

Universidad Autónoma del Estado de Morelos

Facultad de Arquitectura

Maestría en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

**Percepción espacial y movilidad de personas
con discapacidad en Cuernavaca**

Por **Betzira Dalisa Campos Hernández**

Mayo 2019

Campo de conocimiento: **Estudios territoriales de los procesos urbanos**

Comité tutorial

Dr. Alfonso Valenzuela Aguilera

Dr. Gerardo Gama Hernández y Dra. Ma. Guadalupe Medina Márquez

Índice.....	2
1. Introducción.....	4
1.1 Planteamiento del problema.....	5
1.2 Estado del arte de investigaciones sobre Percepción espacial, movilidad y Personas con Discapacidad.....	11
1.3 Preguntas de investigación.....	19
1.4 Objetivo general.....	20
1.4.1 Objetivos específicos.....	20
1.5 Hipótesis.....	20
1.6 Justificación.....	20
1.7 Estrategia teórico-metodológica.....	22
1.8 Estructura capitular.....	22
2. Enfoque teórico para estudiar la Percepción espacial y la Movilidad de Personas con Discapacidad.....	24
2.1 Percepción Espacial.....	25
2.2 Movilidad.....	28
2.3 Historia de la Movilidad en la Ciudad de México.....	30
2.4 Movilidad en Cuernavaca.....	37
3. Análisis de tres casos desde perspectiva general.....	38
3.1 Curitiba Brasil.....	38
3.1.1 Movilidad en la Ciudad de Curitiba.....	39
3.1.2 La Planeación espacial en Curitiba.....	43
3.1.3 Observaciones etnográficas de la movilidad, 2015.....	46
3.1.4 Parques, plazas, calles.....	61
3.2 Medellín Colombia.....	64
3.2.1 Observaciones etnográficas de la movilidad, 2015.....	80
3.3 Ciudad de México.....	91
3.3.1 Movilidad en la Ciudad de México.....	98
3.3.2 Personas con Discapacidad en la Ciudad de México.....	102

3.4 Comparando con Cuernavaca a manera de conclusión.....	105
4. Etnografía de Cuernavaca como caso de estudio.....	107
4.1 El efecto zoom etnográfico.....	108
4.2 Cuernavaca: laboratorio de movilidad.....	110
4.3 Sobre la discapacidad y la percepción.....	112
4.3.1 Percepción espacial para las Personas con Discapacidad.....	112
4.4 Políticas Públicas.....	122
4.5 Conclusiones.....	125
Referencias bibliográficas.....	130
Anexos.....	138

1. Introducción

La presente investigación se realiza dentro de la Maestría en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio, circunscrita específicamente en el área de Territorio. Surge del interés por comprender la percepción espacial de las personas con discapacidad en la ciudad de Cuernavaca Morelos. Es un acercamiento tanto desde el punto de vista normativo, como desde la perspectiva de las personas con discapacidad y sus familias.

Desde el marco normativo la investigación se centra en la última década, en los avances que se han dado para situar a la discapacidad en el lugar que le corresponde: la esfera de los derechos humanos. Entendida de manera amplia, se aborda considerando la combinación de dimensiones que le son esenciales, los múltiples factores que inciden en ella y los diferentes sectores que, necesariamente, han de intervenir en la búsqueda y obtención de respuestas que demanda la discapacidad como una situación social que trasciende tanto lo individual como lo familiar.

La discapacidad es un concepto que ha ido evolucionando, de modo que una Persona con Discapacidad (PcD) se considera a toda persona que por razón congénita o adquirida presenta una o más limitaciones de carácter físico, mental, intelectual o sensorial, ya sea permanente o temporal. Asimismo, que al interactuar con distintos ambientes o barreras que le impone el entorno social, encuentre algún impedimento para su inclusión plena y efectiva, en igualdad de condiciones y oportunidades con los demás afectando su desenvolvimiento en su vida cotidiana ya sea en su entorno físico, económico y/o social.

El 80% de las personas con discapacidad viven en países en vías de desarrollo, lo que incrementa las barreras físicas y sociales ya existentes (OMS, 2011). La discapacidad puede ser de distintos tipos y todas las personas en esta condición tienen el mismo derecho a la salud que la población en general y, en consecuencia, necesitan tener acceso a los servicios comunes de asistencia médica y sanitaria, de educación, laboral, recreación, etc. Además, tienen el derecho a gozar del más alto nivel posible de servicios de salud sin que medie ningún tipo de discriminación (OMS, 2013).

1.1 Planteamiento del problema

A lo largo de la historia, el fenómeno de la discapacidad se ha abordado desde distintos modelos conceptuales con objetivos específicos con maneras particulares de entender la discapacidad, es decir, que dicha condición ha sido interpretada y ha evolucionado a través de sus significados y símbolos en las diferentes culturas.

Egea-Sarabia (2001) mencionan que el concepto de discapacidad encuentra diferentes orígenes según la cultura, de modo que existen modelos fatalistas, otros que demandan médicos-especialistas, o bien, hay quienes enfatizan la importancia de la vida independiente de las PcD, e incluso considerando el entorno o ambiente como responsable de las causas de vivir con discapacidad. Estos modelos se rigen por las exigencias de la sociedad y específicamente por las mismas Personas con Discapacidad, considerados algunos modelos desde la salud donde las funciones y estructuras corporales, la actividad y participación de las PcD determinan las actividades a llevar a cabo (ver Tabla 1). En cada uno de ellos se plasman valores, principios y conceptos que han impactado la vida de las PcD y han condicionado los modos de comprender y atender este fenómeno, así como las respuestas de la sociedad (Instituto Interamericano de Derechos Humanos [IIDH], 2007).

De acuerdo con la Clasificación Internacional del Funcionamiento de la Discapacidad y de la Salud (CIF), la discapacidad engloba las deficiencias, limitaciones en la actividad, o restricciones en la participación de la persona (CIF, 2001). Se entiende por discapacidad la interacción entre las personas que padecen alguna enfermedad, deficiencia o condición genética (por ejemplo: ceguera, parálisis cerebral, esclerosis múltiple, talla pequeña y/o tercera edad, entre otras), así como factores personales y ambientales (por ejemplo: actitudes negativas, transporte, edificios públicos inaccesibles y un apoyo social limitado) en el que las personas viven y conducen sus vidas (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2013).

Por otro lado, el tener sensaciones en la piel o el contar con la posibilidad de caminar, son actividades que nos parecen obvias, naturales, pero cuando estas sensaciones se pierden parcial o totalmente, se convierten en diferencias notorias ante los demás, de frente a nuestros planes a futuro o bien, determinan el modo como creemos que podemos resolver

nuestras necesidades. Es quizá por estas razones, que pueden convertirse en verdaderos problemas, de modo que el sentir la piel de las piernas es lo que nos permite caminar, el sentir la piel de las manos hace posible bañarnos o dirigir un tenedor hacia nuestra boca. Las discapacidades pueden ser de nacimiento o adquiridas de manera temporal o permanente y no estamos exentos de ello, simplemente con el avance de los años por nuestra vida, podemos llegar a adquirir algunas de estas condiciones.

En el Censo del 2010, el INEGI, determinó que el 60% de las personas con discapacidad en Morelos están imposibilitados o tienen dificultades para moverse y/o caminar; esta condición determina la necesidad de depender de familiares o amistades, además de que se requiere de una mínima accesibilidad en el entorno físico, de lo contrario se afectan las oportunidades para que las Personas con Discapacidad (PcD) puedan desenvolverse en las esferas educativas, laborales -por lo tanto económicas-, en la participación ciudadana, la recreación, los servicios de salud, entre muchos otros.

Existe un concepto que considera a la persona y a su entorno como un todo, abarcando el medio físico (calles, banquetas, edificaciones), los transportes, la educación, el deporte, la cultura, el ocio o la sociedad de la información que se denomina “entorno accesible”, el cual no señala de manera diferenciada a los ciudadanos según sus capacidades (Manual para un Entorno Accesible (MEA, 2005).

En este trabajo se presenta material creado por instituciones y otras instancias que abordan el tema de las Personas con Discapacidad, destacando en el ámbito institucional la Encuesta Nacional sobre Discriminación en México (Enadis 2015); el Censo de Población que levanta el INEGI y donde se refieren a las Personas con Discapacidad desde 2010; El Programa Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad 2014-2018; entre otros, en donde es posible observar similitudes y diferencias, haciendo frente a la realidad espacial de la ciudad de Cuernavaca.

Es por eso necesario referir que México firmó la Convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad en el año de 2006, y como miembros de las Naciones Unidas es imprescindible cumplirla, comprometiéndose a llevar a cabo cada una de las disposiciones y políticas encaminadas a la inclusión de las PcD. El propósito de dicha Convención es

promover, proteger y asegurar el pleno goce así como las condiciones de igualdad de derechos humanos y libertades fundamentales por todas las Personas con Discapacidad, promoviendo con ello el respeto de su dignidad inherente.

Las personas con discapacidad incluyen a aquellas con deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras su participación plena y efectiva en la sociedad en igualdad de condiciones que los demás se vea inhibida¹. La población con alguna discapacidad corre el riesgo de ser vulnerada a partir de la discriminación, que se traduce en la exclusión laboral, la falta de infraestructura adecuada para ellos, siendo la calle el lugar donde hay más exclusiones.

En el texto de Moreno (2015) se menciona que la opinión pública en torno a la violencia y a la discriminación hacia diferentes grupos vulnerables en México, se ha modificado a partir de distintos convenios, pactos y declaraciones internacionales que buscan proteger a las PcD ubicadas dentro de los grupos vulnerables, los cuales han sido firmados y ratificados por México y que permiten evidenciar los esfuerzos que se han llevado a cabo por décadas con respecto a la protección de estos colectivos sociales. Destacan entre ellos la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad (7 de junio de 1999) y la Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad (13 de diciembre de 2006).

Por otra parte, se han creado organismos gubernamentales para brindar atención, protección y prevención para las PcD, al interior de la familia, asegurando así su desarrollo, Para ello la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos fue reformada en el ámbito legislativo en el 2001, con el fin de establecer claramente el principio antidiscriminatorio. En particular, el artículo primero establece la prohibición de toda discriminación producida por origen étnico o nacional, género, edad, discapacidades, condición social, condiciones de salud, religión, opiniones, preferencias sexuales, estado civil o cualquier otra condición que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas.

¹ <http://www.un.org/spanish/disabilities/default.asp?id=497>

En su artículo 2 apunta que: “La nación tiene una composición pluricultural sustentada originalmente en sus pueblos indígenas, que son aquellos que descienden de poblaciones que habitaban en el territorio actual del país al iniciarse la colonización y que conservan sus propias instituciones sociales, económicas, culturales y políticas, o parte de ellas.”

En materia de protección a derechos humanos y en contra de la discriminación de PcD en el país, de las leyes federales y generales destacan la Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación (2003), y la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad (2011). Asimismo, existen otras leyes, reglamentos y normas oficiales mexicanas respecto a discriminación. Las normas jurídicas que atienden a diferentes grupos vulnerables y en la mayoría de los congresos locales se cuenta con comisiones legislativas sobre la materia al interior de las entidades federativas del país.

En México existe insuficiente información que permita dimensionar las necesidades y los desafíos para las PcD en cada ciudad, y en la práctica son contados los casos donde se han fomentado políticas públicas y proyectos al respecto (Moreno, 2015). Un ejemplo de ello es el vigilar que las instalaciones, tanto públicas como privadas, puedan garantizar el efectivo ejercicio de los derechos de las PcD, quienes no sólo requieren de ciertas adaptaciones, sino también de personas preparadas para darles atención². Esta carencia de instalaciones y de personal capacitado podrá observarse en los resultados de las entrevistas realizadas a Personas con Discapacidad tanto en Cuernavaca, como en Curitiba (Brasil) y Medellín (Colombia), ciudades en donde se recabaron datos en el trabajo de campo realizado en los años de 2014 y 2015.

Para ubicar y reconocer a las PcD, es necesario abordar el territorio donde tendrá lugar el presente análisis. El primer caso se ubica en la ciudad de Cuernavaca, conocida como la ciudad de la “eterna primavera”, al nombrarla así por primera vez el naturalista alemán Alejandro de Humboldt a principios del siglo XIX, se refería principalmente a su agradable clima durante la mayor parte del año, a la exuberante vegetación y al singular paisaje caracterizado por profundas barrancas que cruzan la ciudad. La toponimia de la palabra

² <http://www.animalpolitico.com/blogueros-zoon-peaton/2015/12/02/mexico-un-pais-inaccesible-para-las-personas-con-discapacidad/>

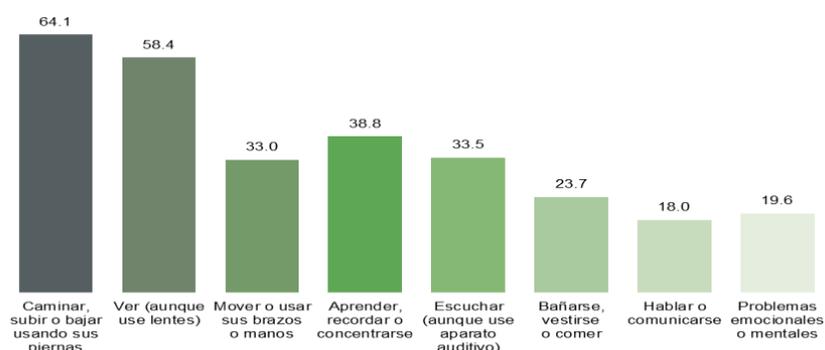
tiene diferentes significados, Cuauhnáhuac, el nombre original refiere a “junto a los árboles” o “rodeado de árboles”, que nos permite notar la existencia de abundante vegetación y pasos de agua.

Ubicada a 85 km del sur de la Ciudad de México, Cuernavaca es un punto de atracción para gente de muchas partes del mundo, debido a su historia, sus paisajes, su colorido y su excelente clima. En Cuernavaca se encuentran restos de las culturas olmeca, mexica y tlahuica y edificios coloniales como el Palacio de Cortés o la catedral.

Ha recibido a diferentes personalidades del mundo que han decidido vivir en la ciudad, con casas de descanso.

En México hay 5.7 millones de personas con discapacidad para 2010, mientras que Cuernavaca contaba ya con una población de 365,168 habitantes registraba 6,829 personas con discapacidad, que equivale al 1.87% del total. De este último grupo, 362 personas vivía con algún tipo de limitación física o mental, que corresponden al 5.3% de la población, es decir, de cada 100 personas, 5 nace o adquiere alguna discapacidad a lo largo de su vida (Censo de Población y vivienda, 2010), y pueden llegar a sufrir alguna diferenciación (generalmente es negativa) como puede ser el maltrato, la discriminación, el abandono, el desempleo o la exclusión, entre otros; lo cual afecta a largo plazo la forma de interactuar y participar plenamente en la sociedad (Tortosa, 2008). Es importante destacar que de cada 100 personas con discapacidad, 41 la adquieren por enfermedad, 33 por edad avanzada, 11 por nacimiento, nueve por accidente, cinco por otra causa y uno por violencia (Censo de Población y vivienda, 2010).

Figura. 1. Porcentaje de población con discapacidad por tipo de discapacidad, 2014.



Fuente: INEGI, 2016

Nota: Una persona puede tener más de una discapacidad, por lo que la suma de los tipos de discapacidad para cada grupo de edad supera el 100 por ciento.

Fuente: INEGI. Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica 2014. Base de datos.

