

UNIVERSIDAD IBEROAMERICANA
Estudios con Reconocimiento de Validez Oficial por Decreto Presidencial
del 3 de abril de 1981.



Personas con discapacidad y ciudad minusválida.

Percepción de la Ciudad de México desde
la discapacidad motriz y la discapacidad visual.

TESIS

Que para obtener el grado de
MAESTRO EN COMUNICACIÓN

Presenta

José Luis Gutiérrez Brezmes

Directora tesis Mtra. Sylvia Gutiérrez y Vera

Lectores Dra. Inés Cornejo Portugal

Mtro. Joaquín Labarthe Cabrera

México, D. F.

2008

Dedico este trabajo a mis hijos; Mariana y Pablo,
con la esperanza de que crezcan
y sean mejores que yo.

Agradezco a todos los miembros de Libre Acceso AC
por el privilegio de su confianza y amistad.

“Yo sueño que estoy aquí,
de estas prisiones cargado
y soñé que en otro estado
más lisonjero me vi”.

“La vida es sueño”.
Calderón de la Barca.

Abstract.

El entorno urbano de la ciudad de México es el escenario donde se desempeña nuestra sociedad y la posibilidad u obstáculo al desarrollo equitativo de todos sus integrantes. Las formas como lo utilizamos son diversas y están vinculadas a la percepción individual que de él tenemos.

Esta investigación pretende un acercamiento a las vivencias del grupo conformado por las personas con discapacidad motriz y discapacidad visual que perciben las calles y plazas desde una silla de ruedas, con el auxilio del bastón blanco o de un perro guía y cada día persiguen la posibilidad de mantener una vida social e individual dignas y activas, luchando contra los prejuicios de “normalidad” que persisten en nuestra sociedad. Posibilidad que depende de las condiciones materiales de un entorno físico diseñado para un estereotipo humano de perfección inexistente, como depende también del comportamiento social no siempre sensible y tolerante. Descubrir las formas como las personas con discapacidad perciben el entorno material construido, arroja luces para poder evaluarlo desde un ángulo distinto al estético o meramente funcional.

Este trabajo en su marco conceptual presenta a la arquitectura y al urbanismo como formas de comunicación y lenguajes a los que estamos expuestos y sometidos como habitantes de la ciudad.

Índice.

- 1 Introducción. Pág. 5
- 2 Objetivos de la investigación. Pág. 7
- 3 Justificación del tema y estado de la cuestión. Pág. 8.
- 4 Marco conceptual.
 - 4.1 Comunicación, arquitectura, ciudad. Pág. 11
 - 4.2 Discapacidad, normalidad y anormalidad. Pág. 21
 - 4.3 En resumidas cuentas. Pág. 27
- 5 Metodología y diseño de la investigación. Pág. 29
- 6 Resultados de la investigación.
 - 6.1 La ciudad y el transporte. Pág. 33
 - 6.2 La expectativa y el parámetro de comparación con los demás.
Pág. 39
 - 6.3 La educación y los derechos. Pág. 43
 - 6.4 Finalmente. Pág. 45
- 7 Conclusiones.
 - 7.1 Procusto. Pág. 47
 - 7.2 Experiencia total. Pág. 48
 - 7.3 Culpar y depender. Pág. 49
 - 7.4 Sin sorpresas. Pág. 50
- 8 Bibliografía. Pág. 52
- 9 Apéndices. Pág. 54
 - 9.1 Claves de codificación temática. Pág. 55
 - 9.2 Claves de codificación selectiva. Pág. 75
 - 9.3 Claves de codificación teórica. Pág. 76
 - 9.4 Transcripción de las entrevistas. Pág. 77

1 INTRODUCCION

“Describir un comportamiento humano es relativamente fácil, así como también dar cuenta de su sentido funcional o aportar varias causas plausibles que puedan haberlo motivado; pero entender su entraña y hacerla pública, expresa, inteligible, es algo punto menos que imposible para un simple estudioso de las costumbres. Tal proeza sólo queda al alcance del Shakespeare de Macbeth o del Dostoievski de Crimen y castigo.”

Fernando Savater en “El contenido de la felicidad”.

Los entornos urbanos son los escenarios donde nos desarrollamos individual y colectivamente. Posibilidad u obstáculo para la interacción y el digno y equitativo desarrollo de la persona. Entornos diseñados y contruidos con la carga ideológica preponderante en cada momento donde subyace la concepción social de como es y debe ser el individuo y que son parte ineludible de la realidad a la que nos enfrentamos en el diario existir. Espacios utilizados de diversas formas y percibidos de manera personal en función, entre otros factores, a nuestras capacidades y características físicas individuales.

La experiencia de utilizar los espacios urbanos, como el simple recorrer una calle o descansar en un parque, es individual, se percibe de manera particular o incluso resulta imposible de realizar por quienes se desplazan utilizando una silla de ruedas, muletas o andaderas, situación de acuerdo a los datos del XII Censo General de Población y Vivienda 2000 ¹, en la que se encuentran

¹ INEGI. Comunicado de prensa No. 173/2004. Aguascalientes. Ags. 8 Diciembre 2004.

8 de cada mil habitantes de la Ciudad de México y ocurre lo mismo con 5 de cada mil habitantes que requieren del auxilio del “bastón blanco” o de un perro guía por carecer del sentido de la vista.

Una infraestructura urbana físicamente excluyente empobrece a nuestra sociedad y abarata el discurso de inclusión motivo por el que hace cuando menos una década y en particular desde el sexenio del Ex Presidente Vicente Fox, han existido la voluntad oficial y algunos recursos estatales para modificar las condiciones de inaccesibilidad de la Ciudad de México, sin embargo el fracaso de muchas intervenciones ha sido evidente y atribuible al desconocimiento o falta de consideración de la propia experiencia de las personas con discapacidad.

En la presente investigación y con una perspectiva fenomenológica, pretendo documentar la experiencia de cuatro personas con discapacidad motriz y dos con discapacidad visual que utilizan los espacios públicos de la Ciudad de México, obteniendo la información de primera mano a través de entrevistas. Intento despertar interés en los responsables del diseño y planificación de nuestras ciudades por conocer y tomar en cuenta las necesidades de quienes son definidos como “personas con discapacidad” en nuestro marco legal e intento también generar materiales que puedan ser utilizados para sensibilizar a nuestros futuros profesionistas durante su formación universitaria.

¿Cómo y en qué medida la materialidad que construimos arquitectos e ingenieros, influye en el comportamiento e interacción de las personas? Así, me aventuro en la experiencia y percepción de las personas con discapacidad motriz y discapacidad visual como caso extremo de la diversidad física humana cuando utilizan y conviven en los espacios públicos de la Ciudad de México.

2 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

Concretamente, en este trabajo de investigación pretendo explorar desde la percepción particular de las personas con discapacidad motriz y visual que utilizan los espacios públicos de la Ciudad de México, la manera en que los entornos materiales construidos inciden en las posibilidades y formas de su interacción con el resto de la sociedad.

Busco encontrar las formas en que los lenguajes arquitectónicos y urbanos repercuten en el desarrollo social e integración de las personas con discapacidad obteniendo información que pueda contribuir a la concepción y diseño de entornos físicos acordes al discurso social de tolerancia e inclusión hacia las personas con discapacidad; entornos accesibles.

Intento al exponer la situación actual de las personas con discapacidad, provocar en el lector la reflexión y cuestionamiento sobre los prejuicios y arbitrariedad con los que construimos nuestro entorno material, subrayando las contradicciones existentes entre el discurso social y nuestro actuar. Un actuar en el que no son suficientes las buenas intenciones ni las actitudes filantrópicas por requerir de conocimientos específicos y de un honesto respeto a la diversidad.

3 JUSTIFICACIÓN DEL TEMA Y ESTADO DE LA CUESTIÓN

Cuando menciono a mis estudiantes universitarios que en México al menos existen 795,300 personas con discapacidad ², las preguntas que generalmente me hacen son si esto ¿significa que existen más?, ¿por qué? y si ¿eso es mucho o poco?

A la primera respondo explicándoles que son datos obtenidos por el XII Censo General de Población y Vivienda realizado en el año 2000 en el que por primera vez se incluyeron preguntas específicas sobre discapacidad pero que por inexperiencia en el tema y problemas metodológicos el dato no resulta confiable. Les comento la anécdota de un censor que me dijo el haber estado aplicando la encuesta en un domicilio donde quien respondía era un hombre que utilizaba muletas y contestó al censor que en esa casa no había personas con discapacidad, el encuestador desconcertado le hizo ver la contradicción y el hombre contestó -ah, sí pero yo soy cojo y usted me preguntó por personas con discapacidad-. Además del problema con los términos utilizados, la confiabilidad en las respuestas se topó con prejuicios sociales. Vivimos en una sociedad donde aún existen casos en los que un miembro de la familia con discapacidad representa un hecho inconfesable, un estigma social. Aunque mucho hemos avanzado en superar estos prejuicios aún persisten conductas que ocultan a la discapacidad, después de todo todavía en México a principios del siglo XX el simple hecho de tener los pies planos era motivo de vergüenza y se ocultaba, incluso en los años sesentas a los jóvenes con pies planos en edad de cumplir con el entonces servicio militar obligatorio, se les exentaba de su obligación sellando sus documentos de identidad con la leyenda de “inútil a la patria”.

Por otro lado en la encuesta del INEGI no se consideraron a los discapacitados temporales, enfermos cardiovasculares que tienen problemas para realizar esfuerzos ni otras modalidades como

² INEGI 2004.

la obesidad crónica entre otras por lo que es razonable suponer que la cantidad real de personas con discapacidad en México es mayor que la se obtuvo en el censo.

A la segunda pregunta de si -¿eso es mucho o poco?-, respondo siempre sorprendido con otras preguntas, ¿diez muertos son muchos o pocos?, ¿cien personas discriminadas son muchas o pocas? Las personas con discapacidad no son un asunto a tratar cuantitativamente, representan una realidad cualitativa de la que nadie estamos exentos. Una realidad tangible que nos expone de manera frontal a la diversidad física humana, al hecho de que ninguno de los más de cinco mil millones de seres humanos que habitamos este planeta somos iguales y a pesar de ello seguimos construyendo y diseñando ciudades, edificios y objetos con la idea de un modelo inexistente de perfección antropométrica.

Aunque no hemos abandonado del todo la ilusión de nuestra perfección, es cierto que existe un interés y sensibilidad crecientes en la sociedad y en las distintas instancias de gobierno de nuestro país por la atención a las necesidades especiales de los grupos minoritarios o para utilizar los términos del discurso político de “las minorías vulnerables”; las personas con discapacidad en particular, y muchas han sido las adecuaciones físicas implementadas en la Ciudad de México que han intentado eliminar los obstáculos al libre y equitativo desplazamiento de todos. Sin embargo también es cierto que buena parte de estos esfuerzos y recursos han fracasado en su objetivo por la falta de comprensión de las características, posibilidades físicas reales y percepción de este tipo de usuario urbano así como por la falta de consideración de sus formas de interacción con el resto de la población.

Contamos con abundante literatura internacional y nacional sobre la discapacidad en las áreas de su atención médica y prevención, en las de salud e higiene, rehabilitación física y psicológica, legal, derechos humanos, discriminación y en las de la integración social y laboral en las economías modernas como son los materiales desarrollados en la Comunidad Económica

Europea y la Organización Mundial de la Salud. Sin embargo y tal como afirman los investigadores Jaime Andréu, José Ortega y Ana María Pérez Corbacho “...es cierto que en estos momentos los estudios sociológicos sobre la discapacidad son bastante limitados”³ y otro tanto ocurre con la dimensión antropológica de la discapacidad. Por otra parte existe también un abundante corpus teórico sobre el urbanismo y la arquitectura, sin embargo cuando se trata de su vinculación con las personas con discapacidad las investigaciones se restringen a la elaboración de manuales, normas de accesibilidad y reglamentos con especificaciones técnicas de diseño y construcción. A manera de ejemplo basta mencionar el ADA (American Disability Act) que norma la accesibilidad en Estados Unidos o la NMX R-050-SCFI-2005 de “Accesibilidad de las Personas con Discapacidad a Espacios Construidos de Servicio al Público. Especificaciones de Seguridad” que recientemente se publicó en el Diario Oficial del 9 de Enero del 2007 en México y en cuya elaboración tuve oportunidad de participar.

Es precisamente a partir de mi experiencia en la elaboración de manuales y normas de accesibilidad así como la de evaluar la accesibilidad de más de 400 inmuebles en nuestro país que me surgió la inquietud por incursionar con esta investigación en el poco explorado terreno de la relación fenomenológica entre las personas con discapacidad y el entorno físico que construimos para vivir, nuestro propio escenario social.

³ Andréu Abela Jaime, José Ortega y ana María Pérez Corbacho. Sociología de la discapacidad. Exclusión e inclusión social de los discapacitados. Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales No. 45. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Madrid 2003. Pág. 81.

4 MARCO CONCEPTUAL

4.1 Comunicación, arquitectura, ciudad.

Recuerdo la insistencia de mis maestros de arquitectura en repetirnos a los entonces estudiantes, expresiones como el “lenguaje de la arquitectura”, “la capacidad comunicativa de los espacios” y particularmente memorables me resultan las disertaciones del Arq. Carlos Mijares Bracho condensadas años después en su “Tránsitos y demoras. Esbozos sobre el quehacer arquitectónico”.⁴

Para Mijares resulta claro que la arquitectura es un lenguaje y que “como todo lenguaje, propone un medio de comunicación entre los seres humanos”.⁵ En este orden de ideas para él “la ciudad es un libro inacabado que cotidianamente leen sus habitantes. Cada uno se demora en un párrafo –su hogar, su barrio, su trayecto habitual- y lo relee todos los días. Las palabras, las frases, los capítulos de las obras urbanas son textos que se modifican de continuo, por lo que pueden releerse sin provocar hastío”.⁶ Lecturas distintas, propias de cada momento y lugar pues el lenguaje de la arquitectura obedece a acuerdos tan arbitrarios como los de la asignación de significado a fonemas para construir palabras, tal y como Ferdinand De Saussure⁷ estableció desde 1916.

Los lenguajes hablados y los arquitectónicos parecen tener en común su calidad de sistemas sostenidos en la atribución de significado por consenso. La lengua y el lenguaje nos son socialmente enseñados desde la temprana infancia pero como advierte Mijares “el conocimiento de un idioma no conlleva la posibilidad de comprender otros. Lograrlo requiere de un nuevo y disciplinado aprendizaje que implica estar dispuesto a compartir acuerdos ajenos, e impone, de una

⁴ Mijares Bracho, Carlos. Tránsitos y demoras. Esbozos sobre el quehacer arquitectónico. Chihuahua. Instituto superior de arquitectura y diseño A.C. 2002.

⁵ Mijares 2002. Pág. 21.

⁶ Mijares 2002. Pág. 56.

⁷ De Saussure, Ferdinand. Curso de lingüística general. México D.F. Fontamara 1998.

u otra manera, un difícil reconocimiento de equivalencias. Esto supone un problema intermedio: la traducción...”⁸

¿El lenguaje de la arquitectura y de los entornos donde nos desenvolvemos en nuestra diaria vida urbana nos resulta propio y natural como la lengua materna o requerimos de traducción?, ¿Obedece a nuestro consenso o nos obliga a compartir consensos ajenos? y a las mías añadido las preguntas que se hace Mijares “¿Son muchos, o muy pocos, los hombres de hoy que tienen afinidad con el lugar en el que viven?, ¿Qué consecuencias tendrá vivir en un lugar que el ser humano no siente suyo?, ¿Cómo recuperar el sentido comunitario que le da razón de ser a la vida urbana?”⁹

El texto urbano es percibido de diversas maneras y el simple transitar por una calle o acudir a un parque puede ser una experiencia grata, molesta o incluso resultar imposible como ocurre en el caso de algunos contextos urbanos cuando el individuo se moviliza sobre una silla de ruedas o no cuenta con el sentido de la vista. La imposición de un lenguaje arquitectónico y urbano que físicamente resulte imposible de utilizar a quien necesita una silla de ruedas o no cuenta con el sentido de la vista es tanto como pretender que un individuo cualquiera se comunique en una lengua cuyos fonemas sean impronunciables por las características fisiológicas de las cuerdas vocales o inaudible por la capacidad de registro del sistema auditivo.

La afinidad de las personas con el lugar donde viven tal y como se lo pregunta Mijares, puede modificarse o incluso deteriorarse por muchos y diversos factores y aunque no todos son atribuibles a las cualidades de la forma en que construimos los objetos arquitectónicos y urbanos, sí constituye un factor fundamental tal y como propuso George Herbert Mead desde los años veinte en el origen de la llamada “Escuela de Chicago”. Mead al desarrollar las premisas fundamentales del interaccionismo simbólico establece la importancia del mundo de los objetos en nuestras formas de convivir. Herbert Blumer, colega de Mead, explica que: “El concepto de objeto es otro de los

⁸ Mijares 2002. Pág. 25.

⁹ Mijares 2002. Pág. 76.

pilares fundamentales del esquema analítico de Mead. Las personas viven en un mundo o entorno de objetos, y sus actividades están configuradas en torno a los mismos... los objetos son creaciones humanas y no entidades dotadas de naturaleza intrínseca y vida propia. Su naturaleza depende de la orientación y acción de las personas con respecto a ellos”.¹⁰

La ciudad, entendida como objeto presente en la vida urbana diaria, está sujeta a un proceso en el que le otorgamos sentido en función a nuestra experiencia. En la perspectiva de Mead la naturaleza de los objetos “...está constituida por el significado que encierran para quien o quienes los consideran objetos... tal significado... depende del modo en que una persona se dispone a actuar con respecto al mismo...”¹¹ y de ello se desprende que el significado de los objetos sea variable. “En consecuencia, los diferentes grupos desarrollan mundos distintos, y éstos van cambiando a medida que lo hace el significado de los objetos que los componen. Desde el momento en que las personas se ven compelidas a actuar en función del significado de los objetos, el mundo de los objetos de un grupo representa, ciertamente, la organización de sus acciones. Para conocer y comprender la vida de un grupo es necesario determinar su mundo de objetos, y esta determinación debe hacerse en función de los significados que aquéllos poseen para los miembros del grupo”.¹²

Al actuar en función del significado que le conferimos a los objetos y siendo este significado variable, cabe suponer que las particularidades de interacción de las personas con discapacidad en los espacios públicos en mucho obedezcan al significado que les otorgan a los objetos urbanos. Así, una misma calle puede significar la posibilidad de un agradable paseo o una hostil carrera de obstáculos dependiendo de la posibilidad del individuo de caminar erguido o desplazarse en silla de ruedas. La comprensión de estos significados debiera ser una herramienta útil si no es que

¹⁰ Blumer, Herbert. El interaccionismo simbólico: perspectiva y método. Barcelona. Hora 1982. Pág. 50.

¹¹ Blumer 1982. Pág. 51.

¹² Blumer 1982. Pág. 51.

indispensable para el diseño y construcción de ciudades que como “objetos”, “organizan nuestras acciones”.

Las ciudades modernas únicamente son comprensibles a partir de los desarrollos tecnológicos de los que dependen para su funcionamiento como los sistemas de abastecimiento de agua o redes de drenaje pero han sido las tecnologías del transporte y la comunicación las que más han influido en su actual forma y calidad espacial. Así y como ejemplo, el paso del carruaje tirado por caballos al vehículo motorizado como uno de los objetos protagónicos de la modernidad y forma principal de desplazamiento en el interior de las urbes, impactó en la manera de utilizar las calles como también en su forma y tamaño. Hoy en día cruzar caminando un arroyo vehicular es una experiencia cotidiana con características muy distintas a cuando únicamente existían carruajes y por ello han aparecido y son comprensibles otros objetos tecnológicos como el semáforo o nuevos elementos urbanos como el “paso cebra” y el “puente peatonal” que modifican necesariamente nuestro vínculo y significado otorgado a la ciudad y, regresando a Mijares, modifican la afinidad que tenemos con el lugar donde vivimos. Pareciera que las modernas ciudades privilegian el recorrido rápido en un vehículo sobre el recorrido peatonal mucho más rico en posibilidades de interacción directa entre las personas.

Son muchos los ejemplos que se pueden encontrar de como la tecnología ha modificado al espacio urbano y que explican hechos como la aparición de “vías rápidas”, la disminución del espacio peatonal contra el vehicular, etc. Manuel Castells¹³ sugiere que la tecnología y en particular la moderna tecnología de la información, modifica el significado social de espacio y tiempo. El espacio y el tiempo son las materias de las que se alimentan la arquitectura y el urbanismo, son los elementos por los que se perciben y modificar su significado social es también modificar el significado social de nuestro entorno construido. En palabras de Castells “...el nuevo sistema de comunicación transforma radicalmente el espacio y el tiempo, las dimensiones fundamentales de la

¹³ Castells, Manuel. La era de la información. La sociedad red. Vol. I. México. Siglo XXI editores 2004.

vida humana... las localidades se desprenden de su significado cultural, histórico y geográfico... provocando un espacio de flujos que sustituye al espacio de lugares.”¹⁴ Del espacio público “para estar” al espacio público “para circular” y el teléfono o el “chat” por Internet compitiendo con la calle y la plaza como medios para comunicarse e interactuar. Cambian los significados.

Estos procesos de otorgamiento de significado y de resignificación de los espacios públicos y objetos urbanos son comprensibles bajo las premisas básicas del interaccionismo simbólico que Taylor y Bogdan ¹⁵ recopilan de lo que ya Blumer había establecido en 1969, “...la primera es que las personas actúan respecto de las cosas, e incluso respecto de las otras personas, sobre la base de los significados que estas cosas tienen para ellas... la segunda premisa de Blumer dice que los significados son productos sociales que surgen durante la interacción... la tercera es que los actores sociales asignan significados a situaciones, a otras personas, a las cosas y a sí mismos a través de un proceso de interpretación...”.¹⁶

Como escuela de la sociología interpretativa, la teoría del interaccionismo simbólico pretende comprender los procesos de asignación de significado que le damos a nuestra realidad vivida, esto es, comprender a actores particulares en lugares, situaciones y tiempos particulares. Si realmente las cosas y el significado que les asignamos influyen en nuestro actuar me pregunto ¿qué nos ocurre cuando la arquitectura y el entorno urbano donde nos desarrollamos es percibido tan ajeno como para que su lectura requiera de traducción en el sentido referido por Mijares? o ¿qué nos ocurre cuando las “cosas” de nuestro entorno material urbano nos resultan inaccesibles por nuestra condición física, ser usuario de una silla de ruedas por ejemplo?

Para Herbert Blumer¹⁷ el significado que le asignamos a los objetos es producto del proceso de interacción entre los individuos a diferencia de corrientes como la del realismo en la filosofía que

¹⁴ Castells 2004. Pág. 408.

¹⁵ Taylor, S.J. y R. Bogdan. Introducción a los métodos cualitativos de investigación. Barcelona. Paidós 2002.

¹⁶ Taylor y Bogdan. 2002. Pág. 24.

¹⁷ Blumer 1982.

supone al significado como parte intrínseca de aquello que lo tiene o a la psicología clásica que entiende al significado como un añadido físico de la “cosa” producto de la psique de la persona. Para Blumer el significado es un producto social, se forma en la interacción social y es deducido por las personas a través de la interacción social. Así, una misma calle o cruceo no poseen ningún significado si no es en función a como y para qué los utilizamos permitiendo significados múltiples derivados de la experiencia individual en esta relación, de su “sí mismo” que para Blumer se explica como el hecho de que “...gentes que coexisten en estrecho contacto geográfico pueden, sin embargo, estar viviendo en mundos diferentes...”.¹⁸ Podemos compartir el espacio físico con un ciego pero seguramente los significados que le otorgamos nos ubiquen en “mundos diferentes” en los que interactuamos y nos comportamos de manera diferente puesto que “... la interacción es un proceso que forma el comportamiento humano, en lugar de ser un simple medio o marco para la expresión y liberación del mismo”.¹⁹

Comportándonos en función a nuestra interrelación, estamos desarrollando nuestro “sí mismo”. El concepto de Blumer del “sí mismo” reconoce en el ser humano una estructura con la cual no únicamente “...puede responder a los demás en un nivel no simbólico, sino de hacer indicaciones a los otros e interpretar las que éstos formulan... la persona sólo puede hacer esto porque posee un sí mismo... quiere decir, sencillamente, que un individuo puede ser objeto de sus propios actos. Por ejemplo, puede concebirse a sí mismo, como un hombre joven, estudiante, endeudado, intentando hacerse médico, procedente de una familia humilde, etc. En todos estos casos es un objeto para sí mismo; tanto en sus actos para consigo mismo como para los demás, se basa en el tipo de objeto que él constituye para sí”.²⁰ Para Mead la persona completa la forma del “sí mismo” con las distintas maneras que tienen los demás de definirla. La situación de requerir de una silla de ruedas o de no ver, por tanto debe formar parte del concepto de “sí mismo” que tienen las personas con discapacidad reforzado por el hecho de que para los demás, lo notorio de la silla de

¹⁸ Blumer 1982. Pág. 9.

¹⁹ Blumer 1982. Pág. 6.

²⁰ Blumer 1982. Pág. 9.

ruedas, el “bastón blanco” o el perro guía se han convertido en definiciones y símbolos de discapacidad que para muchos representa “lo que es distinto a mí”.

El interaccionismo simbólico define como “objeto” a todo lo que puede ser indicado y establece tres categorías, la primera es la de los “objetos físicos” (sillas, árboles, calle, poste), la de los “objetos sociales” (una madre, un sacerdote) y la de los “objetos abstractos” (principios morales, ideas como la justicia o la compasión) y hago el énfasis en la primera por pertenecer a ella los universos de la arquitectura y del urbanismo pero desde el momento en que son consideradas por las normas y leyes, que son nombradas y distinguidas, las personas con discapacidad conforman un “objeto social” con toda la carga simbólica que esto implica.

Un posible conflicto se presenta en la interacción social, cuando el universo de los “objetos físicos” (ciudad, calle) no está en consonancia con el de algunos “objetos sociales” (personas con discapacidad) y repercuten de esta manera en el significado otorgado a “los objetos abstractos” (justicia, compasión, equidad). Los espacios públicos donde se interactúa resultan escenarios propicios para la presencia y estudio de las relaciones entre los significados de los distintos niveles de “objetos”. El significado del “objeto abstracto equidad” o “justicia” no puede ser el mismo en una sociedad que utiliza un “objeto material ciudad” adecuado para su uso por los “objetos sociales personas con discapacidad” que en una que utiliza un “objeto material ciudad” inaccesible y se habitúa a ello.

La interacción en los espacios públicos privilegia la comunicación cara a cara, insustituible para algunos investigadores de la comunicación pero cada vez menos practicada en una relación inversa con la aparición y desarrollo de nuevas formas y medios apoyados en la tecnología. Modernos urbanistas como Richard Rogers ²¹ reconocen que la ciudad a la que debemos aspirar es “una ciudad que favorezca el contacto, donde el espacio público induzca a la vida comunitaria y a la

²¹ Rogers, Richard. Ciudades para un pequeño planeta. Barcelona. Gustavo Gili.

movilidad de sus habitantes y donde la información se intercambie tanto de manera personal como informáticamente”.²² Una realidad donde el contacto físico y el tecnológico -informativo sean complementarios y no excluyentes uno del otro. De otra manera dicho, donde los “objetos tecnológicos” cumplan con una función mediadora.

El riesgo de la no complementariedad es alertado por el mismo Castells cuando plantea que “el desarrollo de la comunicación electrónica y los sistemas de comunicación permiten la disociación creciente de la proximidad espacial y la relación de las funciones de la vida cotidiana: trabajo, compras, entretenimiento, salud, educación, servicios públicos, gobierno y demás. En consecuencia los futurólogos suelen predecir la desaparición de la ciudad, o al menos de las ciudades como las hemos conocido hasta ahora, una vez que han quedado desprovistas de su necesidad funcional”²³ y pareciera llegar desde los estudios de la comunicación a la misma conclusión a la que llega Rogers desde el urbanismo; la imperiosa necesidad de conciliar las posibilidades tecnológicas de la comunicación con la materialidad de las ciudades para que continúen cumpliendo con su función de escenarios para la interacción. Castells insiste en que al no lograrlo “la consecuencia es una esquizofrenia estructural entre dos lógicas espaciales que amenaza con romper los canales de comunicación de la sociedad”.²⁴ Pero ¿cómo lograrlo? y desde la arquitectura y los modelos del urbanismo ¿qué nuevos textos materiales deben ser propuestos para armonizar con los de la virtualidad?, la “real virtualidad” para expresarlo en el concepto acuñado por el mismo autor.

Castells sostiene que “...durante toda la historia, la arquitectura ha sido el acto fallido de la sociedad, la expresión mediatizada de las tendencias más profundas de la sociedad, de aquellas que no pueden declararse francamente, pero que son lo bastante fuertes como para ser vaciadas en

²² Rogers 2000. Pág. 168.

²³ Castells 2004. Pág. 427.

²⁴ Castells 2004. Pág. 461.

pedra, en cemento, en acero, en cristal y en la percepción visual de los seres humanos que van a habitar, negociar o rezar en estas formas”.²⁵ Formas materiales y espacios a los que otorgamos sentido en nuestra relación con ellos como establece el interaccionismo simbólico pero cuyos conceptos y descubrimientos escasamente son tomados en cuenta por los planificadores, diseñadores y constructores atentos únicamente a las lógicas política y económica en el momento de crear nuevos desarrollos urbanos o intervenir en los antiguos.

