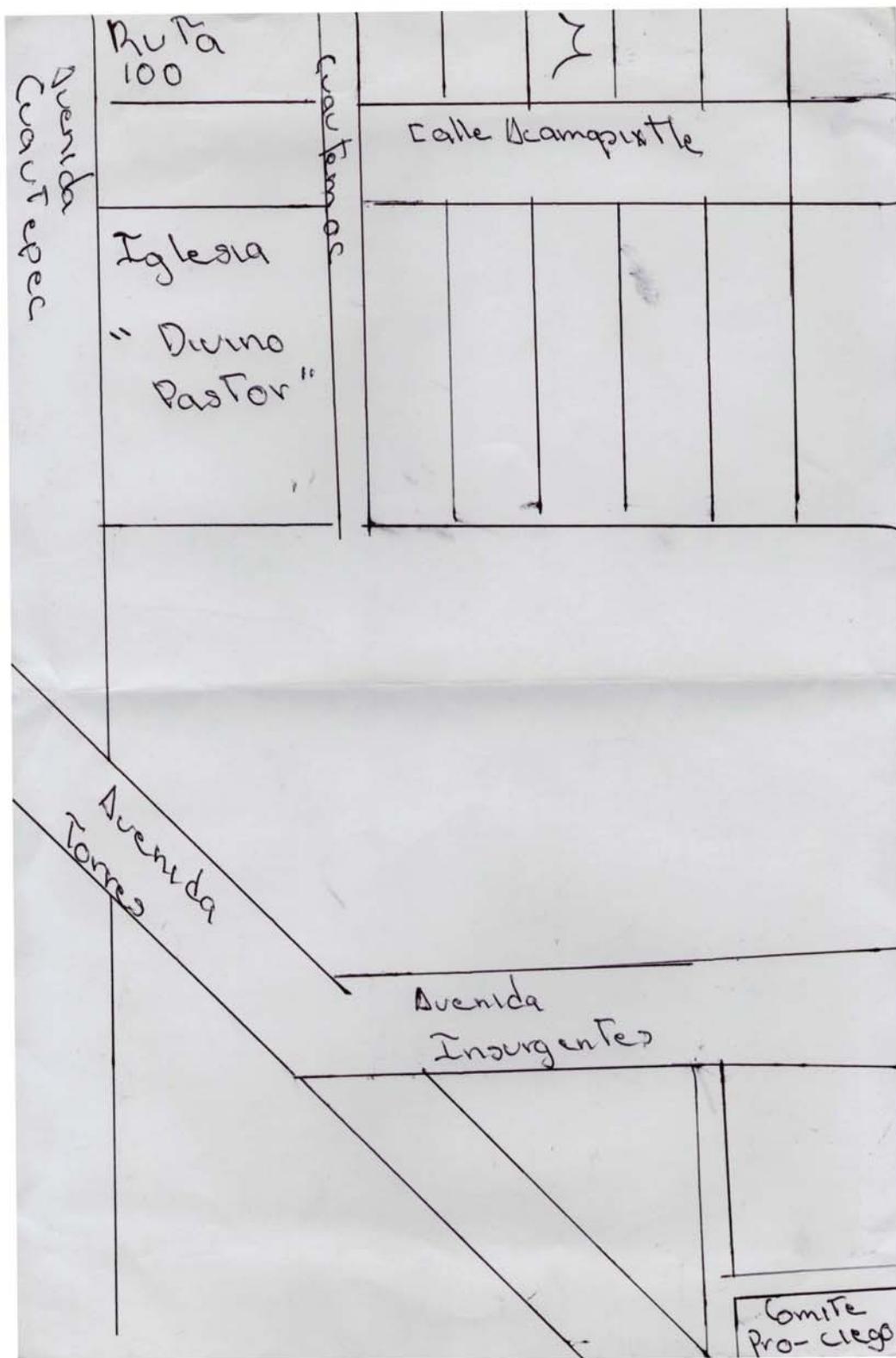
Durante el acompañamiento a su casa, se observó que recorre, por más de 2 horas, una serie de caminos bien estructurados y codificados. Distingue algunas calles y avenidas por las curvas y topes que pasa en el camión, es decir, se guía más con la forma del relieve que con ruidos y olores, por ejemplo la colonia Carmelo, la reconoce por los baches. No obstante a veces no siente los cambios de carril, las desviaciones o los puntos de referencia por la lentitud del camión (es importante mencionar que suele sentarse a lado de la ventana para ir registrando el camino). Se eligieron varias rutas desde su casa al comité, en la primera se abordó un camión en una base cercana a ella, éste con trayecto a la Plaza Aragón y llegando al metro de Río de los Remedios, se bajó y se abordó el metro de la línea B, directo a Buenavista. Y la segunda, consistió en tomar en la esquina de su casa una combi que llevaba al metro Pantitlán (se puede abordar un microbús para llegar al metro, sin embargo nos advirtió que se evitara tomar este tipo de camiones debido a que en ellos asaltan a cualquier hora del día). Al llegar al metro se tomó la línea amarilla, bajando en Oceanía y transbordando en la Línea B que va a Buenavista. Se hizo casi 2 horas de viaje de un punto a otro, menciona que lo menos que ha llegado a hacer ha sido una hora y sobre todo cuando viaja de noche.

Saliendo de su casa está la base de los camiones y es un ventaja para él, así lo menciona, porque reconoce el camión que debe tomar para cualquier parte, éste lo deja en la base del metro y sólo tiene que transbordar. Se observó que tiene muy ubicada las paradas de los camiones y se sabe casi de memoria las líneas del metro que ocupa en sus trayectos. Sin embargo, en la calle no distingue bien el piso, todo lo ve liso y camina despacio para que no se vaya a caer. No le gusta utilizar el bastón en las banquetas porque dice que se le atora en todas partes y eso le impide caminar con normalidad, no obstante, ir con alguien, le ayuda a sentirse más seguro. Dependiendo de la colonia en donde se encuentre se siente seguro y apoyado por los transeúntes que lo concurren. Menciona no haberse perdido camino a su casa, aunque reconoce que a menos que se tuviera que bajar antes, se confundiría o no sabría cómo llegar a su destino y si esto llegara a pasar, “prefiere tomar alternativas a que alguien lo ayuden”.

Fue interesante la reacción de este joven al rechazo de aceptar ayuda de un transeúnte normovisual en la calle, argumenta que, en caso de desorientarse, le da pena preguntar a los habitantes de por su casa, porque siente que las personas de por ahí, creen que el exagera su condición: *“Son las 8 de la noche y me dicen: “nos vemos en Santa Marta”, Ay, te juro que pasan hasta 4 combies que van a Santa Marta y no las veo, porque está oscuro, hasta que pase alguno que venga gritando “Santa Marta, Santa Marta” me subo, de lo contrario me da pena preguntar”*. Por la pena de preguntar, llega a esperar mucho tiempo, se observó que sólo si tiene la urgencia o necesidad de llegar a un lado, si lo hace, de los contrario, acepta esperarse hasta media hora: *“Me da pena y miedo, no me salen las palabras [...] me he parado frente a las personas, se me va el habla y mejor me doy la vuelta [...] Nunca he trabajado ese miedo, tal vez porque no ha sido una necesidad, si lo fuera, lo haría”*

Por último se presenta el mapa (Figura 4.11) de un joven de 25 años, el cual trabaja de Dj en varios clubes nocturnos, su movilidad diaria es rutinaria, sin embargo los fines de semana acostumbra moverse por diversos espacios juveniles, dentro del área metropolitana, en donde pueda presentar sus discos y cantar. Sin embargo, estos no fueron incluidos dentro de su mapa a pesar de que, como él lo menciona: *“la música para mi, es un estilo de vida”*.

Figura 4.11. Mapa de la movilidad de un joven con baja visión de 25 años, Gustavo A. Madero.



El mapa que elaboró fue muy sencillo, sólo marcó como punto de la Iglesia “Divino Pastor” como referencia y el trazo de las calles son rectas, sin forma. Se traslada en camión y metrobús, principalmente, hace 40 minutos de ida al comité y 25 minutos de regreso. Este participante ubica bien dónde debe tomar los camiones, reconoce cuando llega a una esquina y, si en algún momento no alcanza a ver las letras, pide ayuda acercándose directamente a las personas o pidiéndoles que le indiquen si “tal camión va para tal lado” o así lo puede abordar.

Se puede observar que la construcción mental de su espacio no es muy detallada en comparación a los otros casos, sin embargo, es importante reconocer que su configuración está en función a los intereses personales que tiene (música y dinero). La escala que le da a cada punto de referencia no concuerda con la realidad, es decir, como en otros casos, algunos establecimientos son más grandes que otros o las calles más angostas, además de que no indica su trayecto por el camión, en donde viaja alrededor de 30 min. saliendo del comité hacia su casa en la Col. La Pastora. Esto puede ser debido a que para él no es relevante, o no ha encontrado un punto de referencia que le ayude a planear su ruta en esta dirección. Sin embargo, sería importante saber, que representan los espacios vacíos en el mapa o que hay más allá de la frontera de los 40 minutos que lo llevan a su casa.

Durante el acompañamiento de su casa al metro, baja las escaleras de la ladera del Cerro del Chiquihuite (éstas fueron construidas por los vecinos de la colonia) son inseguras sobre todo cuando llueve ya que el agua escurre por las orillas de las escaleras convirtiéndose en un peligro para el joven o cualquier transeúnte, sin embargo, se ha acostumbrado a subirlas. Al bajar de las mismas, pasa por ferreterías, comercios de abarrotes y mecánicas hasta llegar a la avenida Cuauhtepac y tomar un camión al “Metro Indios Verdes–La Raza”, de ahí son aproximadamente 30 minutos hasta el metro, al bajar del camión debe cruzar un puente, bajar y caminar por los comercios. Se observó la gran cantidad de puestos ambulantes que debe cruzar el joven para llegar al metro, éstos mismos evitan el paso fluido y seguro, generan mucho ruido que llegan a confundirlo.

En el recorrido, se percató que, antes de salir de su casa y dirigirse a algún lugar que nunca ha ido, busca las direcciones en Internet, con la finalidad de evitar perderse o preguntar: *“busco las líneas del metro por donde me vaya a mover, las cuento y me las aprendo y así llego”*. *Se siente más seguro haciendo esto que preguntar a los transeúntes: Ya sé cuantas son y nada más voy contando”*.

En una ocasión mientras se caminaba hacia el metro, se observó que le cuesta un poco de trabajo desplazarse cuando está lloviendo, ya que al usar lentes se le empañan, por lo que trata de utilizar gorras para evitarlo y no perder la visibilidad. Él alcanza a ver hasta un metro de distancia y reconoce a las personas y objetos cuando los tiene cerca, después sólo distingue formas y siluetas. Esta situación se agrava para el joven en las calles de la delegación Gustavo A. Madero, se observó, que no están en condiciones favorables para que cualquier persona se desplace sin correr peligro.

En general, para guiarse, cada joven encuentra la forma que más les guste o haga sentir cómodos. Las distintas colonias por las que pasan pertenecientes a la Ciudad de México, no están diseñadas para que los jóvenes se sientan seguros y no peligren en sus trayectos, aunado a que la configuración espacial se distorsiona por los cambios constantes al paisaje urbano; las calles y avenidas no sólo cambian físicamente, sino varios procesos sociales se ven alterados. Estas transformaciones del espacio, que no sólo son características de las delegaciones y municipios estudiados, impiden que las y los jóvenes se puedan transportar rápido y seguro a sus destinos, además de no permitirles relacionar fácilmente sus puntos de referencia con las continuas modificaciones al paisaje.

### **4.3. Técnicas de ubicación y movilidad espacial**

#### **4.3.1. Interacciones con la sociedad en el espacio**

Para estos jóvenes dentro de sus moviidades en la Ciudad de México, requerir apoyo de las personas normovisuales, es una técnica de movilidad importante, como se ha mencionado, se observó que representa para la

mayoría de las y los jóvenes un reto, valentía y humildad, ya que por lo general muchos prefieren abstenerse a pedirle y perderse o poner en peligro su vida. Durante el periodo en que se trabajó esta investigación con las y los jóvenes, pocas fueron las personas quienes se acercaron a ellos para ofrecerles su orientación. Fue desalentador para la investigadora dicha situación, ya que, las y los participantes constantemente viven vergüenza y pena por su condición física. Prefieren quedarse callados antes de que las personas, sobretodo mujeres jóvenes en el caso de los hombres, se den cuenta de que son discapacitados. Esto llega a ser arriesgado, aunado al uso del bastón, ya que se observó que éste último, también tiene la misma connotación humillante para ellos, en varias ocasiones se pusieron en peligro sólo por no querer ocupar el bastón y guiarse con él.

Se deduce que también es resultado de la gran mayoría de los transeúntes que poca atención les brindan, durante la investigación las señoras y las y los jóvenes normovisuales, fueron los que más los ayudaron a cruzar las calles. En cambio la atención de los adultos hombres fue muy poca, ello ha generado que las y los jóvenes relegan su ayuda, en especial de los policías, por su agresividad: *“En una ocasión estaba subiendo al metro y un policía gritó: “ahh, va a subir un “envedente””, y le digo: en primera no es un “envedente”, es invidente y en segunda no soy invidente soy débil visual [...] la forma en cómo lo gritó, fue violenta y me hizo sentir vergüenza”* (Hombre, 24 años).

Sin embargo, esta timidez que llevan la mayoría de los jóvenes por padecer ceguera no les permite circular de mejor forma en las calles, ya que al menos 6 jóvenes de 10, por lo general dependen de las personas. No obstante, el resto de las y los jóvenes a pesar de llevar sus clases de orientación y movilidad prefieren que los ayuden a cruzar aunque, mencionan haber tenido malas experiencias con personas que los apoyan en las calles o transporte, por ejemplo: los chocan con otras personas o postes, no los saben guiar o la manera en que los agarran del brazo, los lastima: *“Las personas que nunca han orientado, no saben llevar a los débiles visuales”*, (Hombre, 24 años). Es importante mencionar, que mientras algunos dependen su movilidad de las personas normovisuales, se observó que éstas, poco se acercan a los jóvenes porque a simple vista ellos no parecen tener alguna discapacidad, de lo contrario, si

éstos portan bastón, es más fácil que los puedan orientar: “*llegas a la esquina y si te ayudan bien, sino pues te la juegas*”, (Hombre, 25 años).

Esta situación desagradable para las y los jóvenes, hace de sus trayectos, más largos y complicados, algunos no tienen técnicas para cruzar las calles y buscan referencias en el relieve de las banquetas, por ejemplo: se guían con el borde del tope y por la cantidad de vehículos que escuchan saben que llegaron a un cruce. Se enseñan mutuamente a desplazarse, ya que muchos dependen de sus padres o familiares para llevarlo y recogerlos (se observó que esta espera podía ser hasta de 3 horas después de haber salido de clases). Las y los entrevistados, entre pláticas y relajo, camino a sus casas van contando las estaciones que faltan para su bajada o designan a un joven para que vaya contando y sea quien les avise a los demás de la parada: “*¿Cuántas faltan Rod,? Seis...*” (Hombres, 18 y 25 años).

La mayoría de los padres han sido un apoyo para las y los participantes, les han facilitado técnicas de orientación para sus desplazamientos en las calles, por ejemplo, en los carros camino a las escuelas les van indicando qué referencias pueden tomar en cuenta para guiarse, en algunos casos, después de la primera vez, aprenden a moverse solos.

Esta situación es muy limitante para las y los participantes, sobre todo para moverse, ya que mientras esperan la ayuda de las personas, ellos al mismo tiempo evitan ser “vistos” por los demás y evitan transitar por ciertos lugares que reconocen ser punto de encuentro de otros jóvenes normovisuales (véase capítulo 6). Para las y los jóvenes el componente de discapacidad es delimitante, ya que este representa exclusión y limita su movilidad por espacios que, para ellos, sólo son frecuentes por personas normovisuales. Compartir espacios con otros jóvenes no-discapacitados les ocasiona inseguridad y vergüenza, ya que han sido varias las experiencias las que al menos una vez en su vida, han sido objeto de burla y/o crítica; reconocen que al estar en dichos espacios, su comportamiento cambia, incluso, en ocasiones tratan de aparentar un estatus social al que no pertenecen, con la finalidad de compensar su condición física de la que la sociedad poco sabe y experimenta.

En el caso de los hombres con baja visión, durante los recorridos y las entrevistas efectuadas se observó que disimulan parecen discapacitados y que

prefieren arriesgarse a cruzar por lugares peligrosos a quedar “mal” frente a las mujeres: “*Yo veo unas muchachas y quiero aventar el bastón*” (Hombre, 25 años). En este joven, su discapacidad lo ha hecho inseguro y siente que una mujer ya no se va a interesar personalmente en él porque crea que es una carga. El motivo principal de su inseguridad es que lo vean sus amigos o las mujeres usando el bastón y que lo lleguen a molestar por ser discapacitado.

#### 4.3.2. Ubicación y movilidad

La ubicación es el proceso en el cual se emplean los sentidos para que una persona determine su posición y su relación respecto a los objetos en su medio. En este sentido, en el capítulo, se ha analizado el porqué, a dónde viajan y los puntos de referencia de los participantes, pero, ¿cuáles son las técnicas que emplean para ser lo mejor posible sus trayectos?

Algunos jóvenes débiles visuales de otros Estados de la República Mexicana vienen a la ciudad para estudiar, tener más oportunidades de trabajo y una mejor recuperación, por ejemplo, la “Escuela Nacional para Ciegos” funciona como internado y escuela de rehabilitación, las personas con discapacidad visual, encuentran protección y apoyo por parte de las autoridades de la misma, canalizándolos hacia nuevos Institutos o escuelas. El Comité Internacional Pro-ciegos, IAP, es una Institución encargada de preparar técnica y psicológicamente a los adultos ciegos y débiles visuales para poder incursionar dentro de la sociedad. Para las y los jóvenes, el comité es su centro de reunión y espacio clave que les permite salir hacia el centro del área metropolitana para satisfacer sus necesidades fisiológicas y sociales (Figura 4.12).

Fue la institución que atendió a nuestra solicitud y se trabajó gran parte ahí, se observó que en ella se les enseña, en especial a las y los jóvenes, a moverse en las calles (solos o acompañados) usando distintas técnicas, por ejemplo: cómo usar correctamente el bastón, cómo se abre y cierra, qué hacer para no pegarle a alguien si está cercano o en frente (cuando esto les ha llegado a pasar, los individuos que fueron golpeados por descuido con el bastón, se vuelven hacia ellos violenta y agresivamente). Igualmente, los

instruyen para desplazarse por la calle haciendo uso de sus sentidos restantes como reconocimiento de sonidos y olores.

**Figura 4.12. Imagen de las inmediaciones del Comité Internacional Pro-Ciegos, IAP.**



Fotografía: Mireille Del Valle, Comité Internacional Pro-ciegos, Octubre, 2012.

En este caso, es importante que pongan especial atención en los ruidos y en el viento que resulta de la circulación de los vehículos, ya que estos les indican si pueden caminar o si deben detenerse, además de facilitarles la entrada a los transportes como el Metro y el Metrobús y/o pedir ayuda.

Estas técnicas de movilidad y referencia, las y los jóvenes deben aprenderlas y emplearlas con la mejor actitud y forma, ya que algunos, a pesar de haber tenido varios accidentes en la calle, tienen mucha confianza de sí mismos y no prevén sus viajes. Mencionan haber transformado las técnicas por “mañas”, permitiéndoles desplazarse con mayor facilidad y confianza. Un recurso que utilizan cuando tienen dificultad en distinguir algún semáforo, ver nombres de las calles o las rutas de los camiones y microbuses cuando están detenidos, es el empleo de un binocular, el cual, pueden acercar y a enfocar las imágenes (del que disponen es de 3X y su costo aproximado es de

\$1500.00 pesos mínimo<sup>7</sup>). En teoría, lo debieran usar la mayoría de las personas con discapacidad visual, sin embargo, el costo representa la dificultad de obtenerlo y no se los permiten.

Las clases de ubicación y movilidad, se dan de manera gratuita a grupos o individual, esto va a depender de la necesidad de cada joven, algunas de las técnicas más importantes y, las que se observaron durante los recorridos, se presentan brevemente (en la voz de la maestra, audio 1<sup>8</sup>):

- Primero deben escuchar si vienen los carros para que puedan pasar.
- Cruzar rápido las calles para no exponer su vida.
- Antes de atravesar las calles, si está el alto y pueden pasar, es mejor que se esperen a que vuelva a estar el otro alto para pasar con más seguridad (durante el alto pueden contar cuánto tiempo dura para pasar).
- Buscar todo el tiempo alguna referencia.
- Reconocer y memorizar las calles y avenidas que los rodean.
- Cuando lleguen a la esquina deben quedar pegados a la pared para dar la vuelta.
- Se deben percatar en cuál dirección vienen los carros.
- Deben registrar si es una calle, una avenida y si hay topes. Esto lo perciben por los motores de los carros.
- Cuando piden ayuda a las personas, deben apoyarse del hombro derecho e ir detrás de la persona que les ayuda a pasar: *“¿me permite apoyarme de su hombro?”*.
- No se deben despegar de la pared porque la gente no sabe cuando esquivarlos. Se les debe dar paso a las demás personas.

---

<sup>7</sup> Los binoculares que usan son muy difíciles de encontrar en México, ya que no hay una industria que se dedique a hacerlos sólo se pueden conseguir por pedido. Son traídos de España y en el país sólo el Instituto Politécnico Nacional los hace de pastilla y le ponen lentes de aumento, es decir, son más artesanales y no tienen la misma eficacia.

<sup>8</sup> Se sugiere escuchar el audio 1. En esta grabación percibirán la clase de orientación dirigida a un joven participante con baja visión, debido a que fue la única vez que se permitió grabar la clase, se recomienda usar audífonos para disminuir la distorsión de ruidos y voces.

- Deben trabajar todo el tiempo con el oído.
- Aprender a trabajar sin la ayuda de las personas.
- Fijarse de esquina a esquina, si no hay algún carro obstaculizando el paso.

Éstas son algunas de las recomendaciones de los maestros, hacia las y los jóvenes para moverse en las calles y avenidas. Se les enseña a moverse en lugares cerrados, especialmente dentro de la casa y en lugares abiertos, por ejemplo, cómo cruzar en las calle y cómo usar el metro, los maestros deben adaptarse a la forma de aprendizaje del alumno, Las técnicas de movilidad en temporada de lluvias tienen como objeto proteger a las y los jóvenes de posibles accidentes, por ejemplo: deben caminar más lento, tener cuidado con los charcos, las banquetas resbalosas, inundaciones, ya que el bastón se atora entre la acumulación de agua y residuos.

El tiempo aproximado para aprender es de 3 meses, pero algunos tardan más por temor y edad, no es lo mismo trabajarlo con un joven que un mayor de 70 años. Todas estas técnicas se deben apoyar del bastón, sin éste, la gran mayoría de las habilidades no podrían llevarlas a cabo, ya que es un recurso que les ayuda a desafiar las intransitables barreras físicas, pero, al mismo tiempo, los colma de vergüenza y baja autoestima debida a las barreras imaginarias.

#### 4.3.3. Uso del bastón

Este utensilio tiene sus ventajas y desventajas para las y los jóvenes, así lo mencionan. Por un lado, representa una extensión sensorial del tacto a nivel de piso o cera que los provee de seguridad física en sus trayectos, es decir, los ayuda a distinguir si hay banquetas descubiertas, si llegaron a la esquina, si no hay algún obstáculo enfrente de ellos, si pueden caminar o permanecer detenidos. Y, por el otro, éste mismo, ha sido para los participantes, una barrera social fuerte ya que mientras ellos vencen sus barreras personales como discapacitados, se enfrentan constantemente a burlas y discriminación;

por lo que su empleo, representa para ellos una barrera imaginaria que limita su plena rehabilitación, difícilmente reconocida y trabajada. En este apartado, se expondrán los resultados obtenidos a partir de los itinerarios con los jóvenes participantes con respecto al manejo y las implicaciones sociales del bastón sobre ellos.

Se observó que existen 2 tipos de bastón: el de latón y el de aluminio. El segundo cuesta alrededor de \$250 pesos y el primero \$200 pesos. El de aluminio es más liviano y trae una banda roja en la parte de abajo y ésta funciona como reflector para los carros en la noche. Cuando pasa un carro cambia de color a fosforescente y en teoría los carros los pueden ver: *“A estos los conocen como bastón de lujo, por la franja”*, comenta un joven de 25 años. Las y los jóvenes se sienten más seguros en las calles llevando los bastones de aluminio, ya que la banda reflejante les permite cruzar las calles y avenidas más fácilmente, sin embargo saben que aún así, deben tener cuidado: *“Obvio debes tener cuidado, pero con este bastón, los automovilistas te ubican más”* (joven, 25 años).

La técnica que emplean los jóvenes para moverse con el bastón en la calle consiste de la siguiente forma: al cruzar las calles, el bastón tiene que ir del lado de donde van a pasar los carros. Éste baja primero para medir la altura de la banqueta y luego pueden dar el paso. Posteriormente deben rastrear que no haya ningún obstáculo, ya que en temporada de lluvias puede ser que las coladeras se tapen y sufran accidentes. El bastón siempre debe ir de lado de la pared y cuando lleguen a una esquina, no deben dejar el bastón debajo de la banqueta porque los carros pasan y pueden fracturar el bastón (figura 4.13).

Dicha técnica es empleada por los jóvenes para transitar en las calles y avenidas de la Ciudad de México, sin embargo, el pleno desarrollo del mismo, les resulta muy difícil llevarlo a cabo, debido a la cantidad de barreras físicas e imaginarias por las que deben cruzar. Haciéndoseles incómodo el uso del bastón, por ejemplo en las calles, el bastón se les atora en el piso que no está liso ni parejo y se les va doblando.

Dentro del transporte también se les complica utilizar el bastón, esto ya sea por el mal empleo del mismo o por las condiciones adversas. Algunos de los jóvenes se han caído entre vagón y vagón del Metro por levantarlo. *El*

*Manual de Orientación y Movilidad*, menciona que éste no se debe levantar, sino se debe deslizar todo el tiempo por el piso.