Si consideramos que el 80% de la información entra por los ojos³, en un mundo que es mayoritariamente visual, quedarían fuera 1,884 personas en Morelos, que representan el 27.6% de las PcD en la entidad (INEGI 2010⁴) que es o va a ser débil visual o invidente, lo cual es preocupante si consideramos que el sonido nos permite reconocer el lugar donde estamos y las actividades que se realizan ahí, quienes tienen sordera (949 ó el 13.9% de las PcD en Morelos, INEGI 2010), se encuentran aislados y en riesgo de exclusión social.

Cuernavaca carece de un plan de movilidad y en cambio, existen algunas adaptaciones urbanas o arquitectónicas que resultan inapropiadas dado que las personas tienen dificultades para hacer uso de ellas, siendo que tanto los espacios públicos como los edificios, escuelas, baños, bancos, etc., deben ser inclusivos sin hacer distinción de género, edad, condición socioeconómica, característica genética o habilidad física.

Esta noción de inclusión de PcD permitirá ampliar oportunidades de crecimiento para mejorar su estilo de vida ante mayor número de población que sean menos dependientes del Estado y puedan resolver mejor sus necesidades, y tengan la oportunidad de buscar, un mejor estilo de vida como el resto de la población que reclama su derecho a la ciudad. Para ello se realizaron una serie de entrevistas a profundidad así como múltiples conversaciones con algunos de los actores directos (población con discapacidad), detectando así sus expectativas, y su percepción sobre la calidad del espacio público, los servicios que reciben, sus requerimientos y necesidades; Asimismo, pudimos contrastarlos con los informes oficiales emanados por los gobiernos desde las perspectivas públicas a través de sus representantes; además de contextualizarlos con los datos estadísticos recogidos en

³ Los colores de los ciegos, un documental sobre no videntes, en <https://www.youtube.com/watch?v=snBykd2g0GM>

⁴http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/censos/poblacion/2010/principales_result/mor/17_principales_resultados_cpv2010.pdf

Cuernavaca, adentrándonos en el imaginario social sin dejar de considerar las fuentes bibliográficas de referencia.

La ciudad presenta una desconexión entre la planeación de lo urbano y las necesidades que requieren sus habitantes para transitar, desplazarse o permanecer en las áreas públicas de la ciudad. Las personas con discapacidades son una población vulnerable, la cual se encuentra ausente en las consideraciones y opiniones en Cuernavaca dentro de los proyectos de ordenamiento, infraestructura y servicios públicos de la ciudad, así como de los puntos de conexión y de las áreas libres que les impide optimizar su tiempo de convivencia y de movilidad peatonal cotidiana.

La necesidad de una transición entre la visión técnica para diseñar la ciudad hacia una visión humanista y arquitectónica para concebir y construir la urbe, exige conocer la percepción espacial de las personas con discapacidad. En este sentido nos interesa conocer la percepción espacial de las PcD en donde destacan tanto los lugares de conexión como las áreas libres que les permitan convivir con factores reales de influencia.

1.2 Estado del arte sobre investigaciones sobre percepción espacial, movilidad y personas con discapacidad

Personas con discapacidad

La discapacidad es un concepto que evoluciona y Personas con Discapacidad se considera a toda persona que por razón congénita o adquirida presenta una o más limitaciones de carácter físico, mental, intelectual o sensorial, ya sea permanente o temporal y que al interactuar con distintos ambientes o barreras que le impone el entorno social, encuentre impedimento a su inclusión plena y efectiva, en igualdad de condiciones y oportunidades con los demás; afectando su persona para desenvolverse en su vida cotidiana dentro de su entorno físico, económico y/o social.

Como discapacidad se considera todo lo que limita a realizar actividades y restringe la participación de las personas en su entorno. Hay discapacidad social (exclusión social) y física (desde la medicina), lo que determina una discapacidad es el contexto, por lo que es

necesario conocer el todo, es decir el ambiente urbano en el que se desenvuelve y no solo algunas partes en el desarrollo de los individuos con discapacidad.

A lo largo de la historia, el fenómeno de la discapacidad se ha abordado desde distintos modelos; en cada uno de ellos se plasman valores, principios y conceptos que han impactado la vida de las personas con discapacidad y han condicionado los modos de comprender y atender este fenómeno, así como las respuestas de las sociedades donde han prevalecido (Instituto Interamericano de Derechos Humanos [IIDH], 2007). Generalmente, pueden distinguirse tres modelos de tratamiento que coexisten en mayor o menor medida en el presente: el modelo de prescindencia, el médico o rehabilitador y el social o de derechos humanos (Palacios y Romañach, 2006).

Todo ser humano nace incompleto y esa es una de las razones que tiene para aprender más. La familia presenta una realidad en la percepción de lo que se puede hacer en la vida o de las áreas en las que se tiene dificultades. Los médicos o la ciudad misma, contribuyen a que un entorno propicie el desarrollo de los individuos.

Las personas con discapacidad son sujetos con derecho a tener una vida plena, a estudiar y trabajar, a decidir sobre las actividades de su preferencia, si una persona con discapacidad adquiere herramientas para su desarrollo y ayuda familiar o de algún grupo, alcanza grandes logros en su vida, con su familia y como parte de la sociedad, por lo que es útil buscar redes de apoyo cuando aparecen condiciones de discapacidad.

Entorno accesible se le denomina a un concepto que considera a la persona y a su entorno como un todo: abarcando el medio físico, los transportes, la educación, el deporte, la cultura, el ocio o la sociedad de la información; no señala de manera diferenciada a los ciudadanos según sus capacidades, MEA (Manual para un Entorno accesible [MEA], 2005).

La discapacidad según la Clasificación Internacional del Funcionamiento de la Discapacidad y de la Salud (CIF) engloba las deficiencias, limitaciones en la actividad, o restricciones en la participación (CIF, 2001). Se entiende por discapacidad la interacción entre las personas que padecen alguna enfermedad (por ejemplo: ceguera, parálisis cerebral, esclerosis múltiple, talla pequeña) y factores personales y ambientales (por ejemplo: actitudes negativas, transporte y edificios públicos inaccesibles y un apoyo social

limitado) en el que las personas viven y conducen sus vidas (Organización Mundial de la Salud [OMS], 2011).

El 80% de las personas con discapacidad viven en países en vías de desarrollo, lo que incrementa las barreras físicas y sociales, la atención brindada es carente o nula, lo que aumenta sus oportunidades y desarrollo independiente en el espacio donde se deben desarrollarse, con los problemas de movilidad que la falta de infraestructura les acarrea. La discapacidad es muy diversa. Todas las personas con discapacidad tienen las mismas necesidades de salud que la población en general y, en consecuencia, necesitan tener acceso a los servicios comunes de asistencia médica y sanitaria, de educación y recreación, etc. Tienen derecho a gozar del más alto nivel posible de salud sin discriminación (OMS, 2011).

En México hay 5.7 millones de personas con discapacidad y en Cuernavaca, Morelos existía en el 2010 una población de 365 168 con un total de 1.87% con discapacidad, 5.3% de la población vive con algún tipo de limitación física o mental, es decir, de cada 100 personas, 5 nace o adquiere alguna discapacidad (Censo de Población y vivienda, 2010), y pueden sufrir alguna diferencia física (que generalmente es negativa) como: maltrato, discriminación, abandono, desempleo y exclusión, entre otros; que a largo plazo afectan la forma de interactuar y participar plenamente en la sociedad (Tortosa, 2008).

Si consideramos que el mundo está hecho para personas que bajo un parámetro regular tienen la posibilidad de elegir el movimiento que desean tener, cuentan con juventud, energía, se comunican, escuchan, ven, hablan, etc., estamos dejando en el olvido al 10% de la población de todas las ciudades, en un rango que todas las personas hemos ocupado o podremos ocupar, dentro del grupo vulnerable de Personas de la tercera edad, con dificultades motrices, disminución auditiva, visual, entre muchas otras.

En este capítulo se aborda material creado por instituciones y otros que aborden el Tema de las Personas con Discapacidad. En cuanto a lo institucional: la Encuesta Nacional sobre Discriminación en México, Enadis 2015; el Censo de población creado por INEGI, donde refieren a las Personas con Discapacidad en 2010; el Programa Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las personas con Discapacidad 2014-2018; entre otros, para observar

similitudes y diferentes haciendo frente a la realidad arquitectónica de la ciudad de Cuernavaca.

Es por eso necesario citar que en el 2006 México firmó la Convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad, ya que como miembros de la ONU, es imprescindible cumplirla, al estar obligados a llevar a cabo cada una de las disposiciones y políticas encaminadas a la inclusión de las PcD.

El propósito de esta Convención es promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las Personas con Discapacidad, y promover el respeto de su dignidad inherente.

Las personas con discapacidad incluyen a aquellas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad en igualdad de condiciones que los demás⁵.

Un ejemplo es vigilar que las instalaciones, tanto públicas como privadas, puedan garantizar el efectivo ejercicio de los derechos de las PCD, no sólo requieren de ciertas adaptaciones, sino también de personas capacitadas para su atención⁶. Esta carencia de instalaciones y de personal capacitado podrá observarse en los resultados que dejen ver las entrevistas realizadas a Personas con Discapacidad en Cuernavaca, y otras ciudades Latinoamericanas, así como datos observados en visitas a estas ciudades en el año 2014 y 2015.

En una Noticia 25 junio 2015, podemos notar que se expone que Cuernavaca no es una ciudad apta para discapacitados⁷; se anunció el día internacional de las Personas con Discapacidad en el 2012, que el transporte es gratuito para las PcD en Morelos⁸, la pregunta es ¿cómo van a abordar este transporte si es inaccesible para ellos al no contar los camiones con elevadores ni rampas, sin civilidad de los choferes del transporte público? Los camiones que se adquirieron y destinaron para PcD, dan un servicio ineficiente al sólo atender en sus

⁵ <http://www.un.org/spanish/disabilities/default.asp?id=497>

⁶ <http://www.animalpolitico.com/blogueros-zoon-peaton/2015/12/02/mexico-un-pais-inaccesible-para-las-personas-con-discapacidad/>

⁷ <https://www.diariodemorelos.com/article/cuernavacaciudad-no-apta-para-discapacitados>

⁸ <http://www.zonacentronoticias.com/2015/06/ya-hay-transporte-gratuito-para-personas-con-discapacidad-en-morelos/>

viajes a personas que tengan citas específicas en algunos hospitales de la ciudad y no a la totalidad de personas pertenecientes a grupos vulnerables.

Hay incluso quienes sugieren en el 2014 cómo cambiar Cuernavaca para beneficiar a sus visitantes y pobladores, incluyendo beneficio para las PcD y cuidando la inversión de parte del gobierno⁹, es decir, la voluntad política hace la diferencia entre la accesibilidad a la ciudad, es una “ciudad discapacitante” si consideramos que la discapacidad la genera la sociedad misma y las carencias urbanas y arquitectónicas. De este modo se podrían obtener opiniones útiles y estudiadas provenientes de expertos en los temas como urbanistas, arquitectos, diseñadores industriales, médicos, etc., para aportar al gobierno y a la población de soluciones incluyentes en el desarrollo de una ciudad eficiente.

El 27 Junio 2010 surgió otra noticia donde se denuncia que Cuernavaca carece de libre acceso, carente de banquetas funcionales, por tanto de seguridad vial para la población en general¹⁰.

Ante este tipo de problemas, una PcD, habitante de Cuernavaca sugiere empatía de parte de quienes toman decisiones en cuanto a la distribución, materiales de la ciudad, ubicación de mobiliario urbano y otros factores: *“A las autoridades les sugeriría que probaran con una silla de ruedas circular por la ciudad para conocer todos estos bloqueos que nosotros encontramos día con día, evitar las coladeras que son un peligro para quienes viajamos con silla de ruedas, también tener un mínimo de amplitud en las banquetas para poder circular por ellas y cuidar el estado del piso, así como las uniones y rampas para acceder y descender de éstas...”*

Para evitar estar condenados a la exclusión, al abandono o al olvido por causa de la discapacidad, se han desarrollado en México políticas públicas para afrontar dichos retos y no obstante, todavía distan mucho de resolver las barreras (limitantes arquitectónicas, políticas, económicas y sociales) que existen y dificultan su inclusión y participación en la sociedad en una ciudad como Cuernavaca. Estos factores deben ser codificados desde la

⁹ <https://www.diariodemorelos.com/blog/opini%C3%B3n-doce-ideas-econ%C3%B3micas-para-cambiar-cuernavaca>

¹⁰ <http://www.libreacceso.org/downloads/minipaginas/Cvca.%20No%20Apta%20Para%20Discapacitados.pdf>

perspectiva de la persona cuya situación está siendo descrita. Por ejemplo, las rampas con pavimento liso, deberían ser codificadas como un facilitador para una persona en silla de ruedas pero como una barrera para una persona ciega (CIF, 2001).

El enfoque sobre la accesibilidad¹¹ presenta un sesgo cuando se asocia exclusivamente con la discapacidad. Es necesario abordar el concepto integral que reúna en un todo armónico la estrecha relación entre normas, instituciones y personas, vinculada a la accesibilidad en las edificaciones, vías, espacios públicos, transporte y comunicación sensorial. Las intervenciones realizadas de manera aislada en esta área (como sucede en México), enfrentan un tema universal con soluciones parciales y por ende poco eficientes y de bajo impacto para la población.

Para adoptar la noción de ciudad con un régimen de prioridades distintas, es necesario que en lugar de utilizar el espacio urbano pensando en las edificaciones y la vialidad para el tránsito de automóviles, se adoptara una concepción humana de los espacios públicos, donde las personas puedan hacer uso de su derecho al tránsito sin ningún tipo de barreras, y que esto no determine lo que un individuo pueda hacer, manteniendo así su calidad de vida y sus oportunidades.

El entorno es un facilitador potencial para la aparición de incapacidades para adaptarse e interactuar con el medio ambiente. Es importante notar las variables ecológicas, las sociales y culturales. Sabiendo que los lugares pueden llegar a ser centrípetos o centrífugos, de modo que facilitan o inhiben la interacción social de los habitantes de la ciudad, es necesario eliminar barreras ambientales en la comunicación humana (García, Mira. 2005). A veces las barreras se derivan de la ausencia de una conciencia solidaria con los grupos más desfavorecidos en términos de accesibilidad y movilidad, resultando en barreras físicas (naturales) o arquitectónicas.

Existen índices de calidad ambiental percibida como son aquellos que:

¹¹ “[...] está estrechamente vinculada, en la demarcación de los territorios urbanos, a la alteridad, contraponiendo una dimensión simbólica (y abstracta) a la concreta física de los espacios públicos urbanos. Porque la accesibilidad no es solamente física pero también simbólica (y abstracta) en la concretización física de los espacios públicos urbanos” (Serpa, 2004: 22, en Carla Narciso, 2013).

Favorecen descripciones de los aspectos más relevantes para los usuarios de una ciudad, desde sus propias necesidades para establecer estándares de calidad percibida y deseada, y estándares de ejecución de comportamientos adaptativos;
Permiten el conocimiento de la respuesta social de transformación de entornos próximos;
Posibilitan la evaluación de programas de intervención ambiental desarrollados;
Permiten valorar del impacto social de los ciudadanos, que fijen estándares de bienestar y definan calidad ambiental de su ciudad.

En el presente trabajo buscamos identificar metas comunes y necesarias en la población, donde hay ciertas discapacidades, con las descripciones de los lugares, las necesidades, así como las respuestas entre personas y de personas hacia el entorno construido, el modo de evaluar el ambiente tratando de alcanzar confort y bienestar.