De la funcionalidad venerada por el movimiento moderno desde la arquitectura de la reconstrucción europea tras la segunda guerra mundial y su célebre axioma “la forma sigue a la función”, únicamente nos quedan como herencia los aspectos cuantitativos. El número y la velocidad de los vehículos que en una avenida se pueden desplazar por encima de la calidad o simple posibilidad de interacción en la misma, la utilización de recursos económicos en función de su retribución comercial en una lógica donde las leyes del mercado priorizan los requerimientos de “los más”, de “los objetos sociales” más abundantes y ubican en segundo término a “los menos”, por ejemplo a quienes tienen alguna discapacidad.

Sin embargo el problema del vínculo e interpretación de distancia entre los individuos y su ciudad no se limita a grupos específicos como el conformado por las personas con discapacidad, Rogers desde la perspectiva del urbanista diagnóstica que “las ciudades han crecido y han cambiado hasta convertirse en estructuras tan complejas y tan poco manejables que se hace difícil recordar que su existencia se justifica para satisfacer, ante todo, las necesidades humanas y sociales de las comunidades; de hecho, suelen fallar en este punto”.²⁶ Como aproximación para comprender mejor esta complejidad en la relación de los individuos y el entorno material y como estrategia de investigación, considero útil profundizar en la percepción que tienen las personas con discapacidad de su entorno urbano por poder arrojar luces sobre el problema de la pérdida de capacidad funcional y comunicativa de la ciudad como modelo de asentamiento de la sociedad. La situación extrema de

²⁵ Castells 2004. Pág. 451.

²⁶ Rogers 2000. Pág. 8.

las personas con discapacidad al interactuar o intentar hacerlo en la ciudad de mayor tamaño y complejidad en nuestro país, la Ciudad de México.

Las preguntas específicas que me planteo son ¿cómo utilizan las personas con discapacidad los espacios públicos de la Ciudad de México? y ¿qué obstáculos encuentran al utilizarlos? y las respuestas las busco de primera mano, en la experiencia personal y cotidiana de los propios habitantes con discapacidad de la ciudad.

Inicialmente enuncié mi segunda pregunta como ¿qué obstáculos impiden utilizarlos? pero me di cuenta que podría connotar la posibilidad de que algún habitante de la ciudad no los utilizara. Situación por otro lado imposible a menos que desde el momento del nacimiento hasta su muerte el individuo no saliera del mismo espacio privado, la misma habitación o vivienda. La realidad es que mucho o poco, con dificultad o sin ella requiriendo de asistencia o no, la vida urbana moderna nos obliga cuando menos al desplazamiento a través de calles y avenidas aunque lo hagamos casi siempre sobre algún tipo de vehículo. Por otro lado preguntarme ¿qué obstáculos encuentran al utilizarlos? resuelve el problema y permite una mayor riqueza en las respuestas.

Utilizar la ciudad y utilizar los espacios públicos que ofrece la ciudad es algo necesario y a lo que estamos obligados quienes la habitamos por obvia funcionalidad como el desplazarnos de un lugar a otro, de la vivienda al trabajo por ejemplo, pero también utilizamos los espacios públicos como escenarios para la interacción, la interacción social requiere de un lugar material (objeto material) para realizarse al menos mientras no llegemos al punto de convertirnos en entes virtuales. Pero el escenario no es neutro y así, autores como Rossana Reguillo²⁷ afirman que "...la ciudad es construcción simbólica, dinámica, conflictiva, estructurada y estructuradora de los sujetos sociales..."²⁸ causa y consecuencia de las formas con que interactuamos. Entendida así, comprender la percepción que mis entrevistados tienen de la ciudad que habitan y visualizar los atributos de los

²⁷ Reguillo Cruz, Rossana. La construcción simbólica de la ciudad. ITESO UIA. México 2005.

²⁸ Reguillo 2005. Pág. 472.

“objetos materiales” a partir de los que se genera esta percepción, debiera resultar cuando menos de utilidad en el rescate de su esencia funcional constitutiva; la armoniosa convivencia social, pero de todo el corpus social, de todos los “objetos sociales”, personas con discapacidad incluidas.

El abordar una investigación que se aproxime a las preguntas que me he impuesto hace necesario que abunde primero en los conceptos de discapacidad y personas con discapacidad estrechamente ligados a los significados sociales de lo normal y lo patológico.

4.2 Discapacidad, normalidad y anormalidad.

“En el juego de luces que nos revela a partir de la modernidad el primer perfil realmente completo de la humanidad, los contrastes son igual de importantes –pero no más- que las similitudes”.

Fernando Savater.

Las definiciones de conceptos pueden ser engañosas y más si se trata de definiciones legales. En México las leyes utilizan el término de “personas con discapacidad” en un intento por evitar la palabra minusválidos y su carga de significados “políticamente incorrectos” en contraste con países como España en que aún se utiliza y donde se mantienen vigentes disposiciones como la “Ley de Integración Social de los Minusválidos”.²⁹

En el debate legal mexicano la connotación de minusválido se interpretó y se le atribuyó el significado de aquél que vale menos o que no se puede valer por sí mismo y resulta inaceptable (al menos en el discurso oficial) suponer que algunos por motivos físicos valen menos y no es una situación generalizada que no se puedan valer por sí mismos. El debate entre términos no es exclusivo de nuestro país, de hecho ocurrió algo similar en el interior de la Organización Mundial

²⁹ Ley de Integración Social de los Minusválidos. Cortes Generales Españolas. B.O.E. No. 103 del 7 de Abril de 1982.

de la Salud llegando a la conclusión de que el término correcto en castellano debiera ser el de “Personas con Discapacidad” y que con el tiempo debiera sustituir a los términos de “minusválidos” e “impedidos”. Todos los documentos generados en castellano por la ONU y por la OMS utilizan ya el “personas con discapacidad” como un genérico que abarca a la discapacidad motriz, a la sensorial (ciegos, débiles visuales y sordos) y a la intelectual.

En México la “Ley General de las Personas con Discapacidad” del 2005³⁰ define como persona con discapacidad a “toda persona que presenta una deficiencia física, mental o sensorial, ya sea de manera permanente o temporal, que limita la capacidad de ejercer una o más actividades esenciales de la vida diaria, que puede ser causada o agravada por el entorno económico y social”, definición similar a primera vista con la que aparece en la “Ley para las Personas con discapacidad del Distrito Federal” de 1995,³¹ promulgada diez años antes y que a la letra dice que persona con discapacidad es “todo ser humano que presenta temporal o permanentemente una disminución en sus facultades físicas, intelectuales, o sensoriales que le limitan realizar una actividad normal”. Las diferencias de fondo con diez años de distancia son la eliminación del concepto de “actividad normal” y el reconocimiento de que la discapacidad puede “ser causada o agravada por el entorno económico y social”.

Con la primera diferencia, al eliminar la palabra “normal” se reduce el rango de relatividad de la definición. Finalmente ¿qué es ser normal? y ¿qué es una actividad normal? Con la segunda diferencia se reconoce de manera explícita que la discapacidad puede agravarse o incluso producirse por los entornos económico y social, rompiendo así con las visiones limitadas a considerar que la discapacidad se trata de un asunto restringido a factores biológicos y fisiológicos cuya atención se limita a los ámbitos de la medicina y la rehabilitación. Visiones generalmente

³⁰ Ley General de las Personas con Discapacidad. Secretaría de Desarrollo Social. Diario Oficial de la Federación 10-junio-2005 Art. 2-XI.

³¹ Ley para las Personas con discapacidad del Distrito Federal. Asamblea de representantes del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación. 19 Diciembre 1995. Art.2-I.

asociadas con políticas estatales asistenciales y acciones altruistas aisladas donde la discapacidad se asienta como un problema del individuo y se elude así el considerarla como un problema social.

Estas dos modificaciones coinciden con el espíritu del pensamiento del médico y filósofo Georges Canguilhem³² quien cuestiona la visión positivista y exclusivamente biológica explicada como “una teoría de las relaciones entre lo normal y lo patológico de acuerdo con la cual los fenómenos patológicos sólo son en los organismos vivos variaciones cuantitativas, según el más y el menos, de los respectivos fenómenos fisiológicos”.³³ Explicación para él inaceptable cuando que hoy en día incluso “se está muy lejos de creer que salud y enfermedad sean opuestos cualitativos, fuerzas en lucha”.³⁴

Para Canguilhem “no existe un hecho normal o patológico en sí”³⁵ la diferenciación únicamente es posible en función a un contexto físico y en el caso del ser humano un contexto físico vinculado con un contexto social, en el significado atribuido a la relación entre “los objetos sociales” y los “objetos físicos”. Un ejemplo está en la percepción social de la edad “normal” para morir y el médico filósofo lo expone así:

“Las variaciones en la duración de la vida promedio en el hombre a través de las épocas (39 años en 1865 y 52 en 1920, en Francia y para el sexo masculino) resultan muy instructivas. Buffon y Flourens examinaban al hombre, para asignarle una vida normal, con la misma mirada de biólogo con la que examinaban al conejo o al camello. Pero cuando se habla de vida promedio, para aludir a su progreso creciente, se la relaciona con la acción que el hombre, considerado colectivamente, ejerce sobre sí mismo. En este sentido trata Halbwachs a la muerte como un fenómeno social, estimando que la edad en la que ésta se produce es en gran parte el resultado de las

³² Canguilhem, Georges. Lo normal y lo patológico. México. Ed Siglo XXI. 1983.

³³ Canguilhem 1983. Pág. 20.

³⁴ Canguilhem 1983. Pág. 20.

³⁵ Canguilhem 1983. Pág. 108.

condiciones de trabajo e higiene, de la atención a la fatiga y a las enfermedades, en resumen: tanto de las condiciones sociales como de las fisiológicas. Todo sucede como si una sociedad tuviese la mortalidad que le conviene...”³⁶

Los conceptos de normal y patológico no tienen sentido sino como “objetos abstractos” y forman parte del “sí mismo” de Blumer, requieren del referente de un entorno en el que se interactúa y esto último es válido en el caso de las personas como también en el caso de cualquier ser vivo vinculado a su medio ambiente tal y como Darwin advirtió. “La especie sería el agrupamiento de individuos, todos en algún grado diferentes, y cuya unicidad expresa la normalización momentánea de sus relaciones con el medio ambiente...”³⁷ La relación del ser vivo con su entorno es la que le otorga el sentido de normalidad y en el caso de los seres humanos se trata de la combinación del un entorno físico construido junto con un entorno social.

La percepción de la normalidad es cultural, es un significado que cambia con la dinámica de la interacción y así otro ejemplo se encuentra en la percepción de la complexión “normal”. Lo “normal” y deseable en la Europa de Rubens (basta ver su obra pictórica y la de sus contemporáneos) era la complexión robusta pero hoy en día y tal vez por la influencia de la “moda de pasarela” y la publicidad, lo “normal” y deseable es la complexión famélica.

Aún reconociendo como parámetro a la interrelación entre el individuo y su entorno, la determinación exclusivamente física entre quien puede ser considerado como una persona con discapacidad y quien no, sigue teniendo fronteras borrosas que no son delineables. Baste preguntarse sobre otro de los conceptos incluidos en la definición de la Ley del 2005; “...que limita la capacidad de ejercer una o más actividades esenciales de la vida diaria...”³⁸ ¿Qué es una actividad esencial de la vida diaria? y ¿cuándo se puede suponer limitada la capacidad para ejercerla? Quien

³⁶ Canguilhem 1983. Pág. 121.

³⁷ Canguilhem 1983. Pág. 107.

³⁸ Ley General de las Personas con Discapacidad 2005. Art. 2-XI.

por su edad al caminar lo hace con pasos cortos y casi arrastrando los pies, se desplaza aunque con cierta lentitud comparativa ¿hasta qué velocidad representa una limitación suficiente para considerarlo persona con discapacidad? Las distancias comparativas también son relativas, mis propias capacidades de desplazamiento contra las de cualquier atleta olímpico de alto rendimiento me podrían ubicar por comparación como persona con discapacidad. La determinación operativa acaba dependiendo de cualquier manera de la esfera de la significación.

El concepto normal se desarrolla a partir del de norma, representa una forma social de normar, “lo normal es el efecto obtenido por la ejecución del proyecto normativo, es la norma exhibida en el hecho. Desde el punto de vista fáctico, existe pues entre lo normal y lo anormal una relación de exclusión”.³⁹ Sin atreverme a asegurarlo intuyo que en México intentamos compensar esta exclusión de facto con un discurso repleto de eufemismos y es recurrente que los políticos o personajes de la sociedad hagan declaraciones mediáticas refiriéndose a nuestros “plus válidos”, sean utilizados malabares semánticos como el de “invidente” por ciego o el aún más inverosímil “silente” por sordo, incluso el mismo Presidente Fox puso de moda el personas con “capacidades diferentes” desde el inicio de su gestión. Al viejo lo llamamos “adulto en plenitud” o con el casi pleonasma de “adulto mayor” por no mencionar que hasta hemos tenido que inventar una “tercera edad”.

“Personas con capacidades diferentes” somos todos por el hecho de contar cada quien con características físicas individuales producto de la combinación de variables físicas como la edad, complexión, talla, sexo, factores étnicos, etc. y variables culturales como son la dieta y el propio historial de salud, higiene y prácticas de desarrollo físico por motivos de condiciones en el trabajo y entretenimiento. Características físicas que no son estacionarias y se modifican a través del tiempo como las mismas proporciones corporales (en un recién nacido el largo de la cabeza representa

³⁹ Canguilhem 1983. Pág. 191.

aproximadamente el 30% del total de la estatura y en un adulto no es frecuente que rebase el 13%).

Pareciera que la única constante es la diversidad física y cultural humana.

No quisiera dar a entender que desestimo las definiciones legales, reconozco la necesidad de contar con ellas y su utilidad en un estado de derecho, únicamente pretendo establecer la relatividad de los conceptos. El hecho es que en el entorno específico de la Ciudad de México existen personas que se asumen y son señaladas como personas con discapacidad independientemente de las definiciones legales. Personas que han construido un “si mismo” donde la discapacidad es uno de los ingredientes relevantes y que son reconocidos como un “objeto social” específico.

En el caso que me ocupa y para mi investigación es más significativo poder encontrar un “yo persona con discapacidad” que un “nosotros las personas con discapacidad” como grupo social que se relacione con los “demás” a partir de la percepción de diferencias. No ignoro la importancia de la construcción de la identidad colectiva como un proceso social complejo, sin embargo en la experiencia cotidiana, la relación individual con los demás es la que mejor ilustra las ventajas o desventajas de la materialidad del entorno urbano, de los “objetos físicos” con los que convivimos. El sociólogo Gilberto Giménez Montiel⁴⁰ llega a afirmar que la “manifestación” de la identidad es una estrategia socialmente recurrente de la que resulta una negociación entre lo que llama “auto identidad y exo identidad”.⁴¹ La mera existencia de configuraciones sociales objetivamente observables no genera en automático identidades, se requiere de la voluntad de los actores sociales de distinguirse y la lucha cotidiana de algunas personas con discapacidad es precisamente por no distinguirse de los demás, por tratar de ser vistos como iguales.

La identidad no es un absoluto inmutable y cada individuo se reconoce también de acuerdo a las circunstancias de interacción. Así, una mujer en determinadas circunstancias puede acudir a su identidad de género y en otras a su identidad de persona con discapacidad si fuera el caso, sin

⁴⁰ Chihu Amparán, Aquiles. Sociología de la identidad. Porrúa. México 2002.

⁴¹ Chihu Amparán 2002. Pág. 39.

embargo siempre y en todos los casos con el bagaje de significados de su “sí mismo”. Por ello recurro a la interacción individual y no colectiva en el uso de la ciudad, del entorno urbano. De otra manera la infinidad de posibles combinaciones me llevaría a la construcción a priori de grupos y objetos de estudio como mujeres-en silla de ruedas, hombres en silla de ruedas, ciegos, ciegas, etc. que seguramente resultarían arbitrarias y carentes de una significación real, una mera ocurrencia académica.

4.3 En resumidas cuentas.

Emprendo una investigación que propone los valores que propician la inclusión y respeto por las diferencias; por la diversidad y encuentro a las preguntas de ¿cómo perciben las personas con discapacidad los espacios públicos de la Ciudad de México? y ¿qué obstáculos encuentran al utilizarlos? como apropiadas para abordar una investigación cualitativa donde la perspectiva teórica sea la de la fenomenología puesto que como bien explican Taylor y Bogdan “ el fenomenólogo quiere entender los fenómenos sociales desde la propia perspectiva del actor. Examina el modo en que se experimenta el mundo. La realidad que importa es lo que las personas perciben como importante”.⁴²

En la línea teórica de la fenomenología, opto por el marco del interaccionismo simbólico por ser el que “...atribuye una importancia primordial a los significados sociales que las personas asignan al mundo que las rodea”⁴³ y parafraseando en el fondo de mi investigación quedaría la importancia de “los significados que las personas con discapacidad asignan al entorno urbano que las rodea”. Utilizo el concepto del “mi mismo” de Blumer así como las categorías operacionales que hace al referirse a los distintos niveles de objetos: materiales, sociales y abstractos.

⁴² Taylor y Bogdan. 2002. Pág. 16.

⁴³ Taylor y Bogdan. 2002. Pág. 24.

Rescato las definiciones de personas con discapacidad que aparecen en el marco legal mexicano y asumo la relativización que Canguilhem hace de los conceptos normal y patológico y entiendo que la arquitectura y el urbanismo son a la vez entornos y lenguajes a los que otorgamos sentido y en donde la posibilidad de interacción permite la asignación de significados y los procesos de la comunicación.

En resumidas cuentas realizo un acto expiatorio de mi trabajo profesional como arquitecto con resultados no siempre incluyentes o sensibles a la diversidad física y percepción de los demás. Expiatorio también, de mi participación en la realización de manuales y evaluaciones de accesibilidad para personas con discapacidad escudado con la soberbia que sólo un título universitario es capaz de infundir.

5 METODOLOGIA Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

“La capacidad intelectual más positiva del hombre es el provecho que sabe sacarle a su ignorancia. Pues la ignorancia es la más extensa e intensa producción teórica del hombre, y aprender a utilizar esa inmensa riqueza, redistribuida convenientemente, invertirla, usarla como carburante o como señuelo es una tarea fundamentalmente civilizadora.”

Fernando Savater.

Llevo a cabo una investigación cualitativa, inductiva y de inferencia descriptiva en la que entrevisto a una muestra intencional y no representativa de corte transversal compuesta por un universo de seis individuos.

La característica metodológica de inductiva obedece a que obtengo los datos directamente de informantes clave (personas con discapacidad) y a partir de su análisis elaboro principios generales y tipologías a diferencia de las metodologías deductivas que recorren el camino inverso, parten de una teoría para encontrar datos de apoyo o refutación.

La inferencia descriptiva permite en la investigación revelar hechos poco o nada observados con anterioridad.

Las unidades de registro son entrevistas del tipo “abierto narrativo” pues parten de un guión con preguntas generales abiertas para favorecer la inclusión de temas y perspectivas que resulten pertinentes para el propio entrevistado, técnica propicia en mi parecer, para obtener datos sobre percepción.

La muestra no es representativa estadísticamente y las características intencionales de los seis individuos son:

4 discapacitados motrices usuarios de distintos tipos de silla de ruedas.

2 discapacitados visuales (ciegos o débiles visuales).

La selección intencional de 4 discapacitados motrices y dos visuales es congruente con el hecho de que el XII Censo General de Población y Vivienda 2000 ⁴⁴ arroja resultados donde la mayor incidencia de discapacidad es la motriz con un 8 de cada mil habitantes, seguida por la visual con un 5 de cada mil y entre ambas abarcan el 71.3% del total de población con alguna discapacidad.

Todos mis entrevistados son personas con discapacidad activos social y laboralmente que han elegido el camino de intentar una cada vez mayor autosuficiencia y que han tenido la oportunidad de contar con un capital cultural mínimo de bachillerato y recursos económicos suficientes. Todos ellos son miembros de Libre Acceso, una asociación civil de personas con discapacidad sin fines de lucro y cuyo objetivo es alcanzar una equitativa oportunidad de integración de las personas con discapacidad a la sociedad, esta filiación garantiza que los entrevistados cuando menos cuentan con algún nivel de interés por la integración social de las personas con discapacidad.

La viabilidad de la investigación me hace prescindir de entrevistas con discapacitados intelectuales y sordos por haber requerido para ello de interpretación o traducción de terceras personas.

⁴⁴ INEGI. Comunicado de prensa No. 173/2004. 8 Diciembre 2004. Aguascalientes. Ags. (en el marco de los festejos del Día Internacional de las Personas con Discapacidad).

El diseño de corte transversal obedece al interés de encontrar datos sobre la percepción en un “aquí y en este momento” sin su consideración histórica. El contexto de un “aquí” que es la Ciudad de México y un “ahora” que es el presente; años 2006 a 2008.

Las preguntas de investigación son ¿cómo perciben las personas con discapacidad los espacios públicos de la Ciudad de México? y ¿qué obstáculos encuentran al utilizarlos?.

He sometido la información obtenida de las entrevistas a un análisis secuencial de códigos temáticos, códigos interpretativos y códigos teóricos de acuerdo a la metodología propuesta por Uwe Flick ⁴⁵ donde codificación se entiende como el proceso para “...representar las operaciones por las cuales los datos se desglosan, conceptualizan y vuelven a reunir en nuevas maneras”.⁴⁶ Proceso en el que “se asignan conceptos o códigos al material empírico. Primero se formulan los más cerca posible del texto, y más tarde de un modo cada vez más abstracto. La categorización en este procedimiento se refiere al resumen de estos conceptos en conceptos genéricos y a la elaboración de las relaciones entre los conceptos y los conceptos genéricos, o las categorías y los conceptos superiores”.⁴⁷

El procedimiento para las entrevistas ha sido:

Entrevistas solicitadas con anterioridad y acordadas en lugares donde el entrevistado sienta propios o esté familiarizado con ellos.

Entrevistas con acuerdo verbal de utilización y confidencialidad en el manejo de la identidad del entrevistado.

Entrevistas realizadas entre Junio del 2006 y el 2007 en la Ciudad de México.

⁴⁵ Flick, Uwe. Introducción a la investigación cualitativa. Madrid. Ed. Paideia 2004.

⁴⁶ Flick 2004. Pág. 193.

⁴⁷ Flick 2004. Pág. 193.

Las entrevistas fueron gravadas con el conocimiento del entrevistado y transcritas posteriormente.

6 RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN.

“Aquél que me pidió ayuda apeló en mí a lo más mío, que compartimos:
la palabra humana.”

Fernando Savater en “El contenido de la felicidad”.

6.1 La ciudad y el transporte.

Resulta fácil perder conciencia de las destrezas y habilidades físicas que nos permiten utilizar el entorno material por el simple hábito de contar con ellas diariamente. Caminamos por una calle, cruzamos de una banqueta a otra o paseamos por un parque utilizando capacidades que damos por hechas y sin embargo son éstas las que nos agrupan como “normales” en lo que pareciera ser la percepción de las personas con discapacidad motriz y discapacidad visual que se auxilian de sillas de ruedas, bastones blancos o perros guía. Percepción donde la diferencia en palabras de Federico, usuario de silla de ruedas, es “la capacidad que tú tienes para desprenderte del piso y que no la tengo yo... el problema no es caminar, el problema es salvar obstáculos”⁴⁸ o “la posibilidad de orientarte”.⁴⁹

Habiendo entrevistado a distintas personas con discapacidad motriz y discapacidad visual que habitan en la Ciudad de México, lo primero que llama mi atención es que ninguna expresó alguna percepción agradable o placentera sobre su relación con la Ciudad de México o sus partes. Reconozco que por simple observación y experiencia esperaba comentarios sobre la inaccesibilidad de los objetos urbanos y la dificultad con la que las personas con discapacidad los utilizan pero no dejó de sorprenderme la total ausencia de percepciones que pudieran ser calificadas como positivas. Es frecuente que los habitantes de la ciudad manifiesten una serie de experiencias y sentimientos

⁴⁸ Entrevista A.

⁴⁹ Entrevista F.

contradictorios en su relación con lo urbano y la contundencia en mis entrevistados permite suponer que se ven a sí mismos obligados a vivir en un entorno que les resulta ajeno y hostil convirtiendo así su cotidianidad en una lucha contra la adversidad o en una carrera de obstáculos impuestos. Desde su silla de ruedas uno de ellos bromeó al respecto: “los paralímpicos mexicanos son tan buenos porque diario entrenan en la calle”.⁵⁰ Dicho de otra manera, obligados a un lenguaje arquitectónico y urbano que requiere traducción en el sentido que le da al término el arquitecto Carlos Mijares⁵¹ refiriéndose a una arquitectura imposible de ser apropiada por lo ajena que resulta.

Escuché expresiones como “tengo mucho miedo de vivir en esta ciudad...”⁵² o “baja uno con la incertidumbre de encontrarme realmente en una zona que tuviera garantías para no tener que pasar por algún accidente”⁵³ y ninguna que connotara alguna relación afectiva con el entorno material. La pregunta obligada es ¿por qué? pero para intentar responderla primero resalto otros aspectos en los que también coinciden mis sujetos de análisis. Está claro que en su relación con los objetos materiales urbanos no existen percepciones positivas, pero en su relación con las personas en la ciudad, con los demás objetos sociales, su percepción es ambivalente concediendo que en ocasiones existe buena voluntad y disposición de ayuda pero contrarrestadas por una generalizada ignorancia sobre las reales necesidades de quienes tienen alguna discapacidad.

Otra constante importante de anotar es la vinculación entre los objetos materiales y los objetos sociales. La percepción de la ciudad en parte se deriva de la percepción del comportamiento de las personas y su viceversa ante la reconocida necesidad de recibir ayuda por la discapacidad. “Las personas pueden hacer que tu camino sea más fácil o más difícil”.⁵⁴

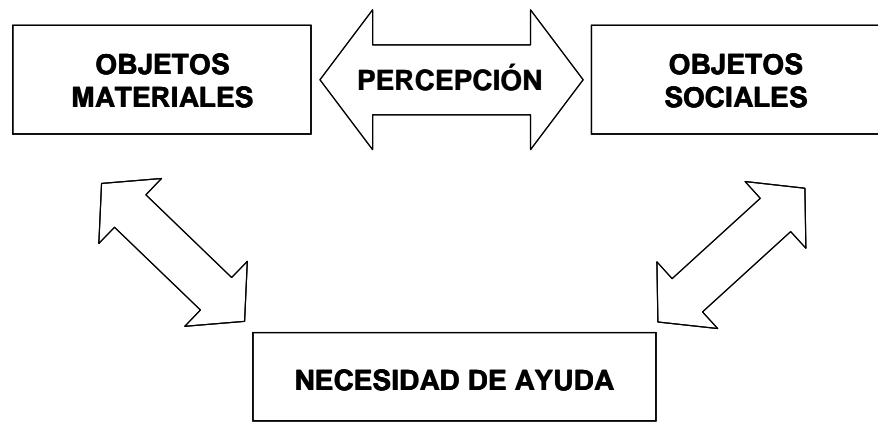
⁵⁰ Entrevista B.

⁵¹ Mijares. 2002.

⁵² Entrevista D.

⁵³ Entrevista E.

⁵⁴ Entrevista F.



Así, las constantes que encontré puedo resumirlas en una contundente percepción del entorno material como un obstáculo, una ambivalencia en la percepción del comportamiento de los demás hacia el discapacitado, un estrecho vínculo entre los objetos materiales y el comportamiento de los objetos sociales que modula la forma en que son percibidos y la conciencia de necesitar de alguien que no sabe como ayudar aunque esté dispuesto a hacerlo.

Transitar por la ciudad sobre una silla de ruedas o sin sentido de la vista significa confrontar y sortear obstáculos convirtiendo en riesgosa la experiencia. Una banquetta mal mantenida puede ser un inconveniente para quien camina y ve, pero también una barrera infranqueable o motivo de un accidente para las personas con discapacidad. Citando a Federico "...un escalón de diez centímetros para nosotros puede ser la diferencia entre estar o no estar".⁵⁵ Los obstáculos o barreras físicas que explican la percepción negativa de la experiencia urbana y que encontré recurrentemente mencionados, puedo agruparlos en dos categorías, los originados por el propio diseño de los elementos urbanos o su grado de deterioro y los que se originan por las formas de ocupación del espacio público. Estos últimos estrechamente vinculados a la percepción motivada por el comportamiento de las demás personas.

⁵⁵ Entrevista A.

Las barreras físicas producto del diseño y del mantenimiento del espacio urbano en su mayoría se refieren a las condiciones de las superficies de desplazamiento, pisos y pavimentos, banquetas y arroyos vehiculares. Paco, pensando en su deambular sobre su silla de ruedas lo resume en un "...la banqueta me resulta particularmente odiosa... casi todas están rotas..."⁵⁶ y específicamente los mayores obstáculos físicos percibidos en todas las entrevistas son: banquetas sin rampas de esquina, hoyos y fracturas en el pavimento, raíces sobresaliendo del piso, interrupciones por la aparición de rampas de estacionamiento, empedrados y adoquinados con malas propiedades de rodamiento, calles y avenidas con cruceros discontinuos, pendientes excesivas en los pisos y rampas, anchos de paso angostos así como la existencia de mobiliario urbano informal como pretilas, tubos y cadenas para evitar que los vehículos suban a la banqueta y jardineras altas.

Las barreras físicas producto de las formas de ocupación del espacio urbano percibidas son: vehículos estacionados sobre las banquetas u obstruyendo las rampas de banqueta, la existencia de puestos comerciales y ambulantes sobre las banquetas y elementos de publicidad como anuncios de lámina o colocar objetos como indicación de algún comercio, el ejemplo más claro son las llantas apiladas como indicación de una vulcanizadora. Barreras con una manifestación física pero generadas directamente por el comportamiento, en una categoría que bien puedo renombrar como barreras sociales o de la conducta en donde cabría añadir al vehículo ocupando sin derecho un cajón de estacionamiento destinado a las personas con discapacidad.