**Figura 4.13. Imagen de un maestro ciego, dando clase de uso del bastón para jóvenes de baja visión.**



Fotografía: Hombre, 24 años, Comité, Marzo, 2012.

Otro caso es de un joven (25 años) que al bajar del camión por no bastonear, se le metió el pie a una coladera llena de bastillas, comenta que todo su pantalón se le rompió y toda la pierna se le atoró en la coladera sin poder salir, en ese momento unos jóvenes que se encontraban cerca de ahí, se acercaron y lo ayudaron a salir. Su hermana de 19 años comenta: *“Ahora si que los vándalos son los que mejor te ayudan”*. El bastón y la comida que traía, quedaron lejos de donde se cayó. *“¿Estas bien carnal?”*, cuando lograron sacarlo los jóvenes sólo sentía caliente la pierna. Indica haberse espantado y al mismo tiempo, apenarse de que le trajeran su bastón y comida que habían quedado en la otra acera. *“¿A dónde vas carnal?, Aquí, a la Pastora, nada más échame un taxi no hay problema”*. Lo acompañaron a tomar un taxi y al llegar a su casa, el taxista quería acompañarlo pero el joven con la vergüenza de haber padecido y ser invidente, así lo mencionó, le costaba mucho trabajo aceptar la ayuda de las personas que se ofrecían. Una vez el taxista dejándolo cerca de la puerta

de otra casa, el joven guardó su bastón y se echó a correr a su casa, evitando que lo vieran.

Algunas jóvenes mujeres participantes, mencionan que en las calles y en los transportes, evitan emplear el bastón, ya que han sufrido de insultos (capítulo 6) y discriminación al portarlo. Sin embargo, reconocen que al no portar el bastón, se sienten inseguras, sobre todo en los lugares que no conocen. Sólo se observó que sacan el bastón en los lugares donde saben que hay construcciones o por los que nunca han transitado, no obstante dentro de los centro comerciales, en lugares planos o por su casa no lo utilizan por miedo a que se burlen de ellas.

Igualmente se han acoplado a traer el bastón en los espacios públicos: *“Yo soy de los que con bastón corro”*, algunos ya se acostumbraron a caminar rápido en las calles con el bastón, incluso cuando van acompañados de los demás jóvenes llevan la iniciativa y dirigen con mayor velocidad a los jóvenes que aún están aprendiendo o que temen salir solos. Se observó que la mayoría cuando van juntos en las calles sienten confianza y protección de no portar el bastón y saben que entre ellos no van a recibir algún tipo de discriminación. El bastón tiene un componente moral en las personas, es decir, en ocasiones, cuando los transeúntes ven a las y los jóvenes con el bastón les dan preferencia en abordar el metro y los camiones o, en las calles, les ayudan a cruzar.

Sin embargo, algunos comentan que sin el bastón no podrían moverse ni ser independientes: *“Para mí el bastón es mi dedo índice que me dice que hay enfrente de mí [...] El bastón ya forma parte de mí, ya es algo que necesito para ser independiente”* (Hombre, 24 años). Sus instintos y necesidades los han llevado a depender del bastón en la mayor parte del tiempo que están en los espacios públicos, para ellos, no usarlo puede provocar que choquen con objetos localizados dentro y fuera de sus casas o con las personas, su mayor impedimento es en las noches en donde prefieren no salir antes que arriesgarse. También saben que pedir ayuda es necesario, pero con el bastón pueden ir a su ritmo: *“Sino lo uso me causa un impedimento [...] Cuando no lo uso me desespero, por más que quiera salir sin bastón no puedo porque sé que no puedo”*

*andar sin él, es una desesperación no usarlo [...] Eso pasa más en las noches”,* (Hombre, 18 años), (Figura 4.14).

**Figura 4.14. imagen de la movilidad de un joven con baja visión en el metro Ecatepec.**



Fotografía: Mireille Del Valle, Metro Ecatepec, Octubre, 2012.

Además de que el bastón los ayuda a sentirse y ser independientes, al mismo tiempo, les provee de cierta seguridad en la calle, ya que algunas mujeres, sobre todo, comentaron que en alguna ocasión llegaron a acosarlas o faltarles al respeto y tuvieron que ocupar el bastón para defenderse. Varios de las y los jóvenes participantes mencionaron que en algún momento han usado el bastón como arma, sobre todo cuando viajan en el metro y en lugares donde no conocen.

Los resultados sugieren que las y los jóvenes, sin excepción de género, dependen fuertemente del bastón cuando se mueven en la calles, en los transportes públicos, dentro de algún espacio público como centros comerciales, escuelas, bibliotecas y dentro de sus casas. Sin embargo, el componente “normovisual”, es un impedimento grave para que se sientan y se muevan completamente seguros, ya que dentro del espacio normovisual portando el bastón, representan un sector incapaz de integrarse a la forma de vida de los primeros, excluyéndolos de la facultad como ser humano de pertenecer a una sociedad naturalmente: *“He chocado con las personas en la calle, me han dicho groserías e insultos por haberlo hecho, pero pues es mi culpa haber tropezado con ellos por no traer el bastón”*, (Hombre, 18 años).

Las personas normovisuales que se desenvuelven alrededor del Comité, llegan a conocer a las personas que asisten a él, se muestran más comprensivas y, si tienen la oportunidad, los ayudan. Empero, fuera de la periferia de la institución, las personas al verlos, en su mayoría, no muestran apoyo ni comprensión. Las personas que conviven con ellos, están más en sintonía con su discapacidad que los que no la frecuentan, hay poca cultura de las personas normovisuales, y esto lleva a las y los jóvenes a no depositar confianza en todos los que los quieren ayudar.

El acceso a los lugares es visto como algo más que un fenómeno social y técnico, es también una representación de las prácticas culturales, estéticas y políticas, que suceden en todos los espacios de la ciudad. La imposibilidad de viajar de forma segura e independiente e interactuar con los agentes y el resto del mundo, es una de las barreras más importantes que puede ser causada por la discapacidad que la sociedad impone. Ésta puede ser superada a medida de

que las personas normovisuales tomen conciencia de sus actos frente a los grupos con alguna discapacidad.

### Reflexiones generales:

La movilidad no depende de un sentido, las y los jóvenes con baja visión se valen de los sentidos restantes, por lo que sus representaciones cartográficas y espaciales resultan complejas e intrincadas para las personas normovisuales. Las guías que utilizan las y los jóvenes para la identificación de sus puntos de referencia en el espacio urbano, necesitan ser estudiadas por la geografía para conocer los otros espacios y para desarrollar una aplicación y un lenguaje no exclusivo de una perspectiva normovisual del espacio; si no incluyente y heterogéneo.

La movilidad local a causa de las precarias condiciones de vida, está condicionada por la necesidad, por lo que se ven forzados a transportarse a grandes distancias en busca de trabajos más dignos, muchas veces teniendo que mudarse de colonia, municipio, delegación y estado. Debido a esto, se ven obligados a recurrir a una serie de técnicas de orientación y movilidad, las cuales aprenden en distintas instituciones en el caso de esta investigación en el IAP; uno de sus principales instrumentos para desplazarse es el bastón, sin embargo, dicha tecnología sensorial ocasiona que sean objeto de estereotipos.

## **Capítulo 5. Distribución y movilidad espacial de las y los jóvenes con baja visión en el transporte de la Ciudad de México.**

*"[...] Durante miles de años tenía sentido usar la palabra "ciudad" para detonar a la unidad social, constituida por gente que sostenía y al mismo tiempo aprovechaba las oportunidades ofrecidas por aquella, y al "área construida", en la que todos vivían. Geográficamente eran equivalentes. Pero el vehículo automotor lo ha cambiado todo. Ahora, la unidad social, es decir, el área servida por la ciudad, es más amplia que el área construida".* (Barrie Needham, 1977:26)

En el capítulo 4 se resaltó que el tipo de movilidad espacial que las y los jóvenes con baja visión realizan es diaria, debiéndose principalmente al trabajo, estudio, consumo y rehabilitación, además, de conocer sus rutas cotidianas y semanales dentro de la Ciudad de México. En este capítulo se analizarán los diferentes medios de transportes que más utilizan las y los jóvenes para su movilidad, su apropiación a ellos y la importancia del uso de los mismos para su configuración espacial.

Estos fueron trabajados en algunas líneas y rutas del Metro, Metrobús, Mexibús y camiones dentro de la Ciudad de México. También se hicieron viajes a pie, que pueden hasta formar parte de un trayecto, dónde resuelven la necesidad de trasladarse de un lugar a otro en ámbitos locales o en cortas distancias. Los taxis y carros particulares no serán analizados debido a la escasa frecuencia con que los jóvenes los utilizan.

Los jóvenes con baja visión tienen formas distintas de moverse en el transporte público, especialmente entre hombres y mujeres, esto se observó en los recorridos en transporte realizados con los participantes. Efectúan viajes en un momento determinado importando los costos no sólo monetarios sino en tiempo, riesgo y ausencia en su hogar, como variables más importantes. En cada caso, se establecieron tiempos de ausencia de sus casas, desde los que van de 6 horas a 12 horas en el día (Cuadro 5.1), no sin mencionar las distancias tan largas que aumentan el tiempo de viaje y la exposición física.

<b>Cuadro 5.1. Tiempo (horas) de ausencia en sus lugares de residencia al día de las y los jóvenes con baja visión.</b>	
Joven (Por caso)	Tiempo de Ausencia
Caso 1. Mujer, 17 años.	6 horas
Caso 2. Hombre, 18 años.	7 horas
Caso 3. Hombre, 18 años.	12 horas
Caso 4. Hombre, 20 años.	6 horas
Caso 5. Mujer, 21 años.	6 horas
Caso 6. Hombre, 21 años.	6 años
Caso 7. Hombre, 24 años.	8 horas
Caso 8. Hombre, 24 años.	7 horas
Caso 9. Hombre, 25 años.	9 horas
Caso 10. Hombre, 25 años.	10 años

Fuente: Entrevistas a las y los jóvenes participantes.

Estas situaciones costo-distancia, son importantes factores que cumplen una función tanto social como espacial en los jóvenes afectando directamente la convivencia y el desarrollo de las y los jóvenes, ya que entre más lejos vivan de sus centros de confort, menos horas de rehabilitación y esparcimiento tienen, y a su vez, el uso del espacio público se convierte en un privilegio para quienes pueden aprovecharlo y apropiarse de él por más tiempo.

Durante la investigación se observó una movilidad cotidiana de las y los jóvenes que viajan por periféricos y viaductos, en el metro o microbuses que viajan en los y hacia los extremos de la ciudad, así como flujos que saturan a ciertas horas del día los ejes carreteros que unen las zonas centro de las entidades federativas que rodean el Distrito Federal. En este estudio se puso interés en la forma en que los jóvenes con baja visión se mueven dentro de los transportes públicos, las barreras en ellos, cuánto tiempo hacen a los lugares que más frecuentan, los costos y frecuencia de los viajes. Sin embargo el determinar cuántos de ellos además del trabajo y estudio viajan por otros motivos sería objeto de otra metodología y de otros recursos.

El movimiento de las y los jóvenes de la periferia hacia el centro de la Ciudad de México en busca de empleo, estudios y de una inserción social más estable, es resultado de una zona metropolitana fragmentada económica, social y culturalmente. Así como una dependencia mayor en la oferta de trabajo y centros de rehabilitación que la zona metropolitana puede ofrecer para los jóvenes y las personas en general con discapacidad visual.

### **5.1 Accesibilidad al transporte público**

Los modelos de costos, tiempo, distancias y la selección de vivienda debieran desarrollarse a partir de que las familias deben vivir lo más cerca posible del lugar de empleo para así ahorrar tiempo y dinero. Esto se opone a las evidencias empíricas, en donde la mayoría de los jóvenes trabajan y estudian lejos de su lugar de residencia, y los costos y el tiempo empleados no está en relación con su capacidad física y económica. Para la Ciudad de México, la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal emitida en el 2002 por el jefe de gobierno Andrés Manuel López Obrador decreta en el Capítulo XII “De las Tarifas”, Artículo 82 que:

*“Tomando en cuenta las circunstancias particulares de los usuarios, las situaciones de interés general, la conveniencia de eficientar o acreditar el servicio público de transporte, el Jefe de Gobierno a propuesta de la Secretaría, podrá autorizar el establecimiento de tarifas especiales, promocionales, o preferenciales, así como exenciones del pago de tarifa, que se aplicaran de manera general, abstracta e impersonal a sectores específicos de la población”.*

En dicha ley, no se menciona que la tarifa en los transportes públicos para las personas discapacitadas en la ciudad sea gratuita, sin embargo en la Gaceta Oficial del Distrito Federal (2008-2010) bajo la administración del jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Luis Ebrard Casaubon, con fundamento en el artículo 122, Apartado C, Base Segunda, fracción II, inciso f)

de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en el artículo 79, menciona en su Quinta consideración que:

*“Se autoriza la exención del pago de la tarifa al usuario de los Corredores de Transporte Público de Pasajeros “Metrobús” en todos sus horarios cuando se trate de: Personas con discapacidad, que cuenten con documento o identificación expedida por autoridad competente que acredite tal condición o que sea evidente la disminución de sus facultades físicas, intelectuales o sensoriales de tal manera que limiten la realización de sus actividades normales”.*

Para el sistema de Transporte Colectivo Metro, en el Art. 8 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Art. 41, Fracción XIX, del Estatuto Orgánico del Sistema de Transporte Colectivo, Ley de Transporte y Vialidad para el Distrito Federal y en su página oficial menciona:

*“Se puede obtener una “Tarjeta inteligente de cortesía”, mediante la cual se les otorga el acceso gratuito a las personas con alguna discapacidad permanente al Metro, Trolebús, Tren ligero y autobuses de RTP. El solicitante deberá vivir en el D.F. o en la Zona Metropolitana del Valle de México (comprende Huixquilucan, Naucalpan de Juárez, Tlalnepantla de Baz, Tlaxitlan, Coacalco, Ecatepec, Texcoco, Nezahualcoyotl, Los Reyes, La Paz, Ixtapaluca, Chimalhuacán, Chalco, y Chicoloapan, Atizapan de Zaragoza, Cuautitlán, Nicolás Romero, Tultepec y Tecámac)”.*

Se observó que dichas leyes públicas que permiten que los discapacitados en general no paguen el boleto de acceso al Metro, Metrobús y autobuses del RTP, en la zona metropolitana, son desconocidas por varias autoridades que permiten el paso a los beneficiados. Los camiones y combis en la Ciudad de México casi no se ocuparon, salvo para un caso y, en él, se observó que la tarifa que paga va a depender de la distancia que recorra y el costo es el mismo para todo tipo de personas.

En el Estado de México el metro no tiene ningún costo, pero el Mexibus (equivalente al Metrobús), tiene un costo mayor y no se han abalado los

estatutos que permitan el acceso gratis a cualquier grupo vulnerable, como comentan:

*“Desde que entró en operación el Mexibus con su costo de \$7 pesos, ya no puedo viajar a Cd. Azteca o Plaza Aragón, pues vivo en Atlapulco y me traslado a Buenavista, entonces gastaba \$8 pesos y lo mismo de regreso (con el metro gratis), hacía que gastara al día \$16 pesos de pasaje, pero ahora con el Mexibus de ida y vuelta gasto \$14 pesos, más la vans (combi) ida y vuelta otros \$14, en total gasto \$28 pesos al día, si es que me quiero ir por lo más rápido” (Hombre, 24 años).*

Las tarifas de los autobuses, camiones y combis del Estado de México, son elevados a comparación de la ciudad. Se observó que son fijas para este sector y sólo algunos conductores bajan a la mitad de precio o reducen el costo del pasaje para los jóvenes, muchos de los conductores ya los conocen o están familiarizados con ellos. Se intentó abordar un taxi en el Municipio de Nezahualcóyotl con dirección al metro Pantitlán a no mas de 2 kilómetros, pero el taxista cobraba \$80 pesos y en la ciudad no se pudo ascender, debido a la desconfianza por parte de algunos taxistas al ver a varios de estos jóvenes haciendo la señal de parada.

Como se puede observar, esta relación costo/distancia del transporte en la Ciudad de México es representativa, ya que los datos muestran que el costo del transporte en los municipios del estado es más elevado, especialmente del Mexibus y la red de camiones (combis y microbuses), además de que no tienen políticas privilegiadas, en comparación a la Ciudad. Esto sugiere que, la cantidad de jóvenes que viven en el Estado de México y que ocupan dichos transportes es del 50% de los participantes, el grupo restante viven en la capital y algunos de ellos, además de viajar en metro y metrobús, se trasladan en microbuses con costos de \$3.50 a \$4.00 pesos cada uno.

Se observó que la mayoría de los jóvenes a pesar de ahorrarse el boleto de viaje del metro y del metrobús, sistemas que utilizan diaria y de manera obligatoriamente para llegar de sus casas al trabajo o escuela y viceversa, el costo de los camiones y combis que posteriormente tienen que abordar, es alto en comparación a los ingresos que tienen o la ayuda económica de sus

padres y tutores. Aunado a esto, su capacidad adquisitiva disminuye la posibilidad de satisfacer sus necesidades e invertir en el transporte, y se crea una separación entre los que sí lo “pueden pagar” y en los que no.

Una de las ventajas para que los jóvenes se ó puedan desarrollarse en lugares céntricos de la zona metropolitana es la relativa accesibilidad en el transporte y la baja demanda en cuanto a sus costos. Es decir, las y los jóvenes comentaron que prefieren trasladarse dentro de la Ciudad de México debido a que los costos del transporte son gratuitos, se encuentran en mejores condiciones y mantienen una mayor oferta y distribución espacial, en comparación a los municipios del estado de donde viven.

A continuación se presentan los resultados obtenidos a partir del trabajo de investigación, para cada transporte, para los hombres y mujeres y para cada medio de transporte. Resaltando que los jóvenes hombres y mujeres se mueven por diferentes motivos como el trabajo y los estudios (como ya se ha mencionado antes) dentro de los transportes debido, a que en ambos casos, las barreras imaginarias influyen distintamente.

## **5.2 Movilidad en el Sistema de Transporte Colectivo Metro**

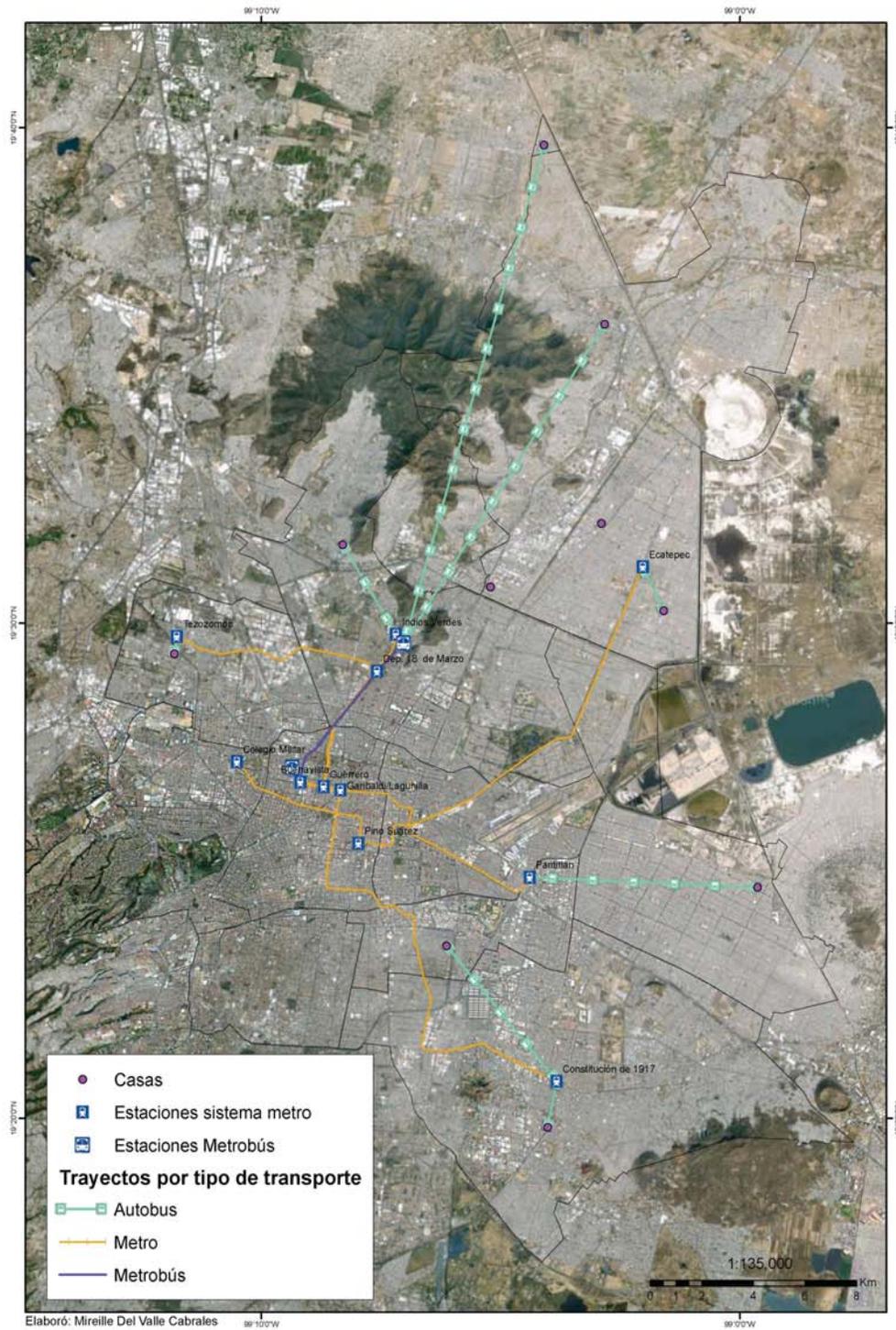
En el 2011, el total de pasajeros transportados en el área metropolitana<sup>9</sup> fue de mil 487 millones 525 mil 176 usuarios, de los cuales 152 millones 659 mil 172 fueron usuarios con beneficio y acceso de cortesía (personas mayores de 60 años y discapacitados). Esto sugiere que el Metro es el transporte con mayor afluencia y cobertura metropolitana, está formado por 12 líneas que se distribuyen en 175 estaciones en total, y que, configuran la Red de Sistema de Transporte Colectivo Metro más grande del país.

Nueve de cada diez jóvenes participantes en esta investigación usan el metro diariamente para dirigirse de sus casas, a la escuela o al trabajo, de sus casas al trabajo o de las escuelas al trabajo, principalmente. A continuación se

---

<sup>9</sup> Datos de operación obtenidos en la página oficial del Sistema de Transporte Colectivo, para el 31 de enero del 2012. Dirección URL: <http://www.metro.df.gob.mx/operacion/compafllu.html>.

**Figura 5.1. Mapa de la movilidad espacial en el sistema metro, metrobús y camiones con destino de la casa a la escuela y Comité.**

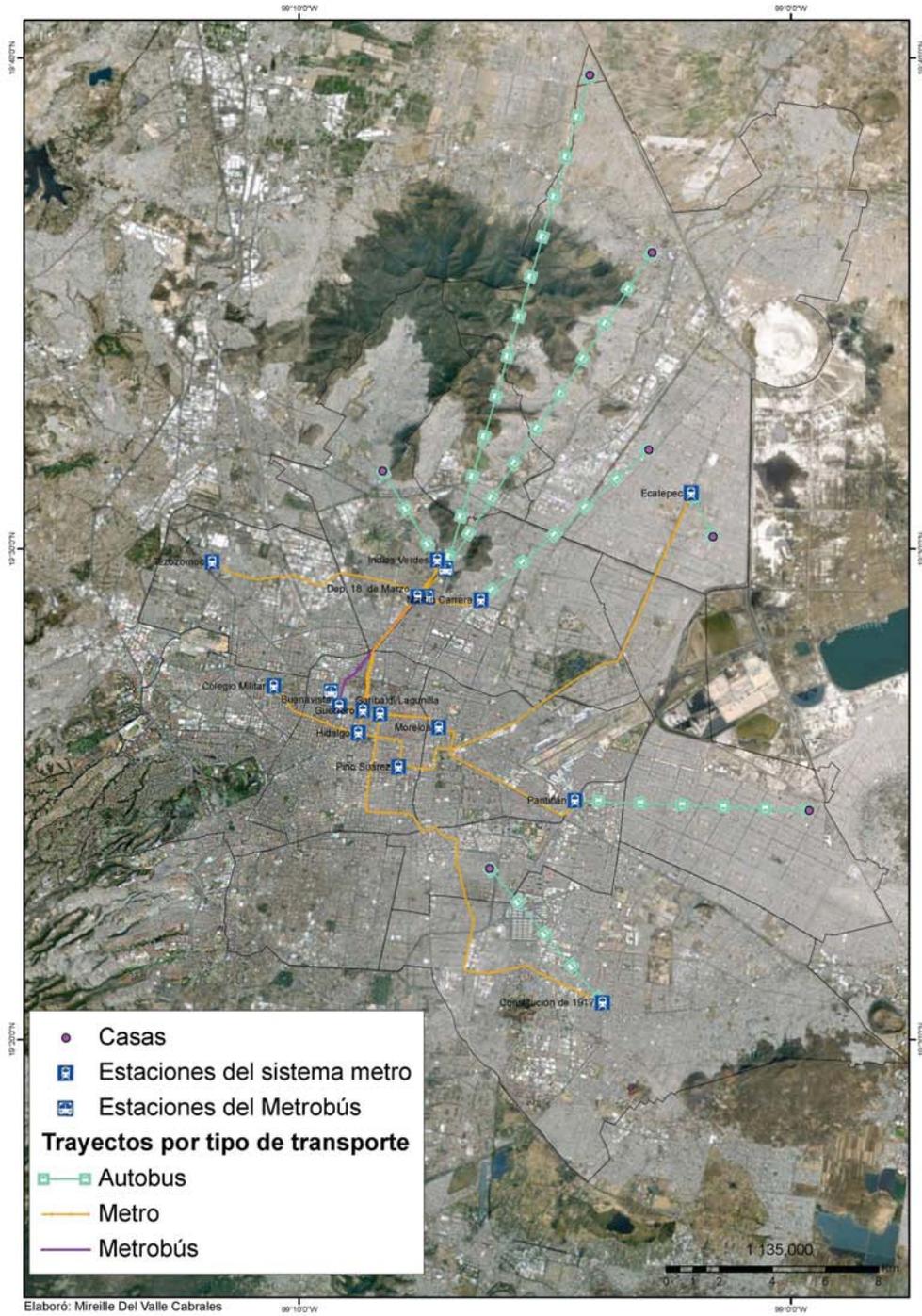


muestra un cuadro con las rutas que toman cada uno de los jóvenes participantes desde su casa a su lugar de trabajo o estudio, mostrando los distintos transbordos y la estación de destino, la gran mayoría lo realizan de lunes a viernes y por cuestiones de espacio en el presente trabajo, se exponen las rutas que más frecuentan y que consideran rutinarias, esto se representa de mejor forma en las figuras 5.1, 5.2 y el cuadro 5.2.