Es aquí donde se presentan propuestas Nacionales y Estatales (del Estado de Morelos) y del el Gobierno de México, que sirven para ejemplificar algunos objetivos que pretenden lograr un entorno accesible para todos, incluyendo siempre a personas con discapacidad. *Las letras en itálicas son comentarios personales.*

En el caos de Morelos, se cuenta con la Ley de los Derechos de las personas con Discapacidad del Gobierno del Estado de Morelos (2007), en donde en el Título Tercero. Servicios de atención. Capítulo I. De la Prestación de servicios, Artículo 23 se expone que la prestación de servicios que otorguen las diferentes dependencias estatales y municipales a las personas con discapacidad comprenderá:

XVI.- Las facilidades urbanísticas y arquitectónicas, así como la eliminación de barreras arquitectónicas para procurar el acceso libre y seguro a los espacios públicos, etc.¹²

En la presente investigación se utilizará como herramienta de investigación la metodología de estudio de casos para observar la problemática de la vida real, esto con el fin de

¹² Es necesario considerar que las barreras sociales y físicas hacen aparecer la incapacidad para adaptarse e interactuar con el ambiente. Su influencia puede ser positiva o negativa y deben servir para tomar decisiones de autoridades, expertos y de cada individuo de la población, la gente común.

responder cómo perciben su entorno accesible en la ciudad, mediante la utilización de herramientas cualitativas como entrevistas, fotografías y observaciones.

Se espera comprender las dinámicas presentes en contextos singulares como es el vivir con alguna discapacidad, recogiendo datos de evidencia cualitativa con el fin de entender e identificar las barreras físicas (naturales y arquitectónicas), políticas y sociales que encuentran personas con discapacidad al buscar su independencia cotidiana. Para comparar lo que se establece en las leyes, normas o planes nacionales con respecto a estas realidades de entornos accesibles o inaccesibles en la ciudad de Cuernavaca.

Como parte de la metodología se abordarán casos específicos de la percepción espacial de personas con discapacidad originada por las siguientes condiciones: parálisis cerebral, esclerosis múltiple, débiles visuales, talla pequeña y tercera edad.

Las personas entrevistadas o informantes, quienes son habitantes de Cuernavaca con alguna discapacidad, nos permiten tomar en cuenta el modo como valoran su contexto y se desenvuelven en la vida para evaluar su entorno físico y social. Ellos se han adaptado para interactuar ya sea frente a una influencia positiva o negativa, siendo ignorados o aceptados, modificando entonces su espacio visual, táctil, auditivo para comprender el entorno, integrarse y desarrollarse. También se busca comprender la manera como interpretan y se comportan con el entorno, entendiendo que la interacción social tiene relación directa con el ambiente y viceversa.

Estos datos nos servirán para comprender sus preferencias y la manera como logran tener o no conexión entre lo diseñado en la ciudad y su uso, la incidencia directa sobre el ambiente físico, natural y/o construido, es decir, lo que consideran como calidad de vida.

Los discursos permiten evidenciar el modo cómo se enfrentan a la discapacidad, que para ellos es necesario recuperar o apropiarse de su independencia, y fortalecer las capacidades restantes y las potencialidades intactas del cuerpo. Su autodeterminación a realizar sus tareas les permite sentirse valiosos.

En el Plan Nacional de Desarrollo con la Ley General para la inclusión de las Personas con Discapacidad (LGIPD), Objetivos del Programa Nacional de Desarrollo (PND), 2013-2018 se

encuentra la Meta Nacional es un México Incluyente (II), en donde el Objetivo de la Meta Nacional (2.2), que contempla transitar hacia una sociedad equitativa e incluyente.

Hacen falta programas y manuales para lograr accesibilidad y movilidad en Cuernavaca, que tengan estipuladas sanciones en caso de no cumplirse.

La Estrategia del Objetivo de la Meta Nacional (2.2.4.), Proteger los derechos de las personas con discapacidad y contribuir a su desarrollo integral e inclusión plena. *(En la influencia multidimensional: sociales, culturales, ambientales.);* mientras que los objetivos del Programa (5), Incrementar la accesibilidad y el diseño universal en espacios públicos y privados, el transporte y las tecnologías de la información para las personas con discapacidad. *(Evitar ignorar al usuario, modificar su espacio visual, táctil y auditivo; permitiendo su integración cognitiva.)*

Es importante conocer nuestra percepción espacial sobre el entorno, para reformular lo que el plano educativo, los programas, objetivos de promoción de oportunidades, propagandas, anuncios publicitarios e información al alcance de la población, debieran permitir para lograr una vida independiente. Es decir, es necesario tener priorizar el análisis de los valores sociales que nos conectan con el papel de la cultura, la calidad de vida, las vivencias, la interacción con otros y la incidencia sobre el ambiente físico. No basta con las intenciones en leyes, manuales, reglamentos, normas, programas que enuncian la importancia de erradicar la marcada separación entre personas con discapacidad y sin ella, con respecto al uso del espacio público con accesibilidad, si no se pone en práctica lo que en ellas se ha dictado.

1.3 Pregunta de investigación

¿Cuáles son los elementos que caracterizan la percepción espacial y la movilidad de las PcD en Cuernavaca?, y ¿Cómo estos pueden influir positivamente en Políticas públicas y Planes de movilidad?

1.4. Objetivo General

Analizar los elementos que caracterizan la percepción espacial y la movilidad cotidiana de las personas con discapacidad en Cuernavaca y si éstos pueden impactar las políticas públicas y los planes de movilidad en la urbe.

1.4.1 Objetivos Específicos

- Reconocer las condiciones de movilidad cotidiana en la urbe de las PcD tales como: usos y prácticas actuales, accesibilidad peatonal, normativa y el entorno construido en espacios públicos.
- Identificar qué elementos construyen la percepción espacial de las PcD a través del análisis de las sensaciones, las experiencias vividas e imaginadas, que el habitante aprecia al moverse por la urbe.
- Comparar el entorno construido y movilidad de las PcD en tres ciudades de Latino América, a saber la ciudad de Curitiba Brasil, Medellín Colombia y la Ciudad de México.

1.5 Hipótesis

A nivel mundial se han realizado numerosos esfuerzos para la protección de la totalidad de las personas, consideradas en su conjunto como valiosas, e incluyendo niños, jóvenes, adultos mayores, personas con discapacidad entre muchos grupos vulnerables, debido a que se encuentran en situación de riesgo. Las personas con alguna discapacidad y de la tercera edad son sujetos de riesgo al ser sujetas a una mayor vulnerabilidad por la violencia, racismo y discriminación y/o desigualdad y exclusión; esto se observa en la inequidad en la forma de distribuir la infraestructura.

1.6 Justificación

Desde 1882 la entonces llamada Dirección General de Estadística, hoy el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), modernizó la valiosa tradición que tenía nuestro país en materia de captación, procesamiento y difusión de información acerca del

territorio, la población y la economía. Conjuntó en una sola institución la responsabilidad de generar la información estadística y geográfica¹³. INEGI, ha levantado encuestas¹⁴ y censos que contabilizan dónde y cuánta es la población de cada estado del país y además México ha firmado pactos y declaraciones internacionales que buscan proteger a los grupos vulnerables como personas de la tercera edad, con discapacidad, entre otros.

Esta situación ha favorecido conductas positivas al reconocer que entendiendo su modo de percibir el espacio y hacer uso de él se pueden determinar soluciones arquitectónicas y urbanas en la ciudad para la población, brindando seguridad y confort en su movilidad cotidiana (desplazamiento en y hacia el hogar, trabajo, entornos educativos, servicios médicos, deportivos, recreativos, etc.).

Es necesario sumarse a promover la generación de algunos cambios y conductas en la sociedad en el modo de priorizar al ser humano cuando se piensa la ciudad, hacer uso y el planeamiento de ellas para recuperar la vida peatonal, en la calle, como la base de la vida en comunidad, dejando atrás las separaciones y especializaciones, así como la idea del miedo porque las ciudades se perciben como peligrosas por la dificultad de circularlas y por el uso excesivo de vehículos públicos y privados.

En este texto se toma como eje de la investigación la percepción espacial¹⁵ de las PcD, al escuchar, ver y comprender la información aportada por ellos con respecto a sus desplazamientos cotidianos y su modo de interpretar, evaluar y organizar el espacio; nos aportan elementos importantes como valores, actitudes y creencias para optimizar la movilidad cotidiana en la ciudad, es decir, los desplazamientos de las personas para tener interacción del ser humano con el ambiente y de este modo mejorar su calidad de vida, con

¹³ <http://www.inegi.org.mx/inegi/acercade/>

¹⁴ La opinión pública en torno a la violencia y a la discriminación hacia diferentes grupos vulnerables en México, Moreno (2015)

¹⁵ Percepción entendida como el modo de posicionarse, valorar y apropiarse de un lugar, territorio o espacio considerando a los sentidos para brindar sensaciones, estímulos que logran experiencias vividas o imaginarias en el tiempo y contexto cultural, pero que permiten actuar en el medio de manera individual y social. Donde una de las tareas de la mente será interpretar, evaluar y organizar el espacio, con lo que una ciudad puede "leerse", el modo como se vive ese determinado espacio, si logra congregarse a las personas satisfactoriamente o las aleja, teniendo como objetivo el buen vivir.

seguridad y confort en la ciudad. Tonucci (1995), afirma que “Si la ciudad es segura para los niños, será segura para todos¹⁶”.

1.7 Estructura Teórico-Metodológica

Para el desarrollo de este estudio exploratorio se recurre a la metodología cualitativa centrada en las subjetividades de los actores, tratando de interpretar sus perspectivas. Se utilizan instrumentos de recolección con los entrevistados como grupos focales (Tarrés, Ma. Luisa, 2002); entrevistas abiertas, semiestructuradas; control del grupo; sitios mencionados en entrevistas y fotografiar, observación en sitio; reiteración en puntos centrales de las entrevistas, no desarrolladas de manera completa.

De carácter inductivo implica que a partir de la investigación se desarrollan conceptos, partiendo de pautas de datos de sitios donde se conviva, donde hay movilidad para Cuernavaca, impactos en desarrollo personal, confort, tipos de recorrido, si presentan comodidad y seguridad.

Población Objetivo:

Población con discapacidad varia: Ceguera, Esclerosis Múltiple, Parálisis Cerebral, Talla Pequeña y Tercera edad.

1.8 Estructura capitular

La tesis cuenta con cuatro capítulos en donde el primer capítulo contiene el planteamiento del problema a investigar sobre la percepción espacial y movilidad de las Personas con Discapacidad, es decir la relación que se tiene con el espacio o lugar y cómo los sentidos interpretan ésta. La movilidad de un lugar a otro en las ciudades y sobre todo considerar estos factores percibidos por Personas con Discapacidad. También se encuentra ahí el

¹⁶ En casos de grupos vulnerables como lo son las Personas de la tercera edad y las Personas con discapacidad entre otras, viven la violencia, el racismo, la discriminación, la desigualdad y la exclusión; que nos orientan a reaccionar y no solo a prevenirlos. Moreno (2015)

estado del arte y las preguntas de investigación. Los objetivos de la tesis, se esboza la hipótesis y la estructura teórico metodológica, todo esto para llegar a considerar comparación con la ciudad de Cuernavaca.

En el segundo capítulo contiene el enfoque teórico metodológico con los términos utilizados de textos diversos para ir contemplándolos en los siguientes dos capítulos. En el tercer capítulo se encontrarán tres ciudades analizadas a partir de visitas realizadas en el año 2015. Curitiba Brasil, que es ejemplar por las soluciones urbanas brindadas en beneficio de la población a través de un sistema de transporte que ha sido replicado en varias ciudades del mundo. Lograron construir parques públicos y aumentar los metros cuadrados por persona de áreas verdes en un valor mucho mayor al recomendado mundialmente. Teniendo como eje principal la observación de la movilidad peatonal y utilizando algunos de sus medios de transporte público, las Personas con Discapacidad o con Prioridad.

La segunda ciudad visitada fue Medellín Colombia que incluyó un sistema de “acupuntura urbana” basada en mejorar su sistema de transporte público, construcción de bibliotecas y sus parques para lograr disminuir de manera importante sus niveles de violencia en la ciudad y mejorar la convivencia entre pobladores, así como el respeto de la ciudad a través de la admiración por sus éxitos logrados y reconocidos en el mundo.

La ciudad de México es la tercera ciudad mencionada, capital del país y que replicó uno de los sistemas de transporte de Curitiba extendiendo las oportunidades para sus pobladores y la atención para dar servicio a población en general y a las Personas con Discapacidad a través del diseño universal.

En el capítulo cuarto, se presenta el tema de Zoom etnográfico entendido como un acercamiento, selección y vivencias aprendidas al convivir y entrevistar a 5 actores con diferentes discapacidades y que son habitantes de Cuernavaca, sus vivencias, opiniones y peticiones hacia la ciudad. A manera de conclusión, se comentará lo entendido contrastándolo con la ciudad de Cuernavaca al final de la tesis.

Capítulo 2. Enfoque teórico para estudiar la Percepción espacial y la Movilidad de Personas con Discapacidad

Sentirse perdido en un lugar, es una experiencia atemorizante ante la concepción de la realidad o de imágenes mentales, es decir deseables o no, esto tiene connotaciones geográficas (en el territorio) y psicológicas (interpretadas por la mente)

En el ser humano la experiencia de una emoción generalmente involucra un conjunto de conocimientos, actitudes y creencias sobre el mundo, que utilizamos para valorar una situación concreta y, por tanto, influyen en el modo en el que se percibe dicha situación.

Este capítulo tiene por objetivo describir las categorías de análisis utilizadas: 1) la percepción espacial; 2) la Movilidad; 3) las personas con discapacidad. Esto con el fin de observar, describir y analizar los elementos que caracterizan sus vivencias o reconocimiento en Cuernavaca, como lo son la accesibilidad, obstáculos, límites, necesidades y beneficios en la ciudad de Cuernavaca, con la movilidad espacial cotidiana de su desplazamiento en la urbe. El método utilizado para llegar al análisis será a través de mapas mentales y entrevistas con relatos de traslados, como Kevin Lynch lo propusiera desde 1959 y que ha sido utilizado por diversos investigadores.

Hoy puede parecernos obvia la idea de desplazarnos en la urbe ante las comodidades que a lo largo de la historia se han ido generando para el buen vivir, buscando condiciones óptimas para un pleno ejercicio del derecho a la ciudad (Harvey, 2008). De modo que incluye las calles, las redes viales, los medios de transporte, la iluminación, servicios y medios de comunicación. Recordemos que no siempre ha sido así y tampoco lo viven de este modo todas las personas, algunas de ellas deben sobrevivir en la misma ciudad que nosotros recorreremos con cierta seguridad y facilidad. Al referirnos a los mecanismos supervivencia, es necesario reconocer las cualidades físicas y mentales de los seres que permanecen en un lugar, se adaptan y se reconocen como más fuertes y han logrado un lugar privilegiado en el espacio, razones por las que se ha hecho necesario medir habilidades espaciales obtenidas de la percepción, como muestra de las capacidades individuales. De modo contrario, existen personas con condiciones distintas y que muestran más fortaleza

pero no se les brinda reconocimiento en la ciudad, las Personas con Discapacidad contemplan entonces la tercer categoría de análisis que se aborda en este capítulo.

2.1 La percepción espacial

La Percepción espacial, según Kevin Lynch, 1959, nos liga a la necesidad de orientación, de imagen ambiental con la que podemos referirnos a lo que piensan, sienten, tienen y/o quieren los habitantes de una ciudad, usando casi todos los sentidos (vista, olfato, oído, tacto, cinestesia). Las sensaciones nos permiten reconocer señales, símbolos, límites, nodos, sendas, datos percibidos, y por lo tanto, lo que llamamos percepción del espacio en donde las experiencias, el tiempo, el contexto cultural, el miedo, las certezas y hasta el equilibrio son factores importantes. ¿Pero qué pasa si no contamos con el sentido de la vista o si tenemos dificultades para caminar, hablar, escuchar o sentir la piel?