Sea por su diseño inaccesible, el mal mantenimiento o la modalidad de uso, el resultado es una ciudad que no contempla las necesidades de las personas con discapacidad y de ahí su percepción completamente negativa. Las barreras físicas y las barreras sociales, cada día confrontan a quien tiene alguna discapacidad motriz o visual con sus propias limitaciones y condición de discapacitado haciendo a un lado y anulando sus capacidades. Indignados, es inevitable que se pregunten ¿por qué el

⁵⁶ Entrevista B.

entorno es así? o ¿por culpa de quién? y adelanto que las respuestas las encuentran al responsabilizar por ello a quienes no “son como yo”, a quienes no tienen una discapacidad. Antes de profundizar en esta situación conviene que abunde en las particularidades de las formas y sistemas de transporte sin los que no es comprensible la ciudad y siendo una parte definitoria de su materialidad.

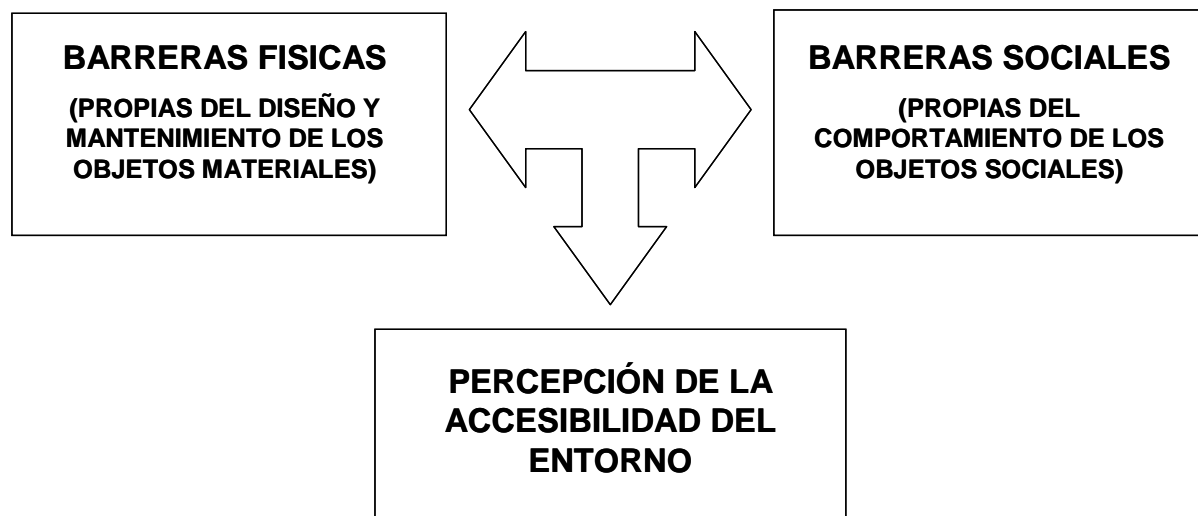
Es en las modalidades de transporte donde la percepción vincula de manera más estrecha a los objetos materiales con los objetos sociales y donde la interacción es intensa. La modalidad de transporte más cómoda a juicio de mis entrevistados es el vehículo privado, sin embargo no siempre es viable. Presento como ejemplo la situación de los ciegos y débiles visuales o la de los discapacitados motrices que no puede conducir, para ellos contar con un vehículo privado no es únicamente cuestión de poder comprarlo y mantenerlo (lo que por sí mismo no es un asunto menor), implica también el poder costear la ayuda de alguien que lo conduzca. Esto confiere al transporte público particular importancia en la posibilidad de desplazamiento de las personas con discapacidad.

Los transportes públicos mencionados durante las entrevistas fueron los taxis, autobuses, microbuses, trolebuses y los sistemas de Metrobús y Metro. En la preferencia y facilidad de uso existe una clara diferenciación entre los discapacitados motrices y los visuales. Para los discapacitados motrices que utilizan silla de ruedas las mejores opciones de transporte público son los taxis, los pocos autobuses adaptados que circulan y el sistema Metrobús considerando que en el Metro únicamente son accesibles tres o cuatro estaciones, sin embargo para los discapacitados visuales el sistema Metro es el más conveniente y seguro, seguido del sistema Metrobús y las demás formas de transporte.

En ambos tipos de discapacidad, la percepción del sistema de transporte se construye considerando como una unidad al vehículo en sí mismo y al lugar de ascenso y descenso (estaciones, andenes y cruceros), todos ellos objetos materiales, con la formas de comportamiento de las personas

que los operan (conductores y choferes), objetos sociales, pero también con el comportamiento de los demás usuarios, de los demás pasajeros, en una suerte de percepción unitaria de la experiencia del acto de transportarse.

Entendido de esta manera y como ejemplo, cuando Ernesto y Héctor (discapacitados visuales) me explican lo complicado que es orientarse en algunas estaciones del Metro por comparación con otras, lo hacen unificando los inconvenientes derivados de la propia arquitectura de la estación con la obstrucción de las circulaciones y guías táctiles de los puestos ambulantes que arbitrariamente las invaden y con la dificultad en encontrar algún usuario que los ayude a entrar a los vagones sin abandonarlos justo en el andén. Para ellos no funcionan las adecuaciones de accesibilidad materiales sin una conducta igualmente accesible. Héctor comprende que a pesar de su discapacidad puede “...preguntar a alguien que a lo mejor no viene de tan buen humor como para contestarte de la mejor manera...”⁵⁷ pero no acepta el que “...te avienta una respuesta equivocada...”⁵⁸ con tal de deshacerte de ti, con las graves consecuencias de confundirse o perderse sin el sentido de la vista. De poco o nada sirve abatir las barreras físicas sin abatir simultáneamente las barreras sociales o del comportamiento.



⁵⁷ Entrevista F.

⁵⁸ Entrevista F.

La experiencia del acto de transportarse desde la discapacidad motriz como desde la discapacidad visual, es percibida como conflictiva y riesgosa, y en la que se requiere de ayuda. En la percepción de conflicto y riesgo no existen mayores diferencias entre mis entrevistados, no así en la percepción de dependencia de ayuda o en su asunción cuando que a los discapacitados motrices los rebela y que los discapacitados visuales aceptan como inevitable canalizando parte de su reclamo al desconocimiento e insensibilidad de aquéllos que están en posibilidad de ayudarlos.

Si bien es cierto que los manuales de accesibilidad dirigidos a ingenieros y arquitectos contemplan evitar los obstáculos al desplazamiento de las personas con discapacidad como son escalones, pavimentos resbalosos, adoquinados y empedrados, postes y árboles a media calle, grietas en las banquetas, la ausencia de rampas o su mal estado y la falta de continuidad en las superficies en general, no reflejan las percepciones que provoca el enfrentarse a ellos. Los obstáculos “no te invitan a andar en la calle... la calle no es muy amigable para nosotros”⁵⁹ es posible detectar que la percepción de obstáculos no es privativa de las condiciones físicas del entorno urbano, incluye aspectos que se refieren al comportamiento de “los demás” y a su conocimiento sobre “mis necesidades especiales”.

6.2 La expectativa y el parámetro de comparación con los demás.

Cada quien percibe a la Ciudad de México de manera diferente y racionaliza su experiencia individual en ella de acuerdo a las expectativas formadas y a los parámetros de referencia disponibles.

Las personas con discapacidad establecen sus expectativas por comparación con lo que perciben como “normal” y con los objetos sociales que perciben como “normales”, dicho de otra manera, comparándose con los que somos percibidos como normales a pesar de lo relativo y arbitrario del

⁵⁹ Entrevista B.

parámetro. Después de todo ¿quién es normal?, ¿tú, yo?, ¿el niño que corre sin concentración por la calle o el anciano que arrastra los pies? pero para quienes entrevisté, normal es cualquiera que no utilice una silla de ruedas, muletas, andaderas o cualquier otro mecanismo de asistencia al desplazamiento, perros guía o bastones blancos y miden su discapacidad por la distancia que los separa de este modelo de “normalidad” y así en palabras de Paco “el sueño de un cuadripléjico es ser parapléjico y el sueño de un parapléjico de tercer nivel sería tener una lesión más baja”.⁶⁰ Georges Canguilhem presenta claramente la relatividad del concepto de “normalidad” en su tesis “De lo normal a lo patológico”,⁶¹ ubicándolo como parte de la cultura propia de cada sociedad y por tanto cambiante en función al tiempo y al espacio. Es por ello, como apunto en el marco teórico, que en las definiciones legales modernas de persona con discapacidad, se omiten los términos normal y normalidad, sin embargo la percepción de la normalidad es parte inevitable de toda interacción social.

Un segundo orden perceptivo se da en el cómo perciben mis entrevistados que son percibidos por los demás y Federico es contundente cuando afirma que existe “la percepción de que la persona con discapacidad es inútil, ¡y sí es!, claro que lo es porque el entorno no le permite ser plenamente útil”.⁶² Mis entrevistados perciben que son percibidos como inútiles o como enfermos y esto hace suponer una relación compleja entre quienes tienen alguna discapacidad con quienes no la tienen cuando se suma otro elemento, la dependencia impuesta. Paco plantea la dependencia en términos de su propia actitud y habla de que cuando va a algún lugar “aunque no sea accesible si tengo interés, me muevo o busco que me ayuden para entrar”.⁶³

Hasta este punto, propongo la existencia de dos categorías en la percepción de las personas con discapacidad que se observó en el manejo de “un nosotros” y un “los normales”. Categorías que se

⁶⁰ Entrevista B.

⁶¹ Canguilhem 1983.

⁶² Entrevista A.

⁶³ Entrevista B.

establecen por comparación entre sí con dos parámetros; la propia percepción de la distancia entre ambas y la percepción de cómo se es percibido por el otro grupo.

La ubicación dentro de estas tipologías (“nosotros” y “los normales”) y la lógica de comparación con sus dos parámetros, “por distancia con” y “por cómo se es percibido” parece modelar la percepción que mis entrevistados tienen del entorno urbano; de la ciudad. Las dificultades que Federico y Paco explican de su recorrer una calle o en el utilizar un parque las perciben como “obstrucciones” y “barreras” que impiden poder hacerlo comparativamente como los demás y dependen de ayuda para sortearlas a pesar de ser percibidos como inútiles o enfermos por ello, en una relación a la que están sometidos y no debiera existir. Federico lo expresa diciendo que las personas con discapacidad “nos vemos recluidas en las limitaciones que nos son impuestas”,⁶⁴ denotando que “nos son impuestas” por esos otros, los normales, los mismos que nos perciben como inútiles. Una relación de tensión entre ambas categorías que hace confesar a Paco que “mañosamente echo la silla por delante, no me paro y obligo a que la gente se pare... como pelear un poquito tu espacio”.⁶⁵ Aunque en el caso de las personas con discapacidad visual existe una mayor aceptación de la necesidad de ayuda, también connotan un sentimiento de innecesaria imposición enfocada al alto grado de dependencia por las condiciones de los objetos materiales o por el comportamiento de quienes ubican como “normales”.

Este sentimiento de imposición contribuye a percibir las condiciones materiales de los espacios urbanos como una difícil e injusta carrera de obstáculos y a cada calle como un reto en una suerte de Odisea contemporánea donde el discapacitado se puede ver a sí mismo como un moderno Ulises con la tarea de transitar por la ciudad o un penitente como indican las palabras de Federico al describir la

⁶⁴ Entrevista A.

⁶⁵ Entrevista B.

terminación de un día cualquiera de algún usuario de silla de ruedas que “al terminar su jornada de trabajo va a recorrer el mismo vía crucis de regreso a casa”.⁶⁶

Un ejemplo de connotar que los obstáculos pueden provenir del comportamiento de “los otros”, “de los normales” o por imposición de ellos, es observable cuando Paco al relatar sus experiencias de circular en las calles comenta que “hay unos que no se quitan y hay unos en que tu traes tu ritmo y ellos van plácidamente con calma pero extendidos en la banqueta... te quitas de ese bloqueo por decirlo así y nosotros tenemos que pedir permiso”.⁶⁷ Aquí retomo la posibilidad de una relación tensa entre el “nosotros” y “los normales”, Paco retador comenta “que esos que me han gritado un día se bajaran y le dieran en la silla en la banqueta, y es de la patada mano, de la patada, súbete, bájate, o sea es todo un reto”.⁶⁸ Comportamiento tal vez agresivo pero que debe sumarse a otra variable que en Federico se nota cuando afirma que “en términos generales la postura de la gente es bondadosa”⁶⁹ y continúa con la percepción de que a pesar de ello y por ignorar lo que las personas en silla de ruedas necesitan en ocasiones obstaculizan o “comprometen su equilibrio”. El atributo de “ignorancia” asignado a la categoría de “los normales”, se repite en las entrevistas y lo trato en el siguiente apartado.

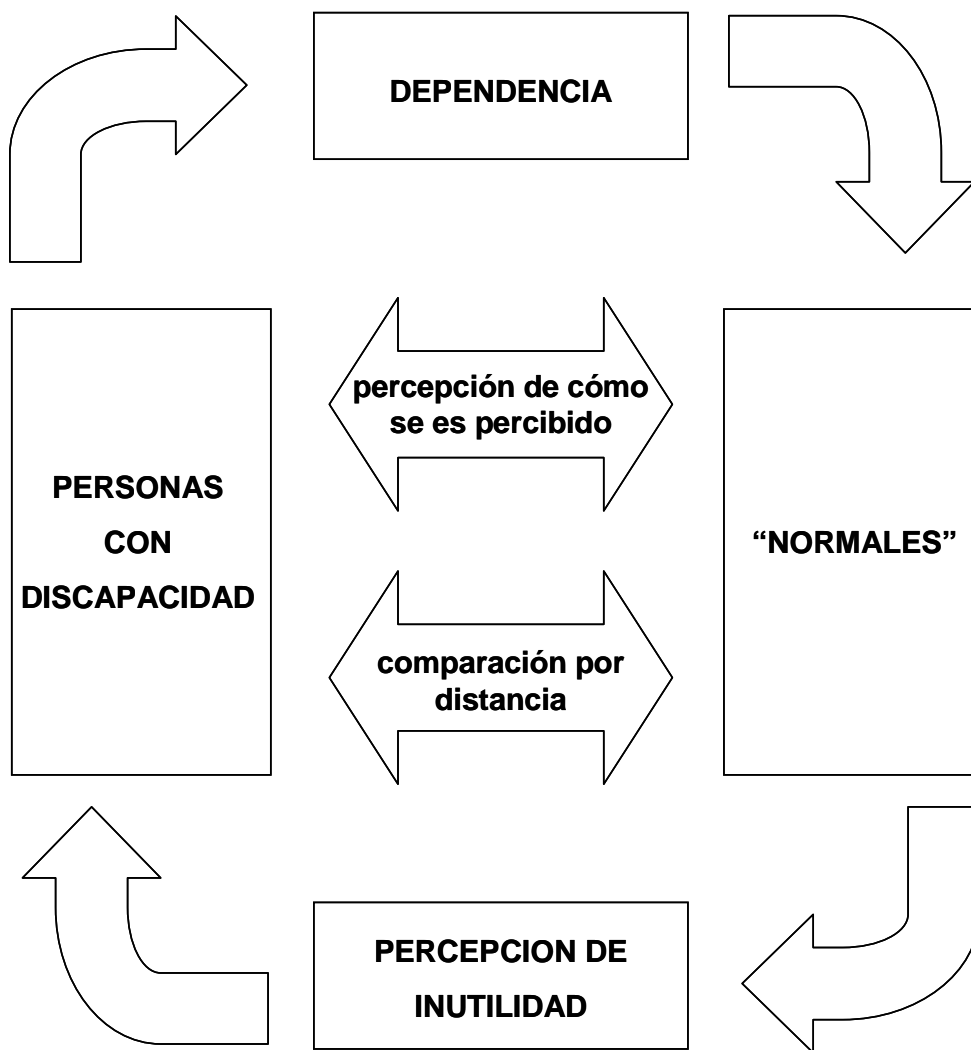
Con lo visto, la compleja relación que modula las percepciones queda esquematizada de la siguiente manera:

⁶⁶ Entrevista A.

⁶⁷ Entrevista B.

⁶⁸ Entrevista B.

⁶⁹ Entrevista A.



6.3 La educación y los derechos.

Para Federico “en general todos los mexicanos y de la misma manera, atropellamos la ley como atropellamos los derechos de las personas con discapacidad”⁷⁰ y Marco reiteradamente en la entrevista reclama el ver violados sus derechos humanos y otros que le confiere la ley por ser mexicano y claramente expone que “la discapacidad es una limitación, pero es una limitación física, no una limitación de derechos”.⁷¹

⁷⁰ Entrevista A.

⁷¹ Entrevista C.

Marco percibe que para los demás objetos sociales el es tan solo una silla de ruedas, un objeto material, y reclama: “Marco usa una silla de ruedas para poder salir de su casa, pero Marco nunca se ha vuelto una silla de ruedas”⁷² y su experiencia en la utilización de una ciudad repleta de barreras que impiden o dificultan su desplazamiento no solo construye su percepción de la ciudad misma sino también de la interacción que favorece entre un “nosotros” (personas con discapacidad) y los “normales”, una interacción desigual donde unos violan los derechos de los otros.

Violación a los derechos que en ocasiones y como concesión le es atribuida a la ignorancia. Maru expresamente se lamenta por el “desconocimiento total de que las personas con discapacidad podemos estar en todos los ámbitos”⁷³ en la misma tesitura con que Marco explica que “la diferencia que tenemos contra el resto de las personas no ha sido bien identificada, no ha sido bien entendida y no ha sido bien tratada todavía”⁷⁴ o con que Ernesto cuenta que “la mayoría de los que te ofrecen apoyo, indudablemente que no saben cómo”.⁷⁵ En el atributo de la ignorancia a “los normales” coinciden los discapacitados motrices con los visuales como se puede advertir.

Ignorancia aparte, resulta incuestionable la afirmación de Federico: “debemos estar incluidos en el quehacer social... y para poder estar incluidos tenemos que poder llegar cuando menos para reclamar nuestra participación”.⁷⁶ La falta de accesibilidad en la ciudad es percibida como un obstáculo incluso para poder reclamar los derechos violados.

La ignorancia ocasiona gran parte de las violaciones a los derechos de las personas con discapacidad, pero también perciben mis entrevistados otra consecuencia de ésta, rechazándola de igual manera; la interacción conmisericordiosa. Al ignorar mi potencial, al ignorar todo lo que soy capaz y

⁷² Entrevista C.

⁷³ Entrevista D.

⁷⁴ Entrevista C.

⁷⁵ Entrevista E.

⁷⁶ Entrevista A.

únicamente ver mis limitaciones, soy percibido bajo la lógica de la lástima, finalmente “no soy normal”, “soy un enfermo”. Héctor lo ilustra al contar que “seguimos con la parte del pobrecito, vente para acá, te voy a proteger, porque tú decides que vas a hacer con él, no preguntas ni le dejas decidir”.⁷⁷ Federico para la conmiseración utiliza el eufemismo de “espontaneidad” concediendo que la ignorancia no supone necesariamente mala voluntad: “en términos generales se mantiene la idiosincrasia mexicana de la espontaneidad. Los mexicanos somos espontáneos para todo... y la misma actitud existe para las personas con discapacidad”.⁷⁸ “Por espontaneidad llego y me estaciono en alguna rampa de acceso... o en el cajón de las personas con discapacidad en donde no debiera de estacionarme... nuestras acciones no obedecen a algún patrón de conducta sino que hacemos lo que se nos da la gana”.⁷⁹ Espontaneidad que en la explicación de Federico hace que no respetemos las reglas pero que al tiempo acomodadamente nos ofrezcamos a ayudar para paliar las consecuencias de nuestras violaciones en un – mi coche interrumpió tu paso pero no te preocupes, yo te cargo-.

La ignorancia favorece los estereotipos y ninguno tan arraigado como el del ciego con su perro guía, su lazarillo. Héctor que en distintos momentos de su vida se ha asistido de perro guía y de bastón blanco, percibe que “cuando llevas el bastón te ayudan, sí, pero cuando llevas el perro te ayudan más fácil y yo no se porqué... o sea que es mucho más sencillo que la gente te ayude cuando llevas un perro que cuando llevas un bastón”.⁸⁰

6.4 Finalmente.

La percepción de la ciudad que tienen las personas con discapacidad motriz y visual como un obstáculo peligroso y una impuesta limitación a su desarrollo, se configura partiendo de una estrecha

⁷⁷ Entrevista F.

⁷⁸ Entrevista A.

⁷⁹ Entrevista A.

⁸⁰ Entrevista F.

vinculación entre las condiciones de diseño y mantenimiento de la ciudad (objetos materiales) y el comportamiento de las personas (objetos sociales), amalgamando el lenguaje urbano con los sistemas de transporte.

Mis entrevistados perciben a la ciudad de México como un entorno inaccesible y hostil en el que se encuentran dependientes de quienes identifican como “normales”, para los que se pensó y pensaron la ciudad y por quienes son percibidos como inútiles. Personas “normales” que no respetan los derechos de las personas con discapacidad e ignoran su realidad y necesidades.

7 CONCLUSIONES.

7.1 Procusto.

Blumer,⁸¹ pilar del interaccionismo simbólico, afirmaba que los significados son productos de la interacción social, aceptando que las percepciones son dependientes de estos y que al tiempo son, a decir del mismo Blumer, los indicadores sociales que intervienen en la construcción de la conducta. Así entendido, la posibilidad y modalidad de interacción de las personas con discapacidad en la Ciudad de México está estrechamente relacionada con la percepción que de ella tienen y esta percepción, como es deducible de esta investigación, surge de vincular a los objetos materiales urbanos con los objetos sociales. Las personas con discapacidad perciben a la ciudad según la facilidad o dificultad que encuentran para utilizarla dependiendo de su diseño y su mantenimiento pero también del comportamiento de los demás usuarios. Unos “demás” que son percibidos como “normales” por comparación y distancia con la propia condición de discapacidad.

La interacción social entre las categorías de “nosotros” (personas con discapacidad) y los “normales” es conflictiva al sentir los “nosotros” la inaccesibilidad de la ciudad como una imposición que a su vez provoca que quien tiene alguna discapacidad sea percibido por los demás como inútil o enfermo. Resulta más cómodo para la sociedad “normal” percibir a las personas con discapacidad como inútiles o enfermas por implicar esta visión que la discapacidad es un problema individual eludiéndolo así como un problema social. Si el problema es individual su solución se limita al ámbito médico y asistencial, si el problema se asumiera como social, su solución obligaría abarcar desde las condiciones materiales de la ciudad hasta las políticas educativas, una solución estructural. El problema es de él, que utiliza silla de ruedas o no puede ver y no mío, así seguimos pensando. El hecho es que la

⁸¹ Blumer. 1982.

Ciudad de México, está muy lejos de resultar accesible y permitir el desplazamiento de las personas con discapacidad, su lenguaje no las incluye pero repito que el razonamiento que persiste es el de que “es problema de ellos, y en todo caso, trataré de ayudarlos y asistirlos”.

La lógica de la discapacidad como problema social implicaría una responsabilidad por asumir las diferencias y la lógica de la discapacidad como problema individual lleva a pretender “normalizar” a quienes son diferentes curándolos, asistiéndolos por mera generosidad o recluyéndolos porque un ámbito urbano inaccesible recluye al discapacitado. La lógica de la “normalización es parecida a la de Procusto.

Procusto ofrecía posada a los viajeros que se acercaban a Atenas y seduciéndolos los acostaba desnudos en su cama de hierro. Si el invitado era más largo que la cama, le aserraba lo que sobresalía y si era más corto lo amarraba y estiraba hasta que daba el largo, descoyuntándolo. Procusto trataba de eliminar las diferencias “normalizando” a la población de Atenas, al menos hasta que Ulises acabó con él.

Esta lógica normalizadora además de ser incompatible con el discurso social de inclusión, favorece la percepción de las personas con discapacidad como un grupo distinto al de los “normales”, son el grupo de los que deben ser normalizados y si esto resulta imposible, debemos asistirlos o recluirlos. Así es como se elude promover los cambios estructurales que permitan una mayor autonomía y autosuficiencia a las personas con discapacidad.

7.2 Experiencia total.

La percepción de las personas con discapacidad motriz y visual de la Ciudad de México es construida a partir de la experiencia total de su utilización. Las condiciones materiales son vinculadas a las formas de transporte y también al comportamiento de las personas en una realidad que no siempre es considerada en las prácticas del urbanismo, las ciudades se experimentan integralmente, las ciudades no son únicamente calles, plazas y edificios, también son las personas que las habitan y la forma con que las habitan. Las ciudades viven y se viven.

Un área de investigación que resultaría de utilidad para el diseño de nuestros entornos construidos es la de su percepción. ¿Las personas que no tienen discapacidades también perciben integralmente a la ciudad?, ¿Cómo influye la materialidad de la ciudad en el comportamiento y su viceversa?

Comento que en algún momento inicié una investigación sobre los grafiteros de la Ciudad de México que pretendía contribuir en la respuesta al ¿Cómo influye la materialidad de la ciudad en el comportamiento y su viceversa? Me resultó inviable terminar el trabajo pero espero algún día poder continuarlo.

7.3 Culpar y depender.

Las personas con discapacidad perciben la inaccesibilidad urbana como una situación impuesta por los demás, por los que no tienen discapacidad, por los “normales” que paradójicamente provoca que los vean y traten como inútiles al ser afectados por la misma inaccesibilidad. –Me imponen un ambiente inaccesible, por ello me perciben inútil y además dependo de ellos-, una interacción que si debiera ser calificada, podría serlo de dramática y que explica una interrelación social tensa y conflictiva.

No basta que el diseño de los objetos materiales urbanos y las adecuaciones para hacerlos accesibles contemplen, como generalmente hemos hecho, los aspectos estrictamente funcionales (posibilidad de rodamiento de una silla, anchos de paso o índices de derramamiento de las superficies), deben contemplar también las posibilidades de una interacción menos dependiente. En otras palabras no debemos diseñar ambientes urbanos pensando únicamente y en el mejor de los casos, en las sillas de ruedas y en los bastones blancos, debemos pensar en las personas que los utilizan y en las formas de interacción con ellas.

Para que las personas con discapacidad puedan percibir a la Ciudad de México de manera positiva, las soluciones arquitectónicas no deben reducirse a permitir que circulen sillas por las calles, sino a propiciar que las personas con discapacidad puedan interactuar en la Ciudad de México en condiciones de equidad y sin conflicto.

7.4 Sin sorpresas.

La Ciudad de México está plagada de barreras físicas que dificultan o impiden el desplazamiento de las personas con discapacidad marginándolas y poniéndolas en riesgo. Barreras de origen en su diseño y barreras que surgen por un mal mantenimiento. Escalones, cruceros sin rampa, hoyos, raíces que sobresalen de las aceras son algunos de los obstáculos a los que se enfrentan quienes requieren del auxilio de una silla de ruedas o quienes dependen de un bastón blanco para su desplazamiento. Pero no son las únicas barreras, también están los puestos ambulantes que reducen el paso, vehículos estacionados frente a las rampas y una variedad de señales y objetos colocados a manera de anuncio informal, barreras producto del comportamiento, las barreras sociales. ¿A quién

sorprende entonces que las personas con discapacidad perciban el uso de la ciudad como una injusta carrera de obstáculos?

Titulé a esta investigación como “Personas con discapacidad y ciudad minusválida” intentando un juego de palabras para connotar que si el lenguaje de la Ciudad de México no es pronunciable por las personas con discapacidad, no por ello debieran valer menos en nuestra sociedad ni por ello se cancela su capacidad de llevar una vida independiente, la que vale menos, mucho menos es nuestra ciudad y su arquitectura. Y, debo confesarlo, nos hace valer menos a quienes hemos tenido la oportunidad de diseñar y construir en ella.

8 BIBLIOGRAFÍA.

- 1 Andréu, Abela, Jaime, José Ortega y Ana María Pérez Corbacho. Sociología de la discapacidad. Exclusión e inclusión social de los discapacitados. Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales No. 45. Madrid. Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales 2003.
- 2 Blumer, Herbert. El interaccionismo simbólico: perspectiva y método. Barcelona. Hora 1982.
- 3 Buenfil, Taide y José Luis Gutiérrez coordinadores. Recomendaciones de accesibilidad. Dirección de Publicaciones de Presidencia de la República. México 2001.
- 4 Canguilhem, Georges. Lo normal y lo patológico. México. Ed Siglo XXI. 1983.
- 5 Castells, Manuel. La era de la información. La sociedad red. Vol. I. México. Siglo XXI editores 2004.
- 6 CONAFOVI. Criterios de diseño y construcción para vivienda adaptable y accesible. CONAFOVI. México 2003.
- 7 Chihu Amparán, Aquiles. Sociología de la identidad. Porrúa. México 2002.
- 8 De Saussure, Ferdinand. Curso de lingüística general. México D.F. Fontamara 1998.
- 9 Flick, Uwe. Introducción a la investigación cualitativa. Madrid. Ed. Paideia 2004.
- 10 IMSS. Normas para la accesibilidad de las personas con discapacidad. IMSS. México 2000.
- 11 INEGI. Comunicado de prensa No. 173/2004. 8 Diciembre 2004. Aguascalientes. Ags. (en el marco de los festejos del Día Internacional de las Personas con Discapacidad).
- 12 Ley de Integración Social de los Minusválidos. Cortes Generales Españolas. B.O.E. No 103 de 7 Abril 1982
- 13 Ley General de las Personas con Discapacidad. Secretaría de Desarrollo Social. Diario Oficial de la Federación 10-junio-2005 Art. 2-XI

- 14 Ley para las Personas con discapacidad del Distrito Federal. Asamblea de representantes del Distrito Federal. Diario Oficial de la Federación. 19 Diciembre 1995. Art.2-I
- 15 Libre Acceso A.C. y Secretaría de Desarrollo Social del D.F. Manual de evaluación, dictámen y certificación de edificios para su uso por personas con discapacidad. Gobierno del D.F. México 1997.
- 16 Mijares, Bracho, Carlos. Tránsitos y demoras. Esbozos sobre el quehacer arquitectónico. Chihuahua. Instituto superior de arquitectura y diseño A.C. 2002.
- 17 Reguillo, Cruz, Rossana. La construcción simbólica de la ciudad. ITESO UIA. México 2005.
- 18 NMX R-050-SCFI-2005. Accesibilidad de las Personas con Discapacidad a Espacios Construidos de Servicio al Público. Especificaciones de Seguridad. Diario Oficial de la Federación. 9 de Enero del 2007
- 19 Rogers, Richard. Ciudades para un pequeño planeta. Barcelona. Gustavo Gili 2000.
- 20 Savater, Fernando. El contenido de la felicidad. Madrid. Punto de lectura 2004.
- 21 Taylor,S.J. y R. Bogdan. Introducción a los métodos cualitativos de investigación. Barcelona. Paidós 2002.