Por ejemplo, en la figura 5.1, se observó que el Comité Internacional Pro-ciegos tiene el mayor número de frecuencias a la semana, en esta línea es mayor en comparación a las 11 restantes. En las líneas 3, 8, 9 y A, se encuentran las estaciones que conectan a los jóvenes de los municipios del Estado de México al centro de la ciudad, es decir, son la entrada y salida de su lugar de residencia a su zona de trabajo y escuela. Estas estaciones son Indios Verdes, Pantitlán, Ecatepec, Constitución de 1917 y Santa Marta, respectivamente.

En la figura 5.2, se observa que para llegar a sus trabajos, los cuales viajan entre 4 y 6 días a la semana, la mayoría debe tomar el camión que los acerque al metro de alguna de las delegaciones o municipios. Se observó que en las delegaciones Cuauhtémoc y Venustiano Carranza se encuentran los destinos más concurridos de los jóvenes, ya sea por viajes de trabajo, escuela o consumo. La intensidad de los viajes que realizan al centro metropolitano utilizando el Metro, es mayor en comparación al recurso de otros medios de transportes, es decir, el metro es el transporte por excelencia de los jóvenes mujeres y hombres con baja visión.

**Figura 5.2. Mapa de la movilidad espacial en el sistema metro, metrobús y camiones con destino de la casa al trabajo.**



<b>Cuadro 5.2</b>						
<b>“Movilidad Espacial de los jóvenes con baja visión en el sistema metro”</b>						
Joven	Trayecto casa - escuela			Trayecto casa – trabajo		
	<i>Salida</i>	<i>Transborde</i>	<i>Destino</i>	<i>Salida</i>	<i>Transborde</i>	<i>Destino</i>
Caso 1 **	Indios Verdes	Guerrero	Buenavista	Indios Verdes	–	Hidalgo
	–	–	–	Indios Verdes	–	Morelos ***
Caso 2 * **	Constitución de 1917	Garibaldi - Lagunilla	Buenavista	–	–	–
	Constitución de 1917	Bellas Artes	Colegio Militar			
Caso 3 *	Pantitlán	Pino Suárez	Colegio Militar	Colegio Militar	Pino Suárez	Pantitlán
	Pantitlán	Oceanía	Buenavista	Santa Marta	Pantitlán / Pino Suárez	Revolución ***
Caso 4	Tezozomoc	18 de Marzo / Guerrero	Buenavista	–	–	–
Caso 5 *	Constitución de 1917	Garibaldi - Lagunilla	Buenavista	Buenavis- ta	–	Morelos ***
	Constitución de 1917	Bellas Artes	Colegio Militar	–	–	–
Caso 6	Ecatepec	–	Buenavista	Buenavis- ta	Guerrero / 18 de Marzo	Tezozomoc ***
Caso 7 **	Indios Verdes	–	Buenavista	Indios Verdes	Guerrero	Morelos ***
Caso 8 **	–	–	–	Buenavis- ta	18 de Marzo	Martín Carrera
Caso 9 **	Indios Verdes	–	Buenavista	Buenavis- ta	Guerrero	Indios Verdes
	–	–	–	Indios Verdes	Guerrero	Ecatepec ***
Caso10	–	–	–	–	–	–

\* En estos casos, los jóvenes asisten a dos escuelas en el mismo día.

\*\* Algunos jóvenes después de la escuela se dirigen al trabajo.

\*\*\* Estas rutas también son frecuentadas durante los fines de semana.

Por tanto, las líneas con mayor afluencia y flujo se interpretan en porcentaje de jóvenes, en el siguiente cuadro (5.3).

<b>Cuadro 5.3.</b>			
<b>“Líneas del metro con mayor recurrencia en porcentaje de jóvenes”</b>			
Línea	Hogar	Escuela	Trabajo
Línea B: Buenavista - Ciudad Azteca	80%	90%	30%
Línea 3: Indios Verdes - Universidad	50%	50%	20%
Línea 1: Cuatro Caminos - Taxqueña	30%	30%	20%
Línea 8: Garibaldi - Constitución de 1917	20%	20%	-
Línea 6: Martín Carrera - Rosario	10%	10%	40%
Línea 9: Pantitlán - Politécnico	10%	10 %	-
Línea A: La Paz- Pantitlán	10%	10%	-

Fuente: Datos obtenidos en las entrevistas.

Como se observa en los cuadros, la línea de Metro que más frecuentan los jóvenes es la B que va de Ciudad Azteca a Buenavista, en la última estación se encuentra el Comité Internacional Pro-ciegos, el número de veces que viajan a la semana en esta línea es mayor en comparación a las 11 restantes. En las líneas 3, 8, 9 y A, se encuentran las estaciones que conectan a los jóvenes de los municipios del estado al centro de la ciudad, es decir, son la entrada y salida de su lugar de residencia a su zona de trabajo y escuela. Estas estaciones son Indios Verdes, Pantitlán, Ecatepec, Constitución de 1917 y Santa Marta, respectivamente (Figura 5.3).

Se observó que en las delegaciones Cuauhtémoc y Venustiano Carranza se encuentran los destinos más concurridos de los jóvenes, ya sea por viajes de trabajo, escuela o consumo. La intensidad de los viajes que realizan al centro metropolitano utilizando el Metro, es mayor en comparación al recurso de otros medios de transportes, es decir, el Metro es el transporte por excelencia de los jóvenes mujeres y hombres con baja visión.

**Figura 5.3. Imagen de la zona aledaña al metro Río de los Remedios.**



Fotografía: Hombre, 18 años, Metro Río de los Remedios, Marzo, 2012.

El resto de las líneas de la Red, debido a que no son parte de su espacio social construido, no son frecuentadas a menos que por alguna necesidad tengan que viajar en ellas. Se sugiere que, a partir de las pláticas y los recorridos con los participantes, poco se han apropiado espacialmente, de estas líneas. Es decir, varios de los jóvenes mencionaban desconocer el resto de los nombres o la localización de las líneas no investigadas, ya que simplemente no había un punto de interés en ellas y, en algunos casos, éstas eran casi inexistentes.

El Metro es el transporte que a los jóvenes les resulta más rápido y seguro para viajar a sus destinos. A pesar de que no todos tienen completamente configuradas sus rutas en él, se observó que sufren menos de confusión espacial dentro del Metro, en comparación a otros transportes o en las calles. Así mismo, algunos jóvenes conocen muy bien los caminos que deben tomar para transbordar en el metro: *“De aquí bajando del lado derecho es el anden que va a Pantitlán, y el de la izquierda va al metro Politécnico”*, relató un joven de 18 años. Comentaron algunos entrevistados, que esta lectura metódica y sistemática les ha permitido desenvolverse dentro de lo transportes con mayor soltura y prevenir en la medida de lo posible accidentes (Véase capítulo 6):

“Vas viendo lo que más te conviene, dónde debes de parar, caminar o subir para tu acceso más rápido, así entre más conozcas el Metro ya puedes moverte solo y hasta caminar más rápido”. Esta toma de estrategias, son integradas por los jóvenes dentro de su construcción espacial en el Metro.

Al momento de ingresar a la estación<sup>10</sup> se observó que varios participantes conocen, a partir de sus puntos de referencia<sup>11</sup>, las direcciones y caminos que deben de seguir, las escaleras que deben bajar y subir, los corredores por lo que deben caminar y los pasillos que los llevan a sus andenes para abordar el metro. Una vez adentro del vagón, varios de los jóvenes (hombres y mujeres) no alcanzan a percibir si hay espacio y prefieren permanecer parados cerca de las puertas con la finalidad de no quedar “atrapados”, poder salir con “facilidad”, distinguir las estaciones y evitar confusiones. Esto también es debido a las inesperadas ocasiones en que las personas que se encuentran sentadas, les ceden el lugar; sin embargo para algunos jóvenes que recorren varias estaciones en cada trayecto, es cansado tratar de mantenerse parados y maniobrase con el bastón. Varios jóvenes comentaron que esta configuración mental la han trabajado y hecho solos, no dependieron de algún maestro o familiar para aprenderse los recorridos solos y que ha sido como una prueba de “*ensayo y error*”. A continuación se presenta un diálogo entre un joven (20 años) y otro (25 años) de baja visión, cuando el segundo le pregunta al primero ¿Cómo se llega a los sanitarios del metro Pantitlán?:

---

<sup>10</sup> Ingresan a la estación sin pagar boleto, sólo deben mostrar su credencial que los avala como personas de capacidades distintas emitidas por el Comité Internacional Pro- Ciegos. En alguno casos, los jóvenes ciegos no necesitan mostrar la identificación cuando los policías ya los reconocen o cuando por evidentes razones, saben que les deben permitir la entrada.

<sup>11</sup> Desde las escaleras externas que integran al Metro, las conexiones, hasta los escalones y los andenes, están diseñadas con guías (colocadas cerca de la pared) que encaminan y orientan a las personas débiles visuales hacia el vagón, y les permiten, al salir del tren, dirigirse a un transbordo o a la salida. Sin embargo, la mayoría de los accesos del metro en los que se trabajaron, son complicados para los jóvenes debido a que algunas de las entradas no son visibles y su introducción está obstruida por puestos ambulantes (Véase capítulo 2).

*“Los baños están aquí derecho mira: pasas los torniquetes, sales, caminas a la izquierda, luego a la derecha, bajas las escaleras hacia la izquierda, luego a la derecha, subes las escaleras hacia la izquierda, y luego a la izquierda, bajas dos escalones, caminas, subes dos escalones más y ya llegaste”. Su amigo le responde: “pero es más fácil si sales aquí por la entrada, coges las escaleras hacia la calle y ya caminas derecho, ¿no?”.*

Algunos se aprendieron los caminos contando las estaciones y comparando el tiempo que hacen entre cada estación, por ejemplo, para un joven de 24 años, le sirvió contar el tiempo de San Lázaro a Pantitlán. Este método le ha servido a la mayoría de los jóvenes para sentirse más seguros dentro del Metro y el Metrobús, algunos comentaron que recién de haberse quedado ciegos, se confundían en las estaciones por ir distraídos y por no saber moverse fuera de sus casas, en general.

Como se mencionó, esto les ha llevado a tener que aprenderse casi todas las estaciones por las que pasan, aunque ya casi no puedan ver el nombre de las estaciones. Por ejemplo, un joven de 18 años mientras se transbordaba en el Metro La Raza, entre risas y jactancias, mencionó asertiva y casi ordenadamente las estaciones de las líneas 1, 5, 9, A, 2, 8: *“de aquí a Oceanía son 3 estaciones: Hangares, Terminal Aérea y Pantitlán, o al revés, bueno no me sé bien el orden, pero son 3”*; se observó que eso le ha servido para tener más confianza en él y poder desplazarse mejor.

Los movimientos que resultan de la circulación del Metro durante sus recorridos entre estaciones (curvas o desviaciones) son perceptibles y también funcionan como guías para la mayoría de los jóvenes, por ejemplo, cuando se queda parado el Metro en el túnel (por lo general, lo sienten por la inclinación en que queda el vagón), para darse cuenta de que ya salieron de él y llegaron a la siguiente estación, se guían por la verticalidad del Metro, los sonidos que hacen las personas y las sensaciones del viento que entra al abrir y cerrar las puertas; reconocen que dichos movimientos *“son lo más permanente que hay”*. Este trabajo continuo en reconocer aquellas sensaciones que les permiten formar sus imágenes y mapas mentales, las producen en todo momento y son importantes dentro de su construcción espacial.

Existen diversas situaciones que, a las y los jóvenes, no les ha facilitado crear dichas tácticas, las que más se observaron son: la cantidad de personas que circulan en el Metro los llega a confundir (en algunos casos, cuando hay mucha gente pueden ir contando los escalones y llevar un registro de ellos) y la falta de señalamientos<sup>12</sup> (por ejemplo, no hay señalamientos en algunas salidas del metro Pantitlán y si las llega haber, no son muy vistosas y están escritas con letras pequeñas que no se alcanzan a distinguir con facilidad).

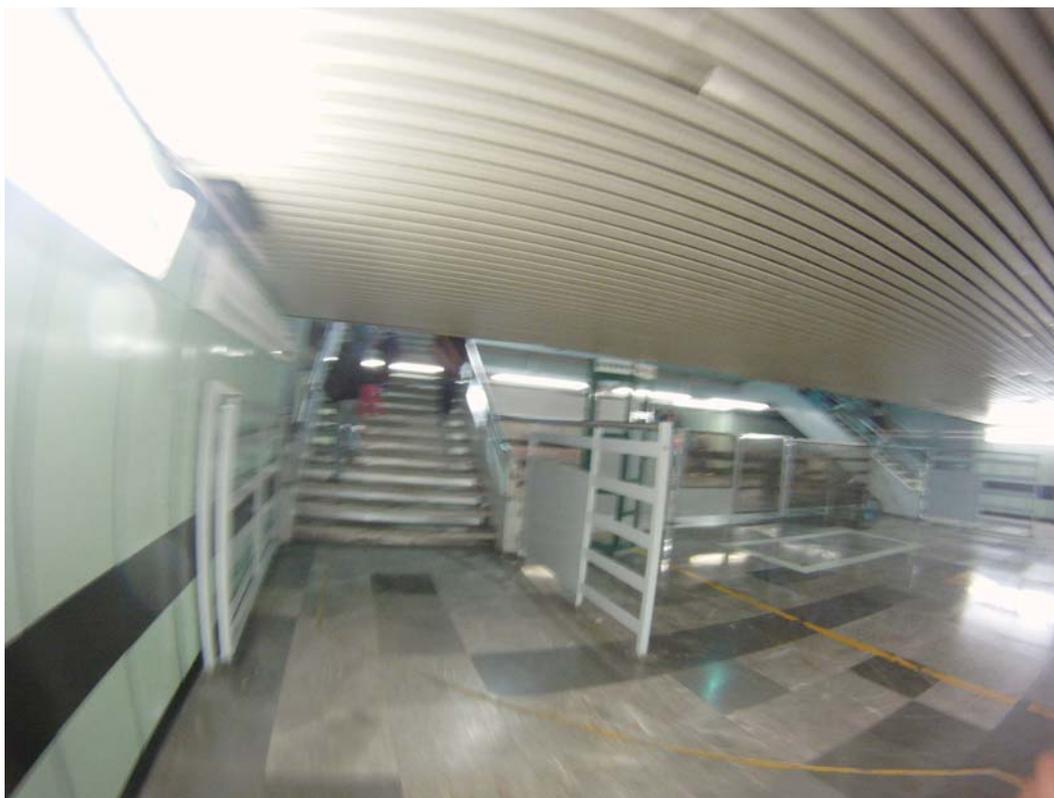
La falta de confianza hacia las personas normovisuales que les indican rutas distintas (algunos aceptan la ayuda aunque sepan que no son las rutas que más les conviene y al siguiente día intentan encontrar una ruta que más le beneficie; algunos sólo aceptan la ayuda para que las personas no se molesten) (Ver capítulo 3). En el capítulo anterior, se mencionó que los jóvenes evitan pedir ayuda en las calles debido a la vergüenza que les ocasiona, sin embargo, el riesgo que ellos temen dentro del Metro es mayor, se observó que un porcentaje bajo de jóvenes (30%), especialmente los hombres, si llega a perderse en una nueva ruta, dentro de un transbordo o entrada y salida, piden ayuda a los transeúntes. El resto de los jóvenes, prefieren evitar esta situación y antes de salir de sus casas o llegando al Metro se fijan en el mapa cómo llegar a su destino, cuentan las estaciones que deben tomar y observan si hay transbordos.

La mayoría de las experiencias de los jóvenes con baja visión sobre su movilidad dentro del Metro expresan que a pesar de ser un transporte con el que se han familiarizado, es un medio que representa un peligro para ellos. Por ejemplo, algunos jóvenes evitan transcurrir en las estaciones con andenes ubicados entre los dos carriles, un caso es la estación Chabacano, donde mencionan que dicho andén los hace sentir inseguros, sobre todo en las noches cuando baja su visibilidad, por temor a que los empujen y se caigan a las vías. Este miedo, se basa en las experiencias de otros compañeros ciegos que se han caído desde ahí o se confunden y caen entre los vagones del tren al intentar ingresar al vagón (Véase capítulo 6), (Figura 5.4).

---

<sup>12</sup> En la mayoría de las estaciones del Metro existen señalamientos que indican cruces, transbordos o espacios de acceso restringido.

**Figura 5.4. Imagen que muestra las guías que indican el transbordo de la estación Guerrero hacia Indios Verdes.**



Fotografía: Mireille Del Valle. Estación Guerrero, Julio, 2012.

El Metro es el transporte en el que las y los jóvenes prefieren viajar, moverse, e incluso, trabajar. Cuenta con un sistema de guías más detallado, aunque se observaron arbitrariedades y barreras al momento en que las y los participantes lo usaban; sin embargo les es más fácil moverse dentro de las estaciones, encontrar sus salidas y trasbordos, en comparación a otros transportes. Además, como se ha mencionado, ha sido (además de un medio que los transporta a sus lugares cómodo y públicos), el espacio, que mayormente les ha proveído de trabajo y apoyo económico; por lo que la exclusión y discriminación, dentro de él es baja, así lo mencionaron algunos jóvenes.

### 5.3 Movilidad en el Metrobús y Mexibús

Menos del 50% de los jóvenes con baja visión utilizan el sistema de transportes del Metrobús y Mexibús, además de ser un recurso único de los hombres entrevistados. Las mujeres participantes no lo frecuentan e incluso una de ellas comentó nunca haberlo ocupado, debido a que no hay ninguna estación en las inmediaciones de su hogar y no han tenido necesidad de abordarlo.

Una cuarta parte de los viajes que se realizaron en este sistema colectivo fueron de la línea 1 del Mexibús (Ojo de agua – Ciudad Azteca) dónde se trasladó de la estación de Adolfo López Mateo a la estación Ciudad Azteca (viceversa) en el Estado de México. Las tres cuartas partes restantes, se viajaron en el Metrobús de la línea 1 (Indios Verdes – El Caminero) de las estaciones (ida y vuelta) de Indios Verdes a Buenavista y de 18 de Marzo a Buenavista dentro del área metropolitana. Todas ellas para dirigirse al Metro (Ciudad Azteca, Indios Verdes y 18 de Marzo).

En el primer caso, se observó que el pasaje de acceso, como ya se recalcó, es más caro y no hay preferencia a personas discapacitadas o de adultos mayor. Así mismo, el trazo sobre la Avenida Central y la Avenida Nacional, las colonias aledañas a dicha línea, proveen a los mexiquenses de puntos importantes como la Central de Abastos del Municipio de Ecatepec de Morelos, el Hospital de las Américas, Centros Comerciales, la Vocacional 3 del Instituto Pedagógico Nacional y la Universidad Tecnológica, (UNITEC). Se observó que las clases sociales que lo abordan son trabajadores que se dirigen preferentemente a dichos lugares y, en especial, al Metro Ciudad Azteca.

No se pudieron hacer observaciones a detalle en el Mexibús del Municipio de Ecatepec, ya que la mayoría de los jóvenes que viven en el Estado, prefieren viajar en metro hacia sus destinos debido a los costos, principalmente, y el tiempo en que tardan en trasladarse. De igual forma, los participantes no tomaron como parte de la actividad de Fotovoz, imágenes de sus recorridos en dicho transporte, ya que además de no frecuentarlo no les permitieron tomar fotografías dentro de él.

El uso del Metrobús es más frecuente entre los jóvenes con baja visión, ya que éste los conecta con el centro de la Ciudad de México y, principalmente, con el Comité. Así mismo, al conseguir acceder gratuitamente a él como “grupo vulnerable”, se sienten con la facultad misma de los normovisuales en poder abordarlos, es decir, algunos jóvenes comentaron que el Metrobús es un transporte público percibido de lujo, ya que el precio y el tipo de gente que lo utiliza, es casi exclusivo de clases económicas más opulentas, así lo menciona un joven de 25 años: *“sino fuera gratis la entrada al metrobús, no lo ocuparía, ya que por mis posibilidades económicas no podría utilizarlo diariamente”*.

Este punto es de vital relevancia, ya que para los jóvenes la facilidad de acceso económico a los transportes públicos les permite sentirse incluidos socialmente y, al mismo tiempo, verse beneficiados como el resto de la población normovisual, a pesar de pertenecer a un sector joven discapacitado. Es decir, en la medida en que las y los jóvenes puedan acceder al transporte, en este caso, al Metrobús, se sienten privilegiados e incluidos tal como el resto de las personas normovisuales. En este sentido, las barreras imaginarias de exclusión y privilegio social, se hacen menos evidentes al poder usar dicho transporte.

La accesibilidad al Metrobús aparentemente está pensada para las personas con discapacidad y tercera edad, en las estaciones existe una puerta de cortesía o garita, rampas en banqueta y para ingreso a la estación, elevadores para sillas de ruedas, semáforos peatonales auditivos, guía táctil para débiles visuales y placas braille. Los autobuses cuentan con espacios exclusivos para silla de ruedas, alarma acústica, pasamanos llamativos para débiles visuales y anuncios luminosos y auditivos de cierre de puertas.

Existe en algunas estaciones un botón rojo que se encuentra cercano a las puertas de ascenso al autobús, el cual avisa al conductor, al ser presionado, que alguna persona con discapacidad o dificultad de ascenso va a subir y éste debe dejar más tiempo las puertas abiertas. Sin embargo, no se encontró dicho botón en las estaciones pertenecientes a la investigación. Esto ha llevado a los jóvenes a ser precavidos sobre todo cuando van a abordar el transporte, primero permiten descender a las personas y posteriormente suben con cuidado.

No obstante, la mayoría de los jóvenes mencionaron que no se les dificulta demasiado moverse ni abordar el Metrobús, a pesar de que las observaciones mostraron ser un transporte peligroso durante el ascenso, permanencia y descenso en él. En una ocasión, cuando se acompañaba a dos jóvenes a la estación de 18 de Marzo, al estar abordando el Metrobús uno de ellos no alcanzó a subirse por el poco tiempo que el chofer dejó las puertas abiertas. Esta situación fue sin duda estresante para los jóvenes y la investigadora, ya que el joven que pudo abordar comentó que su compañero le cuesta mucho trabajo moverse y se accidenta con facilidad. En la siguiente estación se esperó al joven y entre risas y nervios, se vacilaba sobre su hazaña, sin embargo fue claro que los dos jóvenes lamentaban y se avergonzaban, al mismo tiempo, de tener que padecer eso frente a la investigadora.

Los jóvenes con baja visión que ocupan el Metrobús, mencionaron que hacen menos tiempo con la nueva ruta [Av. de los Insurgentes]. Cuando no existía tal transporte, recorrían más tiempo para llegar del Metro Indios Verdes o 18 de Marzo al comité en Buenavista, debido al tráfico y la ineficiencia de los camiones. Sin embargo, el desarrollo eficaz y accesible de este sistema de transporte ha permitido, para quienes lo utilizan, tener nuevas oportunidades de movilidad, ya que los acerca a los ámbitos educativos y de salud. Las ventajas que más recalcaron los participantes en el uso del Metrobús, fueron los costos y la rapidez.

Se observó que las técnicas que emplearon para aprenderse las rutas, son las mismas llevada a cabo en el Metro y en la calles. Muchos de ellos se aprendieron la ruta preguntando a las personas cómo llegar: *“Dejamos que avanzaran como 4 estaciones y luego preguntábamos: oiga ¿cuánto falta para 18 de marzo? y así íbamos contando”* (joven, 25 años). Así mismo, como fue frecuente en las observaciones en general, la mayoría de los participantes no alcanzan a distinguir bien los letreros, sólo cuentan las estaciones y a partir del conteo ya saben en qué estación bajar.

Para algunos jóvenes el uso del Metrobús es el inicio de su camino a casa después del Comité, por ejemplo, se registró durante el acompañamiento a un joven de 25 años que después de bajar del Metrobús tiene que subir un

puente para cruzar la Avenida de los Insurgentes, en seguida camina sobre el puente peatonal al oriente y al bajar camina sobre Avenida Montevideo, entre puestos ambulantes y movilización de jóvenes que salen de la Preparatoria Nacional No.6, hasta llegar a la parada de camiones del Metro 18 de Marzo. Este recorrido duró aproximadamente 30 minutos, en comparación a los 15 minutos que se hicieron al efectuar personalmente el mismo trayecto posteriormente.

Al igual que el Metro, mucho de los participantes, mencionaron sentirse seguros dentro del Metrobús y la gran mayoría de quienes lo usan, por necesidad aprendieron a moverse solos o sólo una vez fueron acompañados por sus padres, marcándoles en camino que debían de seguir. No obstante, se observó que a pesar de que ellos tengan registradas las paradas y estaciones que deben de recorrer, por la cantidad de personas que abordan los autobuses, los espacios que quedan entre el metrobús y la estación para descender, la rapidez del chofer en llegar a la otra estación y por cerrar las puertas, y la falta de espacio disponible para los discapacitados dentro del vagón, son situaciones que determinan la comodidad y seguridad de los viajes.