Si consideramos que el 80% de la información entra por los ojos¹⁷, en un mundo que es mayoritariamente visual, ya estamos dejando fuera al alto porcentaje de la población que es o va a ser invidente, lo mismo que si contamos con que el sonido nos permita reconocer el lugar donde estamos y las actividades que se realizan ahí, quienes tienen sordera, se encuentran aislados y con incertidumbre. Tener sensaciones en la piel o la posibilidad de caminar, son actividades que nos parecen obvias, naturales, pero cuando estas sensaciones se pierden parcial o totalmente, se convierten en diferencias muy notorias ante los demás, ante nuestros planes a futuro o el modo como creemos que podemos resolver nuestras necesidades que tal vez por estas razones, además se conviertan en problemas, sin sentir la piel de las piernas, no podríamos caminar, sin sentir la piel de las manos no podríamos bañarnos o dirigir un tenedor hacia nuestra boca. Las discapacidades pueden ser de nacimiento o adquiridas de manera temporal o permanente y no estamos exentos de ello, simplemente con el avance de los años por nuestra vida, estaremos adquiriendo algunas de estas experiencias. Como ejemplo para ilustrar este párrafo, cito aquí lo que una entrevistada menciona acerca de adquirir una discapacidad como la pérdida total de la

¹⁷ Los colores de los ciegos, en <https://www.youtube.com/watch?v=snBykd2g0GM>

visión: *“El que nace ciego sí tiene mucha tristeza pero está acostumbrado, pero es otro tipo de tristeza. En una ocasión se sentó junto a mí una chica y se me ocurrió preguntarle cómo había perdido la vista, ella me dijo que nació viendo pero que en la incubadora se les olvidó ponerle el antifaz en los ojos y se le quemaron, así que nunca ha visto. Pero le dolió mucho hablar del tema”* (Informante 22 de Enero, 2017).

Con la misma importancia de observar nuestras capacidades en el diario vivir, pero probablemente de manera inconsciente, vamos evaluando la percepción de nuestro estado corporal durante una respuesta emocional, a lo que le llamamos sentimientos y al ser seres sociales donde la relación entre las personas como los actos, ritos, intercambio, representaciones, uso y rechazo de objetos y de personas; le damos importancia al tejido de redes viales, personales e individuales (Ballart, 2003).

El hombre usa datos sobre los estímulos del medio ambiente para actuar en él, para orientarse y tomar decisiones. La percepción del medio ambiente no es continua sino parcial y fragmentaria, con lo que Lynch (1959) enfatiza la necesidad de que una ciudad sea legible, es decir, fácilmente reconocibles e identificables en una pauta global coherente. Por su parte, Milton Santos (1990) refiere que la percepción es el modo individual de conocer su espacio social, interpretar su funcionamiento, organizar y evaluar el espacio, considerando variables económicas del comportamiento del individuo, su función en la escala socioeconómica y su posición en el espacio. Sin embargo Claval (1995) define lo que es la percepción espacial como el reconocerse en el paisaje de manera individual al interpretar su funcionamiento, brindando experiencias vividas y que se imaginan.

Cabe mencionar la definición que Gilberto Giménez (2000) hace del espacio, entendiendo este último como la materia prima a partir de la cual se construye el territorio, porción de la superficie terrestre. El territorio es apropiado (es primordial de la vivencia, de sociabilidad¹⁸, de apego afectivo) y valorizado (considerando, sitio donde se trabaja, produce y se tiene poder) -simbólica e instrumentalmente- por los grupos humanos, que

¹⁸ Sociabilidad, resulta ser aquella calidad o cualidad de sociable que presenta una persona, es decir, aquel que de manera natural tiende a vivir en sociedad y también, a aquel individuo preeminentemente afable que le gusta relacionarse con el resto de las personas. Reconociéndose en grupos pequeños, grandes, sufriendo rechazo o prefiriendo tener poca compañía. Definición ABC

considera la identidad como factor de cultura, con caminos y brechas, es decir, con pautas distintivas de comportamiento.

Lefebvre, filósofo, geógrafo y sociólogo, propone en su libro *La Producción del Espacio* (1974), que el espacio es el producto de la sociedad, la cual tiene derechos y debe producir su propio espacio, que es donde se contrastan valores a través de pruebas, conflictos y consensos; “todo ser humano tiene derecho a la construcción del espacio”.

Por tanto, la percepción espacial considera varias áreas para que cada individuo logre posicionarse, valorar y apropiarse de un lugar, territorio o espacio. La percepción espacial considera a los sentidos para brindar sensaciones, estímulos que logran experiencias vividas o imaginarias en el tiempo y contexto cultural, pero que finalmente permiten actuar en el medio de manera individual y social. Una de las tareas de la mente será interpretar, evaluar y organizar el espacio, con lo que una ciudad pueda “leerse”, el modo como se vive ese determinado espacio, si logra congregarse a las personas satisfactoriamente o las aleja, lo que Yi Fu Tuan (2007) define como topofilia/topofobia teniendo como objetivo el buen vivir.

Al hablar de ciudad, Harvey (2008) comenta que “[El derecho a la ciudad es] el derecho a cambiarnos a nosotros mismos, cambiando la ciudad”, lo que nos puede guiar en la búsqueda de condiciones óptimas de supervivencia o buen vivir en el espacio, haciendo que al adaptarnos a la ciudad, mejoremos y con ello el lugar que percibimos y en el que nos movemos, también nos permita participar en la construcción de la ciudad.

Aunque existen pruebas con métodos que se utilizan en diversas áreas de conocimiento como la educación, la medicina, el deporte, el arte, entre otras, que permiten conocer el modo como los individuos reaccionan ante estímulos auditivos, visuales, táctiles, olfativos, verbales, mentales, etc., para medir la orientación espacial, la memoria, la velocidad perceptual (que es aquella que permite comparar figuras o símbolos y llevar a cabo tareas simples relacionadas con la percepción visual), en este análisis se contemplan entrevistas con relatos de traslados, descripción de mapas mentales como Lynch lo propone en su libro de 1959, y su relación con la percepción espacial; así como factores motivacionales como preconcepciones, intereses y expectativas; la movilidad de personas con discapacidad que

permita entender el modo como estos datos pueden influir en entender las cualidades y puntos a mejorar de la ciudad de Cuernavaca. Las rutinas en la vida cotidiana, con sus espacios vividos, como Lindón y García Canclini los han estudiado, el autoconcepto y la autoestima, serán algunos de puntos observables en este análisis.

Al considerar lo que pensamos, decimos, hacemos y sentimos de nosotros mismos, es útil considerar la opinión que nos genera la convivencia con el otro en el espacio que habitamos, quien es diferente a mí pero que opina y siente, actúa, facilita, dificulta o ignora las relaciones interpersonales al llevar a cabo la movilidad cotidiana en la ciudad. El gran tamaño de las poblaciones, su creciente motorización contra el crecimiento lento de la infraestructura vial, conduce a olvidar al peatón y centrarnos en el automóvil.

2.2 Movilidad

Se entiende por movilidad a la capacidad para poderse mover, es decir, desplazarse física o mentalmente por el espacio para viajar en él. Un factor de suma importancia es que la elección del tipo de movilidad utilizada depende de la elección de los individuos, por tanto de la percepción, como interpretación a las acciones y factores ambientales.

En este apartado se considera la movilidad peatonal, tarea que se ha llevado a cabo desde que el hombre está puesto en pie, es decir, desde hace 150 000 años como lo sugiere Espinosa (2013). A lo largo de los siglos los seres humanos y animales han realizado movimientos para protegerse de la intemperie, buscar alimento en el territorio que lo ha llevado a realizar migraciones a hasta establecerse en un lugar y de este modo irse apropiando del sitio y sentirse perteneciente a él¹⁹.

Desde los orígenes del hombre en la tierra, las distancias de un lugar a otro no rebasaban la media hora caminando para recorrer dos kilómetros de ida y regreso al mismo lugar en aproximadamente 30 minutos, es decir, todo era accesible al peatón al igual que sus mercancías. Si consideramos que la vida como peatones lleva tantos siglos, ¿en qué momento se le brindó la prioridad a las vialidades los medios de transporte motorizados y

¹⁹ <https://www.youtube.com/watch?v=Az8iAZiaSBM>

se olvidó el diseño de las ciudades y su uso para los peatones? Con la entrada de los vehículos automotores a las ciudades en el siglo XIX, el peatón comenzó a quedarse atrás en cuanto a la importancia, seguridad, comodidad que debería seguirse brindando.

La palabra movilidad también es utilizada como sinónimo de inestabilidad, cambio, rapidez, facilidad; es decir, se puede asimilar con las cualidades o dificultades que puede tener esta acepción ante las personas que pueden moverse.

La accesibilidad en medios de transporte, en espacios o edificios públicos, es una característica que debiera considerarse como acceso universal, es decir sin hacer diferencia de capacidades físicas, sensoriales, intelectuales, contexto técnico de uso (tipo de dispositivo, programa informático, velocidad de conexión, condiciones ambientales, etc.), incluyendo a todos y sin distinción de tiempo.

Ante los significados de Movilidad, Kaufmann (2006) propone cuatro tipos de movilidad espacial: movilidad cotidiana, movilidad residencial, viaje y migración. La movilidad cotidiana, implica desplazamientos de alta frecuencia dentro del espacio de frecuentación cotidiana. La residencial son aquellos realizados en el lugar donde se habita, la migración es el desplazamiento de baja frecuencia y larga distancia donde se modifica el lugar de residencia. La circulación considera desplazamientos cortos y reiterativos.

Como movilidad también se considera a los medios de transporte²⁰ que han permitido el intercambio de ideas y costumbres, tendiendo una red de comunicación e intercambio cultural a través de distintas épocas y regiones²¹. Existe la movilidad social que se refiere a las opciones que tienen miembros de la sociedad para cambiar su condición socioeconómica. Mide igualdad de oportunidades en una sociedad, esta movilidad social no se va a considerar como preponderante en este trabajo.

Los peatones son la base de la movilidad en la historia del mundo, lugar que ha cambiado de jerarquía desde que los intereses mercantiles y la utilización del automóvil, ha hecho que las vías de comunicación den servicio a éstos como una de sus prioridades, para ahorrar tiempo en desplazarse. La movilidad a la que se hará referencia es la movilidad cotidiana

²⁰ <http://es.thefreedictionary.com/movilidad>

²¹ <http://ciudadanosenred.com.mx/htm/areas/6/metro.pdf>

que se realiza en el espacio, de Personas con Discapacidad, específicamente en la ciudad de Cuernavaca y tomando en consideración algunos casos ejemplares en Latinoamérica, como Curitiba Brasil, Medellín Colombia y la Ciudad de México.

Se considera como un tercer ejemplo a la Ciudad de México por la poca distancia a la que se encuentra de Cuernavaca y ser la capital de México, con la mayor influencia social y por coincidencias en muchos de sus problemas de transporte, además de ser la ciudad que tiene la mayor cantidad de textos, investigaciones, encuestas e instituciones ocupadas en conocer su desarrollo habitacional, en sistema de transporte y ser la cuarta ciudad más poblada del mundo.

2.3. Historia de la movilidad en la Ciudad de México

Tenochtitlan fue fundada en 1325 con grupos provenientes de diversos lugares del país, y desde hace dos décadas se encuentra entre las ciudades más pobladas del mundo. Construida sobre un ambiente lacustre, los pobladores hicieron de esta ciudad, un conglomerado de poderes y tenían bajo su control a varios poblados vecinos.

Tenochtitlan fue ocupada por el peatón e hicieron uso de *acallis* o canoas para desplazarse por los canales de la ciudad, al ser desplantada en un lago. Existían calzadas fabricadas desde tierra firme y que atravesaban la ciudad, éstas de hasta 14 metros de ancho y a sus lados tenían lugar canales controlados donde se trasportaban diariamente miles de canoas para llevar personas y mercancías a sus mercados, donde se reunían personas de poblados aledaños a Tenochtitlan. Había un grupo de mil personas que se dedicaban diariamente a limpiar los canales y hacer de los desechos sólidos, compostas útiles para la fertilidad de las chinampas, sistemas fabricados que le ganaba terreno al lago y eran fuente inagotable de beneficios como sembradíos para producción de alimentos. Tenían división de agua dulce y salada, sistema de drenaje, grandes edificios, organización urbana, jerarquía y subdivisión por actividades y funciones políticas, laborales, teológicas, siempre con una destacada civilidad en los hábitos de cada integrante de la población y respeto por aquellos nombrados hoy como personas con discapacidad, a los que en ese entonces se honraba y respetaba por ser considerados elegidos por los dioses.

A la llegada de los españoles y dentro de su asombro por la magnificencia de la ciudad y también su miedo, se dieron a la tarea de demostrar a los Tenochcas que venían a dominar militarmente el territorio y su población con diferentes pretextos, uno de ellos, la evangelización de una población diversa, culta, fiel, guerrera, limpia, respetuosa, trabajadora, entre otras muchas cualidades. Los recién llegados vencieron a los lugareños después de años de lucha, abusos y de haber introducido enfermedades, al caballo domesticado y otros animales que utilizaron para labrar la tierra y transportarse.

El sistema de transporte que era peatonal y a través de canoas, agregó el transporte jalado por caballos, mulas y burros, las carretas; las locomotoras de vapor, también el tránsito vehicular se vio importantemente modificado. Se utilizaron caballos hasta la llegada de los españoles, que describían con asombro la dimensión de la después llamada, Nueva España. Durante siglos se ha logrado sugerir soluciones ante los problemas de tiempo y distancia invertidos para lograr desplazarse y transportar mercancías a lo largo de esta gran la ciudad, con mayor velocidad en menor tiempo, observando aquí uno de los principales problemas que serán tratados en este capítulo, el descuido ante los peatones en la ciudad para moverse con mala o carente infraestructura y la calidad del traslado, del medio de transporte.

Ante la novedad de los automóviles de combustión interna, su velocidad, mostrar ante las personas conocidas la capacidad al hacerse de uno de estos transportes, el peatón comenzó a ocupar un lugar secundario o incluso a que las autoridades olviden su existencia, a pesar de lo absurdo que parece esta frase. Se empezaron a generar ideas basadas en la especialización de los espacios en la urbe, dejaron de haber en las colonias todos los servicios urbanos, trabajo, escuela, comercio y lugares para recreación. Se copiaron modelos de ciudades desarrolladas (Espinosa, 2013). La urbanización se ha ido adaptando ante las construcciones existentes y los elementos nuevos se planearon para dar cabida al flujo y la velocidad de los automóviles como transporte público y privado. El peatón ha ido perdiendo importancia y los cajones de estacionamiento ocupados, son siempre los más cercanos a las puertas de accesos de las casas, los edificios e incluso los pocos parques existentes.