9 APÉNDICES.

9.1 CLAVES DE CODIFICACIÓN TEMÁTICA.

A Entrevista a Federico.

B Entrevista a Paco.

C Entrevista a Marco.

D Entrevista a Maru.

E Entrevista a Ernesto.

F Entrevista a Héctor.

Las claves numéricas están referidas en el cuerpo de las transcripciones y las claves alfabéticas corresponden a cada entrevista.

1 Percepción del entorno urbano (A, B, C, D, E, F)

1.1 en función a clase o nivel económico (A, B)

1.1.1 poder rodearse de un entorno personal accesible (A, B)

1.1.1.1 casa (A)

1.1.1.2 lugar de trabajo (A, B)

1.1.2 por tipo de medio de transporte utilizado (A, B, E, F)

1.1.2.1 coche propio (A, B)

1.1.2.2 taxi (A, E, F)

1.1.2.2.1 algo donde los taxis se tengan que orillar (ciego) (F)

1.1.2.3 camión RPT (insuficientes) (A)

1.1.2.4 metro (pocas estaciones accesibles) (A, E, F)

1.1.2.4.1 para un ciego el más cierto (E)

1.1.2.4.2 seguro hasta ciertos límites (E)

1.1.2.4.3 referencia por el número de paradas y sonidos (ciego) (E)

- 1.1.2.4.4 sistema parlante de ayuda (para un ciego) (E)
- 1.1.2.4.5 las estaciones en que te bajas en sentido contrario resultan confusas (para un ciego) (E)
- 1.1.2.4.6 arribar a las estaciones no es fácil (para un ciego) (E, F)
 - 1.1.2.4.6.1 es difícil llegar al metro (F)
- 1.1.2.4.7 en algunas estaciones sí hay cambio de textura y/o líneas táctiles (E, F)
 - 1.1.2.4.7.1 aunque para la gente parece riesgoso me acerco a la línea de seguridad que sí tiene textura (E)
 - 1.1.2.4.7.2 ya no todas las estaciones tienen marcada la línea de seguridad (E)
 - 1.1.2.4.7.3 tampoco hay líneas táctiles para el bastón (F)
 - 1.1.2.4.7.3.1 las de bajo relieve no resuelven el problema (F)
 - 1.1.2.4.7.3.2 las de alto relieve sí resuelven el problema (F)
 - 1.1.2.4.7.3.3 es muy importante que las haya (F)
- 1.1.2.4.8 encontrar las escaleras es un relajo (para un ciego) (E)
- 1.1.2.4.9 en las estaciones descubiertas es complicado ubicarte en el anden (para un ciego) (E)
 - 1.1.2.4.9.1 se oye a los autos que circulan como enfrente de ti (E)
 - 1.1.2.4.9.2 (difícil) poder ubicar la escalera que esta al centro (E)
- 1.1.2.4.10 en el metro los puestos ambulantes (obstruyen el paso de un ciego) (F)

- 1.1.2.4.11 falta señalización para llegar al metro (para un ciego) (F)
- 1.1.2.4.12 falta señalización en Braille de alto relieve (F)
- 1.1.2.4.13 faltan señales audibles (F)
- 1.1.2.5 trolebús con plataforma (insuficientes) (A, E)
 - 1.1.2.5.1 con los frenazos intempestivos puedes perder el equilibrio y caer (ciego) (E)
- 1.1.2.6 Metrobús se separa más de 10 cm. de andén. (A)
- 1.1.2.7 en zonas populosas la gente camina por la cinta asfáltica (B)
- 1.1.2.8 más en transporte particular que en público (E)
- 1.1.2.9 microbús o autobús (ciego) (E)
 - 1.1.2.9.1 incertidumbre al usarlos (ciego) (E)
 - 1.1.2.9.2 complicación para tomarlos y para ubicar el paradero (ciego) (E)
 - 1.1.2.9.3 no siempre hacen parada (E)
 - 1.1.2.9.4 pedir que te avisen cuando llegas a tu parada (ciego) (E)
 - 1.1.2.9.5 te exigen que bajes por la puerta de atrás (ciego) (E)
 - 1.1.2.9.5.1 son muy distraídos y arrancan pensando en que acabaste de bajar (ciego) (E)
 - 1.1.2.9.5.2 es un suicidio, te puedes lastimar (ciego) (E)
- 1.1.3 posibilidad de un trabajo estable (A)
 - 1.1.3.1 en algún lugar que implique desplazarse (A)
 - 1.1.3.2 en hogar (A)
 - 1.1.3.3 posibilidades aberrantes de menos del 1% (A)
 - 1.1.3.3.1 no es en función a la preparación (A)
- 1.2 en función al tipo de discapacidad (A, B, D, E, F)
 - 1.2.1 lesión medular (A)

1.2.2 secuelas de polio (A)

1.2.3 menor grado de limitación física (A)

1.2.3.1 brazos como piernas (A)

1.2.3.2 no tener estabilidad (A)

1.2.3.3 grado de habilidad física (A)

1.2.3.4 ir perdiendo fuerza (D)

1.2.4 mayor fragilidad física (B)

1.2.4.1 lastimada en hombros me trueno durísimo (B)

1.2.5 según tipo de lesión es el tipo de movimiento (B)

1.2.5.1 cuadrapléjico (B)

1.2.5.2 parapléjico (B)

1.2.5.3 lesión más baja (B)

1.2.6 ceguera y debilidad visual (E, F)

1.2.6.1 bajar de un auto con incertidumbre de estar donde uno quiere (E)

1.2.6.1.1 me sigo de largo (E)

1.2.6.2 al bajar de un auto, encontrar un árbol o banqueta con pretil (E)

1.2.6.3 sorpresas que son obstáculos y son riesgos (E)

1.2.6.4 obstáculos que le reducen a uno significativamente la seguridad (E)

1.2.6.5 orientarse por movimiento, sonido y aroma (E)

1.2.6.6 yo no uso la vista para desplazarme siempre (débil visual) (F)

1.2.6.6.1 lo haces todo con los demás sentidos (F)

1.2.6.6.2 te ubicas a través del oído (F)

1.2.6.6.3 veo mejor en la noche (F)

1.2.6.6.4 un día soleado como este para mí es más difícil (F)

1.3 en función al tiempo extra que consumen las actividades (A)

(Medido contra la percepción de “lo normal”)

- 1.3.1 actividades personales (A)
 - 1.3.1.1 bañarse (A)
 - 1.3.1.2 hacer pipí (A)
 - 1.3.1.3 hacer popó (A)
 - 1.3.1.4 vaciar bolsa orina (A)
- 1.3.2 transportarse (1.1.2 variables) (A)
- 1.3.3 terrible (consumo de tiempo) (A)
- 1.3.4 vía crucis (A)
- 1.4 en función a la accesibilidad física del entorno utilizado (A, B, C, D, E, F)
 - 1.4.1 baños casi nunca accesibles (A, E)
 - 1.4.1.1 difíciles de ubicar (para un ciego) (E)
 - 1.4.2 trabajo en lugares generalmente no accesibles (A, F)
 - 1.4.2.1 los edificios públicos no son accesibles (ciego) (F)
 - 1.4.2.2 no te queda mas que alguien te lleve (ciego) (F)
 - 1.4.2.3 no necesitarías que el policia de la entrada te lleve hasta la oficina que buscas (ciego) (F)
 - 1.4.3 lugares para comer generalmente no accesibles (A, E)
 - 1.4.3.1 con puertas difíciles de encontrar (para un ciego) (E)
 - 1.4.3.2 cadenas en el interior que son un riesgo (para un ciego) (E)
 - 1.4.3.3 objetos al paso (ciego) (E)
 - 1.4.3.4 objetos colgados (E)
 - 1.4.4 circulación en calles (A, B, C, E, F)
 - 1.4.4.1 banquetas poco accesibles (A, B, C, E, F)
 - 1.4.4.1.1 interrupción por postes de luz (A, B)
 - 1.4.4.1.2 interrupción por poste (caseta) de teléfono (A)
 - 1.4.4.1.3 interrupción por árboles (A, B, C, F)

- I.4.4.1.3.1 raíces que rompen las banquetas (A)
- 1.4.4.1.3.2 casi toda banqueta está rota (B)
- 1.4.4.1.3.3 pendientes excesivas (por árboles) (C)
- 1.4.4.1.3.4 follaje que estorba (a un ciego) (E)
- 1.4.4.1.3.5 altibajos por las raíces de los árboles (ciego) (F)
 - 1.4.4.1.3.5.1 no están diseñadas para utilizarlas normal o libremente (ciego) (F)
- 1.4.4.1.3.6 árboles muy grandes que han levantado la banqueta (ciego) (F)
- 1.4.4.1.4 prefiere no usarlas y circular por la cinta negra (arroyo vehicular) (1.1.2.7) (1.6.1.3) (B, C, F)
 - 1.4.4.1.4.1 también es peligroso (B)
 - 1.4.4.1.4.2 resbaloso por lluvia (B)
 - 1.4.4.1.4.3 lo hace en sentido contrario para ver coches que vienen (B)
 - 1.4.4.1.4.4 tienes que bajarte de la banqueta e ir por el arroyo vehicular (ciego) (F)
 - 1.4.4.1.4.4.1 la gente tiene que frenar para que no corras ningún peligro (ciego) (F)
- 1.4.4.1.5 la ciudad y la banqueta resultan odiosas (B, D, F)
 - 1.4.4.1.5.1 no es amigable (B)
 - 1.4.4.1.5.2 monstruo terrible (D)
 - 1.4.4.1.5.3 da miedo vivir en la ciudad (D)
 - 1.4.4.1.5.3.1 miedo a quedar atrapada en una inundación (D)
 - 1.4.4.1.5.3.2 miedo a los asaltos (D)

1.4.4.1.5.4 no se arreglan (ciego) (E)

1.4.4.1.5.5 asfalto rayado (peligroso para ciego) (E)

1.4.4.1.5.6 utilizar las banquetas es muy complicado (ciego)
(F)

1.4.4.1.5.6.1 saltando obstáculos (ciego) (F)

1.4.4.1.6 interrumpida por entradas y subidas de coches (rampas de
estacionamiento) (B, C, F)

1.4.4.1.6.1 eliminar rampas hacia arriba (ciego) (F)

1.4.4.1.7 adoquinados y empedrados (B, E)

1.4.4.1.7.1 no diferenciar textura entre arroyo y banqueta (para
un ciego) (E)

1.4.4.1.8 no tienen buena superficie de rodamiento (C)

1.4.4.1.9 pretilos (E)

1.4.4.1.10 puestos de comida y ambulantes (tropiezo para un ciego)
(E, F)

1.4.4.1.10.1 con sombrilla y uno se topa (E)

1.4.4.1.10.2 puestos ambulantes que se ponen a veces
(estorban el paso del ciego) (F)

1.4.4.1.11 letrero (E)

1.4.4.1.12 mesas de restaurantes en la calle (E)

1.4.4.1.13 autos subidos a la banqueta (E, F)

1.4.4.1.14 vulcanizadoras o tiendas ponen llantas afuera (ciego) (F)

1.4.4.1.15 tubos que ponen (ciego) (F)

1.4.4.2 falta de cadenas de accesibilidad (continuidad) (A, B, D, F)

1.4.4.2.1 deambular debe ser fluido (A, B, D, F)

- 1.4.4.2.1.1 interrupciones evitan agarrar vuelo y marcha fluida (B)
- 1.4.4.2.1.2 uniformidad (B)
- 1.4.4.2.1.3 esquivando gente (B)
- 1.4.4.2.1.3 pisos más pesados que otros (B)
 - 1.4.4.2.1.3.1 porosidad (B)
 - 1.4.4.2.1.3.2 rugosidad (B)
 - 1.4.4.2.1.3.3 rayado (B)
 - 1.4.4.2.1.3.4 existencia de un escalón (D)
- 1.4.4.2.1.4 eliminar obstáculos en las banquetas (ciego) (F)
- 1.4.4.2.2 necesidad de circular en coche por la inaccesibilidad de la calle (D)
- 1.4.4.3 rampas en banquetas (A, B, C)
 - 1.4.4.3.1 inexistentes (A)
 - 1.4.4.3.2 mal hechas (A, B, C)
 - 1.4.4.3.3 mejor una rampa mal hecha a que no la haya(A)
 - 1.4.4.3.4 bueno que estén señalizadas para poder trazar ruta visual (B)
 - 1.4.4.3.5 no es placentero (B)
 - 1.4.4.3.6 más amigable (B)
- 1.4.4.4 existencia de barreras arquitectónicas (D)
- 1.4.4.5 no es tan sencillo cruzar una avenida (ciego) (F)
- 1.4.4.6 los semáforos audibles son una súper ayuda (ciego) (F)
- 1.4.4.7 guías táctiles en las calles (ciego) (F)
- 1.4.5 lugares de diversión (A, B)
 - 1.4.5.1 lugares de table-dance ni siquiera son accesibles(A)
 - 1.4.5.2 cines medio accesibles(A)

- 1.4.5.3 cantinas, suerte si son accesibles (A)
- 1.4.5.4 Chapultepec con mucha gente y complica (B)
- 1.4.6 deambular de un lugar a otro y entrar y usar los lugares plenamente (A)
- 1.4.7 falta de elevador (D)
 - 1.4.7.1 si hubiese señalización Braille en los elevadores (ciego) (F)
- 1.4.8 falta de rampa (D)
- 1.4.9 dificultad para ubicar en un conjunto cuál es el edificio (para un ciego) (E, F)
 - 1.4.9.1 ubicar oficina (para un ciego) (E, F)
 - 1.4.9.2 ubicar puerta (para un ciego) (E)
- 1.4.10 falta de señalamiento (E, F)
 - 1.4.10.1 si hubiese un módulo de información (ciego) (F)
 - 1.4.10.2 si hubiese un directorio Braille (ciego) (F)
 - 1.4.10.3 no existe algo que te ubique y oriente (ciego) (F)
- 1.4.11 falta de indicación entre el arroyo vehicular y la banqueta (para un ciego) (E)
 - 1.4.11.1 sin desnivel, lo que es bueno para la silla de ruedas pero peligroso como ciego (E)
- 1.4.12 más cómodo y seguro en una escalera eléctrica (E)
- 1.5 en función a los demás (A, B, C, D, E, F)
 - 1.5.1 por dependencia de ayuda (A, B, D, E, F)
(medida en términos de dependencia mayor a lo percibido como “normal”)
 - 15.1.1 transportación (A, D, E)
 - 1.5.1.1.1 para transportarse (A)
 - 1.5.1.1.2 al transportarse (A)
 - 1.5.1.1.3 altísimo estrés (D)
 - 1.5.1.1.4 pides que te avisen cuando llegas a tu parada y no siempre lo hacen (para un ciego) (E, F)

1.5.1.1.4.1 te avisan mal y te desorientan (ciego) (E)

1.5.1.1.4.2 preguntarle a alguien y está de mal humor y no contesta de buena manera (ciego) (F)

1.5.1.1.5 no te ceden el asiento (para un ciego) (E)

1.5.1.1.6 necesito que me diga aquí es donde va a empezar (ciego) (E)

1.5.1.1.6.1 la ayuda más importante es en el anden y ahí es donde te abandonan (ciego) (E)

1.5.1.1.6.2 complicado ubicarte en el anden (ciego) (E)

1.5.1.1.6.3 la gente en esa parte no siempre te apoya (ciego) (E)

1.5.1.1.6.4 es muy frecuente que ahí no te ofrezcan apoyo (ciego) (E)

1.5.1.1.7 las personas pueden hacer que tu camino sea más fácil o más difícil (ciego) (F)

1.5.1.1.7.1 pides ayuda y te la brindan de la mejor manera (ciego) (F)

1.5.1.1.7.2 pides una orientación y te la dan mal (ciego) (F)

1.5.1.1.8 alguien que te ayude a cruzar avenidas (ciego) (F)

1.5.1.1.8.1 para eso sí te ayudan las personas e incluso juegan un papel importante en tu desplazamiento (ciego) (F)

1.5.1.1.8.2 cuando ves a una persona que está en el arroyo vehicular y va a cruzar pues tal vez sí requiera de tu ayuda (ciego) (F)

1.5.1.2 en el trabajo y al llegar a él (A, D)

1.5.1.2.1 baños inadecuados en el trabajo (A)

1.5.1.2.2 dificultad para llegar al lugar de trabajo (A)

- 1.5.1.2.3 mendigar para que lo suban o lo carguen (A)
- 1.5.1.2.4 que lo acomoden papás, hermanos, hijos (I.5.3) (A)
- 1.5.1.2.5 requerir apoyo para subir o bajar del coche (D)
- 1.5.1.2.6 poder manejar pero necesitar asistente (D)
- 1.5.1.3 en el lugar donde se vive (A)
- 1.5.1.4 preguntar ¿Disculpe donde estoy? (ciego) (F)
- 1.5.2 por el comportamiento de los demás (A, C, D, E, F)
 - 1.5.2.1 comportamientos negativos (A, C, E, F)
 - 1.5.2.1.1 al estacionar mal los coches (A)
 - 1.5.2.1.2 vendedores ambulantes bloquean pasos (A, E)
 - 1.5.2.1.3 atropellar la ley (A)
 - 1.5.2.1.3.1 policía no es autoridad (A)
 - 1.5.2.1.3.2 en EU la policía si es autoridad (A)
 - 1.5.2.1.3.3 gente agresiva (D)
 - 1.5.2.1.4 comportamiento por espontaneidad (A, C, E, F)
 - 1.5.2.1.4.1 comportamiento arbitrario (A, F)
 - 1.5.2.1.4.1.1 por buena voluntad o por hacer una acción social dices véngase por acá sin preguntar si necesitas ayuda (ciego) (F)
 - 1.5.2.1.4.1.2 seguimos con la parte de pobrecito vente acá que te voy a proteger (ciego) (F)
 - 1.5.2.1.4.2 no cumplir reglas y hacer lo que se nos da la gana (A, C)
 - 1.5.2.1.4.2.1 bloquear rampas (A) (I.5.2.1.1)
 - 1.5.2.1.4.2.2 estacionar en cajón para personas con discapacidad (A, C)

1.5.2.1.4.2.3 estacionar en camellón (A)

1.5.2.1.4.3 acomedir a ayudar (A, E)

1.5.2.1.4.3.1 complicando el equilibrio al no saber como ayudar (A)

1.5.2.1.4.3.2 la gente tiene pánico escénico al ayudarte a bajar escaleras (a un ciego) (E)

1.5.2.1.4.3.2.1 no sabe si lo mejor es cargarte (E)

1.5.2.1.4.3.2.2 en las escaleras eléctricas la primer actitud que tienen es evitarlas (E)

1.5.2.1.4.4 ayudar sin saber necesidades (A, E, F)

1.5.2.1.4.4.1 sin preguntar (A, F)

1.5.2.1.4.4.2 apapachar (A, F)

1.5.2.1.4.4.3 la mayoría de los que se ofrecen a ayudar no saben como (ciego) (E)

1.5.2.1.4.4.4 creen que el bastón es un obstáculo y lo primero que hacen es agarrarlo (ciego) (E)

1.5.2.1.4.4.5 se molesta y dicen pues haga lo que quiera (ciego) (F)

1.5.2.1.4.5 gente bondadosa, más positivo pero también negativo (A)

1.5.2.1.4.5.1 ayudar a pesar de perjudicarse (A)

1.5.2.1.5 atropellar los derechos de las personas con discapacidad (A, C)

1.5.2.1.4.5.1 en EU sí se respetan (A)

- 1.5.2.1.4.5.2 mismos derechos de las personas con discapacidad ante la constitución (C)
- 1.5.2.1.4.5.3 la discapacidad es una limitación física y no de derechos (C)
- 1.5.2.1.4.5.4 derecho a utilizar la ciudad (C)
- 1.5.2.1.6 percepción de que el de la silla es el malo de la película (A)
 - 1.5.2.1.6.1 no son los poderosos (A)
 - 1.5.2.1.6.1 incómodo para andar acomodando (A)
- 1.5.2.1.7 comportamiento de los conductores de vehículos (C, E)
 - 1.5.2.1.7.1 no dan preferencia de paso (C)
 - 1.5.2.1.7.2 al circular de un carril hacen dos y no permiten que quepa la silla de ruedas (C)
 - 1.5.2.1.7.3 falta de cortesía (C)
 - 1.5.2.1.7.4 son muy distraídos (ciego) (E)
- 1.5.2.1.8 necesidad de cambiar la cultura de las personas (C, D, E)
 - 1.5.2.1.8.1 no saben bien qué es la discapacidad (C, D)
 - 1.5.2.1.8.2 la discapacidad es un estigma (C)
 - 1.5.2.1.8.3 se ve a las personas con discapacidad como enfermas (C)
 - 1.5.2.1.8.4 la persona con discapacidad usa la silla de ruedas pero no es la silla de ruedas (C)
 - 1.5.2.1.8.5 se identifica por las limitaciones y no por la persona (C)
 - 1.5.2.1.8.6 falta educar a las personas (D)
 - 1.5.2.1.8.7 falta sensibilidad (ciego) (E)

1.5.2.1.8.8 (al pedir ayuda) disculpa que no te
acompañe pero llevo prisa (ciego) (E)

1.5.2.1.8.9 te pasa algo y nada mas se te queda viendo
(ciego) (E)

1.5.2.1.9 en la mayoría hay buena disposición (E)

1.5.2.1.9.1 decirles ¿Me puedo tomar de tu hombro o de
tu brazo? (ciego) (E)

1.5.2.1.10 influyen mucho en la cultura (ciego) (F)

1.5.2.1.10.1 tienes que buscar tus medidas de ayuda
(ciego) (F)

1.6 en función a la posibilidad de socializar con los demás (A, B, C, D, E, F)

1.6.1 dificultad para acudir a restaurantes y antros (I.4.5) (A, C)

1.6.1.1 con amigotes (A)

1.6.1.2 con amiguitas (A)

1.6.2 se sorprenden al verte y descontrolan (I.4.4.1.4) (B, E)

1.6.2.1 los que se hacen a un lado (B)

1.6.2.2 los que paran para ver si los puedes esquivar (B)

1.6.2.3 los que te retan (B)

1.6.2.4 el que no te ve (B, E)

1.6.2.4.1 y choca contigo (ciego) (E)

1.6.3 no me paro y obligo a que la gente se pare (B, C, D)

1.6.3.1 sí le he pegado a la gente (B)

1.6.3.2 pelear tu espacio (B)

1.6.3.3 que no se quitan (B)

1.6.3.4 te quitas de ese bloqueo (B)

1.6.3.5 me han gritado que me suba a la banqueta (B)

1.6.3.6 no entienden por qué estas en la calle (C)

1.6.3.7 ¿Para qué sales si no puedes transitar por la calle o subir y bajar? (C)

1.6.3.8 ¿Para qué te expones en la calle? (C)

1.6.3.9 cuestionamiento sobre el que las personas con discapacidad salgan a la calle (C)

1.6.3.10 la gente te analiza (D)

1.6.3.11 te ven en la silla de ruedas y les fascina platicarte (D)

1.6.3.11.1 gente joven se asoma a verte (D)

1.6.3.11.2 toda la vida todo el mundo te ha barrido y visto así (D)

1.6.3.11.3 me arreglo y que me vean que estoy bien (D)

1.6.3.11.4 como mujer con discapacidad se debe hacer un doble esfuerzo (D)

1.6.4 con discapacidad en el caso visual ni suavcito ni blandito sino tu carácter (ciego) (F)

1.6.4.1 soy bastante sociable y ayuda a que sean las menos veces que tenga un problema (ciego) (F)

1.6.4.2 llega a haberlo cuando hay alguien que no tiene buenos principios de comunicación (ciego) (F)

1.6.4.3 tiene que gritar (ciego) (F)

1.6.4.3.1 a una muchacha le da miedo aunque veas una persona ciega que se pone a gritar como loco (ciego) (F)

1.6.4.3.2 algunos tienen un silbato (ciego) (F)

1.7 en función a sentirse normal (A, B, C)

1.7.1 gente normal o regular (A)

1.7.1.1 capacidad de dar pasos (A)

1.7.1.2 capacidad de salvar obstáculos (A)

- 1.7.1.3 capacidad de desprenderse del piso (A)
- 1.7.1.4 capacidad de saltar (A)
- 1.7.1.5 es todo un reto cruzar una calle (B)
- 1.7.2 tener que eliminar en la existencia los lugares no accesibles sin angustia (A, C)
- 1.7.3 padecer (A)
- 1.7.4 no tener trabajo (I.1.3) (A)
- 1.7.5 incomodidades físicas (a diferencia de los normales) (A, B, C)
 - 1.7.5.1 posturas y movimiento cuello por proximidad a la pantalla en cine (A)
 - 1.7.5.2 ver a los demás de abajo hacia arriba (A, C)
 - 1.7.5.2.1 interacción a nivel de la cara de los de a pie que excluye (A)
 - 1.7.5.2.2 campo visual arriba y no te ven (B)
 - 1.7.5.2.3 más cansado por falta de fluidez (B)
 - 1.7.5.2.4 muchísimo esfuerzo en cuello, espalda y brazos (B)
 - 1.7.5.2.5 esfuerzo adicional (B)
 - 1.7.5.2.6 poca fuerza en los brazos (C)
- 1.7.6 reclusos por condiciones impuestas (A)
- 1.7.7 poder resolver por sí mismos su problema (A, C)
 - 1.7.7.1 superar trauma de la discapacidad o no poder superarlo (C)
- 1.7.8 entorno que no permite ser útil (A)
- 1.7.9 ser parte natural de la sociedad (A, B)
 - I.7.9.1 estar integrados e incluidos en el quehacer normal (A)
 - 1.7.9.2 reclamar participación (A)
 - 1.7.9.3 otorgar mismas oportunidades (A)
 - 1.7.9.4 escalón de 10 cm. diferencia entre estar o no estar (A)
 - 1.7.9.5 tener que pedir permiso (B)
 - 1.7.9.6 se bajaran y le dieran a la silla (B)

1.7.10 mismos derechos (C, E)

1.7.10.1 ante la Constitución (C)

1.7.10.2 discapacidad como limitación física pero no de derechos legales (C)

1.7.10.3 derecho a utilizar la ciudad (C)

1.7.10.4 deberíamos ser iguales que todos por naturaleza humana (C)

1.7.10.5 existe igualdad en el plano filosófico pero diferencias en el social (C)

1.7.10.6 diferencias que marginan (C)

1.7.10.7 veo difícil que la instancia competente garantice el entorno (ciego)

(E)

1.8 en función al acceso a la educación (1.1.3.3.1) (A, D)

1.8.1 universidades a excepción de una no accesibles físicamente (A)

1.8.2 pocas escuelas accesibles (D)

1.9 en función al tipo de silla de ruedas (A, B, C)

1.9.1 de ruedas grandes (mejores para obstáculos) (A)

1.9.2 ruedas chiquitas (peores para obstáculos) (A)

1.9.3 silla de los deportistas más ancha y no cabe por (A)

1.9.4 hay de sillas a sillas (calidad) (A, C)

1.9.4.1 que dure cuando menos diez años (C)

1.9.5 silla como extensión de movilidad (C)

1.10 en función al bastón blanco que utilizan los ciegos (E, F)

1.10.1 desplazarlo en un movimiento como de abanico (E)

1.10.2 teóricamente debe uno percibir los obstáculos y las condiciones del piso (E)

1.10.2.1 hoyo (E)

1.10.2.2 coladera (E)

1.10.2.3 que termine la banquetta (E)

1.10.2.4 inicio de un escalón (E)

1.10.3 no siempre esto es una garantía (E)

1.10.4 cuando tu compás va a la izquierda resulta que a la derecha está un hoyo

1.10.5 cuando el obstáculo no es lo suficientemente ancho para detectarlo, lo haces pero con la nariz (E)

1.10.5.1 cabinas telefónicas (E)

1.10.5.2 postes que ponen para que no se estacionen los autos (E)

1.10.5.3 principales enemigos en el camino y nos golpeamos (E)

1.10.5.4 suficientemente seguro de moverme con el bastón (E)

1.10.5.5 me ha servido suficiente como para no tener accidentes cotidianos (E)

1.10.5.6 he llegado a romper el bastón y con lo poco que queda me he podido desplazar (E)

1.10.5.7 no genera codependencia como el perro guía (E)

1.11 en función al perro guía (E, F)

1.11.1 no dejo de reconocer lo valioso de un perro guía (E, F)

1.11.1.1 con el perro es mucho más sencillo (ciego) (F)

1.11.1.2 el perro evita los obstáculos que hay en la ciudad (ciego) (F)

1.11.1.2.1 su perra siempre la libraba (ciego) (F)

1.11.1.2.2 cuando llevas un perro la verdad es que los obstáculos casi no existen (ciego) (F)

1.11.1.2.3 no hay nada que te obstaculice como un carro (ciego) (F)

1.11.1.3 el perro te va llevando por una ruta y cuando hay algún obstáculo sólo se detiene (ciego) (F)

1.11.1.3.1 sientes el obstáculo en el cambio de textura y sigues avanzando (ciego) (F)

1.11.1.4 el perro lo utilicé bien un tiempo (ciego) (F)

- 1.11.2 yo me rehabilité sin siquiera considerar esa alternativa (E)
- 1.11.3 el usuario del perro guía tiene complicaciones sociales (E)
 - 1.11.3.1 para llegar o estar en un lugar (E)
- 1.11.4 complicaciones de su cuidado (E, F)
 - 1.11.4.1 pendiente de llevarlo a hacer del baño (E)
 - 1.11.4.2 llevarlo al veterinario (E)
 - 1.11.4.3 bañarlo (E)
 - 1.11.4.4 alimentarlo (E)
 - 1.11.4.5 estar consintiéndolo (E)
- 1.11.5 no dejan entrar al perro guía (E)
 - 1.11.5.1 taxi (E)
 - 1.11.5.2 pesero (E)
 - 1.11.5.3 metro (E)
 - 1.11.5.4 mucho menos a un restaurante (E)
- 1.11.6 cuando lo dejan porque murió o enfermó no pueden salir a la calle (E)
 - 1.11.6.1 porque se pierden (E)
 - 1.11.6.2 pierden confianza para poderse desplazar (E)
- 1.11.7 relación de codependencia muy fuerte, pero muy seria (E)
- 1.11.8 cuando llevas el bastón te ayudan, sí. Pero cuando llevas al perro te ayudan más fácil (ciego) (F)
 - 1.11.8.1 mucho más sencillo que la gente te ayude cuando llevas un perro que cuando llevas un bastón (F)
 - 1.11.8.2 te encariñas tanto con tu perro que sustituirlo por otro no me gustaría (F)
- 1.11.9 decidí jubilar a mi perro y seguir con mi bastón (F)
- 1.11.10 problemas con su crianza (ciego) (F)

1.11.10.1 no tenía un modo tan marcado para hacer del baño (F)

1.11.10.2 lo estresaba tanto la ciudad que a veces no controlaba esfínteres (F)

1.11.10.3 un perro guía debe controlar esa parte de ir al baño (F)

Notas comparativas a partir de la codificación temática.