#### **5.4 Movilidad en los camiones, microbuses y combis**

Como se ha mencionado es alto el porcentaje de jóvenes que viajan en camiones y combis para llegar a sus destinos. Todos los camiones y combis que se ocuparon, fueron tomados en las bases de los Metros Pantitlán, 18 de Marzo, Rosario, Tezozómoc, Constitución de 1917, Indios Verdes, y Ecatepec en el Estado de México.

El paradero más grande fue Pantitlán, con el mayor número de rutas y camiones. La mayoría de los paraderos que se asientan en las salidas de los metros, están configurados por rutas y éstas están localizadas en letras (A, B, C...) que dependiendo del lugar a dónde se vaya, la persona se debe dirigir al punto con la letra correspondiente. Estas letras funcionan como puntos de referencia para los jóvenes, ya que con sólo reconocer el número, saben por dónde deben de caminar y qué camión tomar. No obstante, se observó que la

mayoría de las bases no tienen adecuadamente colocados estos señalamientos, por lo que los jóvenes llegan a perderse o confundirse.

Aunque en comparación del Metrobús, la demanda en costos y seguridad es mayor, es decir, el precio de los camiones y combis en el Estado de México es muy alto, éste oscila en un viaje de aproximadamente 20 minutos entre \$8-12 pesos, y en la ciudad entre \$3.50 y 4.50 pesos con el mismo tiempo y distancia. Algunos camiones no les cobran el pasaje al mostrar los jóvenes su credencial de discapacitados, si se las llegan a pedir, de lo contrario por su apariencia les dan el acceso gratis. Por ejemplo, afuera del Comité, los choferes de los camiones que trabajan esa ruta, no les cobran el pasaje a los jóvenes y personas débiles visuales que abordan el camión.

El costo del transporte fue muy contrastante en los jóvenes, ya que los que viven en los municipios, carecen económicamente igual o más que los jóvenes de distintas delegaciones (también pertenecen a clases marginadas), pero la facilidad de acceso y los costos en el transporte suben se acentúan drásticamente. Tal fue el caso de un joven de 24 años que vive en el municipio de Nezahualcóyotl que toma una combi en la base del Metro Pantitlán hacia su casa en la colonia Atlapulco, éste en ocasiones, no completaba su pasaje de \$7.50. En comparación de un joven de 25 años quién vive en la delegación Gustavo A. Madero y toma el camión en la base del Metro 18 de Marzo hacia la Col. La Pastora, su pasaje es de \$4.50 y llega a pedir prestado para poder tomarlo. En ambos casos, el tiempo de recorrido desde la base de dónde lo toman hasta sus casas, es el mismo para los dos, recorren por 30 minutos casi las mismas distancias, siendo notorio que los precios para los dos son altos.

Las tarifas entre camiones (ciudad) y combis (Estado) son distintas, las combis llegan a tener precios más costosos y los camiones son más accesibles. Esta es una importante limitante entre los jóvenes dentro de su movilidad, su necesidad de movimiento se ve afectada a medida en que no pueden solventarla. Los jóvenes que llegan a ocupar los camiones y combis de las bases, se han hecho amigos de los trabajadores que se mueven en las paradas de los camiones y algunos no les llegan a cobrar pasaje. Por ejemplo, un participante de 22 años si se llega a ir por plaza Aragón están sus amigos y no le cobran el pasaje, en cambio si se va por Pantitlán gasta \$7 pesos de ida y

\$7 pesos de regreso, o sea \$14 pesos en total. A veces se baja en Santa Marta Acatitla, pero sabe que hay mucha gente y evita tomar esa ruta, ahí paga \$5.50.

La mayoría de los viajes que hacen los jóvenes en los camiones son intensos en cuanto al desgaste físico que les requiere, se observó que la mayoría de los chóferes que conducen las rutas mencionadas manejan rápida y bruscamente. Además, no les da tiempo a los jóvenes, en ocasiones, de reconocer los puntos en los que deben bajar o los que les sirven de referencia en sus trayectos. En la mayoría de los casos, los jóvenes iban indicando las guías mientras se recorrían los trayectos ya sea en camión o en la combi, algunos participantes de memoria reconocían el camino a sus casas a partir de los movimientos del camión, es decir, las subidas, las curvas, los topes, etc., funcionan como puntos de referencia (figura 5.5).

**Figura 5.5. Sobre este paisaje urbano un joven con baja visión dijo: *A veces la congestión de camiones, hace que me desoriente, Ecatepec.***



Fotografía: Hombre, 18 años, Ecatepec, Marzo, 2012.

Así mismo, los puentes, las calles y avenidas, las tiendas, los comercios, las gasolineras, los espectaculares, son importantes puntos espaciales que les permiten configurar y distinguir los trazos públicos que los llevan a sus destinos, además de poder apropiarse visual y sensitivamente de ellos para localizarse y construir su mapa mental.

Algunos jóvenes que tienen la necesidad de tomar camiones son acompañados hasta las bases por sus padres para indicarles el camión que deben tomar. Esta situación fue evidente entre los jóvenes que han tomado clases de orientación y movilidad que su preparación se debe a la antigüedad en que han ido perdiendo la vista a los que no se sienten seguros y frecuentan sentimientos de miedo y vergüenza. En un caso de un joven de 18 años, por ejemplo si su mamá no lo puede acompañar a la parada del camión para irse al Comité, prefiere tomar un taxi que lo lleve al Metro, dice sentirse más cómodo y seguro. O toma un camión en las avenida San Lorenzo donde sabe que cualquier camión va al Metro.

No obstante muchos de estos puntos no fueron trazados de la misma forma para todos, algunos necesitaron de la ayuda, como en todos los transportes, de sus padres o amigos para encontrar códigos y guías para irse a sus trabajos y escuelas. Uno de los problemas importantes que se observaron en los jóvenes al momento de abordar los camiones, a pesar de las escaleras que no alcanzan a distinguir y pisar, es la distinción de las monedas y billetes para poder pagar, en algunos casos, tardaban minutos en reconocer las monedas sintiéndose agobiados por la presión de los pasajeros y el chofer. Para otros jóvenes esta situación está configurada y previamente trabajada, a través del tacto, el tamaño y el relieve, pueden distinguir la denominación de las monedas y los billetes.

La mayoría de los jóvenes coinciden en que la mayoría de los camiones y combis que ocupan son peligrosos, para algunos es viajar con la sensación de que en cualquier momento se van a subir a asaltar el transporte. Esta situación, al parecer todos la padecen y la han vivido, al menos el 90% de los jóvenes entrevistados, mencionaron que han sido víctimas de asalto dentro de los transportes públicos, en este caso camiones y combis. Se observó que las bases de los Metros Pantitlán y Constitución de 1917, son las que mayormente

tienen dichas circunstancias, durante los recorridos en estas, concurridamente se acercaban a los jóvenes y la investigadora, personas con aspecto sospechoso. Así mismo, de regreso de la colonia Atlapulco, en el municipio de Nezahualcóyotl, la combi que se abordó a las 20:00hrs de regreso al Metro Pantitlán, se sentía insegura, ya que las personas que en ese momento subieron al transporte, eran jóvenes que iban bajo el influjo del alcohol.

### Reflexiones generales:

La movilidad espacial de las y los jóvenes en los distintos sistemas de transportes colectivos, reflejan la necesidad, en primera instancia, de recurrir a ellos para moverse, en la mayoría de los casos, de los municipios del Estado de México a la Ciudad de México.

Esta necesidad de desplazamiento para llegar a las escuelas, trabajo o espacios cómodos, algunas ocasiones se ve limitada debido a la planificación de los transportes, casi exclusiva para las personas normovisuales o las no-discapacitadas. Esto refleja la arbitrariedad de las autoridades por emplear transportes dignos y seguros, así como sus bases o terminales, en las que ninguna persona debería correr peligro o perderse.

Así mismo, el metro representa el transporte más utilizado por las y los jóvenes con baja visión, a pesar de los peligros que corran en él, se ha convertido en una puerta económica para muchos. Sin embargo, a pesar de ser una red que cubre gran parte de la Ciudad de México, muchos de los jóvenes para llegar a él, deben tomar y viajar por otros transportes, que han resultado ser más costosos y en lo que recorren por más tiempo, zonas marginadas de la ciudad. No obstante, en los mismos, la exclusión y discriminación se ven reflejados en las prácticas y valores de los transeúntes.

Se observó, que la configuración espacial de las y los jóvenes en los presentes transportes de la Ciudad de México es difícil y peligrosa. La continua construcción de los puntos de referencia y sus caminos, no les permite tener una idea espacial clara. El transporte es muy importante para su movilidad, debido a sus limitaciones económicas y físicas, no podrán tener y/o manejar un

vehículo particular; así, dependiendo exclusivamente de los transportes públicos. Estas dependencias, marcan en las y los jóvenes participantes su movilidad, sus configuraciones y sus límites espaciales a los que diariamente se enfrentan. No obstante la memorización de los puntos de referencia por los que pasan en los camiones, el conteo de las estaciones del Metro, el sonido de los semáforos del Metrobús y las guías que los llevan a las entradas de las estaciones del Metro, nos brindan una idea de su conocimiento del espacio mental de sus viajes en los transportes.

Si para una persona normovisual, su movilidad en el transporte es complicada, para las y los jóvenes con baja visión es un reto sensorial y de habilidad. Estos desplazamientos cada vez resultan más difíciles debido al comercio informal, ya que éste se ha apropiado de los espacios transitables y de la tranquilidad al viajar de un lugar a otro. Estos son elementos sociales que les impiden a las y los jóvenes (por mencionar) sentirse seguros, protegidos y libres al viajar por los distintos transportes de la ciudad, sobretodo, para los jóvenes que se mueven del Estado de México a la Ciudad de México.

## Capítulo 6. Barreras físicas e imaginarias: Vulnerabilidad y peligro.

*“En el ciego no hay lugar para aquel miedo nocturno de los ojos. Sus miedos son otros porque el mundo tiene otros perfiles y está poblado de presencias que, los que vemos, ni sospechamos ni tampoco nos asustan”*  
(Nancy Kedersha).

El Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad (CONADIS), describe las barreras como los factores en el entorno de una persona que, en su ausencia o presencia, limitan la funcionalidad y originan discapacidad. Se incluyen: entornos físicos inaccesibles, falta de una adecuada asistencia tecnológica y actitudes negativas hacia la discapacidad.

La Ley General para la inclusión de las personas con Discapacidad en su Capítulo IV. “Accesibilidad y vivienda”, Artículo 16, menciona:

*“Las personas con discapacidad tienen derecho a la accesibilidad universal y a la vivienda, por lo que se deberán emitir normas, lineamientos y reglamentos que garanticen la accesibilidad obligatoria en instalaciones públicas o privadas, que les permita el libre desplazamiento en condiciones dignas y seguras. Las dependencias y entidades competentes de la Administración Pública Federal, Estatal y Municipal, vigilarán el cumplimiento de las disposiciones que en materia de accesibilidad, desarrollo urbano y vivienda se establecen en la normatividad vigente. Los edificios públicos deberán sujetarse a la legislación, regulaciones y Normas Oficiales Mexicanas vigentes, para el aseguramiento de la accesibilidad a los mismos”.*

Este capítulo se conforma a partir de las experiencias, sentimientos y datos observados durante las entrevistas y acompañamientos a las y los jóvenes con baja visión. Se constituye de las prácticas a los lugares que frecuentan mayormente los jóvenes, en las cuales, se asociaron los elementos que impiden y favorecen su movilidad, así como de algunas vivencias significativas que representan y conducen a los objetivos iniciales de este

trabajo de investigación. Así mismo, se extrajeron algunos artículos de la “*Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad*” publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de mayo de 2011 a cargo del presidente Felipe Calderón Hinojosa, que apoyan la investigación y acompañan las explicaciones referentes al uso de espacio y su accesibilidad.

También hacemos referencia a la creación y función social de las identidades juveniles, las cuales se desarrollan de formas distintas para cada joven. A partir de las observaciones, las identidades se conforman mediante procesos de exclusión social y estereotipos cuyas realidades se ven reflejadas en su conducta y en sus aspiraciones personales. Es importante mencionar que dichas identidades también responden a necesidades en las calles, escuelas y hogares; si los jóvenes no obtienen sus satisfactores en estos espacios de confort, sus necesidades cambian a medida que su espacio social no se las provee.

Las barreras físicas e imaginarias, abordadas desde el punto de vista de la geógrafa inglesa Doreen Massey (2008), son la clave de este capítulo. Su idea de producción de espacio a partir de los símbolos físicos como imaginarios, fomenta la creación de nuevos lugares y nuevas identidades. Las ciudades están cambiando constantemente, la Ciudad de México, es el ejemplo mismo del prototipo modernizador de expansión de fronteras urbanas y rurales dejando atrás su falsa imagen de sociedad inclusiva. La supuesta desaparición de ese calificativo, ha generado una crisis del espacio público; esta crisis, aparentemente no es nueva, pero tiene nuevas formas y significados, se han formado nuevos y más espacios restringidos, privados y crecientes espacios de exclusión, configurando un paisaje de fracturación social y espacial.

Las barreras no sólo limitan el paso y la accesibilidad de un joven con baja visión, sino le impiden comprender y elaborar una realidad espacial, reconstruyendo continuamente el espacio, así como su aprendizaje del mismo y su transformación del lugar concebido *a priori*. La profesora Buttimer lo describe como “el asiento espacio-temporal, culturalmente, se experimenta de un modo global y sólo cuando somos conscientes de este *mundo vivido* podemos intentar comprender empáticamente los mundos vividos y

compartidos con otras personas y la sociedad” (Buttimer, 1974, en Estebáñez, 1988: 386).

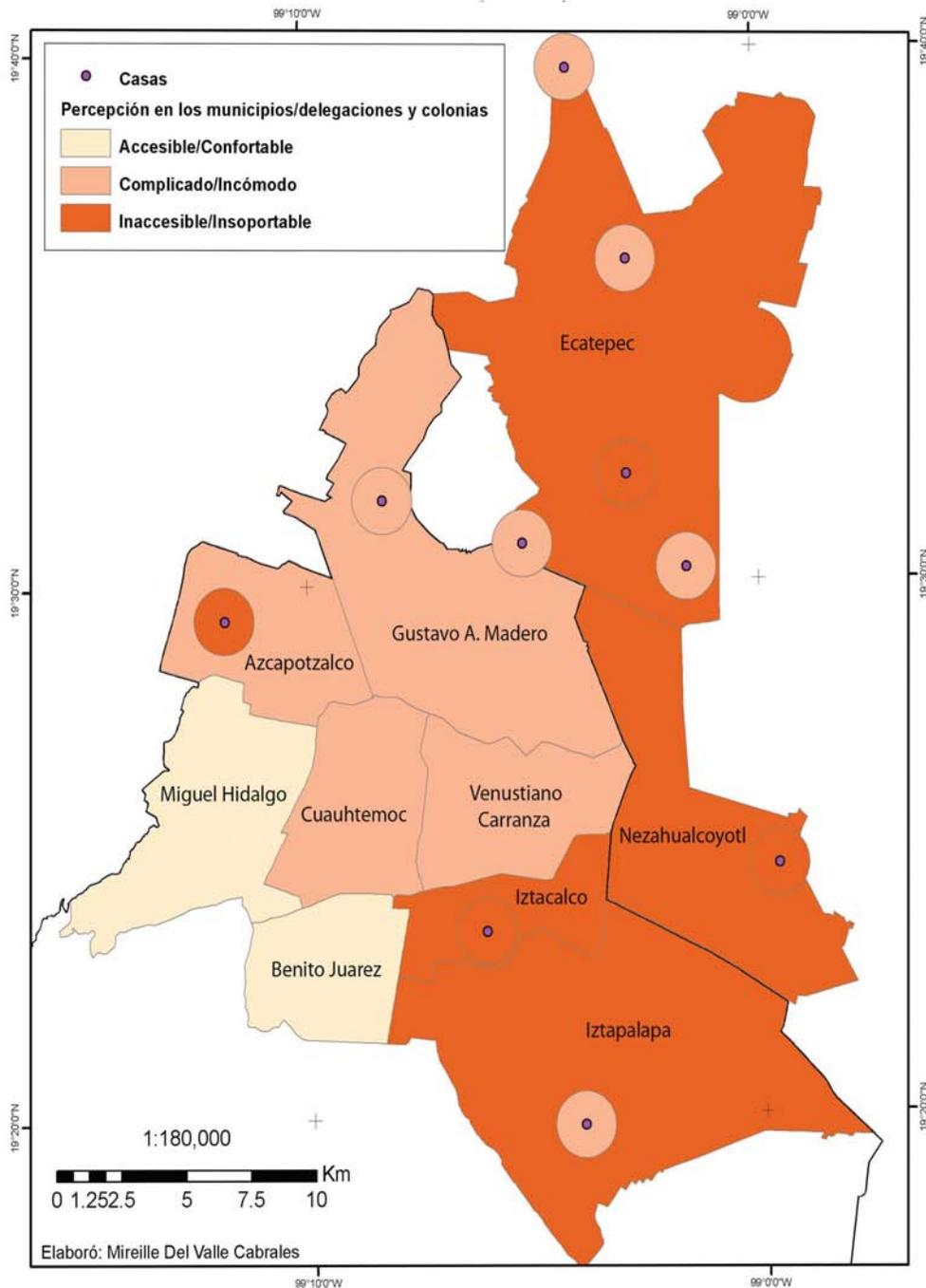
En los siguientes apartados se describirán las generalidades físicas e imaginarias (límites y facilidades) observadas para cada espacio o lugar de confort. Se resaltan las experiencias y vivencias personales tanto de los jóvenes participantes como de la investigadora, realizadas en los espacios como: la casa, la escuela, los espacios públicos y en los distintos transportes. Así mismo, como lo describe el CONADIS, las barreras son los factores en el entorno de una persona que, en su ausencia o presencia, limitan la funcionalidad y *originan* discapacidad. Esto quiere decir, que son las barreras las que originan la discapacidad y no la condición física de la persona.

Así mismo se les preguntó a estos dos grupos de jóvenes: Del 1 al 10 ¿qué tan peligrosas son las calles?, las y los jóvenes normovisuales respondieron ser un 5 de peligrosas, mientras que las y los participantes con baja visión contestaron ser un 8 de peligrosas. Un joven puso como ejemplo los cruces en Periférico y las calles aledañas que tiene que cruzar rápidamente para no ser atropellado por los carros, motocicletas y/o bicicletas. En la figura 6.1, se puede observar en el mapa la *percepción* de las y los jóvenes con relación a las delegaciones y municipios, así como colonias en las que se sienten más cómodos, por un lado y por otro, las que llegan a contar con los espacios más inaccesibles para ellos. Resultando que las delegaciones Iztapalapa e Iztacalco y los municipios Ecatepec y Nezahualcóyotl, así como las colonias La Pastora, Casa Blanca y Atlapulco, son las más inaccesibles para ellos; sólo la Delegación Miguel Hidalgo y Benito Juárez resultan las áreas urbanas más accesibles y en donde se siente más confortables.

### **6.1. Espacios cómodos**

Los lugares cómodos representan espacios de seguridad física y emocional. Para las y los jóvenes, su casa o escuela (Comité) son lugares en dónde la accesibilidad física, discriminación y exclusión se aminoran en comparación a espacios públicos del área metropolitana.

**Figura 6.1. Mapa de percepción de las y los jóvenes con baja visión de las barreras físicas e imaginarias por delegaciones/municipios y colonias.**



No obstante, se observaron en algunos casos, comportamientos de desconfianza y vulnerabilidad en dichos lugares, ya que para determinados participantes, viven situaciones constantes de burla, desprecio y lástima de las personas cercanas a ellos; éstas realidades tejen en las y los jóvenes diversos sentimientos que influyen en su apreciación espacial, así como en los procesos de identidad y disposición en querer y ser. En los siguientes apartados se exponen los resultados de los espacios cómodos, los sentimientos y sensaciones que permiten y limitan su movilidad dentro de los espacios recorridos de la Ciudad de México.

#### 6.1.1. Espacio “Casa”

El artículo 18 de la “Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad” menciona que las personas con discapacidad tienen derecho a una vivienda digna. Los programas de vivienda del sector público o sector privado deberán incluir proyectos arquitectónicos de construcciones que consideren sus necesidades de accesibilidad. Las instituciones públicas de vivienda otorgarán facilidades para recibir créditos o subsidios para la adquisición, redención de pasivos y construcción o remodelación de vivienda.

El hogar es el espacio que produce seguridad y confianza en el común de las personas, sin embargo, en el presente estudio, se observó que en la mayoría de los hogares de los participantes no les prevén de las medidas necesarias para facilitarles su movilidad y la accesibilidad a cada rincón de las mismas. Es decir, es el espacio clave al momento de definir “lugares cómodos”, pero, al mismo tiempo, dadas las observaciones, se sugiere ser espacios de peligro constante para los jóvenes. Debido a que la mayoría de los participantes viven en colonias marginadas, el tipo de casa es distinta para cada uno, es decir, algunos viven en casa de ladrillo o concreto, cuentan con dos o tres pisos, de diámetros de entre 150 y hasta 200 metros totales de terreno. Sólo dos jóvenes viven en departamento de 2 recámaras con no más de 60 metros cuadrados.

La pluralidad de las casas revelaron que todas cuentan con cocina (ya sea equipadas con estufa eléctrica o con gas), con sala-comedor encontradas en el centro de la casa (ocupando el mayor espacio de las mismas), con uno o dos baños (en tres casos el cuarto de baño se conformaba sólo por el retrete, no contaban con regadera ni lavamanos y se encontraba en el patio de la misma), y con dos o tres recámaras (el número de recámaras no es proporcional al número de integrantes de la familia). Sólo 5 casas, de las 8 visitadas, tienen patio, y de éstas solo 2 lo ocupan para guardar el carro, el acceso a las casas es a partir de portones.

En general, la mayoría de los espacios, ya sean casas o departamentos, no cuentan con áreas amplias en donde el joven débil visual, pueda permitirse desplazarse con mayor confianza e independencia. En las casas privadas, los espacios entre un cuarto y otro, están obstruidos por muebles, sillones o por las escaleras que suben a un segundo o tercer piso. En los departamentos, los muebles son de gran tamaño, por lo que ocupan más del espacio necesario para moverse a los pasillos o siguientes recámaras.

En los pasillos de la casa o departamento que llevan de un cuarto a otro, el bastón continuamente se atora en los apoyos de los sillones o de algún mueble y los espacios son muy angostos para que el bastón y el joven puedan pasar sin chocar entre las paredes. Se observó que en algunos casos, los sillones grandes se encuentran frente a la puerta de entrada de la casa, por lo que obstruyen el paso libre del bastón y el joven. El acceso a las cocinas llega a ser peligroso incluso para las familias, por ejemplo, el refrigerador estorba la entrada a la misma y les ha generado accidentes como golpes y choques.

Por otro lado, la escasez de recursos básicos como luz eléctrica y agua potable en sus casas, sobre todo en los participantes de las colonias México Revolucionario, La Pastora, Casa Blanca y San Agustín Atlapulco, resultan una limitante personal para ellos; se observó que al carecer de luz, su poca visibilidad puede reducirse casi a cero y esto genera una barrera en reconocer su dirección y desorientarse. Se encuentran mayormente vulnerables al carecer de un servicio o una necesidad externa, esto los lleva a modificar su cotidianidad, sus intereses diarios y su movilidad. Así mismo, la falta de agua, ha generado enfermedades dérmicas y digestivas a algunos jóvenes, debido a

la falta de higiene que tienen por dicha carencia. No obstante, muchos jóvenes evitan salir de sus casas cuando no están bien aseados, como un joven (24 años) comenta: *“Pues si de por sí la gente no se me acerca ni por mi aspecto a discapacitado, menos por oler feo”*.

El hacinamiento fue característico en las familias de los jóvenes en pobreza, esto es significativo para ellos, ya que la mayoría al buscar su libertad e independencia en casa, no les es posible debido a las precariedades propias de la familia, a las necesidades de los demás integrantes (hermanos, medios hermanos y padres) y a la reducción de espacio para las exigencias de cada elemento. El poco espacio que pueden llegar a tener en su casa puede ser debido a la cantidad de muebles o integrantes de la misma, limitando el proceso de desarrollo móvil y personal de los jóvenes; esto, a medida que crecen, además de ir enfrentando su discapacidad, su afán y deseo de tener mejores condiciones de vida para ellos mismos y el resto de su familia, aumentan.

Esta reducción de espacios de confort es importante para la individualidad de los jóvenes y sobre todo de las mujeres participantes, ya que estas representan el concepto de libertad y el mejor ejemplo del significado de “espacio”, es decir, espacio = libertad. En algunos casos, los padres o tutores conscientes de las exigencias físicas de sus hijos, les han ampliado algunos espacios, sobretodo el de sus cuartos, creándoles recámaras propias. Los patios, para quienes viven en casas privadas, también han sido modificados de tal manera que puedan caminar seguros, como se puede observar en la figura 6.2.

Es importante recalcar que a pesar de que no todas las casas están adaptadas para que los jóvenes se muevan con seguridad y libertad, éstos se han tenido que acostumbrar al diseño mismo de sus espacios personales. Varios jóvenes mencionaron que poco a poco y debido a los accidentes que han tenido dentro de sus hogares, han tenido que crear mapas mentales de la ubicación de los muebles y de los pocos espacios habitables. A pesar de ser condiciones que ellos quisieran cambiar, la mayoría de los jóvenes están conscientes de la situación económica de su familia: *“yo sé que a veces no*

*tenemos dinero ni para comer, así que no puedo pedirles que me den un cuarto propio o que pongan una guía para el bastón” (Hombre, 19 años).*

**Figura 6.2. Imagen del patio de la casa de un joven con baja visión que vive en la colonia Atlapulco, Nezahualcóyotl.**



Fotografía: Hombre, 24 años. Col. Atlapulco. Marzo, 2012.