Las personas que no se tienen acceso al transporte privado por recursos limitados, deben hacer uso del transporte público, cuando éste existe, que implica pagar el costo moral, económico, y por lo tanto social de desplazarse por este medio, para ahorrar tiempo de traslado y aminorar distancia hacia el espacio público, los comercios, espacios educativos, laborales, pago de servicios, médicos, visitas a amistades, espacios de ocio, centros de distribución y transporte, etc. Cuando aunado a esto existe la falta de accesibilidad como rampas en las paradas de autobuses y la falta de adaptación en el transporte para Personas con Discapacidad, grupos vulnerables o como en Curitiba Brasil les llaman, Personas con Prioridad; se hace caso omiso al uso del transporte público y probablemente se tenga que movilizarse a los lugares peatonalmente o en taxi, con la ayuda de conocidos o familiares que dispongan de vehículos privados para lograr acceder a espacios laborales, educativos, comerciales o de diversos usos. Esto hace a las Personas con Discapacidad, grupos vulnerables y dependientes de la ayuda del gobierno, de la familia y limita o elimina las oportunidades médicas, educativas, laborales, recreativas, sociales, etc.

En la tabla de Movilidad y transporte en la historia de la Ciudad de México (ver Tabla 1) se puede observar que hasta el año 1997 surge en el transporte público (autobuses, trolebuses y metro) el tema de accesibilidad para Personas con Discapacidad y de la tercera edad. Diez años después surge el Manual Técnico de accesibilidad para construir bajo medidas con Diseño universal.

Tabla 1. Movilidad y transporte en la historia de la Ciudad de México

Año	Población	Tipo de movilidad (transporte utilizado)	Características
150 000		Peatonal	Habitantes del mundo
15 000		Peatonal, balsas	Migraciones vegetal y humana de Asia a América,
9000 a.C. a 1900		Peatonal	Primeros habitantes de México

Año	Población	Tipo de movilidad (transporte utilizado)	Características
1325		Peatonal y canoas o acallis (que podían transportar hasta 70 personas)	A partir de la fundación de México Tenochtitlan, para transporte se hicieron grandes calzadas (de hasta 14 m de ancho y 16 km de largo), se usaban canoas o acallis para recorrerse por albarradones o diques-canales de agua, calles de agua ²² . Existía gran personal de limpieza y quien supervisaba construcciones y mantenimiento de la ciudad
1487	500 000 ²³	Peatonal y acallis	Grandes urbanistas, constructores, guerreros
1522		Peatonal, caballo, mulas, coche y carretas	Invasión de los españoles Virreinato, nueva traza urbana, se respetan vialidades principales y algunos albarradores como calles
		Peatonal, carruajes jalados por caballos o burros	Calles pavimentadas por piedra. Carga para transporte de mercancía y algunos como transporte público
1648	30-40 000	Peatonal, carruaje, caballo	La mayoría de las personas contaban con carruaje, lo que trajo los principales problemas de tránsito
			Felipe II prohíbe importar más coches a la Nueva España y surge el gremio de carroceros, quienes rentaban coches o carretas con altos costos
1690		Omnibús	Para salir de la ciudad, debía hacerse en un ómnibus de color amarillo que contaba con 16 asientos y era tirado por dos troncos de ligeros caballos trotones
1800	120 000 ²⁴		
1837		Ferrocarril	Construcción de primer vía férrea Veracruz-Ciudad de México
			Revolución mexicana prometía mejora de vialidades y medios de transporte

²² http://www7.df.gob.mx/wb/stv/cinco_siglos_de_transporte_en_la_ciudad_de_mexico_

²³ <http://www.discoverymexico.com.mx/ciudad-de-mexico/historia/la-civilizacion-azteca/>

²⁴ http://www.relatosehistorias.com.mx/ensayos_relatos22.html

Año	Población	Tipo de movilidad (transporte utilizado)	Características
1850	180 000	Tranvías jalados por mulitas y ferrocarriles de vapor	Terminales con reloj de control para llegadas y salidas ²⁵
1859		Tranvía	Impulsado con energía eléctrica
1865		Coches de tracción animal	Había transporte de vapor que hacía mucho ruido y para evitarlo, se accedió a usar coches de tracción animal que pasaba por Mixcoac, Tlalpan y Coyoacán ²⁶
1885	300 000	270 km de vías públicas	Los distintos medios de transporte también se dividían en clases sociales. Los pobres utilizaban los tranvías de mulitas, trenes de tracción animal de aproximadamente cinco metros de largo por dos de ancho, con bancas corridas a los costados para transportar a unas 30 personas.
1888		Biciclo	Hasta haber 3797 bicis en 1900
1890		Ferrocarril, 55 loco-motoras de vapor, 600 carros de pasajeros y 80 de carga y tranvías de mulitas arrastrados por 3000 mulas y caballos	Red de 175 kilómetros de vías, tanto para el ferrocarril como para los tranvías de mulitas. El costo del pasaje oscilaba entre 6 centavos y 31 centavos de acuerdo con la distancia
1895		Primer automóvil en la Ciudad de México	16 km/h
1900	540 478	Tranvía eléctrico, bicis	9 líneas, 7 mil unidades de transporte público. 3797 bicis
1901		Camión de transporte	Para colocación de anuncios publicitarios
1908		Servicio "Rápidos"	Del Zócalo con dirección a Tlalpan, Coyoacán, San Ángel, Mixcoac y Tacubaya, tenían preferencia y cuando pasaban, todo el transporte se detenía
1910		Ferrocarril, automóvil, tranvía, caballo, mula, buro o jalando diligencias y carros. Fordcito	Revolución Mexicana. Grandes cambios y crisis económicas, sociales, políticas en el país y la ciudad de México. Se inaugura primer línea de tranvía eléctrico desde Chapultepec.

²⁵ <http://www.mexicomaxico.org/Tranvias/TRANVIAS.htm>

²⁶ http://www7.df.gob.mx/wb/stv/cinco_siglos_de_transporte_en_la_ciudad_de_mexico/_rid/71?page=2

Año	Población	Tipo de movilidad (transporte utilizado)	Características
			Choferes de generales empezaron como ruleteros y adaptaron el "fordcito" para dar servicio con 10 pasajeros
1913		Camión. Transporte eléctrico	Transporte de leche de Toluca a la ciudad de México. Se termina la vía eléctrica de Santa Fe al Desierto de los Leones
1940		Autobuses Ruta 100	Unidades por paseo de la Reforma. Frase "esquina bajan", costo del servicio, 40 centavos por persona.
1950	3 050 442	Taxis oficiales: cocodrilos y canarios	Ampliaciones viales: anillo periférico, Ignacio Zaragoza y carretera México-Puebla
1958		Uso del Automóvil en porcentajes de ciudadanos	
1968		Peseros	
1970	6 874 000	Metro línea 1 Zaragoza-Insurgentes	
1996		Paraderos	Paraderos más importancia y de gran afluencia vehicular: Chapultepec, Indios Verdes, Pantitlán y Observatorio; reconstruidos y operados
1997		Servicio especializado para Personas con Discapacidad	Cauhtémoc Cárdenas introdujo un servicio especializado para personas con discapacidad y personas de la tercera edad, en dos líneas con 20 autobuses y una línea con cuatro trolebuses. Radar vial para apoyo, descomposturas y localización
2000	8.6 millones	Peatonal, taxis, peseros, camiones, microbuses, combis, trolebús, metro (12 líneas)	Políticas públicas para mejorar movilidad en la ciudad: cuidado del ambiente, menos autos y contaminación, mayor ejercicio. Creación de la Red de Transporte de Pasajeros (RTP) para brindar servicio radial de transporte público de pasajeros, preferentemente en zonas periféricas de escasos recursos y con rutas que conectan a zonas de alta

Año	Población	Tipo de movilidad (transporte utilizado)	Características
			población de la ciudad con el Sistema de Transporte Colectivo Metro
2001		Autobuses, metro	Viajes con atención a personas de tercera edad y con discapacidad en 51 autobuses totalmente equipados, de diseño especial y alta tecnología, que circulan por siete rutas. Asimismo, brinda servicio preferencial gratuito a cerca de 40 millones de pasajeros anualmente
2004			Se estableció como punto central la seguridad de usuarios, peatones, automovilistas y conductores
2005		Metrobús	Línea 5 y 6 (2016)
2007		Manual técnico de accesibilidad. Instalación de semáforos sonoros para atender a débiles visuales y ciegos ²⁷	Secretaría de Desarrollo Urbano y vivienda (SEDUVI) realiza el Manual técnico de accesibilidad, con el eslogan de "Ciudad con Equidad", en la búsqueda de la eliminación de las barreras físicas ²⁸ y sociales para facilitar el libre acceso y desplazamiento en entornos públicos. Propone estudio ergonómico y medidas antropométricas a usar en espacio público.
2010	8 851 080	Ecobici (SMA)	Ecobici como forma de movilidad amigable. Ciclovías. Política especializada
2013		Peatón como prioridad, ciclistas, usuarios de transporte público	La cd. de México fue reconocida con el premio de transporte sustentable; uso de Metrobús, parquímetros, 12 líneas de metro, peatón como prioridad, ciclistas, usuarios de transporte público, periurbano, mover personas y no sólo vehículos.
2014	20 millones 843 000	Peatón, ciclistas, bicitaxi, taxi (5% de la demanda total), microbuses, combis, tren	Aprueban Ley de movilidad para ciudad de México donde el peatón. Mayor seguridad, rapidez de traslado,

²⁷ http://archivo.eluniversal.com.mx/pls/impreso/noticia.html?id_nota=ciudad/86348&tabla=notas

²⁸ www.libreacceso.org/downloads/Manual%20de%20Accesibilidad%20SEDUVI.pdf

Año	Población	Tipo de movilidad (transporte utilizado)	Características
		ligero, camión, trolebús, metro, metrobús	menor contaminación y mayor ordenamiento. 4ª Ciudad más poblada del mundo ²⁹

Fuente: Elaboración Propia

2.4 Movilidad en Cuernavaca

La ciudad de Cuernavaca, al igual que la mayoría de México, empezó a habitarse sin la existencia del transporte motorizado, es decir, ha sido ocupada por peatones y por lo tanto la entrada masiva del automóvil que empezó a invadir las calles en el siglo XIX, no se ha podido adaptar a estos cambios descontrolados. Cuernavaca no ha sido un espacio equitativo, es desigual al aislar, discriminar y segregar a grupos vulnerables. Lo que hace falta es tener consciencia y supervisión para que los espacios sean accesibles.

²⁹ <http://www.animalpolitico.com/2014/07/la-ciudad-de-mexico-la-4a-mas-poblada-del-mundo-confirma-la-onu/>

Capítulo 3 Análisis de tres casos desde perspectiva general

A continuación se presentan tres ciudades que han destacado en Latinoamérica por sus características de movilidad e inclusión de las Personas con Discapacidad: Curitiba (Brasil), Medellín (Colombia) y la Ciudad de México (México).

El capítulo tiene por objetivo contextualizar estas ciudades sobre las cuales se llevó a cabo el trabajo de campo en el 2015 y en donde se analizó el modo como se realiza la movilidad en ellas así como los mecanismos de inclusión de la población por parte de los gobiernos locales, además de buscar entender el modo como se desplazan en ellas algunas personas con discapacidad. Estas ciudades comparten características que las diferencian de otras dentro de los respectivos países, el modo como han desarrollado su sistema de transporte público y los beneficios que han alcanzado los usuarios con respecto a la inclusión que esto desencadena.

En el apartado siguiente nos concentramos en observar el espacio público y las ventajas que tienen los usuarios, además de las características que les han hecho destacar y algunas de las modificaciones que generaron los cambios. Cada ciudad es un caso particular y el hilo conductor es la movilidad y la percepción que se tuvo del espacio, también se observaron algunas personas con discapacidad.

El criterio de selección de estas ciudades se derivó de las coincidencias observadas al localizarse en América Latina, tener similitud en las características físicas de los habitantes, destacando los criterios de movilidad y de espacios públicos.

3.1 Curitiba, Brasil

La palabra Curitiba es de origen indígena y portuguesa. La ciudad tomó su nombre "Kur ity ba" significa "fruto de pino", en la lengua de los indios Guaraníes. Remite a la abundancia del pino de Paraná (*Araucaria angustifolia*) en su territorio. Es capital del Estado de Paraná, Brasil. El "registro de nacimiento" de Curitiba data el día 29 de marzo de 1693, cuando fue

creada la Cámara Municipal. Al final del siglo XVII, la cultura era de subsistencia y la actividad económica estaba basada en la minería.

El ciclo económico siguiente fue el de tropero: llamado así quien conduce ganado de un lugar a otro, montado en caballo, actividad que dio lugar a la apertura de caminos y la formación de los pueblos. Posteriormente tuvo un auge la producción de yerba mate y madera. Su expansión, al final del siglo XIX, motivó la construcción del Ferrocarril "Paranaguá-Curitiba", realizada en cinco años (1880 - 1885), y representa una de las mayores obras de la ingeniería nacional. La construcción empleó, en su mayor parte, mano de obra de los inmigrantes europeos: italianos, polacos, alemanes, ucranianos, etc., que llegaron en gran masa a mediados de los años de 1800.

Necesitaron entonces tomar decisiones rápidas para evitar el caos urbano y anticiparse a las demandas futuras. El bienestar de sus ciudadanos fue desde entonces la mayor preocupación de la ciudad y sus gobernantes, cuya expansión urbana había sido planeada con el objeto de evitar tensiones a sus habitantes. (Curitiba, 1914).

3.1.1 Movilidad en la ciudad de Curitiba

“La vida en el planeta depende de las conexiones entre los seres vivos”.

Nuestro Planeta, NETFLIX

Brasil, el gigante latinoamericano y la competitividad de sus ciudades han tenido altas calificaciones a nivel mundial y la ciudad de Curitiba ha destacado por buscar bienestar de la población. La planificación urbana y el transporte hacen destacar a Curitiba de otras ciudades, dando resultados positivos en cuanto al cuidado del ambiente, el desarrollo económico, la salud de sus habitantes y la calidad de vida de todas las personas que viven ahí.

En Curitiba desde 1943 se creó un plan urbano tomando en cuenta al auto como medio de transporte para el futuro. Este plan proponía llevar a cabo una red radial que partía del centro con una serie de anillos viales. En 1954 se crea el Departamento de Urbanismo, periodo en donde se ensancharon algunas avenidas en el centro de la ciudad. Aunque se mejoraron vialidades, en 1955 hubo una crisis en el sistema de transporte colectivo por bajar su calidad e incumplimiento de horarios, por esta razón se fijaron tarifas, horarios y frecuencias a través de planificar los servicios y controlar a los operadores.³⁰

En ese periodo se prohibieron los autobuses pequeños pero en su lugar se utilizaron autobuses diseñados para transportar gente. Las personas empezaron a ser prioritarias ante los ojos de la población, las autoridades y por lo tanto también del transporte, y para ordenar la ciudad se crean centros comunicados entre sí a lo largo de los ejes estructurales existentes desde 1943.

El “Plan Curitiba” se redacta y se somete a opinión pública en 1964, fue como surgió lo que los urbanistas decidieron llevar a cabo como objetivo de vida para su población a partir de “aprender a sentir las necesidades de las personas y a entender la vida de la ciudad”. Esta participación de la gente les permitió conocer y sentir las necesidades de las personas que vivían en la ciudad. A través de un elaborado planeamiento urbano, comenzado en 1965 con su Plan Maestro, este ejercicio se convierte en un grandioso ejemplo de integración de políticas ecológicas coherentes, transporte público, programas sociales, de reciclaje de residuos, expansión de zonas verdes, etc.