Por comparación entre los mismos entrevistados el individuo B resulta más confrontativo con quienes percibe como “normales” a diferencia del individuo A que es más conciliador y enfático en la necesidad de “educarlos” al tiempo que el individuo C es vehemente en la defensa de sus derechos ante la ley que percibe violados.

La entrevistada D muestra mayor temor al utilizar la ciudad que los demás entrevistados, incluso que E y F quienes no cuentan con el sentido de la vista y manifiesta una particular preocupación por la forma en que los demás la ven.

Todos manejan parámetros de satisfacción contra lo que perciben como “lo normal” o por distancia con lo que consideran una vida diaria “normal” y una integración social “normal”.

Todos en mayor o menor medida manifiestan un malestar por su percepción de

dependencia con los que se suponen “normales” y con quienes interactúan en confrontación aunque los entrevistados ciegos (E y F) parecen aceptar mejor la ayuda de terceros que los discapacitados motrices, incluso considerándola como indispensable.

9.2 CLAVES DE CODIFICACIÓN SELECTIVA.

Los códigos temáticos desprendidos de las entrevistas se pueden agrupar y concentrar en los siguientes cinco códigos selectivos en los que coinciden los entrevistados con discapacidad motriz y los entrevistados con discapacidad visual.

- A Percepción del entorno urbano a partir de distancia con un supuesto de “normalidad”.
 - A.1 Distancia atribuida al entorno material impuesto no pensado para la discapacidad y mal mantenido.
 - A.2 Distancia atribuida al comportamiento de los demás, los supuestos “normales”.
- B Percepción del entorno urbano a partir de dependencia de los demás.
 - B.1 Comportamientos de los demás percibidos como positivos.
 - B.2 Comportamientos de los demás percibidos como negativos.
 - B.3 Comportamiento de los demás atribuido a su educación y desconocimiento de la discapacidad y sus necesidades.
 - B.4 Por la percepción de que los derechos de las personas con discapacidad son violados.
- C Percepción del entorno urbano en función a un supuesto de desventaja.
 - C.1 Por imposibilidad de una vida cotidiana percibida como “normal”.
 - C.2 Por desventaja en las formas y posibilidades de transportación.
 - C.3 Por desventaja en la oportunidad laboral.
 - C.4 Por desventaja en llevar una vida social considerada “normal” y la posibilidad de construir vínculos con las personas.

- C.5 Por desventaja en la oportunidad de educarse.
- D Percepción del entorno urbano en función a las características de la discapacidad y las condiciones del dispositivo de ayuda.
 - D.1 Silla de ruedas.
 - D.2 Bastón blanco.
 - D.3 Perro guía.

9.3 CLAVES DE CODIFICACIÓN TEÓRICA.

Los cinco códigos selectivos obedecen a las siguientes tres categorías o códigos teóricos.

- 1 Percepción del entorno urbano en función a la posibilidad de mantener una vida personal y social similar a lo percibido como “normal”.
- 2 Percepción del entorno urbano en función a una condición de dependencia de los percibidos como “normales”, su comportamiento y su conocimiento de la discapacidad.
- 3 Percepción del entorno urbano en función a las características de la propia condición de discapacitado.

9.4 TRANSCRIPCIÓN DE LAS ENTREVISTAS.

Información general sobre los entrevistados.

A Federico.

Hombre casado de 58 años (en el momento de la entrevista) con secuelas de polio infantil.

Clase alta.

Con licenciatura.

Jubilado de su propia empresa.

Utiliza muletas para distancias no mayores a cuatro pasos y una silla de ruedas eléctrica tipo Scooter.

La entrevista se realizó en su oficina en Junio del 2006.

B Paco.

Hombre soltero de alrededor de 45 años con lesión medular T3.

Clase media.

Con licenciatura y cursando diplomado.

Empleado por el Gobierno Federal con departamento rentado.

Utiliza una silla de ruedas manual.

La entrevista se realizó en su departamento en Junio del 2006.

C Marco.

Hombre soltero de alrededor de 40 años con lesión medular alta.

Clase media baja.

Negocio de distribución propio.

Utiliza una silla de ruedas manual.

La entrevista se realizó en la UIA en Noviembre del 2006.

D Maru.

Mujer casada de alrededor de 40 años con lesiones motrices desde la infancia.

Con licenciatura y maestría.

Clase media.

Empleada.

Utiliza andadera para distancias no mayores a cuatro pasos y una silla de ruedas eléctrica tipo Scooter.

La entrevista se realizó en su domicilio en Noviembre del 2006.

E Ernesto.

Hombre casado de alrededor de 45 años, ciego de nacimiento.

Con licenciatura.

Clase media.

Empleado del Gobierno Federal.

Utiliza el bastón blanco.

La entrevista se realizó en la oficina de Libre Acceso AC en Mayo del 2007.

F Héctor.

Hombre soltero de alrededor de 30 años, débil visual de nacimiento.

Con licenciatura.

Clase media.

Empleado.

Ha utilizado perro guía y en el momento de la entrevista bastón blanco.

La entrevista se realizó en una cafetería en Julio del 2007.

Entrevista A

Junio 2006 en la oficina del entrevistado

E- Entrevistador

F- Federico

E-Federico, gracias por tu tiempo.

F-De nada mano con mucho gusto.

E- ¿Me puedes describir un día normal, común y corriente en que utilices la calle?

F- Emmm. ¿Por que no de alguna manera hacemos una semblanza de lo que sé que pasaría o de lo que sé que les pasa a personas como yo? Porque a lo mejor yo no soy un buen ejemplo. Porque salgo de mi casa, subo a mi coche, vengo a mi oficina, me bajo a mi oficina que está obviamente, verdad, 1.1.1 que es accesible porque así lo pude hacer. Pero yo no creo que mi existencia sea un ejemplo adecuado de lo que viven la 1.1 gran mayoría de personas con discapacidad motriz en nuestra ciudad.

E- Pero tienes esa experiencia de...

F- Exactamente. Entonces lo que yo te pediría es que no hablemos de mí, vamos a hablar de una persona con discapacidad motriz 1.1 clase media que se ve obligada a estudiar o a trabajar, verdad, y cuales son sus vivencias por lo que yo sé, asea de acuerdo a lo que yo se, por lo que conozco de él,.... ¿Te parece bien?.

E- Muy bien.

F- Más que personificarlo, más que llevarlo a mi persona, vamos a platicarlo de Pedro Pérez con discapacidad motriz.

E- Que de Pedro Pérez sea.

F- Pedro Pérez, ehh, vamos a pensar que tiene 1.2.1 lesión medular o 1.2.2 secuelas de polio en ambas piernas y que su capacidad de caminar es nula o muy limitada. Entonces Pedro Pérez tiene que levantarse cuando menos entre 1.3.1 dos y tres horas antes de poder salir de su casa. Si quiere

salir 1.3.1.1 bañado, 1.3.1.2 hecho pipi y 1.3.1.3 hecho popó porque 1.4.1 no va a poder utilizar los baños a, a, a de acuerdo a sus necesidades. Pensar que pueda hacer 1.3.1.2 pipi o que pueda 1.3.1.4 cambiar su bolsa de orina durante del día (...) difícil porque la mayoría de los 1.4.1 baños van a ser inaccesibles y ya no digas de 1.3.1.3 hacer del dos, de hacer popó, eso va a ser, bueno eso va a ser prácticamente imposible. Estamos hablando en este caso de una persona con discapacidad motriz. Una vez que sale de su casa, y vamos a pensar que Pedro Pérez 1.1.2.1 no tiene coche, y entonces va a tener que acercarse ya sea vía 1.1.2.2.taxi (...), y vamos a pensar que Pedro Pérez iría o tiene un 1.1.3.1 trabajo estable o está tratando de conseguir un trabajo estable o cuando menos tiene un 1.1.3.2 trabajo estable en su hogar, ehh, va a tratar de llegar a uno de los puntos por donde pasa el 1.1.2.3 camión de RPT, que solo hay 71 en toda la ciudad comparado con los tres mil camiones que deambulan por (...) de transporte que, que, que deambulan por la ciudad. Un camión al que pueda subirse o va a tratar de llegar a alguna de las tres estaciones accesibles del 1.1.2.4 metro o a alguno de los puntos por donde pasa el 1.1.2.5 trolebús con plataformas que solo hay tres, y obviamente se va a apurar porque la secuencia del tiempo que tarda en pasar entre uno y otro vehículo adaptado , estamos hablando del 1.1.2.4 metro de estas tres, de estas tres, bueno, cuatro estaciones accesibles, será mucho más fácil porque accesibles son Indios Verdes, Pantitlán, Centro Médico, teóricamente el Ciudad Universitaria es accesible pero es una mentira porque solo es medio accesible y medio accesible no sirve, 1.4 puedes llegar al lobby pero no puedes llegar a los vagones, o sea no puedes llegar al tren del metro.

Entonces, este cuate va a tener que esperar entre 1.3.1 20 y 40 minutos a que pase el camión que lo va a llevar al trabajo (...) considerar la cadena horaria, verdad, ya empieza a 1.3.3 resultar terrible. El cuate pues sube al camión, ehh, quizás tenga que volver a cruzar si pretende que este medio de transporte cubra la gran, la distancia más larga 1.3.3 sería terrible, claro que podría hacer lo que hace cualquier persona que sale tarde de su casa que toma un 1.1.2.2 taxi y se gasta todo su ingreso en el transporte, ¿no?, y lo lleve, eh, y lo lleve de buena manera, en la mayoría de los 1.5.1 taxi cuando ven a una silla de ruedas 1.5.2.1 evaden transportar a las personas con discapacidad pues ya

se sienten en el engorro de tener que subirlo bajando del camión, bueno. Yyy, eh, llega a su trabajo y vamos a suponer y vamos a 1.4.2 esperar que su trabajo sea accesible, este en un nivel accesible, en caso contrario va a tener que 1.5.1.2.3 mendigar a que alguien bondadosamente lo suba hasta su lugar de trabajo, Y luego va a desempeñar su trabajo en condiciones normales, si es que en este trabajo los 1.5.1.2.1 baños están adecuados para esta personas y una vez que termine su... , ni pensar en salir a comer, digo resulta obvio, o sea, si come va a comer en su escritorio o en el lugar donde trabaja porque, bueno, 1.6.1 pensar en que va a salir y que va a tratar de llegar a una fonda o restaurante cercano cuando quizás 1.4.4.1 solo el 3 o 4 % de las banquetas en la Ciudad de México son accesibles o 1.4.4.3.1 tienen rampas, más bien, resulta más que imposible. Y aunque tuviera la suerte de trabajar en la cuadra de Insurgentes que resulta accesible, habría que rogar porque el 1.4.5 y 1.6.1 restaurante o la fonda también fuera accesible, lo cual ya combinado todo hace prácticamente imposible que vaya a comer con sus 1.6.1.1 amigos o 1.6.1.2 amigas de la oficina.

E- ¿O amigas?

F- O amigas de la oficina. Eh, al terminar su jornada de trabajo va a recorrer el mismo 1.3.4 vía crucis de regreso a su casa. Entonces lo que algunas personas hacen, a lo mejor cuando estamos hablando de 1.1 clase media, se consiguen a alguien, lo que en términos generales le lleva una 1.3.2 hora una hora y cuarto en promedio, a la gente 1.7.1 re normal o regular en condiciones llamadas normales, llegar a su trabajo, a este cuate a Pedro Pérez le va a tomar alrededor de dos, mínimo, 1.3.2 dos y media quizás, dos y cuarto y no se cuando debe de estar, y no es entendible que, pensar en ir a algún lugar después del trabajo, verdad, a tostarse lo que se ahorró en el taxi o lo que se ahorró en el transporte, verdad, entonces, entonces, imposible creo que ni los 1.4.5.1 table dance son accesibles. Entonces, eh, va a llegar a su casa y, pss, otra vez esperar que su 1.1.1.1 casa sea accesible porque si no, 1.5.1.3 su hermano, su papá o sus hijos tendrán que estar esperando para llevarlo hasta lo que es su hogar.

E- Cuando me hablabas hace rato de calles accesibles con la suerte de que tuvieran la rampas, cuando te refieres a calles accesibles ¿con que tengan la rampa lo son?

F- No, bueno, no, no. Ehh. Deben de mantenerse, obviamente tú las conoces por tu experiencia, las 1.4.4.2 cadenas de accesibilidad, porque bueno, de acuerdo, puede ser que logres acceder a la banqueta a través de la rampa, suponiendo que la 1.4.4.3.1 rampa está bien hecha, que no tengan el sicótico escalón que dejan los arquitectos para no se qué, y que no esté 1.5.2.1.4.2.1 bloqueada por un automóvil. Entonces una vez que ya llega... que ya accediste al nivel de la banqueta ahora hay que esperar que no haya 1.5.2.1.2 vendedores ambulantes, que no haya 1.4.4.1.1 postes de luz o 1.4.4.1.2 postes de teléfono o 1.4.4.1.3 árboles que ya sea que estén sembrados a mitad de la banqueta o que las 1.4.4.1.3.1 raíces de la misma hayan botado la banqueta de tal manera que no puedas circular por la misma en una silla de ruedas. O sea, es importante que las 1.4.4.2 cadenas de accesibilidad se mantengan fluidas, que haya realmente 1.4.4.2 cadenas de accesibilidad vial.

E- ¿Cómo se comporta la gente en toda esta experiencia cuando tú estás circulando por la calle y ya sorteaste la raíz del árbol, ya sorteaste al que se estacionó obstruyendo la banqueta? ¿Cómo es el comportamiento de los demás?

F- Yo creo que en términos generales se mantiene importantemente la idiosincrasia mexicana de la 1.5.2.1.4 espontaneidad. Los mexicanos somos espontáneos para todo. Somos espontáneos para votar y hoy todavía no sabemos por quién vamos a votar, la mayoría, somos espontáneos lo decidimos el día anterior y o en la casilla verdad, luego hasta nos sorprendemos de lo que hicimos. Yo creo que aquí, la misma actitud que existe para las personas con discapacidad. Yo no siento, yo no creo que la gente obstruya alguna rampa de acceso para personas con discapacidad voluntariamente, lo que pasa es que la espontaneidad, 1.5.2.1.1 llego y me estaciono, punto. O sea 1.5.2.1.4.1 arbitrariamente como lo he venido haciendo en el cajón del, de, de, eh, 1.5.2.1.4.2.1 en la rampa, 1.5.2.1.4.2.2 en el cajón para personas con discapacidad, en donde no debiera de estacionarse, punto, donde está prohibido estacionarse, 1.5.2.1.4.2.3 sobre el camellón, en el camellón, vaya, porque, porque de alguna manera nuestra actitud o nuestro comportamiento,

nuestras acciones no obedecen a algún patrón de conducta sino que 1.5.2.1.4.2 hacemos lo que se nos da la gana. En general todos los mexicanos y de la misma manera, 1.5.2.1.3 atropellamos la ley como 1.5.2.1.5 atropellamos los derechos de las personas con discapacidad. Cuando en la mayoría de los casos, cuando uno hace ver la situación de haber invadido, no me refiero a un policía, porque cuando lo hace un policía de nuevo brota la espontaneidad, 1.5.2.1.4 espontaneidad que nos obliga a retar al policía, o sea, vaya, no está dentro de nuestra costumbre o de nuestro civismo el obedecer al policía, vaya, el 1.5.2.1.3.1 policía no es una autoridad, es una mmm, vaya es un ser que de alguna manera implica conflicto, no implica salvación ni protección. Y esta misma espontaneidad en ocasiones nos lleva a, vaya, si yo me enfrento a una rampa mal diseñada, pero, ni, no tengo la menor duda en absoluto de que alguien se va a 1.5.2.1.4.3 acomodar a ayudarme, indudablemente, y si alguien pasa le digo ¿me das una manita?, pero, vaya, me la va a ayudar por también por su misma espontaneidad, ehh, casi te podría decir que si le dijera que si me ayuda y meee, le pidiera yo 1.5.2.1.4.5.1 que me cargue, me va a cargar aunque le truene la espalda, su espontaneidad le lleva a ello, nooo, eh, de la misma manera en que hay ocasiones en que hay personas que eventualmente podemos llegar a sostenernos en las muletas para subirnos al coche o para pasarnos de la silla al coche o de la silla a un asiento, etc. en muchos de los casos la 1.5.2.1.4.5.1 espontaneidad de quien nos quiere ayudar nos complica el equilibrio, asea nooo, nos desequilibra porque correctamente la espontaneidad, llegan y te detienen del brazo, de la muleta, de la mano del eh, sin recapacitar en el sentido de 1.5.2.1.4.4. si es lo que realmente necesitas y 1.5.2.1.4.4.1 sin siquiera preguntar si necesitas ayuda, de veras, o sea, es, es, hay personas como unas las que tienen que transferirse del asiento de su coche al asiento de la silla de ruedas y le dicen al cuate, que se les amontonan tres cuates que 1.5.2.1.4.4 les quieren ayudar y dice no seas malo detenme la puerta, con el objetivo velado de mantenerlo alejado del movimiento y que no participe y de que simplemente le detenga la puerta duro y se concentre en eso, eh, y yo creo que en términos generales la 1.5.2.1.4.5 postura de la gente es bondadosa, y mayormente positiva que negativa, yo siento que países avanzados como Estados Unidos mismos, respetan porque tienen que 1.5.2.1.3.2 respetar

tanto a la ley como a los 1.5.2.1.5.1 derechos de las personas con o sin discapacidad en todos los aspectos y yo creo que en México somos más dados a 1.5.2.1.4.4.2 apapachar y inclusive a atender, verdad, insisto, en una fiesta de cantina, en una velada de cantina no falta 1.5.2.1.4.5.2 el cuate que se compromete a donar su riñón, sí, claro al día siguiente llegas a su casa a reclamar el riñón y pues, te desconoce cuando menos ¿no? o sea, o desconoce el hecho, porque, sin embargo, (...) se sabe capaz de regalar un su riñón.

E- Cuando me mencionabas de una rampa mal diseñada o bien diseñada ¿a qué te refieres?

F- A una rampa que cumpla con los requerimientos para la que la puedas usar con seguridad y para que la puedas usar ¡sencillamente! Hay rampas, ayer fuimos a un evento en el Meliá, bueno es español y donde todos los hoteles en España, los Meliá cuentan con accesibilidad y una con pendiente del 20%, o sea 22 %, chispas, 1.4.4.3.2 no hay nadie que la pueda subir a pulso.

Nadie, ni un, ni un, este, campus, bueno a lo mejor, bueno, suficientemente larga para que hasta un campeón quizás tuviera que fallar, ehh, cuando me refiero a una rampa bien diseñada me refiero a eso, una rampa bien diseñada, verdad, porque del otro modo, bueno, (...) en la mayoría de los casos no pueden utilizarse aunque yo siempre he dicho, 1.4.4.3.3 mejor una rampa mal hecha que cero rampas. Porque de cualquier manera. Claro el ideal es una rampa bien hecha, una rampa que pueda utilizarse.

E- Tú me decías que tú no eras un caso típico porque prácticamente de tus espacios privados pasas al coche, al vehículo y otra vez a otro espacio privado y ¿esto porqué es? porque así lo decides, por...

F- Bueno, a lo mejor es un poco pretencioso decir que no soy un caso típico, claro queeee, que soy y no un caso típico, porque a mis 57 años yo ya 1.7.2 eliminé de mi área existencial, de mi entorno existencial todos aquéllos lugares a los que no puedo entrar, si hoy aún esto me angustiara, viviría en una angustia constante, o sea, viviría (...) angustiado ¿por qué?, porque ehhh, si pretendo ir al cine, aún cuando ya casi todos 1.4.5.2 los cines están adecuados entre comillas, pues son muy pocos a los que realmente puedo ir y disfrutar una película porque en la mayoría de los casos pretenden

que me siente yo a un metro de la pantalla cuando tengo que 1.7.5.1 voltear la cara para poder ver a un personaje o a otro, realmente saltar (...) físicamente no nada más, no nada más lo ojos sino la cabeza, verdad, tengo que moverla para poder ver a un personaje o a otro y a lo mejor en éste comodísimo propio de mi edad y mi propia condición física es que, quizás, me considero que ya no tengo que padecer a los niveles de aquél que 1.7.4 I.1.3 a estas alturas hoy en día tiene que ir y solicitar un empleo, si, si, evalúas las 1.1.3.3 posibilidades que tenemos para encontrar un empleo, es aberrante, y 1.1.3.3.1 no en función a nuestra preparación, licenciaturas, maestrías, yo no conozco a lo mejor una niña mejor preparada que Maru Antúnez, sin embargo los lugares donde ella podría conseguir un empleo son mínimos, mínimos, quizás el 1 % de las ofertas.

E- ¿Cómo tendría que ser o qué tendría que haber en las calles para que tú de un día para otro.....?

F- ¡Accesibilidad!

E- ...decidieras....

F- ¡Accesibilidad! O sea, el, el, la problemática de las personas con discapacidad existiendo las 1.4 condiciones de accesibilidad se reducen fácilmente en un 50, 60 %.

E- ¿Puedes ampliar un poco a qué te refieres con accesibilidad?

F- Accesibilidad, la 1.4.6 posibilidad de poder deambular, de poder ir de un lado a otro y poder entrar y usar los lugares. Poder entrar y usarlos y usarlos plenamente. O sea, es tan sencillo como que la entrada a ese lugar sea accesible y que el 1.3.1 baño sea accesible. O sea que los servicios colaterales sean accesibles, de que en ese momento, vaya, se diluye gran, gran, gran parte de las limitaciones a las que, a las que nos vemos, 1.7.6 nos vemos recludos, osea en las limitaciones que nos, que nos son impuestas a las personas con discapacidad, así de fácil. ¡Claro!, también necesitamos 1.8 y 1.3.3.1 accesibilidad a la educación. Hoy por hoy hay 1.8.1 una universidad, la conoces muy bien, es físicamente accesible económicamente inaccesible, y hay el Tec de Monterrey, meeedio accesible, verdad y la Universidad de la Ciudad de México que la presumen como accesible y yo no la he podido ver. Vamos, (...) mucho tiempo y no ha sido posible, eh, y vaya, que todos los entornos sociales deben ser accesibles para que la persona con discapacidad

pueda, con discapacidad motriz básicamente, pueda empezar 1.7.7 a solucionar por sí misma su problema, vaya, una muchacha que está inmersa en los círculos viciosos y no pueda ir a estudiar, ¿cómo puede conseguir trabajo? y sobre todo un 1.1.3.3.1 trabajo sedentario que es el que podría ser accesible, verdad, si no tiene trabajo o va a llegar a acceder al esparcimiento, sin acceder al 1.4.5 esparcimiento, los empresarios del área tampoco se comprometen, no se preocupan por hacer este entorno accesible, y así. O sea ¿no?

E- Tú entonces, mucha de la diferencia en términos de accesibilidad la ves en que si tú y yo salimos ahora, aquí al Sushito que hay á lado, el trayecto que tenemos que usar de vía pública tú lo vas a hacer sobre una silla de ruedas, rodando, y yo lo voy ha hacer dando pasos, caminando y ¿es ahí la diferencia?

F- Yo, yo creo que lo importante, eh, más importante que tu 1.7.1.1 capacidad de dar pasos es tu 1.7.1.2 capacidad de salvar obstáculos. Porque pareciera que caminar es todo el problema. No, realmente el problema no es caminar, el problema es salvar obstáculos. El problema es, la eee, o sea, la diferencia, perdón, es la capacidad que 1.7.1.3 tienes para desprenderte del piso. Sí, la capacidad que tú tienes para desprenderte del piso y que no la tengo yo. Vaya, también podrías irte caminando como viejito, y arrastrando los pies y entonces casi estaríamos en igualdad de condiciones. (...) Tú, la gran diferencia es tu capacidad para (...) al junto a ti saltar.

E- ¿La cota vertical?

F- Sí. Exactamente, ahí está el gran obstáculo para desplazarnos, y bueno obviamente también el volumen, el ancho, eh, la, la, como le llamas tú la cota horizontal.

E- ¿El tamaño del vehículo?

F- El tamaño, ¡exacto!, mi volumen, mi volumen que es más ancho que el tuyo y, bueno, eso es obvio, pero, en el caso tuyo resulta obvio pero, este, y aquí, en esto, estas dos son nuestras limitaciones.

E- Entonces en términos generales para que esta vía pública realmente la podamos usar todos se refiere a este concepto que manejas de que sea accesible.

F- ¡Sí!, Que de, desde mi origen a mi destino se mantenga una 1.4.4.2 cadena de accesibilidad. Asunto resuelto, asunto resuelto en lo que a discapacidad motriz se refiere. ¡Claro!, a esto después habría que, ehh, lo, haber si me explico, el, existe si hablamos de 1.8 educación, si hablamos de 1.1.3 trabajo, etc. existe en el entorno la percepción de que las persona con discapacidad es inútil, ¡y sí es!, claro que lo es porque 1.7.8 el entorno no le permite ser plenamente útil, si contrato a una persona en silla de ruedas y mis oficinas están subidas en tres pisos pues es indudable que esta persona en silla de ruedas me es menos útil que el cuate que aunque (...) sus papeles al tercer piso, o tenemos junta en el tercer piso porque en la planta baja el saloncito está ocupado. Si yo tengo un gerente en silla de ruedas, pues a lo mejor no le puedo decir ven que tenemos junta en el edificio del cliente y el cuate en la angustia de si será accesible o no es accesible y me imagino la bronca de 1.5.1.2.3 llegar al edificio del cliente de estar subiendo a Pedro Pérez con su traje y su corbata, todos subiéndolo en la silla de ruedas llegamos sudorosos al piso al que vamos a visitar al cliente, y además, con laaaa 1.5.2.1.6 desventaja de lo que implica hoy por hoy llegar en una silla de ruedas, el escenario es el malo de la película (...) o sea lo buenos en silla de ruedas 1.5.2.1.6.1 nunca son poderosos, entonces no son problema, entonces bueno, en términos generales en nuestra concepción regular. Entonces ehhh, la interrelación entre las personas en silla de ruedas y las personas normales, (...) si las hay, es conflictiva, difícil, ehhh, el otro día me toco ver, estaba yo, iba yo a dar una, mmm, speech, (...) iba a ir el Presidente, las hilachas, y entonces como está el estrado, con un elevador padrísimo, estrado... ¿lo has visto?

E- Sí.