Las constantes configuraciones espaciales de su casa, han ocasionado la tardía adaptación de los jóvenes a las mismas, mencionaron que acostumbrarse a ello, *“puede llevarte muchos años de trabajo en donde lo logras o te acoplas”*. Sin embargo, esta situación, no sólo la viven dentro de su casa, sino también en los espacios públicos que la rodean, como calles y avenidas. Las transformaciones al espacio social, así como la carencia de elementos que lo conforman, limitan su libertad, independencia y movilidad.

Se observó en la mayoría de los casos, que a pesar de condiciones desfavorables en sus casas, cuando llegan a su casas y cierran la puerta se sienten protegidos, esto es debido a las malas condiciones en servicios públicos, sobre todo, en la carencia o inexistencia de alumbrado externo. Al reconocer las carencias del paisaje, las condiciones actuales de las colonias

descritas por las y los jóvenes como: “inseguras, peligrosas e inaccesibles” (puede ser debido al desinterés de los pobladores de exigir mejores obras y de revisar los gastos ó presupuestos oficiales, delegacional y municipal, así como en mantener las calles limpias, uniformes y próximas para todo tipo de personas), así como, la escasez de seguridad pública y la delincuencia generalizada, nos sugieren ser factores físicos y al mismo tiempo sociales que les impiden salir, moverse y acceder a sus casas, entre otros factores (Figura 6.3).

**Figura 6.3. Imagen de la casa de un joven con baja visión en la colonia Casa Blanca, Iztapalapa.**



Fotografía: Mireille Del Valle. Col. Casa Blanca, Marzo, 2012.

La movilidad fuera de sus casas, es distinta a los demás espacios públicos o transitables, ya que, como se ha mencionado, la violencia y los grupos vandálicos, incluso, han proveído de ayuda a las y los jóvenes, sin embargo, no deja de ser un factor en el cual las y los participantes tengan miedo de moverse solos y de noche hacia sus casas. No obstante no todos son

conocidos por los pandilleros de sus casas, la mayoría a sufrido de insultos, burlas y hasta golpes por varios jóvenes normovisuales mayores o menores de edad. Por ejemplo, el joven que vive en la colonia La Pastora, para llegar a su casa debe subir la ladera del Cerro Chiquihuite, en ella pasa por diferentes puntos de concentración juvenil que se reúnen para asaltar, drogarse o tomar alcohol; el joven comenta que en varias ocasiones ha tenido problemas con algunos de ellos porque éste transita en “sus espacios”, así, debe cambiar constantemente de ruta para llegar a su casa, recorriendo mayor tiempo, subiendo por pendientes muy inclinadas y peligrosas, solo porque los grupos en estados de violencia lo pueden agredir física y verbalmente.

Estos peligros y agresiones son casi exclusivos de los participantes, en algunos casos al faltarles una cuadra para llegar a sus casas deben rodearla, haciendo más tiempo y exponiéndose a otros peligros y barreras físicas, con tal de no encontrarse con las pandillas que vigilan la colonia y sus espacios. Se observó que el cambio de trayectorias y rutas de las y los jóvenes para entrar o salir de sus casas, afecta su orientación y la manera en que sus mapas e imágenes mentales se transforman, no existen, en la mayoría de los participantes, imágenes permanentes ni estáticas de sus espacios sociales, solo paisajes transitorios y peligrosos.

En la mayoría de las imágenes que los jóvenes tomaron, se observó que uno de los lugares más fotografiados fue su casa, algunas de las explicaciones de por qué las habían tomado fueron las siguientes: *“quiero que vean las condiciones en las que vivimos mi familia y yo”* (Hombre, 18 años), *“en mi casa me siento solo, no tengo con quién platicar y nadie me comprende”* (Hombre, 21 años), *“no me gusta llegar a mi casa, mi madrastra me tiene como coraje y solo me grita [...] mi papá no le dice nada ni me defiende”* (Hombre, 18 años) y *“mis hermanos se burlan de mi y siempre me ponen los pies para que me tropiece”*, (Hombre, 25 años).

Sin embargo, la mayoría viven situaciones condicionantes, al preguntárseles ¿qué sienten al llegar y cerrar la puerta de su casa?, la mayoría de los jóvenes mencionaron: seguridad. Dadas las observaciones, esta seguridad se relaciona con el exterior, con la manera en que se ven y sienten peligro constante y exclusión de los espacios públicos, es decir, se deduce que, en la mayoría de los casos, no son los padres o los familiares quienes les

proveen de dicha seguridad, sino el espacio físico que en él se refugian: “*me siento entre comillas protegido cuando llego a mi casa [...] pero uno debe quitarse los miedos y tratar de sentirse bien en todos los lugares en donde anden*”, (Hombre, 21 años).

Dados los resultados de las imágenes y las pláticas a profundidad, se obtuvo información importante sobre la vida espacial de los jóvenes en torno a su casa y las dinámicas que se desarrollan en distintos lugares. La mayoría reveló que al llegar a su casa tratan de mantenerse ocupados para no convivir con sus padres, hermanos o, para algunos, madrastras: “*si vemos la oportunidad de no llegar a la casa, no lo hacemos*”, así lo comentó un joven de 18 años. Se deduce que debido a las actitudes que viven las y los jóvenes en sus casas, su movilidad dentro y fuera de ella se ve afectada, ya sea querer salirse por maltrato en la casa, o permanecer en ellas debido a sus inseguridades.

Algunos participantes mencionaron sentirse bien cuando llegan a su casa, ya que por más que se peleen o se enojen con algún familiar, saben que el lugar simbólico que ellos ocupan dentro de ese espacio, en ningún otro lado lo van a tener. Así mismo, la independencia de movimiento que tienen dentro de sus casas, por muy limitante o crítica que sea, no la comparan con la poca o casi nula libertad física de las calles y espacio públicos que los adultos han tomado como suyos. No obstante algunos jóvenes se sienten mal de seguir viviendo con sus padres, anhelan su independencia, quisieran ser autosuficientes y tener su propia casa.

#### 6.1.2. Centro de rehabilitación

El comité resulta ser el lugar cómodo por excelencia de los jóvenes. No obstante, este título no es concedido por la eficiente planeación arquitectónica del lugar, sino por el componente *social* que en él converge. Durante los recorridos por esta instancia, se observaron los espacios comunes (en la mayor parte del tiempo): limpios, ordenados y con áreas amplias dónde la persona débil visual evite chocar con muebles o con otras personas. No obstante, las y los jóvenes no sienten tener las facilidades y comodidades diseñadas, más allá de los puntos de referencia mentalmente contruidos, que los ayuden a

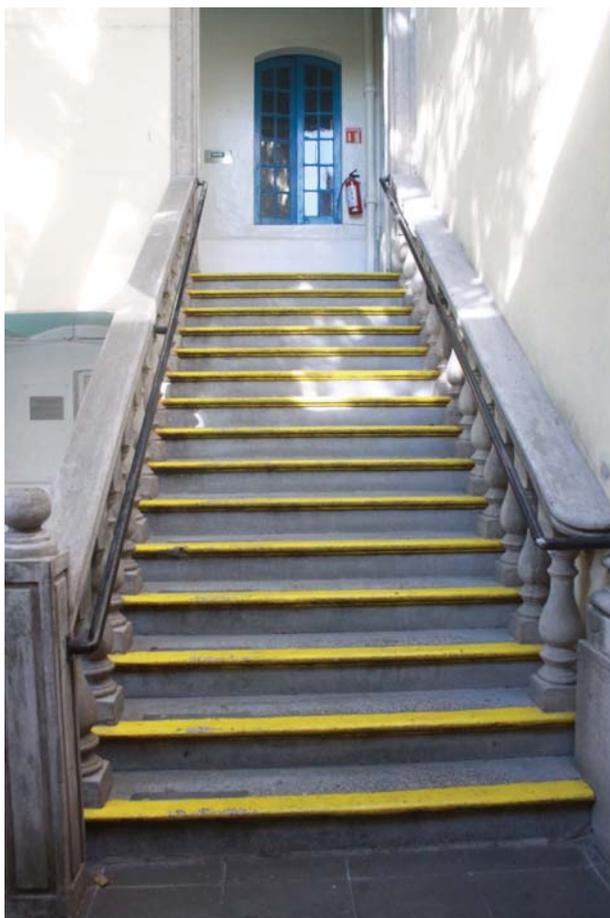
desplazarse libre e independientemente. Las y los jóvenes comentaron que de los espacios que más frecuentan, éste es al que “menos le tienen miedo de ingresar”, así lo describió un joven: *“aunque no tenga las mejores instalaciones, guías o todas las facilidades para que nos podamos mover, aún así me gusta, ya que es el único lugar que lo hicieron pensando en nuestras limitaciones”* (Hombre, 25 años). Las figuras 6.4 y 6.5 ejemplifican de mejor forma algunos espacios pertenecientes al comité:

**Figura 6.4. Imagen del pasillo que lleva a los salones de estudio del Comité Internacional Pro-Ciegos.**



Fotografía: Mireille Del Valle, Comité Internacional Pro-ciegos, Octubre, 2012.

**Figura 6.5. Imagen de las escaleras que llevan a los salones principales del Comité Internacional Pro-Ciegos.**



Fotografía: Mireille Del Valle, Comité Internacional Pro-ciegos, Octubre, 2012.

Como se observaron en las imágenes anteriores, a pesar del esfuerzo que mantienen las autoridades del mismo para integrar laboralmente a las personas con discapacidad visual, el componente “espacio” termina siendo el menos atendido dentro de sus medidas de rehabilitación y sustentación a las personas ciegas y débiles visuales.

Por tanto, a pesar de no ser un espacio grande o muy complicado para el desplazamiento de las personas, las y los jóvenes tienden a perderse en el mismo y su orientación llega a ser confusa. La textura del suelo es lisa para casi todo el lugar, sobretodo dentro de los salones y pasillos, pero la superficie del patio no es plana, llegando a ser peligroso para los participantes y el resto de las personas ciegas. Se observó que el patio es el centro de reunión, esparcimiento y el área en dónde se sienten más a gusto las y los jóvenes del

resto del comité y, sin embargo, se encontró ser el menos adaptado. Es importante recalcar que el Comité además de ser el lugar de preferencia para las y los jóvenes, en el se pueden desarrollar más plenamente que en otros, al ser espacios que velan por los valores sociales y prohíben conductas de exclusión (discriminación, violencia y agresión física y verbal).

Se observó que el Comité educa a las y los jóvenes para salir adelante en aspectos personales y sociales de sus vidas, sobretodo en aspectos vivenciales que no les han permitido luchar por sus intereses y por una cultura incluyente. Muchos jóvenes no han podido aceptar su condición ya que tenían “una vida normal”: *“Nunca me imaginé estar en la escuela en la que estoy, siempre estuve en escuelas normales”* (Hombre, 24 años), consideran que en su vida y educación pasada podían hacer y desplazarse a su manera: *“aceptar que ya no puedes hacer las cosas como antes”* (Hombre, 24 años) (Figura 6.6), no poder leer, ver la televisión, estar en la computadora, chatear, ir al cine, ir a los antros, platicar con sus amigos, caminar tranquilo, no perderse, etc., son acciones que lamentan haber perdido.

**Figura 6.6. Imagen del salón de braille y escritura en negro del Comité Internacional Pro-Ciegos.**



Fotografía: Mireille Del Valle, Comité Internacional Pro-ciegos, Octubre, 2012.

El “mundo” para la mayoría de ellas y ellos es el Comité, así lo mencionan, es el espacio en donde no existen limitaciones, burlas, pérdidas, jerarquías, ni acoso, en el que pueden tener el control de sus vidas y su espacio, sin que los adultos ejerzan dominio, miedo e inseguridad en ellos. Así mismo, es el lugar en el que pueden moverse sin tener que preocuparse por la ignorancia de las demás personas que luchan por apropiarse de los espacios accesibles y públicos.

En el Comité les ayudan a aprender a ser feliz con lo que tienen y a amar a las personas tal como son, con la finalidad de evitar llenarse de prejuicios, y ver a las demás personas normovisuales como ayuda, por muy fuera de la realidad que sea: *“De qué me serviría recuperar la vista si yo voy a ser una persona con sentimientos malos, mejor me quedo así ciego”* (Hombre, 24 años). No obstante, las y los jóvenes que viven actualmente una relación sentimental, no aseguran que esto los hace sentir mejor: *“es tener una pareja a medias”*. Se observó que sólo 5 jóvenes participantes tenían parejas sentimentales, la relación que tienen los hombres con las mujeres es difícil, debido a la doble intervención de género y discapacidad en la dinámica de la relación.

Algunos jóvenes temen comunicarse con las mujeres debido a que éstas los vayan a rechazar, sobretodo mujeres normovalides, por las cuales, mencionan, siguen teniendo atracción física y no descartan en algún momento, llegar a tener una relación “normal”, así lo menciona un joven de 25 años, quien se ha vuelto inseguro al querer entablar una relación con alguna mujer:

*“No sabes ni como acercarte, ¿si me explico?, porque a mi me ven y pues yo me veo normal, pero ¿cómo le voy a decir: Si, venme a ver al rato en la noche [...] cómo le voy a decir: Voy a llegar en bastón, no veo bien [...] Ahí es cuando entro en conflicto, que las personas, en especial las mujeres, me rechacen por ser discapacitado, entonces me hago más inseguro, me siento excluido con baja autoestima y sin haberlo intentado”*.

Algunos jóvenes mencionaron el papel importante que desarrollan los profesores dentro de sus vidas, saben que sin ellos, no tendrían las herramientas necesarias para moverse ni saber qué hacer para orientarse, sin embargo la gran mayoría mencionó *“aprender más de los ciegos que de los maestros”*. Se deduce que la teoría es bien asignada por los profesores, sin

embargo en la práctica son los mismos jóvenes con baja visión quienes se cuidan, se acompañan y se preparan juntos para enfrentar las barreras físicas e imaginarias a su paso: *“quienes no se han podido mover bien, es que no han superado sus limitaciones personales”*, (Hombre, 21 años).

### 6.1.3. Lugares de trabajo

Dentro del análisis de la movilidad de las y los jóvenes con baja visión, el factor trabajo es importante al reconocer los motivos que generan el desplazamiento de las y los participantes dentro del área metropolitana. Se observó que después de moverse para ir a la escuela, las y los jóvenes viajan para trabajar o conseguir trabajo. El Artículo 11 de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad menciona que: *“La Secretaría del Trabajo y Previsión Social promoverá el derecho al trabajo y empleo de las personas con discapacidad en igualdad de oportunidades y equidad, que les otorgue certeza en su desarrollo personal, social y laboral”*, este enunciado comprendido y sabido por pocos, evidentemente, no refleja la situación actual en el aspecto laboral de las y los jóvenes.

Como se ha mencionado, el tipo de trabajo que realizan la mayoría de las y los jóvenes no es el mejor para ellos, ya que se arriesgan físicamente al moverse y desarrollarse en él. Las capacidades laborales se reducen en las y los participantes a la carrera de masoterapia ya sea por su accesibilidad y facilidad a ella, dicha licenciatura dura 3 años, al término salen con cédula profesional y ya pueden desempeñarse como masajistas dentro de centros de spas u hoteles, en donde mencionan que se puede ganar muy bien, por ejemplo, un masaje anti-estres va de \$ 400 a 1500 la hora. Estudiar en la universidad lo piensan más para sostenerse económicamente que por algún interés personal, otros añoran realizar las actividades que les gustaba hacer antes de perder la visión y que pensaron, en algún momento de su vida, dedicarse a eso:

*“Ya no escribo porque ya no veo [...] A raíz de mi ceguera dejé de hacer muchas cosas, porque olvidé cómo hacerlas [...] qué paz y tranquilidad,*

*recordar y recitar los poemas que me gustaban, me hubiera dedicado a la poesía o a escribir libros de ayuda personal”, (Hombre, 24 años).*

Algunos jóvenes mencionaron haber incursionado en sectores peligrosos y violentos dentro de los grupos de trabajo, por ejemplo, 2 de los 8 jóvenes hombres entrevistados, afirmaron haber estado involucrados en el narcomenudeo no hace más de un año, y 3 de los 8 participantes pertenecieron a grupos delictivos dentro de sus colonias y/o preparatorias a las que asistieron. Debido a sus situaciones económicas, los jóvenes han salido de sus casas en busca de ingresos altos, sin embargo, lo que han encontrado son “oportunidades” de dinero rápido y fácil dentro de círculos de violencia y riesgo constante.

Se pudo observar la movilidad de un joven dentro del medio de las drogas. Él se encarga de preparar a los nuevos ingresados en el grupo en el que se encuentra, él les dice cuáles son los lugares donde deben distribuir la cocaína que trafican, en dónde se encuentran los policías y qué deben hacer si algo sale mal. Se tuvo la oportunidad en una ocasión de acompañar al joven A mientras instruía a otro joven B con ceguera dentro de la estación Morelos del Metro, se pudo observar lo bien que el joven aprendiz, asimilaba las instrucciones que el joven maestro con cierto grado dentro del medio narcomenudista, le explicaba. Algunos jóvenes mencionaron haber estado implicados en grupos pandilleros de las colonias Iztapalapa, México Independiente y La Pastora, uno de ellos al intentar salirse de ese ambiente, fue golpeado. Esas experiencias los hicieron sentir por mucho tiempo inseguros en las calles, un joven de 18 años, comenta que el movimiento que tenía diario en las calles, trabajando dentro de un cártel de drogas, estaba expuesto a balaceras y enfrentamientos con los distribuidores del cartel rival, menciona “*sentir la muerte todos los días*”.

Este mismo joven, comenta que sentía inseguridad y miedo cuando no salía armado, ya que sabía que en cualquier momento podía encontrarse con los que sabían que estaba involucrado en el cartel: “*A mi edad, si he logrado mucho pero a la vez nada [...] en lo único que soy bueno trabajando en el cartel*”. Algunos jóvenes involucrados en el cartel de drogas, argumentan que estar en

ese tipo de grupos es una forma de trabajo en el que se gana dinero fácil y justamente: *“En este tipo de trabajo no te discriminan con los que trabajas, al contrario, entre mejor te muevas en tu ruta de comercio y distribución, mejor te tratan y hasta te cuidan y respetan”* (Hombre, 18 años). Se deduce que debido a la accesibilidad que llegan a tener los jóvenes hombres (en particular) a las drogas y al narcotráfico, es que prefieren trabajar en esos grupos, ya sea por la facilidad en obtener dinero, así como la “oportunidad social” que les permite moverse para producir y adquirir ganancias, en comparación a los demás trabajos formales y legales, de los que mencionan: *“en los trabajos “normales”, abusan de ti y te esclavizan como si fueras un normovisual y no un débil visual”*, (Hombre, 25 años). Es decir, los trabajos para personas normovisuales a los que han llegado a acceder las y los jóvenes, mencionan que el trato y las exigencias no contemplan su condición física o la carencia de visión; esto no quiere decir que no puedan desarrollar cualquier tipo de trabajo o que las personas deban padecer lástima o pena, si no que en vez de darles mejores condiciones laborales (como a cualquier persona) los oprimen de manera que no pueden desarrollarse dadas su discapacidad y necesidades.

Por otro lado, hay jóvenes que han intentado introducirse en el campo laboral del país, sin embargo sus experiencias han sido desalentadoras para ellos, sobretodo para los jóvenes que viven en el Estado de México, los que mencionan que si en la ciudad no hay trabajo para jóvenes y menos con discapacidad, en el Estado de México las oportunidades son nulas en comparación al centro de la metrópoli. Esto ha generado que los jóvenes que viven en colonias del Estado de México, en particular de los municipios de Nezahualcóyotl y Ecatepec, se muevan al centro de la ciudad en busca de trabajo o mejores oportunidades laborales.

La movilidad laboral, dentro del área metropolitana, refiere que las oportunidades de trabajo para las y los jóvenes con baja visión son escasas, los pocos empleos que llegan a conseguir son peligrosos o denigrantes. Bajo estos argumentos, algunos jóvenes han enfrentado la discriminación y desigualdad laboral a cualquier escala, ocasionando la búsqueda de empleos informales, peligrosos y, en ocasiones, trabajos que, socialmente vistos, son sólo para normovisuales.

Por ejemplo, seis hombres de los diez jóvenes participantes, han buscado oportunidades en el ámbito musical, cuatro de ellos, han iniciado con la creación de una banda de rock, en la cual, sin saber o haber estudiado música formalmente, se mueven cada sábado de 11am a 4pm, a la casa de un joven en la colonia México Revolucionario, a ensayar el repertorio ya seleccionado de algunas de las canciones de sus grupos favoritos. Este gusto por la música, se observó que resulta de la necesidad de los jóvenes en expresarse y sentir que en algún momento de sus vidas van a tener éxito o al menos van a ser vistos y escuchados; así mismo, reconocen que una facultad que se desarrolla en las personas con debilidad visual, es la sensibilidad musical, siendo entonces, uno de sus pasatiempos y empleos favoritos y con mayor demanda entre los jóvenes y adultos con baja visión.

Otro caso con respecto a este tipo de actividad, es de un joven de 25 años que desde hace más de cinco años, incluso antes de que empezara a perder la visión, comenzó a trabajar como cantante de reguetón. Este joven se movía tocando en distintos bares y antros de colonias como: Tepito, Guerrero, San Simón y Garibaldi, en estos lugares cantaba las canciones que él mismo componía en reguetón sobre la forma de vida que llevaba él y sus amigos, sin embargo, cuenta que cuando empezó a quedarse ciego, subía al escenario con bastón y fue cuando los insultos, burlas y los comentarios discriminatorios, iniciaron para él. Había firmado un contrato para grabar un disco, pero su manager lo canceló con el argumento siguiente:

*“En este medio todos están expuestos a críticas, no voy a permitir que mi reputación caiga por tu culpa [...] no hay lugar en la música para ciegos, mejor dedícate a otra cosa [...] ¿qué crees que va a decir la gente cuando suba al escenario un joven cantando reguetón y con su bastón a lado?”.*

Para el joven, la música era lo que lo movía de su casa para no deprimirse, además de que considera que nació con talento musical y que ahora, por su condición física, no podrá desarrollarlo. A pesar de no tocar o cantar como el hubiera querido, ahora es Dj en lugares populares entre los grupos juveniles de colonias como Santa Julia y Tepito:

*“ser Dj no es un trabajo fijo como quisiera, me gustaría poner un negocio como una panadería con los chavos, ya que he vivido mucha discriminación durante los eventos musicales, por ejemplo, mientras toco luego me gritan: “ponte otra mejor, cuatro ojos” o “qué bonito bastón”, incluso en los propios lugares que me contrataban los de seguridad no me dejaban entrar y no me creían que yo era el de la música, son cosas que tienes que aguantar [...] para mi la música ha sido sacar mis tensiones, es una liberación de muchas cosas y es una forma de crear cosas que quiero”, (Hombre, 25 años).*

La discriminación y falta de comprensión social por el otro, han sido barreras que permean en la tolerancia e identidad de las y los jóvenes, creando una movilidad limitada pero constante en busca de trabajo y oportunidades laborales en los ámbitos que desean. Muchos jóvenes viven miedo incesante de ser discriminados cada vez que van en busca de empleo, temen que sólo por su apariencia no puedan ni siquiera acceder a una entrevista, ya que ésta, ha sido la experiencia de 7 jóvenes participantes. Se observó que los empleos más comunes que desarrollan son en la venta de mercancía, dulces, joyería (en el caso de las mujeres), repostería (la venta de roscas de Reyes en diciembre y enero ha sido un buen ingreso económico) y lazarillo durante la venta de discos en distintas estaciones del Metro.

Éste último ejemplo, llamó la atención de la investigadora, al acompañar al joven de 19 años a vender discos por la línea 8 (Garibaldi – Constitución de 1917) entre las estaciones, Garibaldi y Tepito, y la línea 4 (Santa Anita – Martín Carrera, entre las estaciones Morelos y Candelaria (Ver capítulo 5). Se observó que la cantidad de barreras por las que deben pasar son angustiantes e injustas para las y los jóvenes: primero la necesidad del joven en tener que moverse peligrosamente entre cada vagón del Metro antes de que cierren las puertas y avance, cuando su condición física no es la adecuada para este tipo de trabajo; segundo, la agilidad que ha tenido que desarrollar el participante en guiar al lazarillo y cuidarlo de que no les roben su mercancía y no los atrapen durante los operativos, y por último, el ambiente agresivo y excluyente dentro de los comerciantes normovisuales que circulan y trabajan dentro de las mismas redes.

Se deduce que el factor de trabajo es importante para la movilidad de las y los jóvenes, se observó que los que trabajan al menos cinco días a la semana son los hombres en comparación a las mujeres, éstas últimas se desempeñan en labores que no requieren de salir lejos de sus casas a ejercerlo, es decir, trabajan como vendedoras y promovedoras de productos cosméticos y joyas, moviéndose en el comité y con algunas vecinas. En cambio, los jóvenes hombres, debido a los ambientes e influencias en los que se han desenvuelto y las expectativas de género, se han desplazado laboralmente por espacios, en algunos casos de élite, excluyentes, mafiosos y desiguales, generando flujos de movilidad continuos y peligrosos.

## **6.2. Espacios públicos y de tránsito**

Se observó que el espacio público se encuentra inhabilitado para servir plenamente a todo tipo de individuos. Éste no permite que las personas con alguna discapacidad puedan independizarse ni sentir seguridad en cualquier interacción con el espacio. Se observaron, en términos generales, malas instalaciones de los servicios públicos, caminos y calles inseguras, y, sobre todo, una falta de interés gubernamental y delegacional por servir y atender a las necesidades de los ciudadanos marginados.