Jaime Lerner, quien se convirtió en alcalde en 1971, peatonaliza la vía dando prioridad a los caminantes y no a los autos solamente. Además de brindar transporte, áreas de recreo en lugares que sufrían de inundaciones, para lo cual se diseñaron parques en 1980. La prioridad del espacio público ha hecho una gran diferencia al modo de ver a las personas en Curitiba: la accesibilidad en aceras, entendiendo con accesibilidad a la posibilidad o facilidad de

³⁰ Curitiba (2014). Historia - Prefeitura da Curitiba recuperado de <http://www.curitiba.pr.gov.br/idioma/espanhol/historia>
Slide Share (2013). Análisis de la ciudad de Curitiba recuperado de <https://es.slideshare.net/chumax/analisis-de-curitiba-23926196>

acceder a ellas, las rutas seguras para escuelas, iluminación y revisión de legislación, ha hecho que las audiencias públicas permitan considerar las sugerencias que hacen los visitantes y habitantes de la ciudad, ya que esta información se puede realizar incluso por internet.

Al respecto podemos mencionar que en *Cuernavaca* Morelos, se cita a los peatones en el Reglamento de Tránsito hasta llegar al Artículo 98, es decir, el peatón no es una prioridad en un reglamento donde la movilidad es el eje. La calle Guerrero en el Centro de Cuernavaca, y fue peatonal durante solo 1.5 años (2015-2017).

En el Reglamento de la Ciudad de México, la prioridad a los peatones se establece desde el Artículo 2 y la ciudad cuenta con la calle Madero, una vía peatonal de 1 km de longitud que está ubicada en el centro de la ciudad, es conector entre espacios emblemáticos e incrementó 30% la derrama económica para los locales existentes. Cuenta con iluminación especial, en los cruces existen reductores de velocidad además de tener sistema de bolardos retráctiles para controlar el acceso a vehículos de servicios. La calle Madero ofrece préstamo de sillas de ruedas y por ella circulan 400 mil personas por día a lo largo de sus 11 000 m².

En Curitiba, Lerner decidió ignorar el metro, porque lo consideraba caro y poco eficiente y su plan de transporte urbano, programas sociales y proyectos urbanísticos han sido copiados por 300 ciudades del mundo. Con datos de experiencias exitosas similares en Europa, compartieron con comerciantes y vecinos además de preparar equipamiento urbano y en un fin de semana, se crearon 100 m de agradable espacio urbano que de una manera sorprendente, subió las ventas de los comercios. Para 1966 se habían peatonalizado 16 manzanas hasta lograr peatonalizar 49 calles. En 1974 se crea el Sistema Integrado de Transporte con un corredor vial de alta velocidad, se idea el eje trinario que son 3 líneas paralelas donde la central es sólo para autobuses expresos y las laterales para tráfico general local.

En Curitiba no hizo falta destruir ciudad ni desplazar personas, tampoco estructuras sociales existentes en los barrios por construir este sistema. Desde 1987 la ciudad paga a los operadores por km rodado y no por número de pasajeros concentrados, lo que permite atención a los pasajeros, amabilidad y realizar trabajo de calidad de su parte.

Las estaciones de autobuses tubo (de Plexiglas) y diseñados por Lerner, se introdujeron en 1991 donde los pasajeros, compran su billete antes de acceder al autobús, lo que permite aumentar la cantidad de carga y descarga de pasajeros, y en 1992 se introdujeron los autobuses biarticulados para dar servicio a más personas. Los dirigentes invirtieron en la planificación urbana y en la gestión municipal centrada en el hombre, o sea, en los 1,587,315 habitantes censados en el año 2000.

El camión cuenta con una puerta central donde el conductor activa el elevador vertical, sistema eléctrico hidráulico, área de maniobra y espacio destinado para silla de ruedas con equipamiento de apoyo; como asidero horizontal, anclaje para la silla de ruedas y cinturón de seguridad. En el mismo nivel de la estación tubo, entran y salen de la estación aunque por el lado opuesto. La distancia existente de una zona de estación a otra, no excede más de 500 m de para que las personas siempre tengan al alcance ingresar al transporte público. Gracias a este sistema completo, Curitiba hoy se ha transformado en un referente, como un modelo de transporte accesible. Por esto, la ciudad recibe muchos visitantes, que van a conocer su funcionamiento. Este es un caso en el que se aliaron la voluntad política con un buen respaldo técnico.

3.1.2 La Planeación espacial en Curitiba

“El buen diseño capacita y el mal diseño discapacita”

(Declaración de Estocolmo 2004: EIDD)³¹

El Planeamiento Urbano de Curitiba, para el desarrollo de la ciudad, la convirtió en una ciudad pionera y ganadora en el 2010 del premio a la ciudad más autosustentable del mundo. Hasta el año 2004 se fabrican vehículos accesibles y dos años después se lanza “Accesibilidad, campaña Nacional” para sensibilizar y movilizar a la sociedad para eliminar barreras de actitud, de información, arquitectura y otros elementos que impiden que las Personas con Discapacidad o con movilidad reducida, participen efectivamente en la vida social. En el transporte público, el 40% de los asientos están asignados exclusivamente a ellos, es decir a: las mujeres embarazadas, niños pequeños, personas de 3ª edad, con obesidad y con discapacidad. En 2006 la Revista América Economía considera 5º lugar a Curitiba como una “Ciudad innovadora” donde se incluye también la Ciudad de México, Buenos Aires y Brasilia. En 2007 se lanza el Programa de inclusión social de PcD que para el 2010 considera que el 19.77% de la población vive con discapacidad, es decir 350 000 personas en Curitiba.

En la CDMX existen 500,000 Personas con Discapacidad (2015), aunque el 60% de la capital es accesible, las leyes son laxas, lo que representa un problema porque no se inspecciona ni sanciona su correcto cumplimiento ante la ley de Integración para las Personas con Discapacidad del DF. Por ejemplo: el Art 23 señala la obligación de hacer accesible los espacios abiertos a todo público y este mandato dista mucho de acercarse a ser cumplida en estas áreas.

El Ayuntamiento de Curitiba indica que el 45% de la población de la ciudad usa el transporte colectivo, transportando 2.3 millones de personas cada día, 70% de ellos se desplazan por trabajo y a las escuelas el 20%. Los viajes por recreación contemplan al 5% y el tiempo

³¹ Observatorio de la accesibilidad. Breve historia. Disponible en <https://www.observatoriodelaaccesibilidad.es/accesibilidad/breve-historia/>

promedio utilizado casa-trabajo es de 30.2 minutos entre 1992 a 32 min para 2012³². Mientras que en el Reglamento de Tránsito del CDMX, las personas que vayan a pie o en bicicleta, tienen prioridad de utilización de espacios viales (2015).

Existen varios estudios³³³⁴ (Fukuda, 2010; Zamora, Campos y Calderón, 2013) que colocan a Curitiba como la mejor ciudad de Brasil y la más verde de América Latina, al ser sostenible y preocuparse por el urbanismo. El reciclaje es un sistema utilizado de los años noventa, funciona desde que el Ayuntamiento cambia basura por vales de transporte y alimentos, por lo que los niños han sido educados a separar los residuos sólidos y la basura en casa. El aprovechamiento de residuos es del 70% y se trabaja con una red de catadores, recogedores informales de basura y residuos reciclables.

Curitiba también tiene 29 parques donde las personas hacen ejercicio físico, picnics y fiestas. En algunos parques hay animales y se preserva así la naturaleza. Los lagos y bosques permiten regular la calidad del aire y se cuentan 64.5 m² de área verde por habitante³⁵ (en Medellín es espacio público por persona es de 3.6 m²/habitante).

En 2014 habían 115 km de ciclovías, donde la circulación se puede realizar a través de paseos compartidos (carril donde se puede caminar y usar la bicicleta), usando vías calmas (a velocidad de paseo), etc. Promover la bicicleta como medio de transporte no motorizado genera beneficios sociales al mejorar la salud pública por la actividad física; se logra bienestar ambiental al disminuir la contaminación atmosférica y acústica; y económicos al favorecer costos de viaje de los usuarios.

<http://www.uco.edu.co/extension/territoriales/Pensamiento%20Regional/Documents/MOVILIDAD%20URBANA%20EN%20CURITIBA.pdf>

¹ Fukuda Hayakawa, Luri, PLANEACION URBANA EN CURITIBA. Quivera. Revista de Estudios Territoriales [en línea] 2010, 12 (Enero-Junio) : [Fecha de consulta: 10 de mayo de 2019] Disponible en:<<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40113202005>> ISSN 1405-8626

³²<http://www.uco.edu.co/extension/territoriales/Pensamiento%20Regional/Documents/MOVILIDAD%20URBANA%20EN%20CURITIBA.pdf>

³³ Fukuda Hayakawa, Luri, PLANEACION URBANA EN CURITIBA. Quivera. Revista de Estudios Territoriales [en línea] 2010, 12 (Enero-Junio) : [Fecha de consulta: 10 de mayo de 2019] Disponible en:<<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40113202005>> ISSN 1405-8626

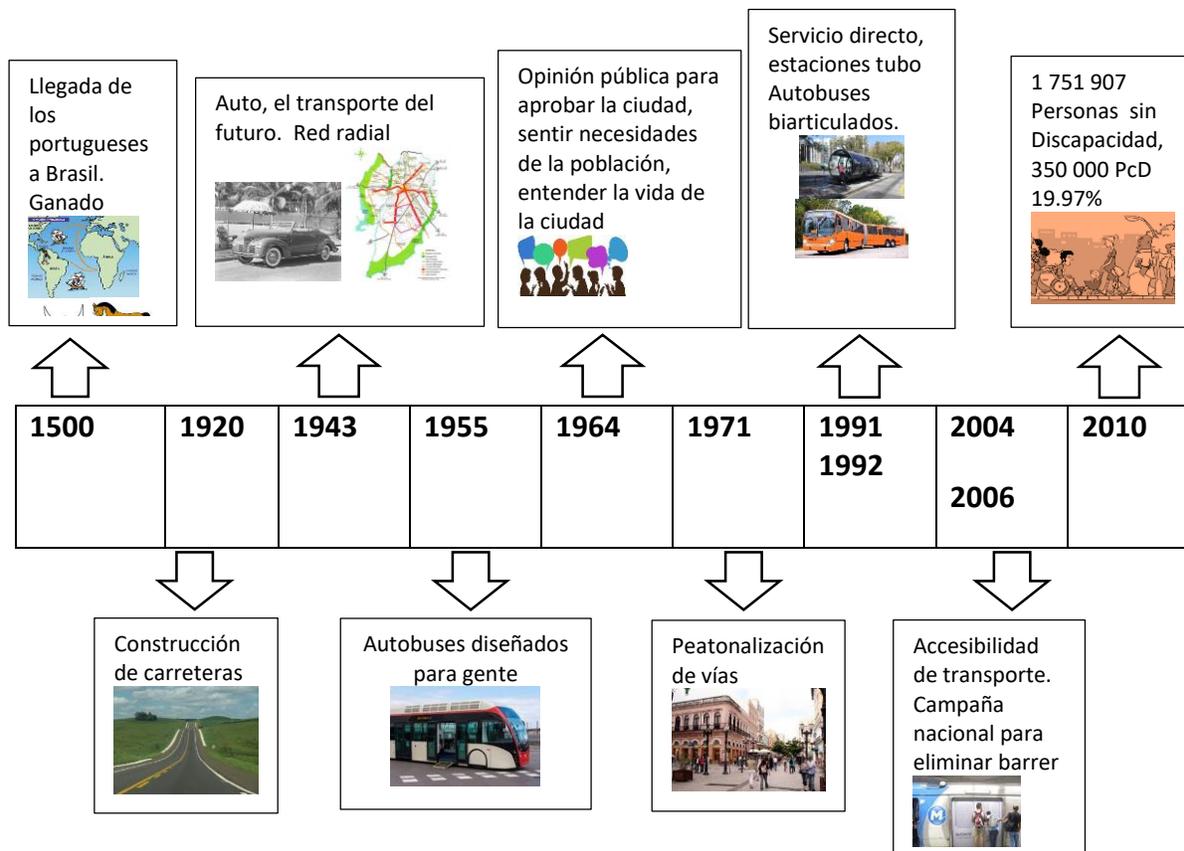
³⁴ Zamora-Colín, Uriel, Campos-Alanís, Héctor, Calderón-Maya, Juan Roberto, Bus Rapid Transit (BRT) en ciudades de América Latina, los casos de Bogotá (Colombia) y Curitiba (Brasil). Quivera. Revista de Estudios Territoriales [en línea] 2013, 15 (Enero-Junio) : [Fecha de consulta: 10 de mayo de 2019] Disponible en:<<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40128395007>> ISSN 1405-8626

³⁵ <http://elpais.com/especiales/2016/planeta-futuro/ciudades-espejo/curitiba.html>

¹ Zamora-Colín, Uriel, Campos-Alanís, Héctor, Calderón-Maya, Juan Roberto, Bus Rapid Transit (BRT) en ciudades de América Latina, los casos de Bogotá (Colombia) y Curitiba (Brasil). Quivera. Revista de Estudios Territoriales [en línea] 2013, 15 (Enero-Junio) : [Fecha de consulta: 10 de mayo de 2019] Disponible en:<<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40128395007>> ISSN 1405-8626

¹ <http://elpais.com/especiales/2016/planeta-futuro/ciudades-espejo/curitiba.html>

Figura. 1. Línea del tiempo, movilidad en la Ciudad de Curitiba, Brasil



Fuente: Elaboración propia

Verônica Camisão (2004)³⁶ Vicepresidente do ICTA- Comisión Internacional de Tecnología y Accesibilidad de América Latina, de Rehabilitación Internacional afirma que:

“Siempre que hablamos de accesibilidad, tenemos una preocupación especial: que exista una política de accesibilidad integrada. Dicho de otro modo, que una persona

³⁶ Accessibility on the rio city project - World Bank Group siteresources.worldbank.org/.../M5-03-Veronica-textRioCidadeEsp-resumo-Guatemala...
 Cuarto Curso Centroamericano en Gestión Urbana y Municipal. Módulo 5 - Diseño Urbano Universal. Ciudad de Guatemala, Guatemala, mayo 13, 2004[1]

portadora o no de una limitación pueda salir de su residencia, viajar en un medio colectivo o no de transporte, ir al trabajo, de ahí al esparcimiento y retornar a su casa con dignidad. Cuando la circulación se ve interrumpida en la calle dirige a las personas a buscar otras soluciones para llegar a donde se proponen, pierden tiempo. A veces prefieren quedarse en casa, esta situación puede hacerles perder su trabajo, continuidad en la escuela y todo esto hace que crezca la desigualdad. Para esto, siempre debemos pensar de forma global: acceso a las vías urbanas, a las edificaciones y al transporte evitando que la ruta sea interrumpida.”

3.1.3 Observaciones etnográficas de la movilidad, 2015

Vivir en la ciudad se supone que presente bienestar en las personas que viven en ellas, con ventajas del acceso ante la movilidad voluntaria, el transporte, oportunidades laborales la comunicación, la educación, facilidad para los servicios, actividades recreativas, de salud, etc. El coche particular es una imagen de libertad en el mundo y el turismo es hoy una actividad común y Curitiba le ha dado mayor importancia a los recorridos peatonales que a los vehiculares aunque los medios de transporte público también han destacado y la han hecho una ciudad ejemplar en el mundo.

Como seres sociales además de la educación, el trabajo, la salud, el abasto y la recreación; por todo esto necesitamos de contactos frecuentes que resultan fundamentales para nuestro bienestar, se hace necesario el acceso a ellos, a los lugares donde están las personas con las que se convive, acercarse a ellos con seguridad y accesibilidad es significativo para sentirse plenos. Existen circunstancias que determinan o modifican la calidad del acceso para ampliar la elección de posibilidades, de caminos, vías de comunicación, buscando acceso equitativo y óptimo para llegar a estas personas.