F- Está integrado al estrado el elevador y entonces estaba yo arriba, esperando a que llegaran porque como 1.5.1.2.4 a uno lo tienen que acomodar desde antes porque 1.5.2.1.6 resulta muy incómodo para andar acomodando a la carrera, ya estaba yo arriba, solito, en el estrado, (...), me sentía yo muy a gusto cuando llegaban a saludar pues los veía yo, extraña sea la ocasión, de arriba hacia abajo, cuando siempre 1.7.5.2 me toca verlo de abajo hacia arriba y entonces los veía yo de arriba para abajo y (...) estaba Paco que es un tipo, que tiene una conversación y es una interesante,

es un tipo seductor, encantador, etc. y estaba integrado a una bolita donde estaba el Secretario de energía y había, había dos o tres... la del Desarrollo Social, el del DIF(...) tres o cuatro picudos y Paco y aunque estaban ellos conscientes de que Paco estaba integrado al conjunto la conversación 1.7.5.2.1 todo se mantenía al nivel de sus caras. Y Paco creía (...) no se daba cuenta pues estamos acostumbrados, pero yo estaba sin otra cosa que hacer y, y, entre todos ellos hablaban todos 1.7.5.2.1 a nivel de sus propias caras y quisiera Paco o no quieras tú o no quiera yo, Paco quedaba 1.7.5.2.1 excluido de la conversación, se enteraba, pero no era una parte consciente. Quizá también su rango jerárquico era el menor de los otros tres, verdad, ni, no se si el que hubiera estado en la silla hubiera sido Fox, como se hubieran comportado, verdad, pero indudablemente que la, la, la, vida verdad, que la vida se lleva a cabo de pié, siendo, siendo se lleva a cabo de pié y 1.7.5.2.1 se lleva a cabo a nivel de la cara, de pié, y esto es algo que también habría que modificar pero para poderlo modificar primero tenemos que 1.7.9 ser parte natural, natural de la sociedad, para poder ser parte natural de la sociedad primero debemos 1.7.9.1 estar integrados, debemos estar 1.7.9.2 incluidos en el quehacer social, mientras esto no suceda y para poder estar incluidos tenemos que poder llegar cuando menos para 1.7.9.3 reclamar nuestra participación, mientras no podemos llegar ¿cómo lo hacemos?, a lo mejor ya llegando, verdad, y a lo mejor si estos tipos hubieran sido de una jerarquía menor, Paco con su habilidad los obliga a prestar atención a lo que él tuviera que decir o a su participación, a lo mejor estos estaban más preocupados de donde van a quedar y, y, este, este nivel de plática a lo mejor ya era, era, era, a la situación de Paco. (...) Pero, pero sí creo que la (...) importante, importante. Facilitar, 1.7.9.3 otorgar las mismas oportunidades, de que todos podamos estar arriba. Dice Woody Allen que el 80% del éxito radica en estar ahí cuando se presenta la oportunidad, si no estas ahí, digo, ¿cómo participas? Bueno, 1.7.9.4 un escalón de 10 centímetros para nosotros puede ser la diferencia entre estar o no estar. ¿No sé si estoy contestando a tu pregunta?

E- Aquí es que tú me describas lo que tú quieras, no lo que yo quiera y yo te agradezco, yo se que estas ocupado. Cuando tú hablas de estar y de estas dificultades físicas y de este concepto de

accesibilidad en la calle también se refiere un poco al tipo de silla de ruedas del que tú te auxilias que es una silla tipo scooter, eléctrica y ¿hay diferencia o no o cual sería con otro tipo de silla de ruedas?

F- No, indudablemente. También esto depende del grado, 1.2 del grado ehh, y, discapacitante de tu lesión. Por ejemplo en mi caso, ehh, mis brazos 1.9 no me permiten utilizar una silla normal, o sea una silla de, de rueda, 1.9.1 de rueda grande, también hay tipos que tienen un jalón sin problemas de 10 centímetros que bajan escaleras aún sin barandal, o sea, obviamente con unos riesgos tremendos pero de que las bajan, no las suben sin barandal pero (...) pero al final de cuentas esas son personas con un 1.2.3 menor grado de limitación física y al final de cuentas no es mas que un parámetro de grados. Tú no necesitas una silla de ruedas, tú no tienes problemas para los escalones. Un cuate que es campeón de eslalon que tiene 1.2.3.1 brazos como tus piernas, o a lo mejor un poco más tronados, verdad, este ehhh, pues un escalón de 10 centímetros no es problema para él, lo sube y lo baja, verdad, pero en este caso estamos hablando de la totalidad de las personas, de los que 1.2.3.2 no tenemos estabilidad. Por ejemplo, el 1.1.2.6 Metrobús, ehh, cuando inició el Metrobús sus operaciones, la distancia entre el autobús y el andén estaba entre 15 y 20 centímetros de distancia.

E-¿Cuándo llega a la estación?

F- Cuando llega a la estación. Es decir la distancia que hay que salvar y obviamente pues para salvarla a pié no hay problema, insisto, tienes la 1.7.1.4 capacidad de, de, saltar, la 1.7.1.1 capacidad de dar pasos por decirlo así, ehhh, pero para una silla de ruedas, ahhh, tenemos un cuate en el grupo que al hacer la evaluación, para acabarla de amolar yo no pude ir ese día, con el Secretario de Transporte, entonces noo, si no hay problema, se pone en dosique, en dos ruedas, o sea un caballito con la silla, con las ruedotas de la silla pus, libra los 15 centímetros. A ver. Y su afán presuntuoso convence al Secretario de Transporte que el Metrobús es accesible. Dile a Taide que lo haga, no puede, Paco a lo mejor puede, Marco no puede, entonces ehhh, la, la perspectiva puede cambiar 1.2.3.3 dependiendo de la habilidad física de cada una de las personas con discapacidad. En este caso estamos hablando de que la, la, posibilidad de de, deambular 1.4.4.2.1

debe ser fluida y debe ser fluida para todos, o sea, por ejemplo para una persona ciega una separación de 15 o 20 centímetros esto es un riesgo independiente de las peloteras de la gente. Hoy por hoy, el 1.1.2.6 Metrobús ya se acerca a 10 centímetros entonces el, el, la dificultad para acceder al Metrobús se reduce enormemente, pero enormemente porque 10 centímetros la libre cualquier llanta, casi la libra cualquier llanta de silla normal. Hay unas 1.9.2 sillas que tienen una ruedita chiquita, eh.

E- ¿Al frente?

F- Al frente, verdad, y bueno pues esa lo que tiene que hacer es entrar de reversa o (...) un poco más de operación pero 10 centímetros ya la libras. Ya no es tan grave (...) entonces hablar de, eso depende de la silla, bueno pues bueno sí. También te puedo decir que las 1.9.3 sillas de los deportistas pues miden 90 centímetros de ancho en la base, sí porque las llantas están ladeadas y miden 90 centímetros y caben, no caben por donde cabemos los que medimos 60 centímetros de ancho.

E- O sea unas por otras.

F- Unas por otras. Pero ya que ahí ya no hay ni forma de librarla pero en términos generales el apunte de que 1.9.4 hay de sillas a sillas yo no lo considero válido. O sea eso también es cierto que tú puedes a lo mejor subir un escalón de que te gusta, 50 centímetros pero a lo mejor un escalón de 70 no lo puedes subir solito y a la mejor un deportista sí puede y que esto ya depende de la 1.2.3.3 capacidad física de cada persona. En este caso estamos hablando de que las personas con discapacidad motriz en términos generales, la gran mayoría no podemos hacer esos saltos (...) o sea.

E- Pues te agradezco mucho.

F- ¿Yaa?

E- Ahh, pues podemos seguir yo... es que como me habías comentado...

F- Sí, sí

(interrupción por llamada al teléfono de la secretaria del entrevistado)

Ya mano, perdón. (llegan otras personas citadas y concluyo la entrevista).

Entrevista B

Junio 2006 en el domicilio del entrevistado

E- Entrevistador

F- Paco

E- Paco muchas gracias por tu tiempo. ¿Podrías describir un día normal en que utilices la vía pública; la calle?

P- Ess, no son muchos los días que uso la calle, pero los días que la uso prefiero 1.4.4.1.4 hacerlo sobre la cinta negra. El, el, el, 1.4.4.1.5 la banqueta me resulta particularmente, ehh, odiosa por muchas cosas, uno, 1.5.2.1.1 nos estacionamos en las banquetas, ese es el primero. El segundo, 1.4.4.4.1.3.2 casi todas están rotas, entonces no es muy fácil circular por la banqueta. Tercero, 1.4.4.1.6 las entradas y subidas de los coches, tu sabes que hay 1.4.4.1 más obstáculos sobre la banqueta que abajo de la banqueta, aunque es muy riesgoso y cuarto, este, hay muchas avenidas que por eso pedimos que se 1.4.4.3.4 señalizaran, es de los pocos países que tienen señalizadas las rampas en las esquinas para que puedas trazar visualmente tu ruta, esto es porque podrías ver al otro lado si hay rampa o no y tu sabes si te bajas o no te bajas, porque esa es otra 1.4.4.2.2 bronca, hay calles que si empiezan con rampa pero no terminan con una rampa, y, es particularmente incómodo, yo supongo, este, que, que debe de ser por las 1.4.4.1.4.2 lluvias, pero también es 1.4.4.1.4.1 difícil andar sobre el asfalto a pesar de que es un poco más lisito, como están abombadas las calles ehh, tienen desnivelado (...), pero es mucho más fácil y más fluido darle en la silla en la calle aunque también te encuentras muchos obstaculillos, pero, pero darle en la parte negra de la calle que en la parte blanca, ¿no?

E ¿Por donde circulan los coches?

P- Por donde circulan los coches, sí. De hecho yo lo que hago es que generalmente cuando hago así, 1.4.4.1.4.3 circulo en sentido contrario para ver como vienen y como está, ¿no?, porque entiendo que no debo de hacerlo pero te tardas mucho menos yendo por la cinta negra y es más seguro entre

comillas, porque está tan accidentada, esta calle ahorita si quieres salimos y la ves y está rota la banqueta, la, la, no están parejas las esquinas, hay 1.4.4.1.1 postes, hay 1.4.4.1.6 subidas y entradas de coches, hay, los 1.4.4.1.7 adoquinados son mortales para nosotros, los empedrados igual, entonces, sí, yo prefiero utilizar más la calle, la, la parte negra.

E- Y cuando estás en la vía pública, en la calle, además de esta situación de que están rotas ¿por parte de las personas como se comportan cuando te ven en una silla de ruedas?

P- Les 1.6.2 genera descontrol. Yo no sé si por, porque no esperan ver a alguien, este, con, con actitud, ¿no?, salgo, salgo y pues pareciera que esteee, ante mi volumen desaparece la silla ¿no?, entonces sí de repente gente que se 1.6.2 descontrola, sobre todo si vas por ejemplo sobre la banqueta, digo, sobre la cinta negra y estee, y alcanzas a un vehículo que está estacionado como que se sorprenden, es como un shock ver a alguien así, como circulando sobre la, sobre la carpeta asfáltica. En la calle es curioso, pero inclusive lo hicimos una vez, con, con, no sé si recuerdas a Daniela (nota: Daniela es ciega), pero pareciera como que la gente entre que, ahh, ahh, podríamos dividirlo en varias partes ¿no?, 1.6.2.1 están aquellos que pues se hacen a un lado y no tienen ningún problema, están aquéllos que no caben del asombro de verte o ver una persona ciega con un perro guía y este, pareciera que se paran 1.6.2.2 para ver si es cierto que los pueden esquivar ¿no? entonces hay gente que sí, sí 1.6.2.3 te retan un poco con el cuerpo, no sé, no se mueven, no se quitan, no piensan que un pisotón con una silla de ruedas es dolorosísimo, ¿no?, o sea es así como incómodo, luego, luego este, está la gente que sí de plano 1.6.2.4 no te ve, no, no, no eso es algo muy incómodo, hay gente que no te ve, estás en una silla de ruedas circulando y de repente ehh, o sea, van pensando, van como cualquier persona distraída pero te ven menos que a una persona sin discapacidad, no sé si porque el I.7.5.2.2 campo visual lo llevan acá arriba, no, no alcanzo todavía a descubrir pero mucha gente no te ve. Mucha gente no te ve.

E- Y entre este que la gente, algunas personas no te ven o que tu prefieres usas la cinta negra como le dices ¿qué es lo hace que uses esta parte de la vía pública y no esta otra parte, la banqueta

propriadamente que usamos la mayor parte de las personas? ¿Qué es lo que te hace incómodo el circular por ahí?

P- Yo creo que lo 1.4.4.2.1.1 interrumpido, ¿no?, o sea no es fácil agarrar vuelo, ya no tengo condición como cuando estaba en la selección, entonces si te paras, si no llevas una 1.4.4.2.1.1 marcha fluida, no llevas un cierto ritmo es 1.7.5.2.3 más cansado, por ejemplo, yo, yo, yo cuando voy a distancias largas le doy dos empujones con las dos manos y tres con una sola mano, no se si 1.9 mi silla se carga más para un lado que para otro entonces es más cómodo es como que llevas un ritmo y ese ritmo lo puedes llevar en las banquetas, generalmente no lo puedes llevar en las banquetas.

E- ¿Qué tendría que pasar en las banquetas para que las pudieras usar sin problemas?

P- Yo siento que tendría que haber como 1.4.4.2.1.2 uniformidad, para nosotros ¿no?, yo he visto banquetas en otros países y hay unas que tienen unas características bastante uniformes, bastante, inclusive el tipo de, el tipo a veces hasta sientes el tipo de del piso, es más, si es más, hay 1.4.4.2.1.3 pisos más pesados por decirlo de alguna forma. No se en qué consista, si la 1.4.4.2.1.3.1 porosidad, la 1.4.4.2.1.3.2 rugosidad, o el 1.4.4.2.1.3.3 rayado de las banquetas pero hay banquetas que son mucho mas transitables en silla de ruedas (...) menos pesadas, no se todavía no he descubierto por que, no se, yo creo que la 1.4.4.2.1.2 uniformidad sería la solución para que nosotros, no, no sólo nosotros, este, todas las personas pudieran utilizar más las banquetas. Porque también, si te fijas, a lo mejor es un comentario un poco segregante, pero en, 1.1.2.7 en las zonas más populosas la gente tiende a caminar por la cinta asfáltica, no por la banqueta. Tampoco se por que es. No se si te has fijado pero conforme vas llegando a colonias más populosas la gente camina más en una, en la cita asfáltica que en la banqueta. No, no entiendo, yo me imagino pus porque ha de ser lo mismo andar esquivando (...) puestos, etc. ¿no? Yo creo que la solución que repito es 1.4.4.2.1.2 uniformar las banquetas ¿no? O sea que sepas que una banqueta es igualita a la otra entonces pues sí, te subes, te bajas y, y a veces vas bien metido y llegas a una esquina y chin 1.4.4.2.2 no hay bajada y vas de regreso hasta encontrar una entrada de coche ¿no?

E- Claro. Y en este uso de las vías públicas ¿te agradan las vías públicas? ¿Las procuras o verdaderamente la evitas?

P- Yo, yo creo que yo no soy buen ejemplo porque de aquí de la casa salgo, 1.1.2.1 me subo al coche, 1.1.1.2 voy a la oficina, casi no uso la vía pública como medio de desplazamiento habitual ¿no?, te vas volviendo muy comodino pues como en el coche llegas a todos lados. Por ejemplo hoy que fui al curso de padrino pues si te vas por la calle ¿no? entonces ahí vamos por la calle con los ahijados y el rollo pero no, 1.4.4.3.5 no es placentero, no se porque no. No es placentero y cuando vas de viaje ahí andas por la calle y andas bobeando a la mejor porque estas conociendo y ya conoces esta parte de tu zona y pues no la circulas ¿no? Pero, pero sí es incómodo, por ejemplo en el centro es terrible, o en 1.4.5.4 Chapultepec que me ha tocado así como donde hay mucha gente, es, es verdaderamente complicado ¿no? Porque como quiera el ritmo de la silla es un poquito más rápido que el caminar de las personas y la gente no se mueve y entonces en núcleos así, muy, muy densos, no es fácil ¿no? 1.4.4.2.1.3 tienes que ir esquivando a la gente, o sea que para ir a hacer ejercicio allí en la milla de 1.4.5.4 Chapultepec, o sea tienes que ir 1.4.4.2.1.3 esquivando a la gente para más o menos poder mantener un ritmo. Yo siento que en mi caso es lo que 1.4.4.1.4 me lleva a la cinta asfáltica, el tratar de llevar un mismo ritmo para tener menor esfuerzo.

E- Me decías que por comodino subes a tu coche y casi no usas la vía pública, pero más allá de que te resulte agradable o desagradable ¿te resulta restrictiva o no te restringe esta condición?

P- No, no, yo voy a todos lados. Yo voy a todas, este, y aunque no sea accesible si tengo interés me muevo 1.5.1 o busco que me ayuden para entrar. Pero, pero, pero no se si sea algún trauma desde el accidente pero yo caminaba mucho. Por ejemplo antes tenía mi negocio en Baja California, avenida Baja California y vivía en la colonia San Rafael y en los no circula me iba caminando y me gustaba caminar, ahora no, ni se me ocurriría, no se me ocurriría agarrar e irme, no se, que te gusta, al Liverpool de Insurgentes y estamos a cinco cuadas o menos, no, no se me ocurre. Prefiero agarrar, 1.1.2.1 subirme al coche y arrancarme porque es una, un viaje incierto ¿no? que te puede dar hasta un dolor de cabeza si, si no pones atención ¿no? Las 1.4.4.1 banquetas están mal hechas, las rampas

están mal hechas y en su mayoría ehh, los altos después de 1.4.4.3.2 las rampas son muy altas, entonces no te invitan, en realidad no te invitan a andar en la calle. No son, 1.4.4.1.5.1 no es muy amigable la calle para nosotros ¿no? Porque alguien decía que los paralímpicos mexicanos son tan buenos porque diario entrenan en la calle ¿no?

E- Pues sí, y este cuando dices mal hechas, este concepto de mal hechas ¿qué es una rampa mal hecha o qué es una calle mal hecha y qué sería bien hecha para ti?

P- Bueno, bien hecha sería que 1.4.4.2.1.2 fueran uniformes, ehh, que, digo si dijeras las entradas de los coches, oye pobre coche va a sufrir un esfuerzo enorme, pues no verdad, pero les hacen la vida fácil a los coches, difícil al transeúnte. Esa es una, dos, 1.4.4.1.3.2 están rotas, todas o en su mayoría tienen fracturas porque vivimos en una zona sísmica o por lo que quieras pero no hay una, una uniformidad y las rutas mal hechas me refiero cuando, cuando planeamos en exceso, nos adelantamos ¿no? 1.4.4.3.2 reclamas al que está haciendo la rampa por que le deja no se cuanto es esto ¿como diez centímetros? más o menos entre la carpeta y el final de la rampa y no se preocupe cuando vuelvan a encarpetar pues ya le alcanza el nivel, pues, pues que tiene, si encarpetan pues se suben sobre la rampa y queda uniforme ¿no? perooo, raro, dices bueno, esos brincos a veces tampoco son muy sanos, te puedes caer, te puedes este, lastimar y para nosotros una lastimada, 1.2.4.1 para mí en lo personal en los hombros me truena durísimo, porque al no estar también niveladas las calles a veces le das a la silla y se barre una llanta, más que la otra porque no están bien, entonces se te zafa y te truena el hombro.

E- ¿Cómo es este funcionamiento del desplazarte sobre una silla de ruedas manual en tu caso? porque no es eléctrica. ¿Qué te implica a ti?

P- Bueno primero esteee, debiera tener menos peso, bueno pero eso, eso (...)en, en, ¿cómo se llama?, cuando dejé la selección, no, pero te implica un esfuerzo, es, yo te decía un poquito en broma, es como andar de manos, no, de por sí siempre he sido espaldón pero 1.7.5.2.4 con la silla haces muchísimo esfuerzo de cuello, de espalda, de brazos, no, porque, porque en realidad a mi nivel de lesión que también eso es importante que pudiéramos considerarlo en el desarrollo de esta

investigación, no, 1.2.5 dependiendo el nivel de lesión es el tipo de movimiento que tiene uno, yo mi lesión es t3, t4 y t5 entonces te cuenta la tercera, la de hasta arriba por decirlo así, entonces desarrollo el empuje de la silla de ruedas de las tetillas para arriba, si, no involucras nada más no tienes, por ejemplo el sueño de un 1.2.5.1 cuadripléjico es ser 1.2.5.2 parapléjico y el sueño de un parapléjico de tercer nivel sería el ser, de, de, de, no se, de 1.2.5.3 traumas, no, no se, una 1.2.5.3 lesión más baja o algo así, ¿por qué? porque tendrías abdominales, tendrías intercostales un poco más de espaldas pero yo desarrollo todo el movimiento que hago es de las tetillas para arriba, entonces es un 1.7.5.2.5 esfuerzo adicional, entonces pararte en seco no es lo mismo que ustedes detengan la marcha y vuelvan a iniciar, como es muy natural no siempre es ese esfuerzo caminando pero en la silla es pararte o esquivar a un, un obstáculo que te implica un esfuerzo adicional, entonces suponen, yo cuento o cuando voy en la silla y me empuja, en empujes largos, cuento mido, mido por empujadas, no, o sea por ejemplo cuando estamos en, negociando en Nueva York es un kilómetro y son aproximadamente mil quinientas empujadas, no, con subidas y bajadas, no, y entonces te, te implica mucho, mucha fuerza en los brazos en el, y en el, el cuello también, y va dependiendo te repito del tipo de lesión. Marco, Marco tiene otro tipo de lesión, Taide que tiene 1.1.2.5.3 más bajas su lesión, tendría más fuerza, más posibilidades de tener un empuje adicional, pero también depende de mucho que tanto, que tan hábil eres, que tan callejero eres, no, hay cuates que ni se quejan, no.

E- ¿Tú no eres callejero?

P- Yo no, no, no soy muy callejero, sí, no, yo soy más, este, comodino. Yo soy más de coche, sólo cuando es absolutamente indispensable si le doy, no.

E- ¿Qué tendría que pasar en la vía pública para que te volvieras callejero?

P- Que fuera más 1.4.4.3.6 amigable la, la, la banqueta, no, o sea no está planeada o no, no siento que esté pensada la ciudad para los peatones, no, está pensada para comodidad de los coches, no, inclusive si tu te paras a dejar pasar a alguien el de atrás se molesta y te toca el claxon, y hasta al que dejaste pasar se te queda viendo como diciendo y este que onda, no, se te quedan viendo como

bichos raros, no es lo común cuando vas manejando. Cuando eres, este, peatón, yo la verdad es que si, si, mañosamente echo la silla por delante, no, o sea 1.6.3 no me paro y obligo a que la gente se pare o, o, si yo voy en mi carril, y esa es otra, no, como es como muy cultural el rollo, hay gente que se extiende para caminar en una banqueta, si son tres, los tres quieren ir caminando así en parejita, no, y no le importa si viene un cuate de frente, 1.6.3.1 yo me quito, si no se quita yo no me quito y si le he pegado a la gente, pues, en realidad es hasta como pelear un poquito tu espacio. ¿Por qué me voy a parar yo? porque, si como, venimos en una vía angosta me, me detengo en algún lado das preferencia de paso, siempre te dan preferencia de paso, no siempre, no se, eso es también es 1.6.3.2 pelear tu espacio con los peatones, es increíble pero, pero te lo encuentras, no.

E- ¿Casi siempre te dan el paso?

P- Casi siempre. Pero no siempre y entonces dices, bueno, pues esta bien no, y hay unos 1.6.3.3 que no se quitan y hay unos en que tu traes un ritmo y ellos van plácidamente con calma pero extendidos en la banqueta. La familia, los niños, el perro, todos, y entonces pues bueno no, no, como no puedes pasar de ladito y no te puedes pasar a la orilla de la banqueta como lo harías caminando y adelantarlos al grupo, ya te quitas (...) y ni siquiera te detienes a pensarlo, 1.6.3.4 te quitas de ese bloqueo por decirlo así, 1.7.9.5 nosotros tenemos que pedir permiso, y ¡hay cuidado! ¡Hay perdón! no si hay perdón pero ya le sigues.

E- Y las personas cuando están conduciendo un vehículo y tú vas por la cinta negra, en el lugar que en realidad es para los vehículos automotores ¿cómo es esta interrelación?

P- Hay, hay gente, en dos ocasiones me han gritado que me suba a la banqueta, 1.6.3.5 me han gritado que me suba a la banqueta, este, entiendo y están en todo su derecho pero me gustaría que esos que me han gritado un día 1.7.9.6 se bajaran y le dieran en la silla en la banqueta, y es de la patada mano, de la patada, súbete, bájate, o sea 1.7.1.5 es todo un reto cruzar una calle o transitar una, una calle, no digas de aquí a misa, no, son de aquí a la iglesia de Tlaco, son, salgo Pilares, una cuadra que es Moras, este, o Patricio Sanz Moras y ya llegamos al parque y ni ni paqué porque está todo 1.4.4.1.7 adoquinado, no, entonces el adoquín a nosotros no nos es muy, muy amigable, o sea

que las ruedas de adelante se clavan en las hendiduras, cuando están muy separados se clavan y a veces te voltean, no.

E- Pero espacio público no sólo son las vialidades, las calles, ahora estás mencionando los parques ¿Eres usuario de parques o de...?

P- Sí, si me gusta ir al, al, oler el pasto cuando lo cortan, recién cortado, sí me gusta, pero igual, no lo usas porque este parque que está muy lindo, que esta muy limpio, pues está lleno de adoquín (...), no puedes circularlo, no puedes disfrutarlo, no.

E- Paco, te agradezco mucho tu tiempo, no se si en esta experiencia personal de utilizar como utilizamos todos la vía pública, pudieras decirme algo más.

P- Pues, seguimos enfrascados, no, en este asunto que es más cultural que otra cosa, o sea si la banqueta no estuviera rota, a lo mejor estaría llena de coches.

(Me hace una seña, apago la grabadora, va al baño y al regresar ya no continúa la entrevista)

Entrevista C

Noviembre 2006 en la UIA

E- Entrevistador

M- Marco

E- Marco, muchas gracias por acceder a esta entrevista. ¿Podrías describirme un día normal en que utilices la calle, la vía pública?.

M- Ah, pues un día normal es mas bien utilizarla a través de transporte. Generalmente 1.4.4.1 no uso las calles para transitar. No soy, ehh, para mí, para poder desplazarme es muy complicado. Ehh, 1.4.4.1.7 las banquetas no están, no tienen, no tienen buena superficie para poder rodar. ehh, 1.7.5.2.6 tengo poca fuerza en los brazos entonces 1.4.4.1.3.3 subir o bajar pendientes, ehh, o desniveles, a veces que 1.4.4.1.6 las salidas de los coches están en desniveles, entonces con esa pendiente chiquita ya es más complicado, entonces pues realmente transitar en las calles en mi silla de ruedas, no, no lo acostumbro. Ya otro (...) a través de transporte de coche.

E- De coche. Pero eventualmente te ha tocado utilizar una calle al bajarte del coche, al subirte.

M- Sí claro. Sí, sí, sí, pus sí.

E- ¿Esto cómo es en tu experiencia?, ¿Cómo lo percibes?, ¿Qué se te dificulta?

M- Uy. Pues casi todo. Se me dificulta, ehh, 1.4.4.3.2 si hay rampas subirlas, porque no están bien hechas, no tienen buena pendiente, ehh, inclusive con rampas nuevas, pues me pasa ahorita en mi casa, inclusive ¿no? En mi casa, por ejemplo mi negocio está a dos calles y casi nunca voy porque ehh, se supone que están los elementos para que yo pudiera transitar por las calles, 1.4.4.3.2 pero están mal hechos. Entonces subir o bajar una banqueta es complicado por las rampas. A veces las rampas que hacen de salida para coche están mejor hechas que 1.4.4.3.2 la misma rampa que está en la esquina ¿no? Que está hecha para las sillas de ruedas. Ehh, y esto pues sí me dificulta tanto el poder utilizar la banqueta que se me hace 1.4.4.1.4 más fácil hacerlo por el arroyo.

E- ¿Por el arroyo vehicular?

M- Por el 1.4.4.1.4 arroyo vehicular, entonces lo que hago es buscar un lugar por donde pueda bajar o subir a la banqueta sin mucha dificultad saliendo de mi casa y después ya todo el trayecto es por el arroyo.

E- ¿Cómo se comporta la gente contigo?

M- Los 1.5.2.1.7.1 conductores de los coches, pues bastante mal, porque, ehh, pues yo entiendo y así lo veo yo como, como, también como conductor de un automóvil que el peatón siempre debe tener la preferencia, ¿no?. Así yo lo veo. Entonces, y lo hago, en las calles si veo que alguien va a pasar y está el siga y ya lo agarró abajo de la banqueta, pus ya me paro y los dejo que pasen ¿no?

Pero, pero cuando yo voy en la silla de ruedas, si es bastante peligroso porque, ehh, por ejemplo 1.5.2.1.7.2 los coches en calles que son de un solo carril hacen dos carriles, pasan dos coches en un solo carril de ciertas calles y entonces ya se pegan mucho a los automóviles que están estacionados a los lados y la silla al pasar entre esos espacios ya son muy pequeños y te pasan casi, casi rozando ¿no? ehh, no son muy, 1.5.2.1.7.3 no hay mucha cortesía urbana para poder, este, (...) yo lo entiendo como que estoy ocupando un espacio que no me corresponde, verdad, que es el arroyo vehicular, pero bueno, pus si ya estás allí tal vez sería un poquito más, más este, más amable si hubiera este tipo de cortesía. Y la gente aparte de los conductores de automóvil yo creo que también, todavía 1.6.3.6 no han entendido bien que hacer una persona en silla de ruedas en la calle. No entienden que haces ahí, osea te ven como 1.6.3.6 ¿para qué sales si no puedes transitar por la calle? ¿no?

E- ¿Como si no debieras estar allí?

M- Sí. Como si, como si bueno 1.6.3.7 ¿para qué te sales de tu casa si sabes que no puedes andar por la banqueta, si sabes que no puedes subir y bajar la rampa, si sabes que la ciudad no está hecha para que tú, este, transites por ella? Así si te llegan a ver me dio extraño de ¿qué onda? ¿y ahora qué anda haciendo este cuate de atrevido en una silla de ruedas transitando por la calle?