Las barreras físicas e imaginarias se evidenciaron en estos espacios, la cantidad de las mismas acrecentaba a medida que se alejaba del centro de la Ciudad de México. Se observó una relación entre periferia, marginación y pobreza, poniendo en testimonio que las colonias entre más excluidas sean, mayor cantidad de barreras tendrá. Esto no supone ser un absoluto ni una certeza para todas las colonias periféricas de la ciudad, sin embargo fue muy claro cómo las barreras existen fuertemente en diez colonias registradas en distintos municipios y delegaciones del área metropolitana durante el presente estudio. Los espacios públicos que a continuación se exponen, caracterizan una serie de registros durante los trayectos y caminos registrados para cada uno de las y los participantes. Debido al espacio del mismo, se ponen las generalidades que simbolizan las barreras más representativas para el estudio.

En términos generales, los espacios públicos con más barreras físicas fueron espacios de tránsito, sobre todo las calles y el transporte público, mientras los espacios con mayores barreras imaginarias relacionadas a la discriminación y exclusión fueron los lugares privados como centros comerciales, restaurantes, cines y hasta parques.

### 6.2.1. La calle

El Artículo 95 del Capítulo II “De los Derechos de Usuarios y Peatones”, mencionan que: *Las autoridades de la Administración Pública en el ámbito de su competencia deberán garantizar mediante la infraestructura e instalación de los señalamientos viales necesarios, la estancia y el tránsito seguro de los usuarios y peatones en las vialidades, la posibilidad de conectarse entre medios de transporte y vialidades, ya sea mediante corredores, andenes, semáforos, puentes, pasos a nivel o a desnivel y otros dispositivos y protecciones necesarias. Asimismo, evitará que las vialidades, su infraestructura, servicios y demás elementos inherentes o incorporados a éstas sean obstaculizadas o invadidas.*

La calle es, a partir de las observaciones, el espacio más defendido y peleado por diversos grupos e intereses de la sociedad. El “quién” controla las calles, las posee y las transita, es una realidad importante que se desarrolla en la metrópoli desde hace un tiempo. Estas premisas nos revelan que pocos pueden hacer uso pleno de las calles, desde poder caminar sin tropezarse o caerse, hasta los que sacan beneficios económicos por vender tramos de ellas ilegalmente como usurpar por medio de mercancías, espacios destinados al desplazamiento y la accesibilidad.

Un factor limitante para los participantes es la falta de alumbrado público, especialmente en sus colonias. Tal es el caso de un joven de 24 años que vive en el municipio de Nezahualcóyotl en la colonia San Agustín Atlapulco, comenta que al acercarse de noche por las calles y avenidas que llevan a su casa, la escasez de iluminación artificial, aumenta, por lo que no le permiten dirigirse con facilidad y tranquilidad, así mismo, los focos de los carros llegan a deslumbrarlo e impiden su desplazamiento y orientación debida.

Se observó que el empleo de las guías que están sobre las banquetas, es muy importante en la movilidad de las y los jóvenes. Éstas, como se ha mencionado, sirven de ayuda para las personas ciegas o débiles visuales en sus trayectos, sin embargo, las personas no las respetan, “No se quitan de la líneas”, (Hombre, 24 años). La mayoría de los participantes no acostumbran a irse por las guías de las calles porque las personas no las respetan al pasar por encima de ellas platicando “Es algo estresante hacerles entender que esas guías son para nosotros, por eso para mí es mejor irme fuera de las guías” (Hombre, 21 años), (Figuras 6.7 y 6.8).

**Figura 6.7. Imagen de una barrera física: Ambulantes obstaculizando las calles en la Avenida de los Insurgentes.**



Fotografía: Hombre, 18 años. Avenida de los Insurgentes, Marzo, 2012.

Así mismo, se observó que las guías solo se encuentran en ciertas calles por donde se mueven los jóvenes, como en la Avenida Insurgentes norte a la altura de Buenavista, en las entradas del metro, y los caminos y calles que llevan a las estaciones del Metrobús y dentro de algunos espacios cerrados como en el Comité y museos.

**Figura 6.8: Imagen de una barrera urbana: *No se dan cuenta de la limitación para una persona con bastón de poner sus puestos en el mero paso.***



Fotografía: Hombre, 25 años. Col. La Pastora, Marzo, 2012

Esto no significa que todas las calles del área metropolitana están adaptadas por guías y las que si las tienen no son respetadas por el transeúnte normovisual. La falta de signos, de señalamientos en braille que los orienten y relieves en el suelo para indicar a los participantes por dónde caminar, los limita fuertemente, ya que los lugares que más frecuentan o los espacios cercanos a sus casas carecen de las mismas.

Los puestos ambulantes son un limitante muy importante para el desplazamiento seguro y confiable de las y los jóvenes. Estos espacios obstruidos, recorridos continuamente por las y los participantes, de acuerdo con nuestro recorrido son: las entradas y/o salidas del Metro, las bases de los camiones y combis, las esquinas y cruces de las calles, en los portones de las casas, en cualquier tipo de corredizo o pasillo transeúnte, al término de las escaleras peatonales (en los cruces de avenidas) y sobre todo en los espacios planos en donde las y los jóvenes se sienten más seguros de caminar.

Se observó que las y los jóvenes mantienen una lucha constante entre palabras, amenazas, insultos y golpes con los ambulantes por intentar

apropiarse de las banquetas o calles. Como lo menciona una joven de 18 años: *“Le he pedido a los ambulantes de todas las formas posibles, que tenga más ordenado el lugar donde se pone para que pueda pasar. Ya que tienen las sillas y mesas por la banqueta y no me permite transitar con confianza”*. Otro joven (24 años) menciona que para llegar a su casa, tiene que dar más vuelta debido a la cantidad de ambulantes que se encuentran en su ruta, comenta que se ha quejado con ellos de que no ocupen toda la banqueta, pero éstos le contestan que no les importa y que no se busque problemas: *“Mira, no te quieras hacer el valiente, sino te parece, te puedes cruzar o caminar por otra calle, pero nosotros no nos vamos a quitar, yo no tengo la culpa de que estes ciego”*.

El espacio social en este contexto, está inmerso de injusticia y desinterés de los policías, portando la autoridad, no la ejercen debido a los beneficios económicos que obtienen de este comercio informal. Así mismo, los mapas e imágenes mentales de los jóvenes se llegan a alterar momentáneamente: *“De la noche a la mañana, en las calles de enfrente, por las que tengo que pasar para llegar a mi casa o salir de ella, llegaron comerciantes a ponerse, algunos no son ni de la colonia y otros son vecinos que me conocen, pero ni así me ayudan o se quitan”* (Hombre, 25 años).

Existe también otro tipo de comercio informal que limita de igual forma la movilidad de las personas con baja visión: las ferias. Las ferias de las iglesias, afectan en principio el tránsito de automóviles y personas, éstas a pesar de que no están constantemente fijas, en algunas colonias y municipios llegan a durar meses, con la instalación de los juegos mecánicos y el comercio informal que se instala, obstruyen el paso de los peatones. Por ejemplo para un joven de 24 años que vive en la colonia San Agustín Atlapulco, su desplazamiento y confianza en caminar disminuye:

*“Me deslumbran las luces de los juegos, por el ruido no escucho el bastón, por lo que no sé por dónde voy. Aparte ocupan el carril por el que necesito caminar, ya que por la construcción de un edificio no puedo andar sobre la banqueta y me tiene que bajar hasta el carril último de la avenida, que no está ocupado por la feria y por donde pasan los carros muy rápido, es muy estresante y lo vivo todos los días”*.

Así mismo, existen diversas condiciones de las calles, que además de limitar la libre circulación y movilidad de las y los jóvenes, ponen en riesgo su vida, dichos elementos son: las banquetas mal pavimentadas o levantadas, la obstrucción del paso por las raíces de los árboles sobre las banquetas, los baches en los cruces de las calles y avenidas, el relieve peatonal a desnivel, los hoyos inundados, los tubos y cables atravesados en la calle, la basura acumulada y excremento de perros (éstos interfieren en el deslizamiento del bastón), los autos estacionados en las rampas de los cruces peatonales, las casetas telefónicas y/o postes colocados en las esquinas y rampas a desnivel (Figura 6.9).

**Figura 6.9. Imagen de una barrera física: *Siempre que paso por este poste me golpeo.***



Fotografía: Hombre, 24 años, Col. Atlapulco, Marzo, 2012.

Para la mayoría de las y los jóvenes, las barreras que consideran ser las más peligrosas en la calle son: las coladeras destapadas “*uno que tiene que ir viendo enfrente para no chocar no puede ir viendo abajo y aunque uno traiga el bastón, a veces falla*” (joven, 24 años) y los carros mal estacionados en las rampas, que no sólo sirven para una persona en silla de ruedas sino para una persona de baja visión, le permite bajar con facilidad y ayuda a deslizar mejor el bastón. Algunos jóvenes mencionaron que sus caídas o golpes en las calles

los lleva a habituarse en los espacios más complejos para ellos, así lo comenta una joven de 23 años: *“te acostumbras a pegarte o caerte, ya se te hace lo más normal y hasta llegas a reírte de ti mismo”*. Tratan de afrontar la situación de la mejor manera, en vez de no permitir que existan tantas irregularidades en las calles, se “adaptan” a ellas sin profundizar el peligro que son éstas en su vida: *“aunque la gente se llegue a burlar de ti, ya no te enojas si te pegas o caes”*.

El tipo de suelo es otra barrera que afecta el desplazamiento del bastón y, por lo tanto, de las y los jóvenes. Los relieves pronunciados de las banquetas o los cambios de altura, ocasionan que se caigan, que no puedan avanzar y obstrucción en el camino, además de sentirse inseguros. Dado a estas alteraciones del suelo y a la basura que se congestiona en el lugar, el bastón se atora en el camino (Figuras 6.10 y 6.11).

**Figura 6.10. Imagen dónde se muestra la basura acumulada en los accesos a las escaleras peatonales.**



Fotografía: Hombre, 19 años, Col. Casa Blanca, Marzo 2012.

Por otro lado, se deduce que las mujeres, en este sentido, están más propensas a vivir acoso sexual, sobre decir que este tipo de aberraciones no se deberían de dar por alto porque son de baja visión o por su forma de vestir y son las que más han sufrido de discriminación en las calles, por ejemplo, una joven de 23 años relata:

*“un día que no llevaba el bastón choqué con una mujer y le pido perdón, pero la señora me ve y me dice: “ah, pues fíjate”, entonces saco el bastón, y solo me hace: “osh”. [...] En otra ocasión cruzando la calle, vuelvo a chocar con una señora y ésta me dice: “¿que no ves?, ah ya veo que no ves, pinche ciega” [...] te sientes tan mal, que a veces ni contestarles puedes, es gente ignorante”.*

**Figura 6.11. Imagen que muestra la acumulación de tierra en las banquetas, México Independiente, Ecatepec.**



Fotografía: Hombre, 18 años. Ecatepec, Marzo, 2012.

Se observó que las y los participantes están muy expuestos a robos y asaltos, durante los acompañamientos, se observó cómo muchos hombres vigilan los movimientos de las y los jóvenes, aparentemente con la finalidad de robarles sin que se den cuenta. *“En lo que va del año, este es mi cuarto celular, todos me los han robado de diferentes formas, por ejemplo, un día me mandaron a*

*trabajar por Santa Fe y como no conocía muy bien las calles, me acerqué a una señora a preguntarle por la calle de Vasco de Quiroga, y en el momento en que me estaba explicando, llegaron dos chavos y me jalnearon el bastón y el celular [...] El último fue hace como un mes, venía saliendo del Metro cuando quiero ver la hora y no lo encontraba, llegué al Comité y le pedí a un maestro que lo buscara, pero efectivamente me lo había sacado y yo ni cuenta me di”, (Hombre, 18 años).*

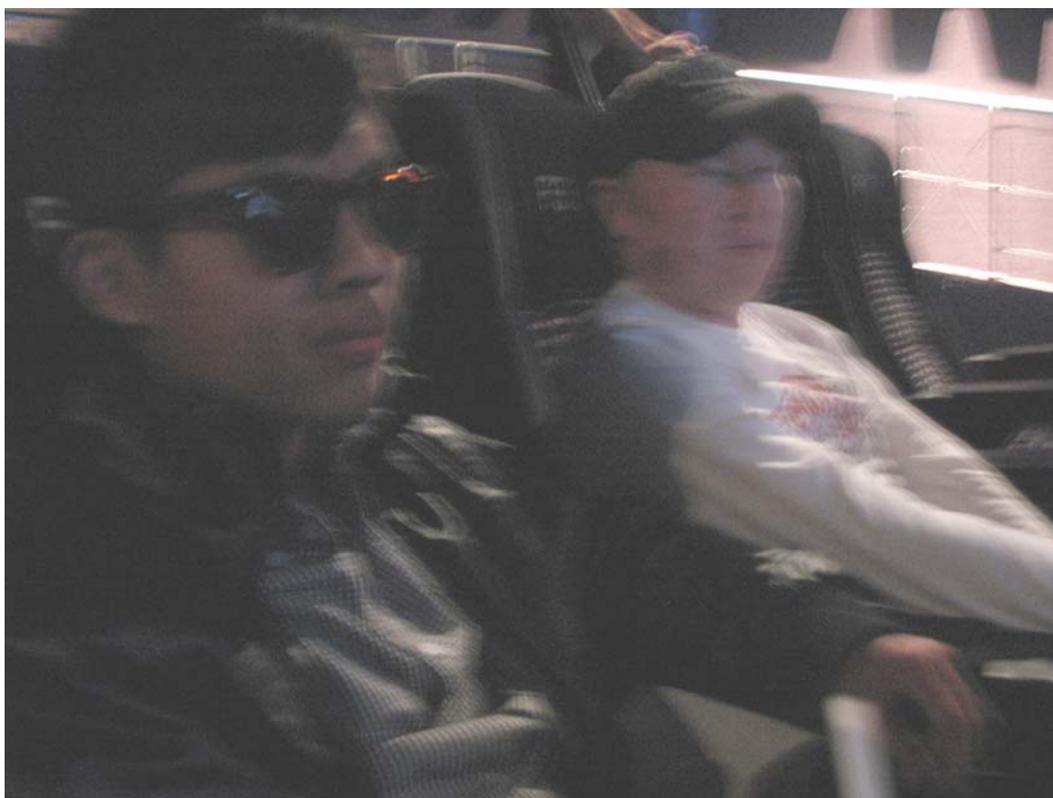
Durante los recorridos en las vialidades y calles, dichos cuerpos policíacos, no han funcionado como protectores o servidores de las personas en general. Ya que en ciertos momentos, sobretodo al cruce de las avenidas o calles, los policías no hacían un alto a la circulación para que pasaran las y los jóvenes, sólo en una ocasión un policía paró el tránsito, hizo la señal para que se avanzara y gritó: *“pero córranle, no es para todo el día”,* se llegó al otro cruce de la calle con miedo.

Por otro lado, los grandes centros de consumo privado, para los jóvenes representan un sistema de exclusión y discriminación constante, por ejemplo un día de recorrido por la Plaza Aragón, se paseaba con dos jóvenes, cuando a lo lejos se escuchó el comentario de una mujer: *“qué oso venir con bastón”*. Entre comentarios “indirectos” y miradas de pena y lástima, el recorrido de la plaza terminó siendo una serie de eventos que simulaban las opiniones y términos en que una parte de la sociedad ve a las personas con discapacidad. Se concluye que, los centros comerciales, aumentan la “otredad”, resaltando las diferencias, discriminaciones y desigualdades sociales de diferente tipo.

En una ocasión se acompañó a varios jóvenes al cine, donde se observó a las personas normovisuales, que, por su simple forma de actuar frente a los participantes, dudaban de que pudieran ver una película. Este tipo de actitudes y carencia de valores, han permeado en la seguridad y confianza de los jóvenes en poder acceder y disfrutar, de un paseo en la calle, como de una salida en grupo al cine o un restaurante (Figura 6.12). Los espacios públicos a los que se acudieron, tales como los centros comerciales, restaurantes u otros espacios de ocio, resultaron lugares exclusivos para personas normovisuales, desde la falta de indicaciones en braille o con sonido para la movilidad de las personas débiles visuales, como el carente apoyo y trato “especial” por parte del personal. Además la accesibilidad a estos centros de reunión, diversión y

consumo, es inexistente, ya que están contruidos de la manera que pueda generarles más ganancias; se deduce que dichos lugares mantienen la idea de que las personas con discapacidad no cuentan con la disposición adquisitiva para consumir, por lo que fue evidente la discriminación hacia las y los jóvenes.

**Figura 6.12. Imagen de una salida de jóvenes con baja visión al cine de la Plaza Aragón, Ecatepec”.**



Fotografía: Mireille Del Valle, Plaza Aragón, Octubre, 2012.

Se deduce que a partir de los recorridos por los distintos espacios “públicos y accesibles”, las y los jóvenes no sienten la confianza y la seguridad de moverse en dichos lugares, ya que la cantidad de barreras imaginarias en esos lugares, son tales, que inhiben el proceso de rehabilitación y creación de espacios en los que se sientan incluidos. Así mismo, para ellos les resulta difícil crear puntos de referencia y mapas espaciales que les den una imagen clara del paisaje, ya que, debido a la situación social de marginación, exclusión, violencia y discriminación, cada vez son espacios sin imágenes ni interés para guardarlo en su memoria espacial, ni procesos de construcción de identidades. Es decir, si son espacios violentos o lugares que no les gustan, prefieren no

utilizarlos como puntos de referencia, ni para la creación de sus identidades y espacio.

### **6.3. Transportes públicos**

Se encontraron una serie de barreras imaginarias en el espacio social comprendido en los transportes Metro y Metrobús, se deriva que por tales situaciones, las y los participantes están limitados física y personalmente a viajar en las distintas redes viales. Así mismo, su movilidad está afectada directamente por el uso arbitrario y las malas conductas e intenciones de los pasajeros, también responde a la carencia de medidas de seguridad, accesibilidad y auxilio dirigido a las personas con discapacidad, tercera edad o madres embarazadas y con hijos. Se observó, por ejemplo, que a pesar de que existan algunas medidas para las personas más vulnerables como señalamientos en braille, rampas o guías, no cumplen la demanda a la escala de toda ciudad.

Los factores sociales que más se observaron durante los viajes acompañados, como en la mayoría de los espacios transitables y cómodos analizados: discriminación, exclusión, agresión física y verbal e inseguridad. Aunado, a golpes, burlas e insultos cada vez que, transbordan ascienden o descienden lentamente de algún vehículo o tren. Esos momentos, en los que las personas ensimismadas en sus tiempos y espacios, presionan a la o al joven para que camine más rápido o se mueva de la guía o ruta que lleva. Se observó que la movilidad, en algunos casos, en cualquiera de los transportes, es brusca, en ocasiones sin una dirección, confusa y sinuoso:

*“siempre que bajo de la estación Pantitlán, es tanta la gente que transborda y sale, que la mayoría de las veces salgo del vagón golpeado o empujado bien feo, y cuando quiero tomar camino para mi camión, casi siempre me pierdo y me desubico por tanta gente que pasa y habla muy fuerte, hasta parece que voy como borrachito, sin encontrar para dónde voy o mis puntos de referencia”, (Hombre, 25 años).*

### 6.3.1. Sistema de transporte colectivo Metro, Metrobús y Mexibús

Como se ha mencionado, el Metro es el transporte por excelencia de las y los jóvenes, ya sea por su accesibilidad, su rapidez y su cercanía a los principales centros y servicios de la Ciudad de México. Sin embargo, es también un medio que dentro de él, puede crear distintas sensaciones, tales como: claustrofobia, miedo y peligro, entre distintos grupos de personas tanto con alguna discapacidad como niños o adultos. Su movilidad en general está en sintonía con sus puntos de referencia y su capacidad de confrontación con el peligro.

A partir de las observaciones, en la mayoría de las líneas transitadas, se encontraron espacios destinados para mujeres, personas de tercera edad, niños y discapacitados, elevadores para estos grupos, así como guías para el bastón y placas en braille. Sin embargo, al mismo tiempo se observaron irregularidades por parte del usuario normovisual y los vigilantes o policías que controlan los accesos al Metro y los pasillos para abordar al mismo. Dichas anomalías se hacían ver en la falta de atención a la hora que alguno de las o los participantes necesitara de un elemento que auxiliar del Metro o en alguna emergencia que pusiera en peligro su integridad.

En algunos casos los jóvenes llegaron a correr peligro cuando intentaban entrar o salir del vagón. En ocasiones el bastón se les quedaba atorado en la puerta y su salida se veía obstruida al mismo tiempo por el paso de las personas que no le permitían moverse y sacar el bastón al joven. Así mismo, en una ocasión una joven al querer entrar al vagón no midió el espacio entre la puerta y el siguiente vagón, que por poco se cae entre los vagones del Metro (véase también capítulo 5). Para las y los jóvenes con baja visión el aprendizaje de las líneas que recorren a diario ha sido una tarea de muchos años. Las modificaciones o alteraciones que se han presentado a lo largo de su configuración espacial del Metro, ha generado en las y los jóvenes miedo e inseguridad en perderse, desorientarse o caerse sobre las vías del andén. Desafortunadamente, muchos jóvenes han vivido estos sentimientos cada vez que añaden una nueva línea, cambian el sentido de la circulación, se acumula el tránsito de las personas, se modifica algún transborde o cierran el acceso al

Metro debido a una marcha que pasa por la calle. El tipo de suelo va a intervenir en la seguridad de desplazamiento de las y los participantes, en la medida de que sientan o den pasos seguros, van a poder moverse con mayor rapidez y confianza. En ocasiones, cuando el piso está siendo lavado, han sufrido caídas, resbalones y movimientos bruscos del bastón, desorientándolos o apartándolos de las guías y su dirección. Esta barrera también se ve reflejada al subir y bajar de las escaleras, la basura acumulada, el piso sucio o pegajoso, los escalones altos u obstruidos, no permiten la movilidad libre y segura de las y los participantes.

Las guías a pesar de estar marcadas en todas las líneas del Metro, no son continuas, se encuentran en pocos lugares y no están trazadas correctamente. En varios recorridos acompañados por las y los jóvenes, al dirigirse de la entrada del Metro a los andenes, en la mayoría de las ocasiones fue sin la ayuda de las guías, ya que se comprobó no estar adaptadas para llevar a las personas con debilidad visual desde la entrada o salida del Metro a los vagones, ni de éstos últimos a los distintos transbordos. Son, en general, guías que no concluyen los caminos y que por ende, no constituyen una ayuda muy completa, en este caso, para las y los participantes. No obstante, cuando se han requerido, no les ha sido posible caminar por ellas debido a obstáculos físicos que, se deben a la poca consciencia de los grupos que dominan el espacio del Metro (personas paradas sobre las mismas, vendedores, etc.).

Así mismo, algunos jóvenes mencionan no tener ningún obstáculo dentro del Metro, salvo el ruido del tren o de los comerciantes. Este ruido para algunos es más fuerte de lo que en realidad es, ya que han desarrollado especialmente otros sentidos, como el de oído, y, por lo tanto, cualquier ruido es perceptible, llegándoles a generar estrés, dolor, miedo y, principalmente, desorientación. Otros mencionaron que al pasar del túnel al exterior llegan a tener un “lampareo” por la luz del Sol (prefieren salir en días nublados) que los desconcierta y desubica por largos lapsos de tiempo en los cuales, no pueden alcanzar a ver más que colores e imágenes distorsionadas, algunos se han pasado de su estación por no poder distinguir su bajada.

Existen una serie de artículos que proveen la inclusión y accesibilidad de las personas con discapacidad dentro de los diferentes transportes públicos

que se mueven en el área metropolitana. Uno de ellos es el Artículo 101 que señala lo siguiente: *“Los usuarios tienen derecho a que el servicio público de transporte se preste en forma regular, continua, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia. Cualquiera persona puede hacer uso del servicio público de transporte”*.

Las mujeres y algunos hombres, han vivido acoso sexual en los últimos vagones del Metro. Comentan que a pesar de las agresiones hacia ellos en estos vagones, prefieren situarse en ellos por su fácil acceso a los transbordos y salidas, y evitar caminar más, como lo menciona un joven de 25 años:

*“Un día iba camino al comité, me faltaban como cinco estaciones y estaba en el último vagón, porque si me voy ahí, luego luego salgo a la salida y no camino tanto, y venía un chavo frente a mi, veníamos pocas personas, cuando este tarado empieza a masturbarse dirigiéndose a mi, así hasta que llegamos a Balderas. Al salir del metro me fui rápido al comité, pero sentí que me venía siguiendo, tenía como 30 años, y que me encuentro a un compañero del comité y vi que dejó de seguirme, [...] Traía mi bastón, así que sabía que era discapacitado, como en las telenovelas que fingen ser ciegos, así yo con tal de que no me hiciera nada, [...] Si me asustó porque no se si la gente no vio o se hacía, en algún momento pensé que me iba agarrar por detrás y me iba a tocar, no sería la primera vez que por ser gay me quieran hacer algo en la calle o en el metro [...] eso que no estoy guapo, sino imagínate, me secuestrarían (risas)”*.

Algunos jóvenes mencionaron haber recibido malos tratos y burlas en el Metro por parte de los transeúntes, como: *“mendigo ciego”*, varios lo justifican como que esas personas han tenido mal día, siendo que constantemente no reciben amabilidad ni ayuda. Estos roces sociales, como se ha mencionado, son en su mayoría debido a la lucha de espacios que mantienen las personas débiles visuales con los ambulantes, con la finalidad de que, éstos últimos, liberen los espacios de tránsito y movilidad de las guías y pasillos transborde y acceso, así como puntos de comercio que son destinados legalmente por los dirigentes del Metro para que los ocupen y se empleen personas con discapacidad. Los trayectos y caminos por el Metro son para las y los jóvenes momentos angustiantes, los ambulantes en raras ocasiones los “orientan” cuando chocan

unos con otros (por tapar las guías): *“No, no a un lado, a la izquierda, a la izquierda”* (respuesta de un ambulante), *“los ambulantes encima que se ponen sobre nuestras guías te responden como si tú les estuvieras estorbando a ellos, [...] parece que los discapacitados son ellos, pero del cerebro, porque no respetan”*, comenta una joven de 22 años.