La ciudad que buscó reducir el tráfico generado por el excesivo uso del automóvil a través del sistema de transporte público eficiente, hace de Curitiba una ciudad afamada en el mundo, su sistema de transporte es de acceso ágil y equitativo hacia los autobuses pues están adaptados todos para personas, incluyendo a aquellas con movilidad reducida,³⁷

³⁷ EcoinTELigencia, 2011. Curitiba referente de movilidad ecointeligente recuperado en <https://www.ecointeligencia.com/2011/10/curitiba-movilidad-ecoinTELigente/>

facilita el uso para personas con discapacidad, las estaciones son elevadas cuyo acceso incluye rampas o elevadores para PcD. Los autobuses tienen las puertas preparadas para parar al mismo nivel, por lo que no hay que subir o bajar escalones en el proceso de embarque, esto agiliza para los usuarios, la entrada y salida de los camiones.³⁸

Estas cualidades generadas en el sistema de transporte urbano de Curitiba coinciden con las características del diseño universal o sin barreras generado en los 70s. Los 7 principios del diseño universal son³⁹:

1. Uso equitativo
2. Flexible
3. Simple e intuitivo
4. Información perceptible
5. Tolerancia al error
6. Mínimo esfuerzo físico
7. Adecuado tamaño de aproximación y uso

Para apreciar o percibir el ambiente e interpretar el funcionamiento de las actividades del contexto cultural como por ejemplo los actos, ritos, representaciones, rechazo o aceptación de personas y cosas, se aprecian experiencias como miedo, certeza, claridad de la información recibida, sensaciones y elecciones para acceder, recorrer los lugares en Curitiba. De esta manera, los sentidos, la orientación, posición, disposición del entorno, perspectiva que se perciben e interpretan los mensajes a través del sistema visual, del táctil-kinestésico, olfativo, nos damos cuenta del tamaño del espacio con respecto a nuestro cuerpo, las formas, distancias, velocidad. Anticiparnos a cambios en el espacio. Evitar chocar, dimensiones de las cosas respecto a nosotros.

Las medidas que promueven la seguridad de los transeúntes también aumentan la movilidad (Wright, 1999).

³⁸ Curitiba: una apuesta verde con más de 50 años de historia, 2013. Recuperado en <http://www.doblefila.org/wp-content/uploads/2013/02/estaci%C3%B3n-tubo2.jpg>

³⁹ Principios del diseño universal, 2008. Recuperado en <https://blogs.unc.edu.ar/accesibilidad/accesibilidad/principios-de-diseno-universal/>

Tras conocer algunas características del desarrollo urbano, sistema de transporte, social y ambiental de Curitiba, fue de suma importancia realizar una investigación de campo en agosto de 2015 en esa ciudad brasileña. Los trabajos consultados aseguraban que el propio funcionamiento de la ciudad es en sí una atracción turística y un ejemplo a seguir en aspectos relativos al transporte público, a la sustentabilidad y a la salud con calidad de vida para sus habitantes.⁴⁰

El itinerario seguido en esta investigación de campo, permite presentar los sitios observados y ponerlos en contexto dentro del territorio de Curitiba, las etapas entre los lugares visitados fungen como vínculo y permiten descubrir y conocer la ciudad (Boyra, 2003). Buscando leer e interpretar el contenido simbólico de la ciudad, definir las fuentes de información apropiadas. Se consideró elegir los elementos a visitar para observar, el sistema de transporte, para realizar un itinerario específico.

Para llegar a Curitiba desde la Ciudad de México, es necesario considerar las diferencias culturales, la distancia entre ciudades para después volar a Sao Paulo. Normalmente en esa ciudad se hace necesario transportarse hacia otro aeropuerto a través de un camión gratuito, con pocos minutos para hacer esta transición, resulta obligatorio llegar al siguiente aeropuerto en taxi.

Curitiba cuenta con una moderna terminal aérea, caracterizada por su amplitud, limpieza, orden, afuera hay jardineras y un comfortable clima.⁴¹

Existen módulos de información en el aeropuerto para poder descubrir el modo de llegada a la Plaza Tiradente, en el centro de Curitiba. Con claridad en las indicaciones y los mapas ahí obtenidos, se pueden elegir los camiones útiles para dirigirse al centro de la ciudad.

En la exterior se encuentran ubicados camiones estacionados de diferentes dimensiones y colores, personas sonrientes por todas partes, sorpresivamente nadie parece tener prisa. Conforme transcurre la visita de campo se constatan las razones de esa calma y el orgullo que expresan los curitibanos de vivir en esa ciudad.

⁴⁰ En 2010 fue el segundo año consecutivo para Curitiba en ser galardonada por el Ministerio de turismo como el mejor destino turístico en los aspectos sociales y ambientales de las capitales brasileñas.

⁴¹ Aeropuerto Alfonso Pena gana el 4º lugar como mejor aeropuerto del mundo..

<http://www.turismo.curitiba.pr.gov.br/noticias/pesquisa-destaca-aeroporto-afonso-pena-como-o-4%C2%BA-melhor-do-mundo/445>

Uno de los objetivos fue conocer el sistema de transporte público y también los parques públicos al ser características que permiten que Curitiba sirva como ejemplo mundial.

Existe información sobre el funcionamiento del sistema de transporte⁴², las estaciones tubo, los colores característicos y texturas de mosaicos sobre las banquetas (famosas en Río de Janeiro, realizadas con influencia portuguesa) con sus tonalidades y dibujos.

Los primeros retos para llegar al país, escuchar otro idioma como el portugués, se puede presentar en hacer rodar una maleta al dejar camión proveniente del aeropuerto y para llegar al hotel. Lejos de ser complicado caminar a lo largo de varias calles, se cuenta en Curitiba con amplias banquetas y rampas para deslizar la maleta, con poca dificultad por la textura que las recubren.

Al llegar al centro se pueden ver estaciones tubo y a las personas muy organizadas y sin ningún estrés en las calles, situación extraña porque tanto la capital de México como en Cuernavaca, se percibe agitación, competencia con respecto a lo relativo al transporte, la cantidad de personas cuando se aproxima un camión, la necesidad de abordar antes que los demás o mínimo asegurarse de lograr abordar el transporte, hace sentir el estrés y preocupación de la mayoría.

Las personas dan la bienvenida a la ciudad con su actitud, ellos están orgullosos de vivir en una ciudad donde la prioridad es la salud y la calidad de vida lograda a través del entorno sustentable y los sistemas de transporte para todos. En la ciudad se aprecian turistas nacionales e internacionales.

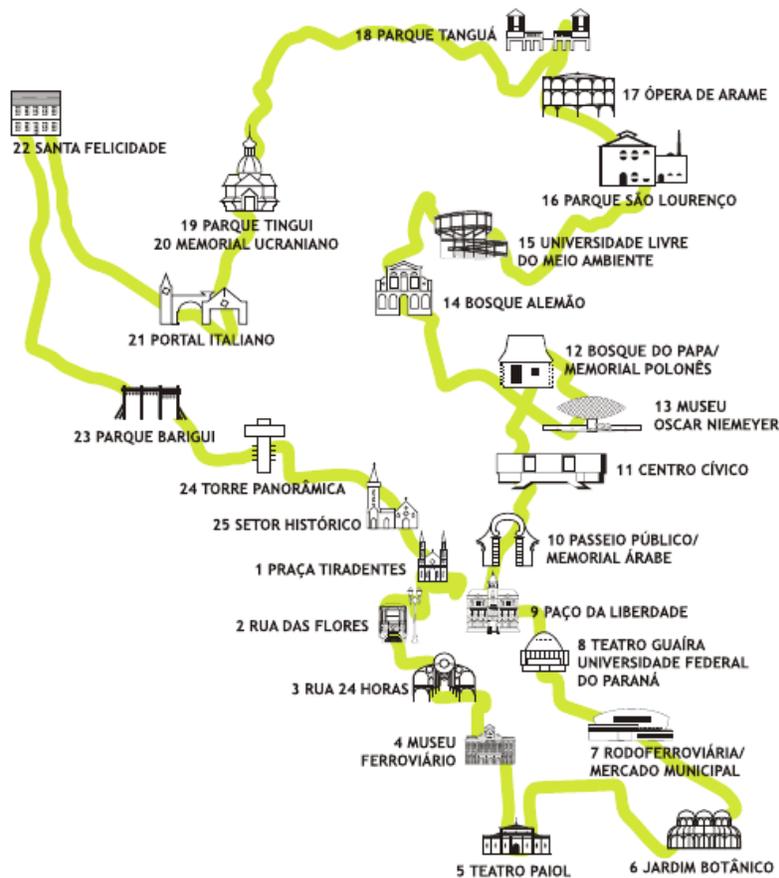
El itinerario organiza los planes para recorrer la ciudad a lo largo de varios días, para cumplir con el principal objetivo de esa visita de campo, que es conocer lo que hace tan famosa a Curitiba, el sistema de transporte público, otra meta es transitar las calles peatonales y los parques, resulta conveniente observar también el sistema de reciclado de materiales sólidos y basura, así como a las personas con discapacidad que se pudieran ver en el transcurso del recorrido por la ciudad.

⁴² <http://Guia%20de%20planificación%20de%20sistemas%20BRT,%202010.pdf>

Se ofrecen recorridos a través de una línea de autobús turístico de Curitiba⁴³, las atracciones de la ciudad están distribuidas por el área metropolitana. En forma cíclica y en contra del sentido del reloj, se alcanza el arribo a los lugares más llamativos a través de realizar un recorrido por los lugares más atractivos en el autobús, comenzando y finalizando también en La Plaza Tiradentes que está en el centro de la ciudad:

⁴³ <https://blog.deviajeabrasil.com/2010/06/14/linha-turismo-el-autobus-turistico-de-curitiba/>

Mapa 1. Curitiba línea de turismo



Fuente: URBS línea turismo. Curitiba. Disponible en <https://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/pdf/transporte/linha-turismo/mapaTurismo.pdf>

La Plaza Tiradentes, que es donde se ubica la catedral de la ciudad, tiene varias calles que concurren en ella. Es en esta plaza donde comienza el recorrido en el camión turístico, se paga el boleto al subir y es posible bajarse en cada sitio donde hace parada, para hacer recorridos en ese lugar y sus alrededores, en la mayoría de ellos el guía del camión sugiere algunos destinos cercanos. Cada 30 minutos es posible encontrar otro camión para continuar con el recorrido y se puede ocupar el día completo en ello.

Frente a la Plaza Tiradentes, como en cualquier terminal tubo, se puede observar el elevador para personas con discapacidad y el nivel al que se aborda el camión al estar dentro de ese tubo que protege a los usuarios del sol directo y de la lluvia cuando es

necesario. Hay avisos luminosos y sonoros de los horarios y rutas de los camiones en cada una de esos tubos, también las puertas avisan que van a abrir y a cerrar. Los conductores de los camiones manejan con cautela, son amables y tienen disposición de auxiliar a quienes lo necesiten.

Curitiba es una ciudad destacada en limpieza, esta capital del Estado de Paraná es la más ecológica de Brasil, siempre hay personas barriendo las aceras, hay botes de basura, luminarias y bancas en las calles. También hay personas recogiendo residuos sólidos urbanos (rebautizados como agentes ecológicos) con carritos que recuperan material para reciclar, como cartón, vidrio, latas porque los llevan a un centro de reciclaje (Fukuda, 2010). Recibiendo a cambio o como ingresos, boletos como pasajes de camión o comida de acuerdo a los kilos entregados al personal que los recibe. Este programa (existente desde 1996) está enfocado a la sostenibilidad tanto ambiental como económica y social y reciben formación, carritos, uniformes y asistencia social; rehabilitando así su autoestima y su valor como ciudadanos y ya son considerados con posición aceptable en la sociedad. De este modo se ha incrementado la recogida de residuos de 10 a 27 toneladas en 6 meses, recuperando lo necesario para pagarles a los recogedores y ahorrar en transporte de residuos sólidos.⁴⁴

En las calles es posible encontrar mobiliario urbano bien organizado, luminarias, botes de basura, bancas, etc.

Se pueden ver espacios aptos para que personas con discapacidad des desplacen por las banquetas con continuidad entre una esquina y otra para realizar largos recorridos.

Los taxis permiten realizar recorridos como en el caso en que estaba planeado en el itinerario arribar hasta a un sitio donde se pudieran rentar bicicletas. Curitiba cuenta con rutas variadas para atravesar la ciudad a través de sus 115 kilómetros de ciclo pistas que conducen hacia parques y a través de calles, plazas acondicionadas para el uso de la bicicleta, resulta seguro y agradable ir al trabajo en bicicleta, incluso existen rutas nocturnas para ejercitarse⁴⁵. La mayoría con iluminación adecuada y siempre muy limpio y delimitado.

⁴⁴ <http://habitat.aq.upm.es/bpal/onu04/bp2532.html>

⁴⁵ Campeones de la salud en Curitiba. <http://www.curitiba.pr.gov.br/idioma/espanhol/saude>

Hay facilidad para poder entender las rutas a seguir y sentidos de las vialidades. El día de hoy nos propusimos rentar bicicletas y recorrer diferentes parques para disfrutarlos, aprovechando que Curitiba cuenta con 52 m² de área verde por habitante, valor mucho mayor que los 16 m² mínimos recomendados por la ONU.⁴⁶

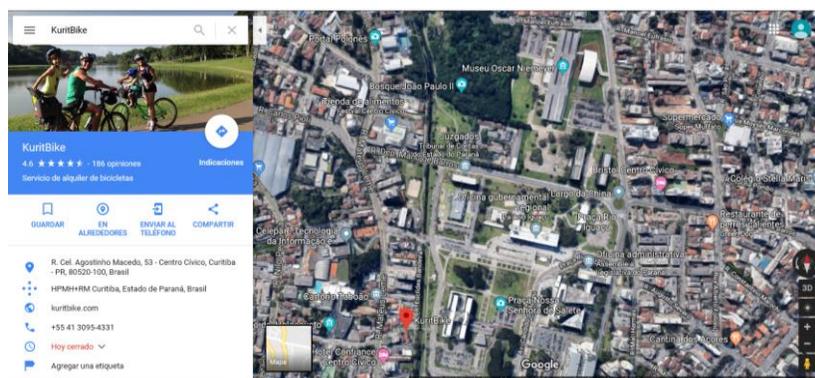
En el DF (hoy Ciudad de México), se contabilizó para el año 2009, 14.41m² de área verde por habitante mientras que en la Cd. de Cuernavaca.

establecida por la Organización Mundial de la Salud de contar con al menos 9 m² por habitante (OMS, 2010) (sic) ". En Cuernavaca se cuenta con abundante vegetación, lo que no es suficiente considerar estas áreas aisladas que tienen árboles, plantas y vegetación en plazas, parques y calles.

Para seguir observando y contar con material para analizar con respecto a la movilidad y sistemas de transporte y parques en Curitiba, se consideró la opción de realizar un día de recorrido en bicicleta. En un negocio se llama KuritiBike, donde dan en renta bicicletas y sugieren rutas a seguir con mapas que auxilian en la orientación por la ciudad (ver Mapa 2).