E- ¿Por qué debiera estar hecha la ciudad para que tú transites?

M- Pues porque soy mexicano ¿no? Pues porque 1.5.2.1.5.2 como mexicano según la constitución tenemos los mismos derechos que deberían estar garantizados para todos nosotros ¿no? Entonces

ehh, ¿porqué creo que debería yo estar fuera de mi casa? por el simple hecho de que pues

1.5.2.1.5.3 la discapacidad es una limitación pero es una limitación física, no una limitación de derechos. Entonces sí trato de, de estar fuera, de hacer cosas, de trabajar porque además pues tengo que trabajar. Yyyy, bueno, una, una cosa es que la ciudad no esté hecha para las personas con discapacidad pero eso 1.5.2.1.5.4 no quiere decir que no tengamos derecho a usarla ¿no?.

E- ¿Para que tú la pudieras usar qué tendría que ocurrir?

M- Pues yo creo que es una pregunta muy complicada, porque todo lo que tendría que ocurrir pues es, es tan complicado como, como 1.5.2.1.8 cambiar la cultura de las personas o crear una nueva cultura hacia las personas con discapacidad. Y eso implicaría no solo 1.4.4.3.2 estuvieran bien hechas las rampas o que estuvieran bien hechas las banquetas, o que se respetaran los espacios para las personas con discapacidad, sino que todavía yo creo que las personas en sí mismas, aún cuando pudieras arreglar todos esos asuntos, las personas por sí mismas no, 1.5.2.1.8.1 no saben todavía bien a bien lo que es la discapacidad. Entonces todavía hay mucha confusión entre, entre la gente que, ehh, que no sabe si es una enfermedad, si es una limitación, ehh, si hicieras una encuesta pues yo creo que menos del uno por ciento sabría exactamente lo que es una discapacidad, y el noventa y nueve por ciento lo relacionaría con una enfermedad y bueno de ahí se acerca un rollo sobre, sobre 1.5.2.1.8.2 estigmas ¿no? al asociarlo con una enfermedad entonces la gente vuelve a preguntarse 1.5.2.1.8.3 ¿qué hace una persona enferma en la calle? ¿no?

E- Claro.

M- ¿Por qué no está en un hospital o por qué no está en rehabilitación o por qué no, por qué no está seguro en su casa? A veces así es como siento que la gente (...) osea 1.6.3.8 ¿para qué te expones a andar en la calle si puedes estar más seguro en tu casa? entonces ¿habría que cambiar algo? Sí. Y no solo es arreglar, es arreglar lo físico, los espacios construidos, sino también 1.5.2.1.8 arreglar un poco el asunto de la cultura. Ehh, de percibir adecuadamente a la persona con discapacidad como es, no como la gente se imagina que es.

E- ¿Cómo es?

M- Pues como todos. Pues como todos, aha, los de a... hay gente buena hay gente mala, hay gente inteligente, hay gente tonta, hay gente que 1.7.7.1 ha superado su trauma de la discapacidad, hay gente que todavía no lo ha superado, hay, pues hay de todo. Hay de todo ¿no? pero tú no vas por la calle y la persona que va pasando junto de ti te preguntas si esa persona tiene problemas familiares o si su forma de pensar es de acuerdo totalmente con la que tu tienes. O sea tú no te pones a pensar eso cuando ves a alguien ¿no? pero si te atreves a 1.6.3.9 cuestionar el porqué una persona con discapacidad está en la calle. Entonces pues yo creo que somos, somos, 1.7.10.4 deberíamos ser igual que todos, eso es un hecho, yo creo que, que por naturaleza, por naturaleza humana, todos deberíamos ser iguales, pero desafortunadamente no es así, existe una 1.7.10.5 igualdad del plano filosófico pero hay diferencias en el plano social. Y esas diferencias las tenemos todos, o sea, las tienen las personas con discapacidad y las tienen las personas sin discapacidad. 1.7.1 Las diferencias también se, se pueden visualizar en el aspecto físico, sensorial o, o, o mental como la discapacidad, pero eso no, no puede ser algo, no puede ser una diferencia tan tajante que sea una 1.7.10.6 diferencia que te margine, entonces ahí, ahí es donde se empieza, donde empieza a haber una desigualdad. Don... la igualdad yo entiendo que debe existir, pero 1.7.10.5 ¿Por qué existe la desigualdad con las personas con discapacidad? Pues yo creo que es porque la diferencia que tenemos contra el resto de las personas 1.5.2.1.8.1 no ha sido bien identificada, no ha sido bien entendida y no ha sido bien tratada todavía.

E- De alguna manera me estás diciendo que Marco no es su silla de ruedas.

M- Pues no. 1.5.2.1.8.4 Marco usa una silla de ruedas para poder salir de su casa, pero Marco nunca se ha vuelto una silla de ruedas. Ehh, 1.9.5 la silla de ruedas ha sido para mí una extensión deee, de movilidad exclusivamente, o sea, y bueno, trato de tener una buena, una silla buena porque necesito moverme bien, 1.9.4.1 necesito que me dure por lo menos diez años para no volver a gastar en otra silla. Ese tipo de cosas sí se vuelven importantes para mí, pero es bueno que sea transparente para las demás personas. Porque mientras la gente siga acordándose de Marco como ¡Ha!

1.5.2.1.8.4 ¿Quién es, la persona de la silla de ruedas que vino a verme?, pues entonces seguimos en

el mismo problema ¿no? Cuando se acuerde de Marco como ¡A, sí, el cachetoncito, o el ahh sí el cuate tal! Yo no entiendo cuando, yo no entiendo por que se vuelve esa referencia tan fuerte. Por que a la gente se le mete tanto en la vista el 1.5.2.1.8.5 identificarte más por tu limitación que por tu persona. Pero no, definitivamente yo creo que Marco sigue siendo Marco nada más que ahora pues usa una silla de ruedas ¿No?

E- ¿Y en este sentido puedes acudir o qué has podido hacer de acudir a todos los lugares que quieres o restringes tu presencia en los lugares que quieres por motivo de la accesibilidad?

M- Bueno eso, eso es definitivo, ehh, 1.7.2 se vuelve tan complicado el asunto de la accesibilidad para mí que inclusive tengo lugares ya preestablecidos, o sea yo si voy a comer 1.4.5 voy a comer a ciertos lugares, ehh, si voy a algún antro, voy a algún antro específico, y es uno o dos en toda la ciudad, no más. Ehh, sí se vuelve un asunto de 13:40, deee, yo no lo llamaría de selección, yo lo llamaría de exclusión, porque a mí no nada más me gusta ir a ese antro, a mí me gustaría ir a otro y conocer otro y por ejemplo cuando invito a salir a alguien, me da hasta pena después decir oye, pues no puedo ir al lugar que te gusta, pues mejor vamos a este porque aquél no es accesible, entonces este tipo de ir seleccionando los lugares a donde puedes ir, puedes ir, no quieres ir, sí ha sido, si ha sido muy, este, 1.7.2 muy excluyente....

(Siento a Marco cansado y decido terminar la entrevista)

E- Pues Marco, yo te agradezco estos minutos. Muy amable,

M- Ándale pues.

Entrevista D

Octubre 2006 en el domicilio de la entrevistada.

E- Entrevistador

M- Maru

E- Maru, pues muchas gracias por acceder a la entrevista. ¿Podrías describirme un día normal en que utilices la vía pública, la calle, la ciudad de México?

M- Pues que use la Ciudad de México... realmente, la, la, 1.4.4.2.2 tengo que salir desde mi casa con coche. Preparo mi coche porque 1.4.4.1.9 la calle está llena de piedras que es algo colonial y le da mucha vista a todos los que vivimos en esta colonia. Le da un valor mayor también, pero en, en, mi forma de moverme pues no me da ningún valor. Yo 1.4.4.2.2 tengo que salir en mi coche con mis sillas, pues, en mi coche, pues sin mis sillas a donde yo llegue no me es posible bajarme ¿no? Necesito una silla ya definitivamente, y bueno, (...) con auto

E- Con auto. Sin embargo en estos traslados, al descender o al subir a tu vehículo ¿cómo es esta experiencia?

M- Sí, 1.5.1.2.5 requiero de un apoyo, definitivamente, para subirme o para bajarme de mi coche. Siempre he pensado que si me comprara una camioneta con un elevador, pues ya a lo mejor me puedo mover yo por mi misma, pero mientras tanto, 1.2.3.4 he perdido mucha fuerza, he sido sobreviviente de varias enfermedades y 1.5.1.2.5 anteriormente me ayudaban a subir al coche y yo me bajaba pero, pero ahora si necesito que... me den apoyo. Mucho apoyo para subirme. Todavía manejo, cuando, de vez en cuando, o sea 1.5.1.2.6 si necesito manejar lo puedo hacer, pero sí necesito de un asistente.

E- ¿Cómo percibes la Ciudad de México?

M- Pues para mí es 1.4.4.1.5.2 un monstruo terrible. Creo que, tengo 1.4.4.1.5.3 mucho miedo de vivir en esta ciudad, por eso ya casi no manejo porque es agarrar mi coche e irme para algún lado o para otro, en diez años creo que... tengo miedo ¿no? 1.4.4.1.5.3.1 Tengo miedo que haya una

inundación y que me quede atrapada dentro del auto o me dá 1.4.4.1.5.3.2 miedo los asaltos. Evito lo más que puedo salir sola y sobre todo si no tengo que salir mejor me quedo en mi casa.

E- ¿Y Cómo son las personas contigo?

M- ¿Las personas?, ¿Cualquier persona?

E- En la calle, los desconocidos. La interacción con los demás habitantes de la ciudad.

M- Pues realmente... en coche. El nivel de 1.5.1.1.3 estrés que se vive en esta ciudad es algo que no podemos medir pero que es altísimo. La gente... 1.5.2.1.3.3 es agresiva sin embargo cuando ya estás en un lugar, en un edificio o en alguna clase o así, alguna oficina, pues la gente es más tranquila, la gente, este, empiezas a interactuar con ellos y ellos contigo de una forma, yo diría que pues lo más normal posible, tengo un enfoque de análisis al de enfrente y seguramente ellos también 1.6.3.10 me analizan ¿no? Me ven con una silla de ruedas pero después de un tiempo 1.6.3.11 les fascina platicarme, pues ya interactuamos siempre todos ¿no?

E- En este interactuar dices que hay un como primer momento en que tú analizas. ¿Cómo es esto?

M- Pues es importante saber con quien estás ¿no? entonces creo que... por ejemplo ayer fui a una asociación civil y la mayoría era gente muy joven y de verdad salían... 1.6.3.11.1 se asomaron a verme y me dio mucha risa ¿no? porque dije hay... o sea jovencitos de buen nivel pero después cuando ya pasé ha hablar con alguien de ellos pues en otro nivel, en un nivel muy profesional donde esa curiosidad a lo mejor de un momento... no me había pasado eso hace mucho tiempo ¿no? así que te bajen y que te vean y que de alguna forma pues sabes que tienes que hacer la fuerza desde, desde dentro ¿no? y que 1.6.3.11.2 toda la vida todo mundo te ha barrido y todo mundo te ha visto pero así ya no importa. Que me vean, es más, 1.6.3.11.3 me arreglo y que me vean que estoy bien ¿no? Estoy preocupada por bajar de peso y estoy preocupada por cortarme el pelo cuando lo requiero, entonces, aunque ahora, ahorita no me ha dado mucho tiempo ¿verdad? Pero vamos, no, no... planeas estar mejor que los demás. 1.6.3.11.4 Como mujer con discapacidad tienes que hacer otro esfuerzo de ser tu tan, pues que te veas bien vestido, bien peinado, y a lo mejor la gente te señala, porque bueno, no, a mí me tocó compartir mucho tiempo con mujeres con discapacidad que

te dabas cuenta que se acababan de levantar de su cama y que ni siquiera se habían metido a bañar ¿no? entonces solo así que por lo menos en mi imagen no lo puedo permitir ¿no?

E- ¿Obstáculos que tu percibas que te impidan ir a algún lugar, vincularte de alguna manera?

M- En primer lugar 1.4.4.4 las barreras arquitectónicas. A mí me ponen en cualquier espacio, este, junto con alguien, o sea, de cualquier nivel y tienes, tienes de donde, o sea con la igualdad de oportunidades puedes estar defendiéndote o platicando o compartiendo sin ningún problema, pero si definitivamente me encuentro con más de un 1.4.4.2.1.3.4 escalón, mmm, en mi vida, y ya con esta apertura pues sí me puedes (ininteligible). Depende a donde voy, depende lo que hago pero por ejemplo acabo de subirme a mi silla como parte de estar participando en el Consejo Consultivo de mujeres y el edificio 1.4.7 no tiene elevador y sesionan en el segundo piso de este, esta oficina, entonces yo ya les pregunté y me dijeron que en el segundo piso y bueno, pues parece que porque yo voy a estar, ser parte de esto, lo van a poner en otro lugar pero tuvimos que entrar a fuerza.

E- ¿Tú en esto cómo te sientes al respecto?

M- Pues me siento más comprometida porque yo sentía que si esto iba a ser en un segundo piso, bueno pues que yo iba a poder negociarlo como yo quisiera desde mi casa ¿no? no tengo que estar yendo todo el tiempo porque siento un gran compromiso con quienes me invitaron a participar, siento un compromiso con las mujeres con discapacidad porque ya abrí la brecha. Hubo alguna mujer muy, que yo admiro, que quiero mucho, que fue Yola Muñoz, que estuve colaborando con ella, pero se tuvo que ir. Entonces a lo mejor es muy importante que esté ahí aunque sea de manera voluntaria, pero creo que le va a abrir puertas a las demás personas.

E- Y ¿en términos de obstáculos en la interacción con las demás personas?

M- Pues yo creo que hay un 1.5.2.1.8.1 desconocimiento total de que las personas con discapacidad podemos estar en todos los ámbitos. Yo puedo pensar que hasta ahora, hasta ahora se está desarrollando el 1.5.2.1.8.6 programa de educación educativa. Hasta ahora pues ya veremos un futuro mejor para nuestros hijos. Yo que tengo una hija de siete años con discapacidad, o sea realmente está en la escuela ideal, idónea. Ayer tuve, vino un amigo que tiene a su hijo en una

escuela donde iba a meter a mi hija y... no, no, creo que estamos, creo que ahí sí, que ahí sí tuvimos un gran éxito porque por estar luchando por estar luchando por las 1.4.4.4 barreras arquitectónicas, no iba yo a meter a mi hija a una escuela que yo fui y que 1.4.8 no tiene ni una rampa, está llena de escaleras y después de reflexionar un poco que no, porque yo tengo que abanderar una 1.8.2 escuela accesible y pues la busqué hasta que la encontré. Claro hay más 1.8.2 escuelas accesibles pero a lo mejor super caras, como que te cobran la ayuda, pues más ¿no?, sin embargo esta escuela es una escuela que no discrimina, es una escuela que da el mismo servicio para todos y no es una escuela oficial, también es una escuela particular, este es lo que han asociado a vivir. El haber tenido yo a una niña con discapacidad, yo veo que somos dos mundos completamente distintos. El que me recibió a mí con mis padres al que le estamos dando a mi hija.

(La entrevistada se sintió mal y se terminó la entrevista)

Entrevista E

Mayo 2007 en la oficina de Libre Acceso A. C.

E- Entrevistador

ER- Ernesto

E- Quisiera que me pudieras describir un día normal en que utilizas la calle, la vía pública.

(Interrupción)

ER- Bueno, en la actualidad yo me manejo por... de diversas formas, a lo que antes hacía, sobre todo por las características de mi trabajo pues 1.1.2.8 me muevo más ahora por transporte particular que público. Pero esto no me, no me limita a seguir prefiriendo a otro tipo de circunstancias que en mi caso como persona ciega me llevan a esta reflexión. Ehh, es común que cuando por ejemplo bajo de algún 1.1.2.2 taxi o de un automóvil particular, con mucha frecuencia 1.2.6.1 baja uno con la incertidumbre de si donde voy a encontrarme, este, realmente es una zona que tuviera las garantías de no tener que pasar por algún accidente de cualquier naturaleza ¿no? 1.2.6.2 Me refiero que esté bajando donde precisamente está un árbol, donde hay una banqueta que, que, ¿no se si recuerdas que hay unas banquetas que tienen una especie de 1.4.4.1.9 pretil y de inmediato hay que bajar, no?

E- Sí, claro.

ER- No son banquetas que me subo y lo del paso lo doy en una banqueta del mismo nivel. Eso para una persona 1.2.6.3 ciega resulta una problemática que es una sorpresa. Una sorpresa que se nos presenta desde el punto de vista que pues yo creía que, que el paso iba a ser cómodo ¿no? Ehh, eso aunado a que muchas veces, este, 1.2.6.3 los obstáculos...

(interrupción) Ehh, sí, sí los obstáculos que hay en la vía pública que evidentemente siempre van a ser, este, inesperados y en algunos hasta nuevos a pesar de haya rutas que cotidianamente uno haga, 1.2.6.3 se convierte en otro riesgo que, que frecuentemente, no me ha pasado a mí frecuentemente, pero ha habido casos en los que pues si son 1.4.4.1.10 puestos de comida ha habido compañeros que se queman, si son este puestos que tienen 1.4.4.1.10.1 sombrilla, a nosotros que somos altos con

facilidad nos lastimamos la cabeza, este, el ir y (...) a la gente que frecuentemente lo hace de manera distraída que con mucha frecuencia a mí me pasa que aún 1.6.2.4.1 caminando de frente, a ellos, chocan con uno y, y, se, se sorprende uno de que uno pensaría de que tienen sus, su sentido de la vista puesto hacia el camino que recorren y resulta que están más distraídos que, con lo que hay a la derecha o a la izquierda que con lo que hay enfrente de uno, e, esos son (...) que cotidianamente uno tiene la complicación. Otra cuestión que me sucede con frecuencia es incluso cuando ahora que estoy en una instalación de oficinas tan, tan hacia la banqueta digamos, no como antes en Los Pinos que tenía uno que entrar a una puerta y luego otra y demás, este, la 1.4.9 complicación de tener que ubicar cual es el edificio 1.4.9.1 donde se encuentra mi oficina y cuales de 1.4.9.2 las puertas que hay hacia la, la mano, la que me conducirá a entrar a mi oficina ¿no? Con, con frecuencia tiene uno que valerse del de, del tacto, estirar una mano, empujar, buscar una manija, porque el (...) es un edificio con cristales, entonces pues este, 1.4.10 no hay algún señalamiento, algo que me permita a mí decir aquí hay una puerta o es solamente un ventanal ¿no? Ehh, eso sucede y no solamente con oficinas, sucede cuando yo salgo a comer y voy ahhh, comúnmente como por ahí, me queda cerca un Sanborns, y entonces este, resulta que por ejemplo, cuando camino hay algunas calles sobre Reforma que las han hecho 1.4.11 sin un desnivel entre la banqueta y la calle, el arroyo vehicular... E- O sea que hay un escalón.

ER- No hay nada. No hay nada, es una (...) concretamente estoy hablando de calles como la de Dublin, no existe ninguna banqueta que tenga que bajar y en, en la acera donde está el Seguro Social sucede ese mismo fenómeno, ¿qué pasa?, bueno, resulta accesible 1.4.11.1 para quien usa una silla de ruedas ehh, estupenda, pero para ciegos ya no resulta accesible, resultó peligrosa, ¿por qué? pues voy caminando y cuando menos lo espero yo ya estoy en la mitad del arroyo, y este, porque no, no es común, a veces se cree que las personas ciegas estamos como que con el bastón golpeteando la pared y que cuando ya no encuentras la pared quiere decir que ya llegaste a la esquina ¿no?. No, regularmente vamos, sí, sí nos acercamos más hacia una pared que hacia el arroyo vehicular pero no necesariamente vamos golpeando la pared para saber donde termina ¿no?

y entonces (...) te pasa eso de que te sorprendes de que ya estás cruzando la calle y de repente alguien te dice ¡oye, ehh, esta... viene ahí un coche! o te ayuda a terminar de cruzar la calle etcétera ¿no?

E- ¿Tampoco hay un cambio de textura identificable?

ER- No. No, no lo hay ehh, sobre todo por ejemplo en esa, en esa zona, este, como hay 1.4.4.1.7.1 adoquín, ehh, no, no se nota mucho el cambio de textura entre la banqueta y el adoquín porque incluso el adoquín no se si (...) muy parejo ¿no? Y eso por un lado ¿no?, y por otro el llegar a algún lugar por muy céntrico que sea, como te decía, acostumbro uno o dos veces a la semana ir a comer a Sanborns, y este, volvemos a lo mismo ¿no? Son áreas con cristales amplios, ubicadas dos tres puertas pero que no, 1.4.3.1 no es fácil luego encontrarlas y me ha pasado que me, 1.2.6.1.1 me sigo de largo y bueno, pues ya cuando te das cuenta que hay una bajada y dices pues esta nunca la he tomado, pues ya sobre entiendes que ya te pasaste del lugar ¿no? Lo, lo, el interior de un restaurante sobre todo de este tipo de 1.4.3.2 cadenas son verdaderamente un riesgo porque si bien es cierto que yo lo hago solo, ya más o menos me he estructurado mentalmente un mapa de como están dispuestos este tipo de lugares, este, con el ánimo ellos de vender más, cada vez ellos ponen más 1.4.3.3 objetos al paso, de, 1.4.3.4 colgados de algún lugar, en alguna mesa, este no, no respetan solamente los espacios que puedan tener en vitrinas ¿no? sino que hay otro tipo de muebles que utilizan para exhibir sus productos entonces francamente aunque uno use el bastón, en mi caso incluso 1.2.6.4 reduzco significativamente mi movilidad, incluso el movimiento del bastón, no, no ha habido menos de una ocasión que con el codo o con el hombro o con el propio bastón pues ya, ya moví algo o incluso puedo llegar a tirar algún objeto ¿no? y evidentemente eso pues este te 1.2.6.4 reduce significativamente la seguridad para desplazarte en un lugar (...) ya no se diga el pretender ubicar 1.4.1.2 el servicio en este caso del restaurante, que algunas veces el personal de seguridad está por ahí, pues lo abordan a uno y lo llevan pero son las menos, la mayoría de las veces pues, este, acaba uno llegando pero pues, si amaneciste como que con mucha capacidad de orientación, llegas a la primera ¿no? y si no pues este te avientas un recorrido largo de la tienda

que por ahí de repente escuchaste los platos, la gente, a lo mejor 1.2.6.5 el aroma de la comida del restaurante y es lo que te va finalmente dando elementos para saber que allí está ¿no?. Pareciera extraño pero ese tipo de ambientes son tan particularmente reconocidos que para uno se convierten en la mejor guía para llegar a este lugar ¿no?

E- Claro, y en plan de transportarte distancias largas, mencionaste el taxi ¿qué otros medios acostumbras utilizar?

ER- El 1.1.2.4.1 metro es uno de ellos, este, creo que dentro del transporte público (...) para un ciego el más cierto, el 1.1.2.4.2 más seguro hasta ciertos límites porque este, sobre todo a ti te da una oportunidad de identificar... ya sobre el tren de identificar con cierta tranquilidad adonde vas a bajar, desde el punto de vista de que obviamente primero identificar al salir cuantas estaciones son las que requieres para llegar a un lugar, y ahí no está el problema de que ¡ahorita no se paró! ¿no? todas te va a parar y frecuentemente algo que no es muy común ni percibido por la gente es que, este, 1.2.6.5 a veces hay una vuelta, a veces al pasar sobre una vía hay un 1.2.6.5 sonido que particularmente lo hacen y, y te invito a que lo contemples, muchas veces en laaa, sobre todo se nota en aquellas estaciones en donde hay transborde, 1.2.6.5 este tipo de sonidos (...) no, no se cual sea la razón técnica por que ni siquiera estamos hablando de que hagan un cambio de vía ni mucho menos, pero en esos se 1.1.2.4.2 escucha un sonido muy particular de las vías al llegar, por decirte al metro Balderas, o este, Pino Suárez, no se, algunas de estas que tu dices que raro, ¿por qué ... pero bueno, eso ya uno toma nota y ya sirve de referencia, ¿no?, sí ya te ayuda, amén de que en algunos trenes ya afortunadamente ya 1.1.2.4.4. hay sistema parlante que te indica la estación que va a arribar nada más que ahí lo que tienes que, que estar pendiente es de que esté bien sincronizado, porque a veces fallan y te están dando la, el arribo a la estación esas que son contrarias que la usan para el 1.1.2.4.5 sentido contrario y que pues no te da la idea ¿no? a quien corresponda tendrá que tener cuidado de que eso no pase porque eso sí verdaderamente confundiría al más atento al como vas ¿no? Laaaa, volvemos al mismo principio, el arribo a las 1.1.2.4.6 terminales terrestres, a las estaciones no es fácil y mucho menos cuando la mayoría están 1.5.2.1.2

cubiertas por vendedores ambulantes, puestos (...) este, donde no siempre hay cambios de textura porque en algunas sí, si debo de reconocer que 1.1.2.4.7 si hay cambios de textura, no se si sea porque le pongan otro tipo de material distinto al de las banquetas pero se siente a veces que este, lo que le llaman ellos la (...) un suelo un poquito más liso, pero bueno eso te indica más o menos que estás en la zona pero hújole a veces para 1.1.2.4.8 encontrar las escaleras, es un relajó, me acuerdo mucho por ejemplo en el metro División del Norte a la, a la entrada que está fuera del Sanborns, tiene unas escaleras que, que están pasando una pequeña zona como de 1.4.4.1.3.4 jardín, en lo que es la glorieta del Riviera y este, 1.1.2.4.8 te cuesta un trabajo encontrarla y el (...) ya lo ubiqué, está dispuesto de tal manera que como que la tienes que agarrar de lado entonces para encontrarla ps tienes que peinar toda la zona ¿no? y regularmente por ejemplo esa estación está sola, no hay mucha gente que te indique y a veces la poca que pueda pasar en lo que te ubican cuando escuchas que están bajando la escalera que están por ahí, y ya con el 1.1.2.4.3 taconear de alguien (..) ya está ahí la escalera ¿no? Este, los otros transportes por ejemplo el 1.1.2.9 microbús o los autobuses este, ahí si es una mayor incertidumbre usarlos. Desde la 1.1.2.9.2 complicación de tomarlo que ya empezamos con el problema de ubicar el paradero, a veces están dispuestos entre el 1.4.4.1.3.4 follaje, entre una serie de 1.4.4.1.1. postes o 1.4.4.1.3 árboles que no te permiten fácilmente saber donde está el paradero, y la otra es que pues 1.1.2.9.3 no siempre hacen parada, este, en algunos casos se van de largo porque resulta que entre ellos pues si viene otro más cerca pues quieren ganarle un poco la ventaja y 1.1.2.9.3 pasan sin detenerse porque dicen el otro se va a parar y resulta que el otro también no lo hace y ya uno se queda con el (...) de no poderse subir y te estoy diciendo de que lo haces o intuyes que ahí está porque de alguna manera (...) puedes 1.1.2.4.3 conocer el sonido que emite un autobús de transporte ¿no? de pasajeros. O por ejemplo los 1.1.2.5 trolebuses escuchas estee, pasar los cables que traen o los tirantes cuando dan la vuelta o que vienen a cierta velocidad 1.1.2.4.3 escuchas que van emitiendo un sonido que ya significa que hay viene un trolebús ¿no? Eh, eh, y no tienen salvo excepciones, que me han llegado a pasar la atención de decir bueno ahí está este cuate que seguramente no le va a ser fácil saber que viene, ¿por qué no me

paro frente a él y le digo oye vas a tomar el autobús? y ya ¿no? digo estás hablando como si de veras (...) como si de veras dijeras hay que darle una medalla y eso es lo que (...) cualquier otro ¿no? y este, bueno, ya cuando lo tomas y ya tienes conocimiento de que ruta lleva este, bueno pues lo que hace uno comúnmente es decirle bueno mira voy a la estación del metro Etiopía este, 1.1.2.9.4 y 1.5.1.1.4 ahí te encargo que me avises ¿no?

E- ¿Y sí te avisan?

ER- 1.5.1.1.4 No siempre. Este, ellos mismos te dicen oye recuérdame porque eh más adelante se me va a olvidar o me distraigo con los pasajeros o lo peor, dicen sí yo te aviso y uno se confía y 1.5.1.1.4.1 te avisan como tres o cuatro paradas adelante ¿no? y eso pues este es una complicación porque ahora hay que regresar ¿no? Y este ¿qué otra cosa sucede connn, cuando (...) uno en ese tipo de transporte?, eh, la complicación de que 1.5.1.1.5 no te ofrecen un asiento, cualquiera diría bueno no tiene una lógica ¿para qué quiere el asiento? pero créeme que es un elemento de seguridad para mí ¿no? A mí me ha tocado por ejemplo, andar en un trolebús y no se si has percibido que los trolebuses tienen unos frenos bárbaros.

E- Sí.