Así mismo, se observó que la mayoría de los policías en vez de otorgarles un privilegio a las personas con discapacidad, como dejarles la puerta abierta para que entren y salgan de la estación sin pagar su boleto y de manera automática, cada día que entran al mismo, éstos deben mostrar su credencial del comité, en la que señala que son discapacitados, por muy evidente que parezca (se observó que algunos jóvenes al llegar al Metro sacan su bastón para evitar comentarios y hacer válido su derecho). En ocasiones si uno de ellos olvida su credencial, el policía no los deja entrar y los obliga a pagar su boleto, para las y los jóvenes son abusos de autoridad, ya que en el Metro está estipulada la entrada gratuita para discapacitados y personas de tercera edad, además de artículos que sostienen la accesibilidad libre y gratuita para las personas discapacitadas.

Tal es el Artículo 82, del Capítulo de las Tarifas, que lo ratifica: *“Tomando en cuenta las circunstancias particulares de los usuarios, las situaciones de interés general, la conveniencia de efficientar o acreditar el servicio público de transporte, el Jefe de Gobierno a propuesta de la Secretaría, podrá autorizar el establecimiento de tarifas especiales, promocionales, o preferenciales, así como exenciones del pago de tarifa, que se aplicaran de manera general, abstracta e impersonal a sectores específicos de la población”*.

En el caso del Metro, salvo por algunas excepciones, las y los jóvenes están exentos a cobros y pagos por el servicio, sin embargo en otros transportes como microbuses o camiones, esto no aplica. No se encontraron durante la investigación importantes barreras físicas e imaginarias dentro de los transportes: Metrobús y Mexibus. Al ingresar a las estaciones, los accesos están marcados por rampas en las banquetas y guías que los llevan a la puerta o garita de entrada y salida para las personas con discapacidad y adultos mayores. Al pasar por la misma, gratuitamente, las y los jóvenes pueden dirigirse a la dirección correspondiente de la estación a través de las guías

táctiles marcadas en el piso y por las placas en braille que dirigen a la persona al lugar destinado, de acceso al autobús.

Al momento de que llega el vehículo, existe un botón en el borde del acceso al autobús, en dónde se avisa al conductor que va a subir alguna persona con silla de ruedas o con bastón y deje por más tiempo las puertas abiertas para ingresar al mismo. Una vez ingresados al autobús, existe en la parte de enfrente un espacio exclusivo destinado a mujeres y personas con discapacidad. En los pasillos se encuentran pasamanos llamativos para que las personas débiles visuales puedan sostenerse una vez que el vehículo está en marcha; así mismo, en cada estación suena una alarma que indica el cierre de puertas.

Las y los jóvenes demostraron desenvolverse bien dentro del Metrobús, no se les dificulta seriamente su desplazamiento en el mismo. Se observó durante la práctica, el reconocimiento exacto de las y los jóvenes, de las estaciones por las que pasan antes de llegar a su parada, así como, al momento de salir o ingresar al vehículo, su movilidad es ágil y organizado. Para dirigirse a la salida de la estación recurren a las guías táctiles que los lleva hasta la rampa peatonal. Al salir de la estación y continuar con su camino, algunas salidas cuentan con un semáforo peatonal auditivo con una duración de sesenta segundos, los últimos diez cambia el tono del semáforo, que les permite saber si pueden cruzar o no.

Por otro lado, se observó que algunos de los cruces que realizan los jóvenes para llegar al Mexibús están en mal estado. Las calles y avenidas como Avenida del Peñón, se encuentran mal pavimentadas, con baches en los cruces, haciendo de sus puntos de referencia continuos a las estaciones de abordaje, confusos y carentes de elementos que les permitan reconocerlos con facilidad, al ser avenidas grandes, llenas de ambulantes, comercios y ruido. Tanto el Metrobús como el Mexibús, son transportes relativamente rápidos y seguros que hacen de los trayectos de los jóvenes más tranquilos y cómodos. Al utilizar estos vehículos, ocupan menos tiempo de viaje que los pueden aprovechar para llegar más temprano a sus casas o a la escuela, así como, los acercan a los puntos exactos de transborde y cambio en todo su camino, en

comparación a los camiones o microbuses que llegan a ser más peligrosos, imprecisos y arbitrarios a la hora de hacer las paradas.

Por otro lado, no se trabajó importantemente en los transportes camiones, microbuses y combis, por lo que los resultados y el análisis de estos transportes será breve, además de coincidir con barreras imaginarias trabajadas en los anteriores apartados. Las bases de camiones, microbuses y combis que circundan las estaciones del Metro, se observó ser muy sucias, descuidadas, peligrosas y confusas. Algunos jóvenes comentan que los transbordos del Metro a las bases de camiones son lapsos de angustia y miedo, ya que seguido escuchan o perciben robos a mano armada, saben que su discapacidad o condición no es garantía para no ser agredidos o despojados de sus pertenencias. Además, en los cuales, pueden hacer traslados de hasta media hora, lo que a una persona normovisual le llevaría 10 minutos aproximadamente.

Para ellos, los limitantes que mencionan ser casi los mismos para cada transporte: falta de conciencia social, espacial y de discapacidad por parte de los usuarios normovisuales, así como la agresividad y violencia con la que las personas suben y descienden de los vehículos. El medio de transporte por dónde se desenvuelven está descuidado y circula por calles y avenidas contrastantes a pocos metros de distancias. Algunos prefieren bajarse del microbús antes de su parada, cercana a sus casas, para evitar ser abordados por asaltantes: *“me bajo dos cuadras antes porque en la esquina se suben siempre unos chavos dizque a vender, pero luego asaltan y siempre el conductor los deja subir, seguro son cómplices”*, (joven, 18 años). Se observó que los caminos por los que pasan los camiones de su casa al Metro o viceversa, son lapsos que, dado el lugar y la hora por la que pasan, se concentra el tráfico y el flujo de personas, y esto trae consigo asaltos constantes dentro de las bases y vehículos.

#### Reflexiones generales:

A manera de conclusión, el acceso libre, independiente y confiable al espacio dentro y fuera del hogar, son condiciones que todo ciudadano mexicano requiere y reclama; no obstante, en el caso de las y los jóvenes con

baja visión, esta situación de inaccesibilidad e inseguridad no es atendida debidamente por los sectores públicos a cargo. La carencia de servicios básicos, obligatorios y necesarios para todo tipo de población, deben ser atendidos en todos los campos: políticos y sociales. Así mismo, la desatención del contenido de las leyes, en este caso para la atención y creación de viviendas dignas para las personas con alguna discapacidad física, debiera ser objeto de análisis espacial.

El espacio 'público' observado durante la investigación consistió en áreas reducidas o hasta inexistentes en términos de su libre accesibilidad. Esta categoría se mostró como una lucha interminable de adaptación al medio que arrebató el derecho nato que se tiene por tomar como tuyo el espacio que debería ser de todos. Así mismo, el espacio como una construcción social, al parecer sólo es edificado por ciertas relaciones sociales, que si bien no están aparentemente construidas, funcionan mayormente con relación a la "otredad".

En general, se observó, que en la medida en que las y los jóvenes se sientan comprendidos y plenamente libres, tendrán la valentía de enfrentar sus inseguridades y así, apoyarse de sus familias para salir y desarrollarse satisfactoriamente en las calles y espacios públicos. El espacio cómodo es la casa, como se ha observado, representa una parte importante en la vida de las y los participantes, así como protección y libertad, pero también simboliza inseguridad y sus diversas formas de vida que, debido a ellas, se mueven en los distintos espacios de la ciudad: *"una persona como nosotros con una discapacidad, en cualquier momento tienes estar bien, de repente sí tienes que salir y te da miedo, pero es algo que no debe de pasar porque vas a estar así el resto de tu vida"*, (joven, 18 años).

La movilidad de las y los participantes, dentro del transporte público, es insegura y difícil, sus puntos de referencia son imprecisos y transitorios y la falta de apoyo público y policiaco, afectan su tranquilidad y libertad de movimiento. De la misma manera, la carencia de leyes que validen las tarifas de todo transporte público es un impedimento fuerte en sus trayectos, ya que la situación económica de las y los jóvenes es precaria, sino fuera por el metro y sus políticas pro-incluyentes, no podrían salir de sus espacios de confort hacia los espacios laborales y de rehabilitación.

## Reflexiones

*" La libertad consiste solamente en que,  
para afirmar o negar, perseguir o evitar,  
las cosas que el entendimiento nos propone,  
obramos de manera tal que no sentimos  
que ninguna fuerza ejerce"  
(René Descartes).*

La movilidad libre, independiente y confiable en los distintos espacios de la ciudad es una condición básica para el bienestar y desarrollo de la población. Sin embargo, existen grupos sociales que son marginados, como las y los jóvenes con baja visión, que se ven obligados a luchar cada día para moverse y vivir tranquilamente en una ciudad que los excluye.

Los ojos son la ventana al mundo y espacio. El sentido de la vista es una de las facultades más importantes para el ser humano, con ella, se puede interactuar con el medio y los diversos objetos que proveen de información sensorial (aromas, colores, texturas, tamaños, formas y movimiento). La falta o deficiencia de la vista, puede afectar gravemente la calidad de vida de la persona que la padezca, en este caso de las y los jóvenes con baja visión.

El papel de la visión es fundamental para la construcción del espacio, según los postulados de Henri Lefebvre y Milton Santos; pero, ¿qué pasa con las personas cuya capacidad visual está disminuida?. Habría que tomar en cuenta que la geografía ha asumido que el espacio sólo se construye a partir de la visión, excluyendo otras formas de apreciación espacial. Los anteriores autores, por mencionar, hablan de un significado y entendimiento del espacio que es mejor comprendido a través de la visión, entonces, ¿cómo se construye un espacio sin la vista y sin una identidad sólida?, ¿es ella la facultad máxima que provee de una realidad espacial?. Habría que reconsiderar y plantear una geografía más incluyente, así como una comprensión del espacio distinta a las contemplaciones tradicionales.

Uno de los objetivos de esta investigación ha sido aproximarse a las y los jóvenes con baja visión para entender dichas formas de percibir e

interpretar el espacio a través de la compensación de otros sentidos. Las personas de baja visión, en su mayoría, aparentan ver con normalidad, algunas sólo necesitan usar lentes de aumento para recompensar su pérdida, sin embargo, hay quienes dependen fuertemente del uso de bastón para poder moverse dentro y fuera de sus casas y en los espacios transitables. La conformación del espacio de las y los jóvenes con baja visión, se construye a partir de las experiencias personales de ellos, de sus movimientos, de sus limitantes, de sus tristezas, alegrías, de las formas en que viven en él; es decir cómo viven el espacio y qué tanto pueden apropiarse de él.

Las personas con discapacidad deberían desarrollarse en espacios incluyentes, dignos, accesibles y seguros. Sin embargo, los hogares, las escuelas, los lugares de trabajo y espacios públicos, en los que mayormente se desenvuelven las y los jóvenes con baja visión, no están adaptados para que se muevan y accedan con facilidad y son en muchos casos, lugares en donde predomina la exclusión, marginación y discriminación.

Así mismo, la investigación mostró que la Ciudad de México y la sociedad poco están preparadas para salvaguardar la integridad física y moral de este grupo de personas. Además, a través de este trabajo se pretende impulsar y apoyar al mejoramiento de las condiciones de vida de las personas con debilidad visual, en general. La Ciudad de México a causa de su crecimiento desigual (físico, social y económico) no ha podido ofrecerle a todos sus grupos sociales igualdad de oportunidades y condiciones para la construcción de sus identidades íntegramente y con dignidad.

Las barreras de discriminación, inseguridad, inaccesibilidad y peligro, se observaron ser las más frecuentes para las y los jóvenes en sus trayectos diarios por el sistema Metro, calles y espacios públicos. La falta de conciencia de la sociedad normovisual, afecta, su necesidad por moverse y su derecho en viajar seguros y libremente por todas las redes y rutas de sus trayectos. Se observó que, de nada sirven los pocos métodos implementados en el Metro, por ejemplo, para darles una mayor y mejora accesibilidad a las personas con discapacidad, si el espacio social se encuentra fraccionado y fuertemente corrompido. A pesar, como se ha mencionado, de ser el Metro el transporte “más seguro y confiable” considerado por y para las y los jóvenes, es, a partir

de las observaciones, un móvil peligroso física e imaginariamente, en el que sino viajan con cautela y precaución constantemente, las limitaciones y/o barreras aumentan debido a la falta de respeto y congruencia de los usuarios.

El comercio ambulante o informal, es el problema más grande que enfrentan las y los jóvenes (no sin mencionar del resto de la población) más allá de las barreras físicas que presentan las calles; ya que dicho comercio ha crecido exponencialmente afectando fuertemente la movilidad de cualquier ciudadano. Este problema debiera ser, al mismo tiempo, objeto de valoración de las autoridades, puesto que la movilidad en las calles y en los transportes (como en los vagones del Metro) se ha vuelto más difícil, limitada y representa una falta de respeto hacia las personas que por derecho debe transitar libremente sin obstrucción alguna, a causa del acomodo parcial del comercio informal.

Por otro lado, a pesar de la rapidez y accesibilidad, los costos dentro del Mexibús son altos, para las personas con discapacidad y tercera edad, y en general para las personas que lo utilizan, ya que se observó que las personas que lo recurren son de bajos recursos. Resulta contradictorio que en las colonias de los municipios por dónde pasa el Mexibús dentro del Estado de México, son zonas de marginación y pobreza, aunado a esto, los usuarios deben pagar un precio alto por el uso del transporte, en el que si se compara con el Metrobús, el cual viaja por distintas colonias de la metrópoli, la mayoría de altos recursos, su precio es menor o gratis para los que lo abordan.

El espacio transitable y público no está adaptado a las necesidades de las personas con discapacidad, condicionando sus posibilidades de desenvolvimiento y movimiento, ya que el diseño de los espacios públicos está pensado a partir de las exigencias de los no discapacitados (por ser un grupo social dominante), su satisfacción e intereses. Las calles y los transportes públicos son los lugares en dónde se refleja fuertemente la desigualdad y la discriminación hacia los jóvenes débiles visuales. Las personas normovisuales suelen pensar que las personas con baja visión no se mueven, no viven, no disfrutan; pero en realidad su movilidad espacial es tan activa como la de la población normovisual, sólo que mucho más complicada.

Su construcción espacial y de identidad genera distintas exclusiones diarias que sufren este grupo de estudio en torno a espacios privilegiados, o contruidos únicamente para personas que se consideran como no-discapacitados. La ocupación y la transformación física y simbólica del espacio se explican por el significado con que los participantes tiñen sus acciones. Los jóvenes al intentar “apropiarse” de las escuelas, del cuarto de sus casas hasta de las banquetas y accesos peatonales, no solo lo hacen de lo construido urbanamente sino, y principalmente de sus sentidos. La reconstrucción de sentidos puede significar lo que los participantes reclaman hasta la misma práctica espacial, es decir, al ubicar sus puntos de referencia y marcar sus rutas, intentan acordonar el territorio y al mismo tiempo, ser reconocidos y hacerse ver. Es una práctica diaria en la que, en y a través del espacio, los discapacitados tratan de romper el aislamiento; conforman un grupo identificado por ellos mismos que les puede otorgar existencia social.

Las condiciones de marginación, violencia y pobreza que envuelven a la sociedad mexicana, han ocasionado que el espacio sea entendido como el *espacio del yo*, de forma que un exacerbado individualismo se opone a la construcción de un espacio colectivo, heterogéneo e incluyente. Este fenómeno no es exclusivo de las y los jóvenes con baja visión, es decir, cualquier persona en condiciones de vulnerabilidad.

No obstante, se observó que el factor “genero” está marcado en la movilidad de las jóvenes con baja visión. Las situaciones de pobreza y violencia, recaen mayormente en las mujeres que en los hombres, es decir, su espacio, tanto como su movilidad están reducidos por aspectos inherente a su condición física y al pensamiento predominantemente misógino y machista.

El análisis de la discapacidad como fenómeno social, es decir, como construcción de la sociedad, puede constituir un cambio de perspectiva, en cuanto a que la idea de discapacidad varía cultural, espacial y temporalmente. Es la sociedad la que discapacita a las personas al crear de barreras, físicas e imaginarias, además de estereotipos que fomentan la exclusión y marginación de aquellos que son diferentes, o no se apegan a la normalidad; están obligados a adaptarse a dicho paisaje, mientras que la sociedad no se obliga a promover una adaptación recíproca.

El aumento del número de personas discapacitadas y dependientes hace cada vez más necesaria la adaptación de los espacios urbanos y la eliminación de barreras en el diseño de la ciudad, para remediar los espacios excluyentes y propiciar entornos accesibles e integradores, en los que desaparezca la desigualdad y la injusticia socio-espacial. La discapacidad y las barreras creadas

La discapacidad no debe ser vista como un atributo negativo, o barrera, sino como una experiencia de vida distinta; y dado que todas las experiencias son distintas en cada ser, no hay norma que defina una única forma de vida. Las y los jóvenes experimentan una gama de restricciones impuestas por ciertos los grupos sociales pertenecientes a ciertos espacios normovisuales en los que se mueven. Esto afecta su vida cotidiana e identidad, por ejemplo debido a la estigmatización y las burlas que sufren al ser identificado su discapacidad visual, especialmente por jóvenes normovisuales, las y los jóvenes contemporáneos habitan un mundo donde dominan espacios adulto-construidos. Los procesos de exclusión junto a los miedos de los padres y el aislamiento geográfico con otros jóvenes, impactan en el desarrollo de su tiempo libre y en el acceso de éstos a los espacios públicos, cuya situación les provoca restricciones espaciales y de movilidad.

Un problema particularmente grave es la desatención del contenido de las leyes, en este caso para la atención y creación de viviendas dignas para las personas con alguna discapacidad física, debiera ser objeto de análisis espacial. Es decir, la legislación existente para garantizar libertad de acceso, derecho a la salud, derecho a la rehabilitación, al trabajo y a la educación es plenamente insustancial. No existen condiciones políticas e institucionales para garantizar estos derechos básicos. Así mismo, leyes para proteger a personas con discapacidad (como la ley general para la inclusión de las personas con discapacidad, publicado en mayo 2011) son más morales que legales; no existe la infraestructura institucional para gestionar la aplicación de la ley, y tampoco hay un procedimiento claro ni estancias que se hacen cargo. En realidad, estos jóvenes siguen en total desprotección social, política y legalmente.

En resumen, dichas propuestas se basan en que los derechos adquiridos por las personas con discapacidad (medidas políticas que reconocen sus derechos de movilidad en las calles, espacios públicos y transportes.) no se aplican como debieran. La disciplina geográfica debiera participar mayor y activamente, en la construcción de una nueva espacialidad para las ciudades, en que se puedan cumplir los derechos de todos los grupos sociales, enfatizando debido a su problemática espacial y social, a las personas con discapacidad.

Es importante mencionar que el lenguaje teórico de la geografía esta hecho desde una perspectiva normovisual, se deduce que aún no se tienen las perspectivas para que las personas con discapacidad visual puedan representar espacios a través de un mapa. En este sentido, la técnica de fotovoz, las entrevistas, los recorridos acompañados y la participación activa de las y los jóvenes, es decir, la metodología participativa, son métodos y técnicas que la disciplina debe tomar en cuenta para las nuevas investigaciones. Esta inclusión permite abordar las ramas sociales y culturales desde la geografía, así como los espacios adentrados en las geografías diarias de la población.

Existe una necesidad de evaluar los conocimientos del mapeo cognitivo y la capacidad en entornos que las personas con baja visión o con discapacidad visual en realidad experimentan a diario. La técnica de fotovoz permitió a las y los participante, expresar a través del uso de las imágenes fotográficas los espacios privados y transitables que son parte de sus rutas y puntos de referencia. A pesar de que para algunos fue su primer acercamiento a la fotografía o producción de imágenes, se comprobó que el paisaje tiene un papel fundamental en sus vidas a pesar de su baja visión, esto es que en sus mentes existen imágenes preconcebidas, y la cámara funcionó como una extensión mecánica que permitió reproducir los espacios en dichas fotografías.

Se recomienda tomar en cuenta para las futuras investigaciones cualitativas, dentro de la geografía humana, dichas técnicas, ya que constituyeron en la presente investigación, herramientas facilitadores e innovadoras en el proceso de obtención de datos y participación activa de las y los jóvenes con baja visión.

La movilidad de los jóvenes con discapacidad visual es limitada; el espacio otorgado o disponible para ellos en términos laborales, físicos y sociales está reducido. No sólo el mal estado de las calles y las banquetas, la carencia de escuelas especializadas en alguna o varias discapacidades, la falta de transportes disponibles para viajar seguros, y de las condiciones propicias para circular dentro de los hogares y centros de recreación, sino también la ignorancia, la falta de respeto y la indiferencia del resto de la sociedad frustran y limitan sus acciones, movimientos, pensamientos y desarrollo.

La juventud en el país debe ser comprendida y atendida por las distintas disciplinas y sectores de la sociedad, en esta investigación geográfica, las y los jóvenes con baja visión representaron una minoría de la juventud en la Ciudad de México con discapacidad, que vive en condiciones de marginación, violencia y pobreza. El análisis oportuno, puede llevar a la inclusión y valoración de una sociedad mexicana incluyente y ecuánime, el cual, favorecería al desarrollo físico y emocional de las y los jóvenes en general y, particularmente, de las y los discapacitados, así como, un desenvolvimiento seguro y accesible.

Dichos jóvenes, como cualquier otro grupo vulnerable, tienen el derecho de moverse; sus oportunidades de trabajo debieran ser homogéneas para todos, así, se evitaría que las y los jóvenes se acercaran a trabajos informales y sobre todo, inseguros y violentos que han orillado, mayormente en la actualidad, a una gran parte de la población en México.

Para concluir, es importante recordar que **son las barreras físicas e imaginarias las que crean la discapacidad en las personas, y no su condición física**. Vivir en la ciudad para estos jóvenes y otros grupos marginados es luchar continuamente para conquistar su lugar en un mundo social muy ajeno a sus necesidades y deseos. Se debe luchar contra la ignorancia que existe sobre la cultura de la discapacidad, e impulsar espacios dignos, seguros y accesibles para cualquier ciudadano.

## Bibliografía.

- AITKEN Stuart C. (2001), **Geographies of young people. The morally contested spaces of identity**, Critical Geographies, Routledge, Londres, pp. 12-27, 142, 170-175.
- ALVARADO, Ivonne (1993), **La teoría espacial en el campo del análisis geográfico, en: Teoría y métodos Geográficos**, Encuentro de Geógrafos de América Latina, Instituto de Geografía, Venezuela, pp. 321- 324.
- BAILLY Antoine, Beguin Hubert (1992), **Introducción a la geografía humana**, 1ª edición, MASSON, Barcelona, pp. 54, 55, 57.
- CAMPBELL D., (1974), **Role relations in advocacy geography**, ANTIPODE, vol. 6, nº 2, pp. 102-105.
- CLARK, Alison y Moss, Peter (2001) **Listening to young children: The mosaic approach**, National Children's Bureau for the Joseph Rowntree Foundation, Londres, p: 500-505.
- CLAVAL, Paul (1999) **La geografía cultural**, EUDEBA, Argentina, pp: 162-172.
- CRUZ, Marco Antonio (2011), **Habitar la oscuridad**, CONACULTA, CENART, Centro de la Imagen, México, s/n.
- DEL VALLE y Winton (2012), **Las geografías de jóvenes con baja visión: movilidad, identidad y estigmatización en la Ciudad de México**, Las otras geografías, XX Congreso Nacional de Geografía, Tlaxcala, 9-12 de octubre del 2012.
- DRIEDGER, *et al.* (2004) **Engaging in the disablement process over space and time: Narratives of persons with multiple sclerosis in Ottawa, Canada**, The Canadian Geographer, pp. 119-136.
- ELSLEY Susan (2004), **Children's Experience of Public Space. Save the Children**, en: Children and Society, publicado en línea en Wiley InterScience ([www.interscience.wiley.com](http://www.interscience.wiley.com)), Edinburgo, Vol. 18, pp. 155-164.
- ESTÉBANEZ, J. (1988), **Los espacios urbanos**, Geografía Humana, Cátedra, Madrid, pp. 384-386.
- FENZY Rémy (1991) en: **LUNA Córnea** (Enero- Abril 1992), nº 17, Centro de la Imagen, México, pp: 15.

- FERNÁNDEZ CHRISTLIEB, F. (2006), **Geografía Cultural**, en: Daniel Hienaux y Alicia Lindón (ed.), *Tratado de Geografía Humana*, Universidad Autónoma Metropolitana, Anthropos: España, pp. 220-253.
- FERREIRA, Miguel A. V., (2008), “La construcción social de la discapacidad: habitus, estereotipos y exclusión social”, *Nomadas Enero-junio*, Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas, número 17, Universidad Complutense de Madrid.
- FRANKS Myfanwy (2011), **Pockets of Participation: Revisiting. Child-Centred Participation Research**, en: *Children and Society*, Vol. 25, The Children’s Society Research, Reino Unido, pp. 15–25.
- GALLACHER, Lesley-Anne y Gallagher, Michael (2008), **Methodological immaturity in childhood research? Thinking through participatory methods**, *Childhood*, London, pp. 499–516.
- GLESSON (1998), **Justice and the disabling city**, En: Fincher, R. y Jacobs, J. (eds) “Cities of difference”, Nueva York, Guilford Press, pp. 89–119.
- GOLLEDGE, R.G. (1993), **Geography and the disabled: A survey with special reference to vision impaired and blind populations**, *Transactions of the Institute of British Geographers*, Londres, pp. 63-85.
- GOUGH Katherine V. (2008), **Moving Around: The Social And Spatial Mobility Of Youth In Lusaka**, *Geografiska Annaler: Series B, Human Geography* 90 (3), Swedish Society for Anthropology and Geography, Suecia, pp. 243-255.
- HANNAM, K., Sheller, M., Urry, J. (2006), “**Mobilities, Immobilities and Moorings**”, Editorial Introduction to *Mobilities*, Londres, pp. 1-22.
- HOLLOWAY Sarah L. y Valentine Gill (2000), **Children’s Geographies: Playing, living, learning**, *Critical Geographies*, Routledge, Londres, pp. 1-29.
- HUEBNER K. M. (1990), **Habilidades Sociales**, Traducción de Susana E. Crespo de: HUEBNER, K. M. (1986), *Social Skills*. Foundations Of Education for blind and Visually Handicapped Children and Yourth. Nueva York, Geraldine Scholl, AFB.
- HUNT, P. (1966), **A critical condition**, en Hunt (ed): *Stigma: The Experience of Disability*, Londres, Geoffry Chapman, pp: 145-159.

- IMRIE, Rob y Edwards, Claire (2007), **The Geographies of Disability: Reflections on the Development of a Sub-Discipline**, Geography Compass, Londres, pp: 623–640.
- INEGI. Censo de Población y Vivienda 2010, Cuestionario ampliado. Estados Unidos Mexicanos/Población con discapacidad/Población total y su distribución porcentual según condición y causa de limitación en la actividad para cada tamaño de localidad y sexo.
- JOHNSTON, R.J. (2000) **The dictionary of human geography**, Wiley-Blackwell, 4ª edición, pp: 178-181.
- KELTIE J.S., (1987), **Some geographical problems**, Geographical Journal, vol. 10, pp. 308-323.
- KELLETT, Mary, Forrest, Ruth, Dent, et. al. (2004), **Just Teach Us The Skills Please, We'll Do The Rest: Empowering. Ten-Year-Olds as Active Researchers**, en: Children And Society, Vol. 18, pp. 329-343. Publicado en línea en Wiley InterScience (www.interscience.wiley.com).
- KNOX, Paul; Pinch, Steven. (2009), **Urban social geography: an introduction**, Pearson Education Canada, 6ta edición, Canadá.
- LEFEBVRE Henri (1976), **Espacio y política**, (Traducción González Pueyo) Barcelona. *Historia, ciencia y sociedad*. Núm. 128 ediciones península.
- (1977), **De reflexiones sobre la política del espacio**, En Peet Richard, *Radical Geography*. Methuen, London.
- **Ley para la protección de los derechos de niñas, niños y adolescentes**, Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de mayo de 2000, Título Primero, Disposiciones Generales, México.
- LINDÓN Alicia y Hienaux Daniel (ed.),(2007), **Tratado de Geografía Humana**, Universidad Autónoma Metropolitana, Anthropos: España, pp 7-15
- LUNA Córnea (Enero- Abril 1992), nº 17, Centro de la Imagen, México.
- MACKINDER, H.J. (1887), **On the escape and methods of geography**, Proceedings of the Royal Geographical Society, vol. 9, pp. 141-160.
- MASSEY Doreen (2004), **Geographies of responsibility**, *Geography. Ann*, 86 B(1), pp. 5-18.
- (2008), **Geometrías internacionales del poder de una “ciudad global: pensamientos desde Londres**, en: Cuadernos del CENDES, año 25, nº 68, Tercera Época, pp. 114-122.

- MORROW Virginia y Richards Martin (1996), **The Ethics Of Social Research With Children: An Overview**, en: Children and Society vol. 10, Family Research, University of Cambridge, pp. 90-105.
- NOEL MIGUEL, María (2006), **Construcción social de la discapacidad: La experiencia Montevideana**, Portularia, Vol VI, num. 2, Universidad de Huelva, Huelva, España, pp. 123-137. Disponible en Internet: <http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=161017317006>. ISSN 1578-0236.
- OCHAÍTA Esperanza, Huertas José y Espinosa Ángeles, (2000), **Representación espacial en los niños ciegos: una investigación sobre las principales variables que la determinan y los procedimientos de objetivación más adecuados**, Universidad Autónoma de Madrid, pp: 54-60. Publicado en línea por INTEREDVISUAL (Intervención Educativa y Discapacidad Visual) ([http://sapiens.ya.com/eninteredvisual/psicologia\\_y\\_dv.htm#introd](http://sapiens.ya.com/eninteredvisual/psicologia_y_dv.htm#introd)).
- OLIVERA, A. (2006), **Geografía y discapacidad**, en: Nogué, J., Romero J. *Las otras geografías*. Valencia. Tirant lo Blanch.
- ORTEGA VALCÁRCEL, José. (2000), **Los horizontes de la Geografía**. Editorial Ariel: Barcelona.
- ORTIZ, Anna (2007), **Geografías de la infancia: descubriendo nuevas formas de ver y de entender el mundo**, Universidad Autónoma de Barcelona. Departamento de Geografía, Barcelona, pp.197-216.
- Organización Mundial de la Salud (2003), **Eliminación de la ceguera evitable**, Informe de la Secretaría. 56ª Asamblea Mundial de la Salud, 28 de abril de 2003. En: <http://www.who.int/pbd/pbl/data/WHA56-26-S.pdf> 2/12/2003.
- PONTES SPOSITO, Marilla (1994), **Violencia colectiva, jóvenes y educación**, en Revista Mexicana Sociológica, no. 3, pp. 113-129.
- ROUSSEAU, J.J. (1981), **Discurso sobre el origen de la desigualdad entre los hombres**, Madrid, Aguilar.
- RUBIO, Marco Salvador (2010), **Como si lo estuviera viendo: el recuerdo en imágenes**, Edit. Machado, Madrid.
- SIBLEY, David (1995) **Geographies of exclusion: Society and difference in the west**, Routledge, Nueva York, pp. 5-7.

- SIDAWAY, James D., (2002), **Photography as Geographical Fieldwork**, Journal of Geography in Higher Education, Vol. 26, No. 1, National University of Singapore, pp. 95-103.
- SONTAG, Susan (2008), **On photography**, Penguin Books, Londres, Inglaterra.
- THOMAS Nigel y O'Kane Claire (1998), **The Ethics of Participatory Research with Children**, en: *Children and Society*, International Centre for Childhood Studies, University of Wales, Swansea, Vol. 12, pp. 334- 336.
- URRY, John (2007), **Mobilities**, Polity, 1ª impresión, E.U, pp. 47-50.
- VALENTINE, Gill y Skelton Tracey (1998), **Cool places. Geographies of youth cultures**, Routledge, Londres, pp: 1-10, 121-135.
- WANG Caroline, Burris, Mary Ann (1997), **Photovoice: Concept, Methodology, and use for participatory needs assessment**, en: SAGE *Social Science Collections*. Health Education and Behaviour, Vol 24(3), pp. 369-387.
- WINTON, A. (2007), **Using 'participatory' methods with young people in contexts of violence: reflections from Guatemala**, en: Bulletin of Latin American Research, Vol. 26 (4), pp. 497-515.
- WOLFFE Karen (1997), **Técnicas de transición satisfactoria para jóvenes con discapacidades visuales**, en: The Transition Tote, Nueva York: American Foundation for the Blind. Tomado en línea por Texas School for the Blind and Visually Impaired ([www.tsbvi.edu](http://www.tsbvi.edu)).
- ZYGMUNT, Bauman (2001), **Globalización**, Akal, Madrid.

## **Anexo 1. Guías de entrevistas.**

**Guía 1.** Entrevista realizada el 19 de enero del 2012, en el Comité Internacional Pro-ciegos.

1. ¿Cómo te llamas y cuántos años tienes?
2. ¿En dónde vives?
3. ¿Con quién(es) vives?, ¿Cómo te llevas con tu familia?
4. ¿Cómo empezaste a perder la vista?
5. ¿Actualmente trabajas o estudias?, ¿qué estudias y qué te gustaría estudiar?
6. ¿En qué te gustaría trabajar más adelante?
7. ¿Cómo supiste del Comité?
8. ¿Qué clases tomas en el Comité?
9. ¿Alguna vez has trabajado el concepto “espacio? Si, no, ¿qué es para tí el espacio?
10. ¿Qué entiendes por libertad?
11. ¿Qué te gusta hacer?
12. Si fueras presidente, ¿qué cambiarías en las calles, transporte y espacios públicos?
13. ¿Qué te cambiaría la vida?

**Guía 2.** Entrevista realizada el 24 de enero del 2012, en el Comité Internacional Pro-ciegos.

1. ¿Qué tan bien reconoces las calles, avenidas, que llevan a tu casa?
2. ¿Qué identificas en primer lugar: olores, sonidos, algún elemento físico: casetas de teléfono, obstáculos en las calles, puestos de comida, etc.?
3. ¿Usas algún patrón, un conteo, sonidos particulares, para crear rutas y reconocerlas?
4. ¿Recuerdas el haberte perdido, y a que se debió la confusión, qué causo tu extravío, podrías relatar con detalle como fue el incidente y como te volviste a ubicar?

5. ¿Te ha ocurrido que conoces un lugar muy bien, pero cambio algo de lo cual no estabas al tanto, y te desorientaste al punto de no saber dónde estabas?
6. ¿Acostumbras usar atajos, o descubrir nuevas rutas?
7. ¿Dentro de las causas que te han creado confusión, cuáles son las principales, y las que tu consideras más peligrosas?
8. ¿Te has lastimado gravemente a causa de barreras que encuentras por las calles?
9. ¿En la escala del 1 al 10, qué tan peligrosas consideras las calles de la ciudad por las cuales transitas?
10. ¿Éstos objetos que se encuentran en las calles, te ayudan a ubicarte o contribuyen a volver los trayectos más difíciles y peligrosos?
11. En la ciudad, usualmente hay reparaciones en las calles y quedan bloqueadas, ¿cuántas veces te has encontrado con esta situación y como has respondido ante ella?
12. ¿Qué nivel de confusión te ha creado el no poder usar las rutas que conoces?
13. ¿Tienes rutas alternativas, conoces otras calles por las cuales puedes desviarte con seguridad?
14. ¿Cuándo el ruido en las calles es muy intenso, te sientes confundido o desubicado?, ¿qué fuentes de sonido consideras las peores?
15. ¿Qué simbolizan las calles que debes cruzar todos los días, como las percibes, que sentimientos te generan?
16. ¿Cuánto tiempo tardas en cruzar una calle?
17. ¿Cómo te guías para cruzar las calles?
18. ¿Qué lugares recuerdas que te hayan resultado extremadamente difíciles para desplazarte, por su extensión, por su forma, por la falta de señales?
19. ¿Lograste con el tiempo crear rutas para guiarte en ciertos espacios o prefieres abstenerte de visitarlos?

**Guía 3.** Entrevista realizada el 2 de febrero del 2012, en el Comité Internacional Pro-ciegos.

1. ¿Qué transporte usas más?

2. ¿Te has perdido o has creído estar perdido al usar el transporte público?
3. En una escala del 1 al 10 ¿qué tan peligroso consideras el transporte público de la Ciudad de México?
4. ¿Puedes describir los sentimientos más fuertes que sientes cuando por alguna razón te desorientas o pierdes en el transporte?
5. ¿Con qué frecuencia exploras nuevas rutas?
6. ¿Has pedido ayuda de las personas para llegar a algún lugar?, ¿cómo te has sentido al hacerlo?
7. ¿Qué tanto usas el bastón?, ¿Hay ocasiones en que prefieres no usarlo? ¿Cuándo no lo usas como te sientes?
8. ¿Cuándo lo usas como te sientes?
9. ¿Te ha ocasionado problemas el usar tu bastón, o el no usarlo, cuéntame algunas experiencias?
10. ¿Recurres a las personas para que te ayuden cuando necesitas encontrar algún lugar o llegar a algún punto y no puedes hacer por ti mismo? Si recuerdas una anécdota, nárrala con todo detalle.

**Guía 4.** Entrevista realizada el 24 de febrero del 2012, en el parque de la Alameda de la Santa María la Ribera.

1. ¿Qué sientes al llegar a tu casa y cerrar la puerta?
2. ¿Qué sientes al llegar a la escuela o Comité?
3. ¿Cuánto tardas en llegar de tu casa a la escuela y viceversa?, ¿qué representa ese tiempo en tu vida?
4. ¿Cómo es subirte al camión, Metrobús o Metro?, ¿Te ayudan a subirte o bajar en el transporte?
5. ¿Cómo sabes que has llegado a tu casa y a la escuela?
6. ¿Quién te ayuda a moverte?
7. En la calle o el transporte, ¿te han lastimado físicamente?
8. ¿Cómo recuerdas los lugares y en qué medida son significativos en tu vida?
9. ¿Cuáles son las barreras (físicas e imaginarias) a las que más te enfrentas en las calles, transportes, espacios públicos y en casa?

## Anexo 2. Lista de Audios

Todos los audios se realizaron con la Grabadora Sony IC Recorder ICD-PX312. Las grabaciones de las entrevistas y recorridos se pueden escuchar en el Disco 1.

Carpeta	Audio	Información
Entrevistas	1	DEL VALLE, M. Entrevista a un hombre de 18 años, Parque Tezozomoc, México, D.F., Enero 2012 (01:43min.)
Entrevistas	2 y 2.1	DEL VALLE, M. Entrevistas a un joven de 18 años, Biblioteca del Comité Internacional Pro-ciegos, Enero 2012, (12:20min. y 04:47min.).
Entrevistas	3	DEL VALLE, M. Entrevista a un joven de 23 años, Biblioteca del Comité Internacional Pro-ciegos, Enero 2012, (21:10min)
Entrevistas	4	DEL VALLE, M. Entrevista a un joven de 25 años, Biblioteca del Comité Internacional Pro-ciegos, Enero 2012, (17:32min)
Entrevistas	5 y 5.1	DEL VALLE, M. Entrevistas a un joven de 18 años, Biblioteca del Comité Internacional Pro-ciegos, Enero 2012, (23:09min. y 44:54min.).
Entrevistas	6	DEL VALLE, M. Entrevista a una joven de 21 años, Biblioteca del Comité Internacional Pro-ciegos, Enero 2012 (18:52min.)
Entrevistas	7	DEL VALLE, M. Entrevista a una joven de 19 años, Biblioteca del Comité Internacional Pro-ciegos, Enero 2012 (07:05min.)
Entrevistas	8	DEL VALLE, M. Descripción de las fotografías a una joven de 18 años, en el Comité Internacional Pro-ciegos, Marzo 2012 (29:55min.)
Entrevistas	9	DEL VALLE, M. Descripción de las fotografías a un joven de 18 años, en el Comité Internacional Pro-ciegos, Marzo 2012 (17:57min.)
Entrevistas	10	DEL VALLE, M. Descripción de las fotografías a un joven de 19 años, en el Comité Internacional Pro-ciegos, Marzo 2012 (05:54min.)
Entrevistas	11	DEL VALLE, M. Descripción de las fotografías a un joven de

		25 años, en el Comité Internacional Pro-ciegos, Marzo 2012 (14:54min.)
Entrevistas	12	DEL VALLE, M. Entrevista a una joven de 21 años, Biblioteca del Comité Internacional Pro-ciegos, Febrero 2012 (14:11min.)
Recorridos	1, 1.1 y 1.2	DEL VALLE, M. Acompañamiento a un joven de 24 años, Comité Internacional Pro-Ciegos a la Col. San Agustín Atlapulco, Febrero, 2012 (36:00min, 40:34min, 36:28min).
Recorridos	2	DEL VALLE, M. Acompañamiento a un joven de 25 años, Comité Internacional Pro-Ciegos a la Col. La Pastora, Gustavo A. Madero, Febrero, 2012 (1:12:46min.).
Recorridos	3	DEL VALLE, M. Platica con la familia de un joven de 25 años, Col. La Pastora, Gustavo A. Madero, Febrero, 2012 (43:09min.)
Recorridos	4, 4.1, 4.2, 4.3 y 4.4	DEL VALLE, M. Acompañamiento a un joven de 18 años, Comité Internacional Pro-Ciegos a la Col. Casa Blanca, Iztapalapa, Febrero, 2012 (34:50min, 23:17,min, 22:54min, 23:17min y 10:04min.).
Recorridos	5	DEL VALLE, M. Acompañamiento con varios jóvenes a su lugar de esparcimiento, Metrobús línea 1 (01:48min.)
Recorridos	6	DEL VALLE, M. Acompañamiento con varios jóvenes a su lugar de esparcimiento, Parque Tezozomoc, Azcapotzalco, Enero, 2012 (06:21min.)
Recorridos	7, 7.1	DEL VALLE, M. Acompañamiento del Metro Rosario al Metro Guerrero, Enero, 2012 (21:09min, 03:10min.)
Recorridos	8	DEL VALLE, M. Acompañamiento con varios jóvenes a su lugar de esparcimiento, Col. Santa María la Ribera, Enero, 2012 (04:10min.)
Recorridos	9	DEL VALLE, M. Pláticas con algunos jóvenes con baja vision, Comité Internacional Pro-ciegos, Febrero, 2012 (15:29min.)
Recorridos	10	DEL VALLE, M. Pláticas con algunos jóvenes con baja vision, Comité Internacional Pro-ciegos, Febrero, 2012 (07:43min.)

### **Anexo 3. Acervo fotográfico.**

Para las fotografías y videos tomados por la investigadora, se utilizó una cámara reflex Cannon 30D, una videocámara Flip MinoHD y una cámara Gopro Hero.

A las y los jóvenes se les otorgaron cámaras desechables.

Imagen del paisaje de un joven con baja visión, aledaño a su casa en Ecatepec. Hombre, 18 años, Ecatepec, Marzo, 2012.

Imagen de un joven con baja visión: *Mi espacio es dónde estén mis amigos*. Hombre, 17 años, Santa María la Ribera, Marzo, 2012.

Imagen de una guía urbana: *Cuando me bajo del camión, reconozco el olor de los pollos de Kentucky*. Hombre, 18 años, Jaltenco, Estado de México, Marzo, 2012.

Imagen de un cruce peatonal: *Tienes que usar otros sentidos para sentir más confianza al moverte*. Mujer, 17 años, Avenida de los Insurgentes, Marzo, 2012.

Imagen de un puesto de comida que sirve como punto de referencia para un joven con baja visión en la colonia Atlapulco, Nezahualcóyotl. Hombre, 24 años, Avenida Chimalhuacán, Marzo, 2012.

Imagen que muestra la falta de alumbrado en la colonia Casa Blanca, Iztapalapa. Mireille Del Valle, Casa Blanca, Mayo, 2012.

Imagen dónde un joven con baja visión realiza el conteo de las estaciones, en la línea B del metro. Fotografía: Mireille Del Valle, Estación Tepito, línea B, Marzo, 2012.

Imagen de las inmediaciones del Comité Internacional Pro-Ciegos, IAP. Mireille Del Valle, Comité Internacional Pro-ciegos, Octubre, 2012.

Imagen de un maestro ciego, dando clase de uso del bastón para jóvenes de baja visión. Hombre, 24 años, Comité, Marzo, 2012.

Imagen sobre la movilidad de un joven con baja visión en el metro Ecatepec. Mireille Del Valle, Metro Ecatepec, Octubre, 2012.

Imagen de la zona aledaña al metro Río de los Remedios. Hombre, 18 años, Metro Río de los Remedios, Marzo, 2012.

Imagen que muestra las guías que indican el transbordo de la estación Guerrero hacia Indios Verdes. Mireille Del Valle. Estación Guerrero, Julio, 2012.

Imagen que muestra paisaje urbano de un joven con baja visión dijo: *A veces la congestión de camiones, hace que me desoriente*, Ecatepec. Hombre, 18 años, Ecatepec, Marzo, 2012.

Imagen del patio de la casa de un joven con baja visión que vive en la colonia Atlapulco, Nezahualcóyotl. Hombre, 24 años. Col. Atlapulco. Marzo, 2012.

Imagen de la casa de un joven con baja visión en la colonia Casa Blanca, Iztapalapa. Mireille Del Valle. Col. Casa Blanca, Marzo, 2012.

Imagen del pasillo que lleva a los salones de estudio del Comité Internacional Pro-Ciegos. Mireille Del Valle, Comité Internacional Pro-ciegos, Octubre, 2012.

Imagen de las escaleras que llevan a los salones principales del Comité Internacional Pro-Ciegos. Mireille Del Valle, Comité Internacional Pro-ciegos, Octubre, 2012.

Imagen del salón de braille y escritura en negro del Comité Internacional Pro-Ciegos. Mireille Del Valle, Comité Internacional Pro-ciegos, Octubre, 2012.

Imagen de una barrera física: Ambulantes obstaculizando las calles en la Avenida de los Insurgentes. Hombre, 18 años. Avenida de los Insurgentes, Marzo, 2012.

Imagen de una barrera urbana: *No se dan cuenta de la limitación para una persona con bastón de poner sus puestos en el mero paso*. Hombre, 25 años. Col. La Pastora, Marzo, 2012.

Imagen de una barrera física: *Siempre que paso por este poste me golpeo.*  
Hombre, 24 años, Col. Atlapulco, Marzo, 2012.

Imagen dónde se muestra la basura acumulada en los accesos a las escaleras peatonales. Hombre, 19 años, Col. Casa Blanca, Marzo 2012.

Imagen que muestra la acumulación de tierra en las banquetas, México Independiente, Ecatepec. Hombre, 18 años. Ecatepec, Marzo, 2012.

Imagen de una salida de jóvenes con baja visión al cine de la Plaza Aragón, Ecatepec". Mireille Del Valle, Plaza Aragón, Octubre, 2012.

## Anexo 4. Recomendaciones

A continuación se aportan algunas observaciones y recomendaciones, partiendo de la pregunta hacia las y los jóvenes: ¿si tu fueras presidente qué cambiarías en las calles y espacios públicos para una mejor movilidad y forma de vida de las personas con discapacidad visual?; sus respuestas conciernen distintos temas (trabajo y seguridad):

### Recomendaciones prácticas

- *“Le pediría a las autoridades que nos avisen cuando hay obras públicas que pongan señalamientos como algún cordón, ya que nos llegamos a caer. Y que nos dejaran libre el camino como por ejemplo, que quitaran a los ambulantes” (Hombre, 18 años).*
- *“Pediría más trabajo para nosotros y los discapacitados en general, que no solo nos vean como botargas de SIMI, podemos hacer muchas cosas” (Hombre, 24 años).*
- *“Me gustaría que la gente normovisual respetara los espacios destinados a discapacitados, desde un lugar de asiento en el Metro, como dejar despejadas las calles de ambulantes” (Mujer, 21 años).*
- *“Me gustaría que los policías respetaran y apoyaran a una persona con discapacidad, ya que cuando los hemos necesitado, por haber sido asaltados o abusados, no nos ayudan como lo hacen con las personas normovisuales. Siempre nos dicen, pues vaya al Ministerio Público, pero no creo que puedan hacer algo por ustedes” (Hombre, 18 años).*
- *“Las personas ciegas que consiguen trabajo en las calles, les dan lugar en donde no se vende y pues no pueden trabajar. Daría mejores y dignos empleos para discapacitados” (Hombre, 21 años).*
- *“Para hacer las calles más seguras para los débiles visuales haría un carril especial para ciegos y débiles visuales, como el carril del Metrobús o de bicis, en el que estén del lado derecho las guías, quitaría los postes de luz sobre las banquetas, o que estén pegadas a la pared o en cada esquina, o*

*ponerles algo para darse cuenta de que están ahí; no detectamos el tope hasta que nos damos el trancazo” (Hombre, 24 años).*

- *“Quitaría a los vendedores ambulantes porque ponen sus mesas y no dejan pasar, y se molestan si chocan con sus cosas” (Mujer, 18 años).*
- *“Yo cambiaría todas las leyes, porque a pesar de que nos protegen, cuando las hemos necesitado no nos han ayudado” (Hombre, 25 años).*
- *“Cambiaría las banquetas, que se prohíba subir los carros, anuncios o cortinas de los locales fuera de sus lugares; daría ayudas económicas, que no se nos discrimine en los lugares comunes como en los restaurantes donde los empleados no tienen la paciencia de leernos la carta. Pondría más centros de rehabilitación y ayudaría a los existentes” (Hombre, 18 años).*
- *“Yo pondría un transporte que sea solamente para personas con discapacidad donde no nos empujen o traten irrespetuosamente” (Mujer, 18 años),*
- *“Daría becas para empezar la secundaria, preparatoria y una carrera” (Hombre, 25 años).*

### **Recomendaciones estratégicas**

- *“Haría que las autoridades que tuvieran más sensibilidad para las personas con discapacidad, no sólo a nosotros, sino a nuestros papás y hermanos que también la tienen” (Hombre, 18 años).*
- *“Desde la primaria deberían de enseñar el respeto a las distintas capacidades de las personas, a que entendieran que no todos somos iguales, pero no por eso, unos son más o menos, ya que he vivido mucha burla y violencia desde pequeño” (Hombre, 26 años).*
- *“Yo le daría los mismos derechos a las mismas personas, les daría trabajo a los de baja visión porque si eres de baja visión, no te aceptan en ningún trabajo, o creen que no tenemos la misma capacidad” (Mujer, 21 años).*

A estas recomendaciones añadimos los siguientes (ver Del Valle y Winton, 2012):

- Toda legislación debe salvaguardar la vida y la integridad física y moral de los grupos más vulnerables.
- Se debe realizar campañas de concientización para la población en general acerca de las diferentes necesidades de las personas y la noción del “derecho a la ciudad”.
- Las familias de bajos recursos con miembros que tienen una discapacidad deberían tener acceso a programas integrales de apoyo social.
- Es trabajo de todos los ciudadanos apelar y promover la inclusión social, el respeto físico y la dignidad de las personas con discapacidad y su participación activa en la vida social, económica, política y cultural de la ciudad y del país.
- Reorganización de servicios municipales y delegacionales en pro de la ayuda de personas con discapacidad visual (servicios médicos, programas de estudio, trabajo, orientación y programas de rehabilitación).
- Siguiendo la lógica de que las y los jóvenes se consideran aptos para realizar cualquier tipo de trabajo, se proponen programas de inclusión laboral.
- La creación de medidas que promuevan la supresión gradual de barreras físicas en los hogares, espacios transitables y espacios públicos.
- La promoción de convenios con instituciones privadas o públicas, para el apoyo de las personas con discapacidad (patrocinio y apoyo a todos los eventos culturales, deportivos, y recreativos relacionados con las personas con discapacidad).