ER- Que cuando, y con frecuencia pasa, se les cruza un auto o ya salió y cruzó alguien, tienen que 1.1.2.5.1 frenar de manera intempestiva y como vienen rápidos le meten el freno hasta el fondo y este, y, y yo cuando he ido de pie verdaderamente tengo que hacer un esfuerzo mucho mayor para no perder el equilibrio y caerme. ¿Qué sucede?, la gente vidente de alguna manera si, si no van distraídos y van viendo un poco el camino van a prever que va a pasar eso y de alguna manera pues este toman un poco de mayor precaución ya sea agarrando más fuerte (...) pero en el caso de uno pues te agarran verdaderamente de sorpresa y este, y sí ha habido momentos complicados ¿no? Vas sentado y pues bueno, pues si sientes el empujón pero bueno pues no va a pasar de eso ¿no? Otra cosa que comúnmente hacen ellos es que 1.1.2.9.5 exigen que baje uno por la puerta de atrás, este, yo regularmente me niego, porque este, 1.1.2.9.5.1 y 1.5.2.1.7.4 son muy distraídos y ellos confiadamente creen que ya la gente bajó y arrancan y bueno algunos pues ya con el uso cotidiano

de un transporte pues ya hasta le encontraron forma ¿no? de bajar a pesar de que el autobús haya arrancado, pero no, 1.1.2.9.5.2 en el caso de uno pues es un suicidio hacerlo porque no sabes ni siquiera que, adonde estás pisando y te puedes lastimar en algún momento dado.

E- Y ¿Cómo se comporta la gente contigo?

ER- Hay de todo. Hay de todo, creo que la, que 1.5.2.1.9 en la mayoría de los casos podemos decir que hay disposición, 1.5.2.1.4.4.3 en la mayoría de los que ofrecen el apoyo, indudablemente que no saben como y ahí es donde uno tiene que intervenir y 1.5.2.1.9.2 decirle pues ya, ¿me puedo tomar de tu hombro? o ¿me puedo tomar de tu brazo?, este, a algunos les da, no se porqué 1.5.2.1.4.4.4 creen que el bastón es un obstáculo para uno y lo primero que hacen es agarrarlo y subirlo, así te dicen, hasta te lo ponen casi casi como banderilla ¿no? y no, no te preocupes yo lo llevo y tengo que decirle, pero déjame el bastón que sí llego sólo, ya al contrario eso va a ayudar a que vaya más seguro ¿no?, este, no se diga las escaleras, 1.5.2.1.4.3.2 la gente tiene un pánico escénico a ayudarte a bajar escaleras, 1.5.2.1.4.3.2.1 no sabe si lo mejor es cargarte, no sabe si, si vas agarrado fuertemente del barandal sea lo mejor, este, en las 1.5.2.1.4.3.2.2 escaleras eléctricas no, la primera impresión actitud que tienen es evitarla, te dicen no, mejor vamos por acá, y yo lo que hago es decirles no, o sea, no se preocupe, yo de hecho no solo 1.4.12 voy más cómodo sino más seguro en una escalera eléctrica, y lo único que 1.5.1.1.6 necesito es que me diga aquí es donde va a empezar y ya tomo mis previsiones de dar el paso al subir y al bajar ¿no? No, no necesito ninguna otra ayuda ¿no? Desafortunadamente yo no se esa, es este, coincidencia (...) por ejemplo yo lo ubico en el Metro ¿no? En las 1.5.1.1.6.1 partes que resultan más importantes que te apoyen cuando bajas a acceder al andén ¡híjole! Ahí, yo no se porque la gente no halla a esa altura la mayor atención porque llega el Metro y me limita y no se me vaya a ir, este, 1.5.1.1.6.1 sucede que te abandonan, te dejan a tu suerte y este, y a veces 1.5.1.1.6.2 y 1.1.2.4.9 te complica un poco ubicarte bien en el andén, no se diga las estaciones descubiertas, por decirte algo Tlalpan, donde los andenes van al centro y las vías van a los lados, y a uno le surge un fenómeno que es particularmente muy complejo, ehh, 1.1.2.4.9.1 oye uno los autos que circulan de uno o del otro sentido, y pareciera para

uno que estuvieran pasando de frente a uno ¿no? No los oyes como si estuvieran pasando a los lados sino pareciera que pasaran frente a uno y entonces pierde uno la dimensión real del, del espacio y entonces, bueno, yo por ejemplo lo que hago es este, aunque 1.1.2.4.7.1 para la gente parece riesgosa, pero para mi no, es me acerco a la línea de seguridad que tiene un cambio de textura, ya no en todas, a, a, recuerdo por ejemplo la línea B que 1.1.2.4.7.2 ya no lo tiene tan marcado, pero la línea 2 de Tlalpan lo tiene, y entonces, este, en vez de buscar irme al centro del andén que pudiera ser un poco más seguro, 1.1.2.4.7.1 me voy siguiendo la línea de seguridad que tiene un cambio de textura y este, eso me permite ir un poco más seguro ¿no? Abro un poco más mi, mi compás del bastón para 1.1.2.4.9.2 poder ubicar la escalera que está al centro ¿no? Pero a veces, este, pss te digo, no, no nos (...) si hay algo que se te pasó, me ha tocado llegar hasta el final del andén y encontré la escalera y regrésate, y, y resulta que 1.5.1.1.6.3 la gente en esa parte no siempre te apoya cuando (...) cuestiones o no se que pasa pero es 1.5.1.1.6.4 muy frecuente que ahí, no te ofrezcan el apoyo y mejor ya cuando toques la escalera o en la parte superior para bajar a la calle, pues ahí, pues resulta que ahí ya se te acercan para apoyar muy, y mejor ya pues dices tu que sí aunque ya pasó la parte más difícil ¿no?

E – Dices abro el compás del bastón ¿cómo funciona eso del compás del bastón? ¿El bastón te va indicando obstáculos y texturas?

ER – Sí, este, 1.10 el bastón tiene uno que 1.10.1 desplazarlo en un movimiento como de abanico con la intención de que cubra todo tu espacio frontal y lo ancho de tu cuerpo, y este, 1.10.2 teóricamente debe uno percibir tanto los obstáculos, lo, las condiciones que pueda haber en el piso sobre todo puede haber un 1.10.2.1 hoyo, una 1.10.2.2 coladera o que 1.10.2.3 termine la banquetta por ejemplo, o el 1.10.2.4 inicio de un escalón como los obstáculos que de frente si no los ves chocas con ellos, pero este pues no, 1.10.3 no siempre esto es una garantía, a lo mejor 1.10.4 cuando tu compás va pues a la izquierda resulta que a la derecha ya está un hoyo y cuando regresa pues ya, ya fue demasiado tarde ¿no? o 1.10.5 el obstáculo de frente no es lo suficientemente ancho para detectarlo a tiempo y pues ya lo detectas pero con la nariz ¿no? tomemos (...) las 1.10.5.1

cabinas telefónicas, pero tremendamente frecuente que estas, estas son nuestros... ésta y los 1.10.5.2 postes que ponen para que no se estacionen los autos son nuestros 1.10.5.3 principales enemigos en el camino ¿no? con mucha frecuencia nos, se nos van de largo y nos golpeamos ¿no?

E – Y ¿nunca has usado perro guía?

ER – No, fíjate que yo 1.11 no dejo de 1.11.1 reconocer lo valioso de un perro guía pero bueno, en principio yo 1.11.2 me rehabilité sin, sin siquiera considerar esta alternativa, este, de inmediato me rehabilité haciendo 1.10 uso del bastón blanco y esteee, y entonces como que yo he sentido esa, desde el principio 1.10.5.4 suficientemente seguro de moverme con el bastón y por otro lado pues no dejo de reconocer la 1.11.3 realidad del usuario del perro guía que, que tiene complicaciones sociales, tiene complicaciones esteee para llegar a algún lugar o para estar en otro, y también tiene complicaciones esteee, en cuanto a su, 1.11.4 su cuidado ¿no? hay que estar 1.11.4.1 pendiente de que llevarlo a hacer del baño, que, que el 1.11.4.2 veterinario, que el 1.11.4.3 baño, que la 1.11.4.4 alimentación, que este pues 1.11.4.5 estar consintiéndolo, mira a mí me gustan los perros sobre todo, pero algo así y en el que tiene (...) y ahora 1.11.5.1 no me van a dejar subir al 1.11.5.1 taxi, y al 1.11.5.2 pesero, al 1.11.5.3 metro, y mucho menos a un 1.11.5.4 restaurante, y tener que estar lidiando (...) y si tengo la alternativa que es el bastón y que en términos generales me ha 1.10.5.5 servido lo suficiente como para hablar de que no tengo accidentes cotidianos, pues para mí como que ya no me, me resulta una alternativa valiosa o que me justifique para poder hablar de que me hubiera de prescindir del bastón y mejor adquiriera un perro guía. Claro que los 1.11 usuarios del perro guía van a decir lo contrario pero yo, yo he sabido por la práctica que mucha gente 1.11.6 cuando deja de tener un perro guía porque se murió, o que se enfermó y no lo pueden usar un tiempo, estee, recuerdo haber traído aquí a la mente a dos personas que ya no podían salir a la calle porque 1.11.6.1 le pierden, 1.11.6.2 pierden una confianza tal a poderse desplazar por otros medios como es el bastón que indudablemente se convierte en una, en una 1.11.7 relación en una co dependencia muy fuerte, pero muy, muy seria ¿no? Yo, yo te puedo decir que ando por todos lados con o sin bastón, no, no creo sobre todo en la calle (...) confiable pero yo te puedo asegurar porque

me ha pasado, 1.10.5.6 cuando he llegado a romper mi bastón y este, y con lo poco que quede del bastón es que me he podido desplazar cuando menos hasta poder andar seguro o llegar hasta la casa, ósea ¿no? Este, no, 1.10.5.7 no me genera a mí el uso del bastón una dependencia tal como se le da al usuario de perro guía.

E - ¿Qué tendría que pasar en el espacio público, en las calles, en el entorno donde te mueves para que fueran mucho más accesibles para ti?

ER – Yo creo que dos cosas. Una que creo que en la actualidad la 1.7.10.7 veo muy difícil, el que verdaderamente haya una supervisión de la instancia competente para garantizar que el entorno este al día. Que las 1.4.4.1.5 banquetas, no se 1.4.4.1.5.4 arreglen las banquetas cada, cada cinco años y medio que como va a acabar la administración hay que gastarse recursos ¿no? Lo que eso pasa comúnmente, hójole, ya en Julio o en Agosto del último año lectivo, este ves un montón de obras en banquetas y 1.4.4.1.5.5 rayando la, la, el arroyo vehicular y demás, no, a mí me gustaría que, que así como en un año se perjudicó la banqueta, pues de inmediato estén metiéndole mano para que esa banqueta no esté 1.4.4.1.5.4 deteriorada y el tiempo que sea necesario pues se cubran esas imperfecciones. Y otra, que haya orden, 1.4.4.1.10 orden este en la vía pública ¿no?

Verdaderamente a nosotros las cosas que resultan nuevas y este, llenas de puestos ambulantes, llenas de que pusieron algún 1.4.4.1.11 letrero, que pusieron ahora unas 1.4.4.1.12 mesas para algún restaurante, que ahora si permitan por razones diversas que unos 1.4.4.1.13 autos que se metan a la banqueta que estaba libre, que esas cosas no sucedan, y eso simplemente es un asunto de hacer valer las normas y hacer valer las acciones de las autoridades que les correspondan, y que eso no suceda nos ayudaría bastante. La otra, la otra parte es la 1.5.2.1.8.7 sensibilización, ehh, me ha tocado que a veces este me han dicho ¡oye para donde vas! y digo pues voy aquí a dos cuadras, ah pues vamos, voy para allá te acompaño, bueno, pues eso ya nos salvó cualquier riesgo de dos cuadras, y pues hay otros que te dicen este, ¿para donde vas?, no pues voy para esta dirección, ahh bueno, 1.5.2.1.8.8 discúlpame que no te acompañe pero traigo un poco de prisa y aunque van en el mismo camino pues no, no están dispuestos a acompañarte y evidentemente si no van a la misma dirección

que yo tampoco les voy a decir que lo hagan pero cuando sí, pues un poco de conciencia, pues que le cuesta, lo voy a acompañar ¿no? le voy a resolver cualquier complicación en dos cuerdas ¿no? o, o aquéllos que 1.5.2.1.8.9 ven que va uno a sufrir un accidente y sólo se quedan viendo, y te lo digo porque me han dicho, oye, algún familiar te espera o algún amigo que está ahí cerca y que ven que me pasó algo y dicen, y es que atrás de ti venía una persona y nada más se te quedó viendo.

E – Pues sí, pero pues yo te agradezco mucho por tu tiempo y que me hayas permitido estas preguntas.

Entrevista F

Julio 2007 en una cafetería frente a la biblioteca de la Universidad la Salle

E- Entrevistador

H- Héctor

E- ¿Me podrías describir un día normal en que utilizas la vía pública; la calle?

H- OK, esto, pues me levanto, salgo de la casa donde no hay ¿Eso te interesa no, la parte de la accesibilidad? Donde no hay, 1.4.4.1.5 no están las banquetas diseñadas para poder utilizarlas normal o libremente porque estee, pues tienen 1.4.4.1.5 muchos altibajos por la parte de las raíces de los árboles. Por donde yo vivo es una zona muy fértil y 1.4.4.1.6 hay unos árboles muy grandes y entonces han levantado mucho las banquetas y donde las personas y el 1.4.4.1.10.2 comercio ambulante pues ponen a veces, no en mi calle ni nada de eso pero llegan a poner unos puestos o 1.4.4.1.14 vulcanizadoras o tiendas así ponen llantas fuera, todo tipo de cosas así que dificultan un poco que yo utilice la vía pública en el mejor de los sentidos, para caminar de la casa al metro que sería lo más sencillo si no quieres gastar un cinco, o sea pudieras 1.4.4.1.5.6 utilizar las banquetas pero es muy complicado que lo hagas porque pues ehh, te tardas más tiempo 1.4.4.1.5.6.1 estando saltando los obstáculos y caminas media cuadra y sales a la avenida Zaragoza y tomas un 1.1.2.2 taxi, entonces en ese sentido es como yo utilizo esa parte de la vía pública y llego a subir al 1.1.2.4 Metro que sería el Metro Guelatao donde pues igual ¿No? en el 1.1.2.4.10 Metro los puestos ambulantes, la 1.1.2.4.11 falta a lo mejor de alguna señalización que te pudiera ubicar para llegar al metro, lo haces por conocimiento de causa nada más y por experiencia pero no, no porque ya no se te indique sí, yo hablo de que en el Metro este y en cualquier línea de Metro de esas sería difícil ehh hacer ese tipo de cosas ¿No? sería bastante complicado porque 1.1.2.4.11 no tienes una señalización. Llegas al metro, 1.1.2.4.7.3 tampoco hay líneas táctiles, 1.1.2.4.7.3 no hay guías táctiles para el bastón que si bien es cierto 1.1.2.4.7.3.1 las de bajo relieve no resuelven el problema y 1.1.2.4.7.3.2 las de alto relieve donde te lleven, no tienes que pagar nada sino que te tienen que

llevar al torniquete. 1.1.2.4.7.3 No existe esa parte, tienes que entrar preguntando a donde te toca entrar y algunas veces pues te lo aprendes.

E- ¿Y las personas en todo este cambiar de medio de transporte juegan algún papel relevante?

H- Sí, si bastante porque 1.5.1.1.7 las personas pueden hacer que tu camino sea más fácil o más difícil ¿Por qué?, porque 1.5.1.1.7.1 cuando pides ayuda y te la brindan de la mejor manera ¿No? o cuando le dices a alguien ¿Oiga me puede ayudar a parar un taxi? y 1.5.2.1.4.4 te dice sí, pasan medio minuto y te dicen hújole ya no tengo tiempo hasta luego ¿No? y estoy de acuerdo con eso del tiempo, pero ehh deberían buscar una solución más sencilla para hacer ese tipo de cosas o a lo mejor una o 1.1.2.2.1 algo donde los taxis se tengan que orillar o no se, algo que pudiera resolver ese problema. Más difícil cuando 1.5.1.7.7.2 pides una orientación y te la dan mal, eso es un problema porque te van, te mandan para otro lado donde pues si no conoces ni siquiera estás consciente de que esta pasando ¿No? entonces ese es un problema. Y yo pues igual a, a, en la parte de mi trabajo pues si llego aquí a La Salle a cualquier cosa de estudios 1.1.2.4.6.1 es difícil llegar del Metro acá porque está todo una complicación por este camino, enfrente tienes que cruzar y 1.4.4.1 las calles igual no es accesible y par mi trabajo pues igual, llegas al 1.1.2.4 metro Polanco y igual tomo un 1.1.2.2 taxi. Las calles de Polanco son un poco más parejas, menos difíciles de transitar y por eso es que, que es un poco más fácil.

E- Tú has tenido la experiencia de desplazarte con el auxilio de un perro guía o del bastón blanco.

H- Sí.

E- ¿Hay alguna diferencia en términos del uso de la ciudad?

H- Mucha. Mucha, mucha. 1.11.1.1 Con el perro es mucho más sencillo. 1.11.1.1 Con el perro es mucho más sencillo porque 1.11.1.2 el perro evita los obstáculos que hay en la ciudad, o sea no te das cuenta a veces porque, que, que incluso hay un obstáculo por ejemplo una anécdota que me contaba una amiga mía es que ehh un día iba caminando con su perro cuando llevaba practicando mucho tiempo y una señora agarra y dice ¡cuidado! y pues hay no se da cuenta que, que hay un hoyo e iba directamente al hoyo y dice oiga pero cuando piensa regañar a su perra ¿No? o sea la

regañó porque la iba a llevar para allá y dice oiga pero cuanto tiempo tiene que abrieron este hoyo, huuuy ya tiene como ocho meses y no se había dado cuenta ni siquiera que había ese tipo de situaciones en su camino porque 1.11.1.2.1 su perra siempre la libraba ¿No? y como no lo ve, no eres consciente de que existen. 1.11.1.2.2 Cuando llevas un perro la verdad es que los obstáculos casi no existen 1.4.4.1.15 como los tubos estos que ponen aquí en las calles, como, 1.4.4.1.13 como los automóviles, tu solo sabes que 1.11.1.3 el perro te va llevando por una ruta y por donde tu vas cuando hay algún obstáculo solo se detiene, 1.11.1.3.1 sientes el obstáculo en el cambio de textura y sigues avanzando, no te detiene nada, 1.11.1.2.3 no hay nada que te obstaculice como un carro y andar buscando donde, por donde pasar ¿No?

E- ¿La gente se comporta distinto cuando llevas el perro o el bastón?

H- Sí. 1.11.8 Cuando llevas el bastón te ayudan, sí. Y pero cuando llevas el perro te ayudan mas fácil, y yo no se porqué. Yo no entiendo porqué pero te ayudan mucho más sencillo, o sea es 1.11.8.1 mucho más sencillo que la gente te ayude cuando llevas un perro que cuando llevas un bastón. Mucho más sencillo.

E- Hablas de una serie de obstáculos ante los cuales la gente te tiene que ayudar. ¿Cómo son estos obstáculos?

H- Por ejemplo cuando en una zona universitaria como aquí se suben 1.4.4.1.14 los automóviles a la banqueta y 1.4.4.1.4.4 tienes que bajarte de la banqueta e ir por el arroyo vehicular es una complicación, entonces a veces 1.4.4.1.4.4.1 la gente tiene que frenar o sea incluso algunos automovilistas tienen que bajar su velocidad, tienen que hacer algo distinto para que tu no corras ningún peligro o hay alguien que te pueda ayudar ¿No? pues si va adelante de ti 1.5.1.1.8 alguien que te ayude a cruzar avenidas (...) como Revolución que tienen una complicación como Patriotismo también te ayudan, o sea 1.4.4.5 no es tan sencillo cruzar una avenida ¿No? 1.5.1.1.8.1 Para eso si te ayudan las personas e incluso juegan un papel importante en tu desplazamiento.

E- Claro. Entonces el transitar por la ciudad para ti requiere de una serie de consideraciones o de asistencias. ¿Qué tendría que pasar en la ciudad para que tú la pudieras usar en mejores condiciones?

H- OK. El concepto de mejores condiciones no habla de una accesibilidad total, entonces si hay que lograr algo mejor, en principio 1.4.4.2.1.4 eliminar los obstáculos de las banquetas, tratar de unificar las banquetas en el sentido de 1.4.4.1.6.1 evitar rampas hacia arriba, hacia abajo, todo ese tipo de situaciones que, que te complican el transitar por la ciudad, ehh, a lo mejor 1.4.4.6 los semáforos audibles son una super, super ayuda que alguna vialidad ya están empezando a poner ese tipo de ayuda, a lo mejor por ejemplo ehh, que 1.4.4.7 haya guías táctiles en algunas situaciones donde no solamente no es para un usuario sino por ejemplo 1.1.2.4.7.3.3 en los metros es muy importante esto, las 1.1.2.4.12 señalizaciones en Braille de alto contraste para las personas con debilidad visual, eso podría resolver bastante el problema, por ejemplo las 1.1.2.4.13 señales audibles en los Metros o por ejemplo en el 1.1.2.6.1 Metro bus que estén diciendo las estaciones, eso pues permite resolver el problema, o sea porque a veces pues te subes y tienes que 1.5.1.1.4.2 estar preguntándole a alguien y a lo mejor no viene de tan buen humor como para contestarte de la mejor manera o para fijarse y ni siquiera te avienta una 1.5.1.1.4 respuesta equivocada, te bajas donde no es y al bajarte como ya te dijeron que esa es, bajas, avanzas y ni siquiera te percatas que de que no estás en el lugar correcto ¿No? si no fuera por ejemplo Chilpancingo y me dicen que Chilpancingo está donde está el World Trade Center no voy a no voy a ubicarme contra nada porque ya me dieron la información entonces contra resta un poco el problema.

E- ¿Cómo te comportas tú con los demás a partir de esta condición de no ver?

H- Te comportas normal y no puedes, o sea, tu carácter que tengas, o sea por ejemplo, 1.6.4 una persona con discapacidad en el caso visual pues no por tener discapacidad pues tiene que ser suavecito ni blandito si no lo es su carácter. En mi caso yo creo que soy 1.6.4.1 bastante sociable y eso me ha ayudado a que sean las menos veces que tenga yo un problema con el sentido de las relaciones interpersonales o de la comunicación con las personas, entonces la verdad se me facilita

bastante ese tipo de situaciones y, y no tengo problemas en otros sentido ¿No? pero si 1.6.4.2 llega a haberlo cuando hay alguien que no tiene buenos principios de comunicación, buenos progresos y 1.6.4.3 tiene que gritar ¡disculpe! ¿Oiga donde estoy? o sea como que no... y a una persona que va caminando, 1.6.4.3.1 a una muchacha le da un poco de miedo o temor, aunque seas una persona ciega que se pone a gritar como loco ¿No? porque no puede hacer otra cosa, 1.6.4.3.2 algunos tienen un silbato o así, o sea, yo creo, esto 1.5.2.1.10 influye mucho en la cultura (...) si supiéramos que una persona ciega trae un silbato y no se, le suena, o a lo mejor algunos bastones blancos e intentáramos a ayudar y digo intentáramos porque no siempre se requiere pues sería más fácil ¿No? pero si 1.5.2.1.10.1 tienes que buscar tus medios de ayuda.

E- ¿Cómo saber cuando se requiere?

H- No lo sabes hasta... bueno, a veces sí. Cuando 1.5.1.1.8.2 ves una persona que va, esta en el arroyo vehicular y va a cruzar pues tal vez si requiera de tu ayuda, sin embargo, este, (breve interrupción del mesero) bien, entonces te digo esa parte es la que, la que ves como ayudar a las personas ¿No? Pero sin embargo mmm a veces tú por, 1.5.2.1.4.1.1 por buena voluntad o por hacer una acción social o a lo mejor por incultura dices oiga véngase por acá, o sea no tienes la conciencia de preguntar si necesitan o no la ayuda y en lo que tu decides por la persona y ahí es donde 1.5.2.1.4.1.2 y 1.5.2.1.4.4.2 seguimos con la parte de pobrecito, vente para acá te voy a proteger, porque tu decides que vas a hacer con él, 1.5.2.1.4.4.1 no preguntas ni dejas decidir cuando a lo mejor está esperando un taxi y tu le cruzas la calle ¿No? ya le hiciste perder todo el rumbo y el sentido. Y cuando te dice oiga es que no iba a cruzar iba a buscar un taxi, 1.5.2.1.4.4.5 se molestan y dice pues haga lo que quiera ¿No? O sea 1.5.2.1.4.4.5 después de que la regaste se molesta y dice ¿para qué te ayudé? ¿No? o le dejan ahí, ni siquiera tienen el valor civil de regresarle y decirle la regué ¿No? Y eso es por 1.5.2.1.4.4.1 cuestiones de no preguntar o sea solo decides por la persona y a veces tu decisión no es la que ella necesita ¿no?

E- Con buena voluntad pero con mucha torpeza.

H- De acuerdo.

E- Y en términos ya no solo de la calle propiamente o el transporte como has dicho sino en sí, los edificios. ¿Los edificios para su uso? yo me imagino que tu en tu vida de ciudadano pues tienes que entrar a edificios que no necesariamente son el de tu casa edificios públicos. ¿Qué es lo que ocurre en estos casos?

H- En estos casos lo que ocurre es que 1.4.2.1 los edificios públicos no son accesibles. Siempre resuelves problemas, y es una manera, la 1.5.1.4 parte de las personas y preguntar, disculpe ¿Donde estoy? y a veces pues lo resuelves de tal forma a estar acostumbrado porque no, al no tener una accesibilidad total o parcial en los edificios pues 1.4.2.2 y 1.4.9.1 no te queda nada más que alguien te, te lleve al lugar donde vas porque no puedes llegar de otra forma, porque si hubiese a lo mejor 1.4.7.1 en los elevadores señalización Braille o hubiese un 1.4.10.2 directorio Braille de los que quieres o un 1.4.10.1 módulo de información donde, donde se vean ese tipo de situaciones, yo creo que no necesitarías que 1.4.2.3 el policía de la entrada te lleve hasta la oficina donde de quien vas a buscar, o sea eso no lo necesitarías, sin embargo es necesario porque 1.4.10.3 no existe algo que te ubique ¿No? que te oriente y te lleve a esa parte o de algún modo.

E- Hoy no traes a Queen, al perro guía. ¿No se que tan común sea tu caso, de alguien que se conduce de las dos maneras, con un perro guía y con el bastón? En mi experiencia sólo he visto que lo haces tú, ¿Esto a qué se debe?

H- Se debe a que yo 1.11.1.3.1 el perro lo utilicé bien en un tiempo y el problema que tuve con el perro fue pues que las direcciones que él tenía como perro guía eran muy buenas pero el 1.11.10 problema con su crianza, el fue criado en un rancho, el nunca estuvo en una ciudad y el problema es que o sea 1.11.10.1 no tenía un modo tan marcado para hacer del baño y 1.11.10.2 lo estresaba tanto la ciudad que su, sus esfínteres a veces no los controlaba, entonces ehh regularmente un perro guía 1.11.10.3 para ser un perro guía para ser un perro guía tiene que controlar esa parte de ir al baño en determinado lugar y en determinado tiempo, pero pues mi perro su metabolismo era así, por eso es que 1.11.9 decidí dejarlo, decidí jubilar a mi perro y seguir con mi bastón. Ya me ofrecieron la opción de un perro guía al grado en que dicen que si yo lo pido, viene alguien y me lo trae y lo

entrena aquí en México una semana, no es tanto que me interese que me lo traigan de Estados Unidos ni que me lo entrenen aquí, no es mi problema, mi problema es que yo ya viví la experiencia de un perro guía y no es que yo sea irresponsable, pero 1.11.8.2 te encariñas tanto con tu perro que sustituirlo por otro no me gustaría, y te voy a decir una cosa, es como si tienes una mala experiencia con una novia ¿No? y ya no me vuelvo a enamorar, ya no voy con una novia lo mismo con mi perro, no creo tener un perro ya en mucho tiempo porque a la par de esto descubro que veo un poquito más o con los lentes que traigo por ejemplo hoy siento que veo mejor, si yo me los quitara mis movimientos son buenos pero tendrían que ser con más cuidado porque no tengo una visión (...) de las cosas y por eso 1.10 uso el bastón, y la verdad a veces lo uso como medio de identificación porque no lo necesito tanto.

E- Tú en tu caso eres lo que se considera débil visual, y esto ¿qué implica o que diferencia hay con el ciego total?

H- Pues la diferencia es muy radical y muy marcada porque el ciego total sí depende de todos sus sentidos, yo también porque me educaron así, 1.2.6.6 yo no utilizo la vista para, para desplazarme siempre, solo en casos necesarios por ejemplo a horita que me bajé del taxi, si yo no hubiera querido utilizar la vista busco como llegar a la biblioteca pero, pero a través de los lentes oscuros vi que había un hueco donde podía yo pasar pero por contrario cerca de ahí cabe uno por aquí, entonces es por eso que se me hace más fácil pero no, no es tan sencillo, no o sea hay diferencia sí, porque una persona normo visual una persona que, que no es débil visual ve todo, todo es visual, y nosotros como los ciegos no, porque lo 1.2.6.6.1 haces todo con los demás sentidos ¿No?, 1.2.6.6.2 te ubicas a través del oído, de, de si alguien vino, si, si vas a algún sitio y puedes cruzar porque el oído lo tienes que, que habituar más a eso.

E- ¿Tú piensas que en el uso de la ciudad en tu caso hay una diferencia entre lo que es el día y la noche, es decir cuando la ciudad esta alumbrada artificialmente o con la luz del sol?

H- Sí. Si, bastante porque 1.2.6.6.3 yo veo mejor en la noche, para mí la noche es perfecta, para mí los días nublados son perfectos. 1.2.6.6.4 Un día soleado como este, para mí es difícil porque,

porque necesito más cuidado al caminar, más cuidado porque no veo, y sí es más fácil para desplazarme en mi caso en la noche.

E- ¿O Sea que en tu caso la forma en que está iluminado el espacio público es adecuada?

H- ¿Es adecuada?, sí.

E- Pues Héctor yo te agradezco mucho por tu tiempo y por esta entrevista.