⁴⁶ http://www.paot.org.mx/micrositios/FORO_CONS_RN/pdf/mesa_4/Zenia.pdf
Revisado 19 marzo 19

Mapa 2. Ubicación de KuritiBike, renta de bicicletas (globo en rojo)

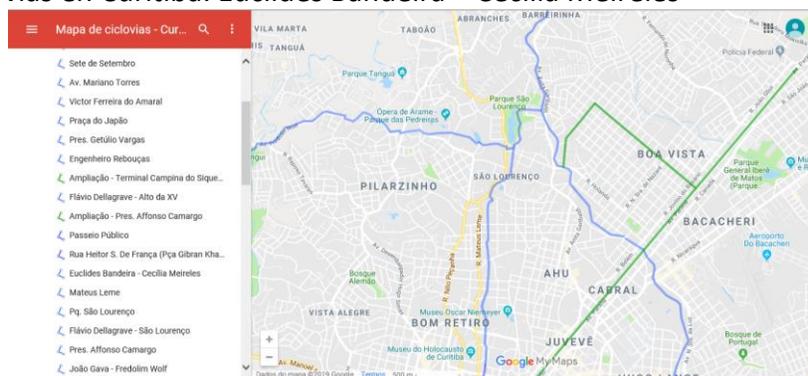


Fuente: Google Maps, 2019

Con el objetivo de conocer parques y sitios ubicados en la misma ruta, es posible seguir las vialidades indicadas partiendo desde el Museo Niemeyer (ver mapa 5), hasta llegar al Parque San Lorenzo (ver mapas 6, 7 y 8), Ópera Arame/La Pedreira (ver mapa 9 y 10), Parque Tanguá (ver mapa 11) y entregar las bicicletas al finalizar en Kuritibike.

En internet existen las rutas de las ciclovías existentes para descargar o imprimir (ver Mapa 3), hay 51 mapas diferenciadas por la dificultad de cada ruta, las distancias y zonas marcadas en los mapas.

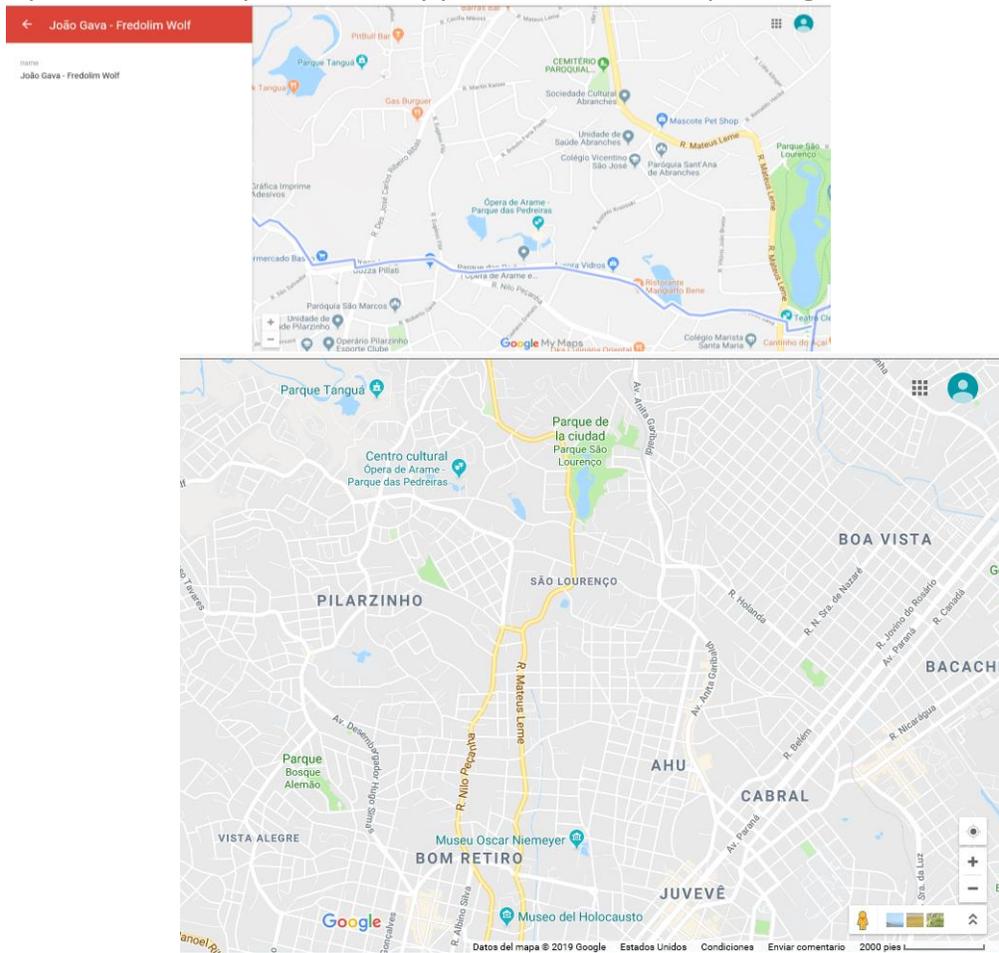
Mapa 3. Ciclovías en Curitiba. Euclides Bandeira – Cecília Meireles⁴⁷



Fuente: Google Maps, 2019

⁴⁷ https://www.google.com/maps/d/viewer?ie=UTF8&hl=pt-BR&msa=0&z=14&mid=1xV9vMJsAM_gzZiTnLOXg0AhgRM&ll=-25.405193976167368%2C-49.270151999999996

Mapa 4. Mapa de ciclovía elegida, desde Museo Oscar Niemeyer, Parque San Lorenzo, Opera Arame-Parque Pedreiras y para finalizar en Parque Tangua



Fuente: Google Maps, 2019

Mapa 5. Imagen del Museo Oscar Niemeyer y Mapa satelital

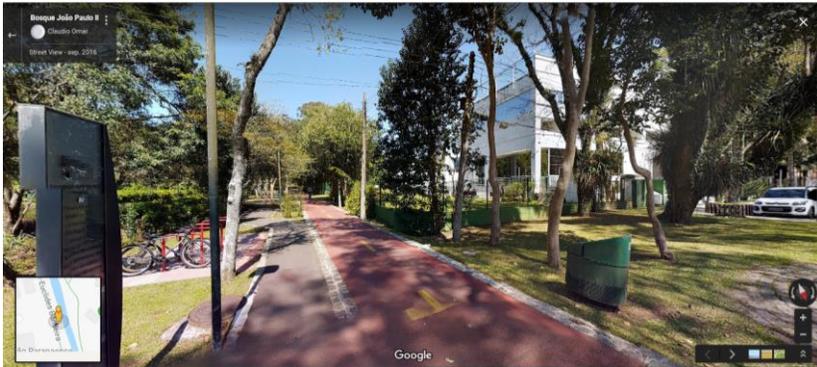


Fuente: Google Maps,

2019

A lo largo de las ciclovías es posible apreciar vistas de calles con vivienda, comercios, edificios de oficinas, parques lineales. Todo entre parques lineales, limpieza y respeto por el ciclista y los peatones que circulan por los mismos sitios (ver figuras 2 y 3).

Figura 2. Ciclo vía cercana al río en dirección hacia parques lineales



Fuente: Google Maps,

2019

Figura 3. Ciclo vía paralela al río

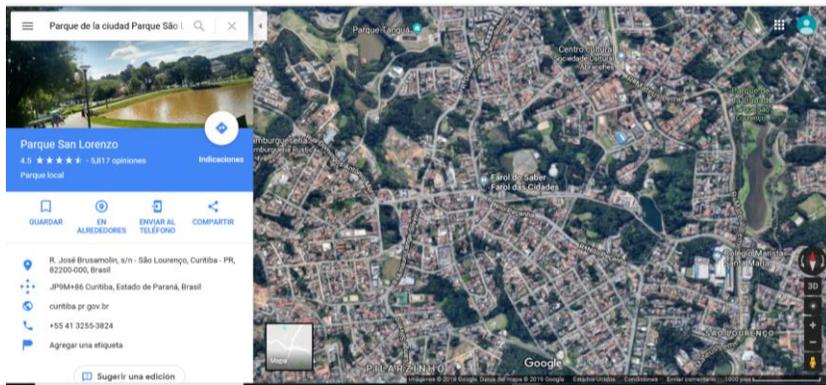
Fuente:
Maps,



Google
2019

Mapa 6.
mapa
Parque
Lorenzo

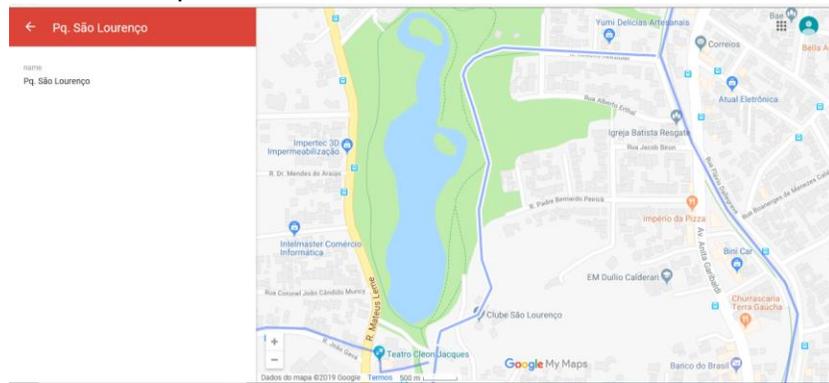
Imagen y
satelital de
San



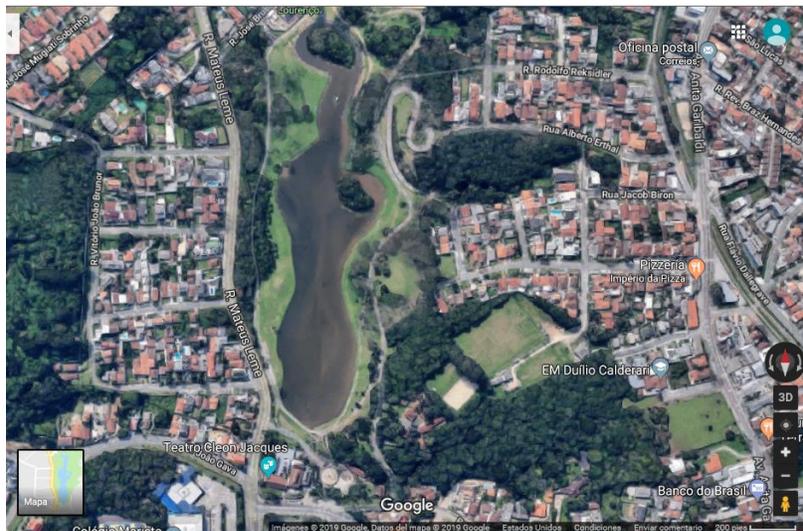
Fuente: Google Maps,

2019

Mapa 7. Ubicación de Parque San Lorenzo



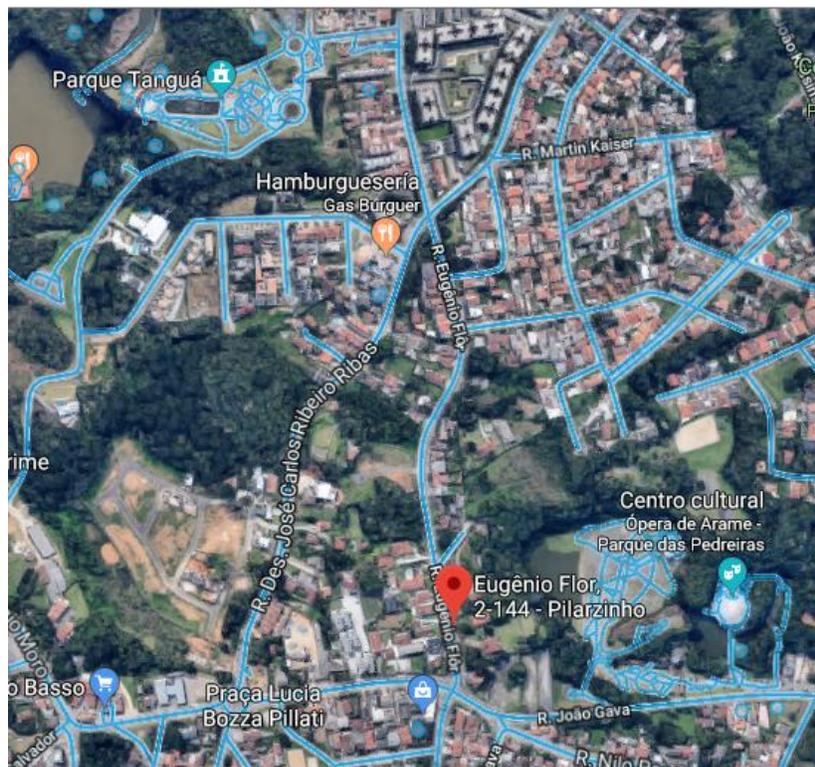
Fuente: Google Maps, 2019



Mapa 8. Parque San Lorenzo, foto satelital

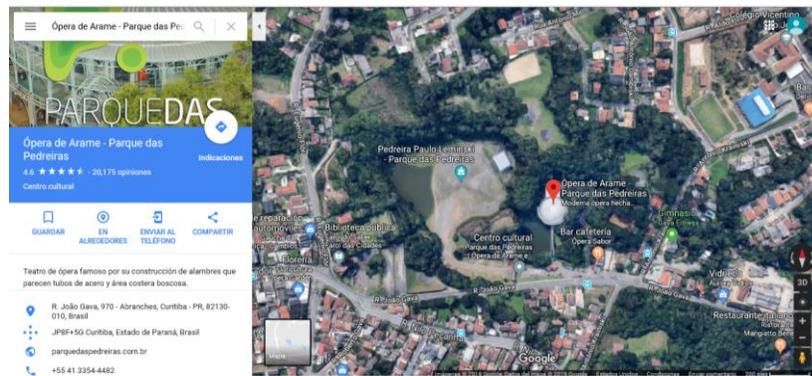
Fuente: Google Maps, 2019

Mapa 9. Ópera de Arame. Parque Pedreiras



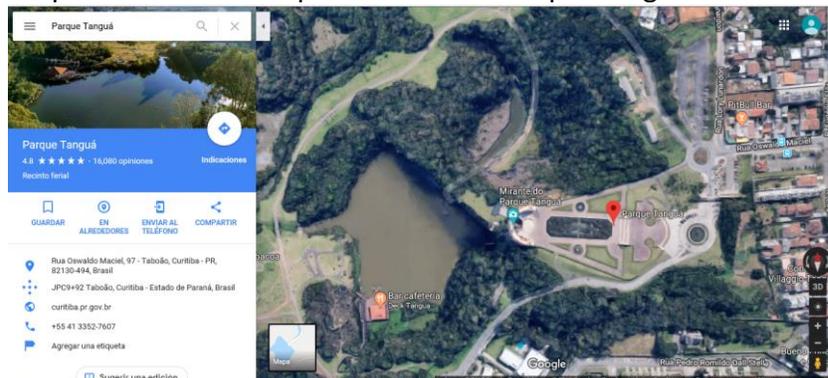
Fuente: Google Maps, 2019

Mapa 10. Opera de Arame-Parque Pedreiras, foto satelital



Fuente: Google Maps, 2019

Mapa 11. Ruta de Parque Pedreiras a Parque Tanguá



Fuente: Google Maps, 2019

En el itinerario se determinó la visita a las cascadas de Iguazú. Para ello es necesario viajar en avión. En el Parque Nacional de Iguazú es necesario realizar el recorrido a pie, primero por senderos con vista a las cascadas y río.

Después de regresar de la visita por las sorprendentes cataratas de Iguazú, ya en Curitiba, en un regreso desafortunado al salir del aeropuerto, conocimos de primera mano la discapacidad por un esguince en un tobillo.

En Curitiba los servicios médicos brindan pronta atención con un costo accesible. En un módulo de UNIMED (existen varios a lo largo de la ciudad) se realizan trámites, brindan credencial y cobran la asistencia médica. Posteriormente a la atención de un ortopedista y con la investigación de campo en transición, fue posible conocer las cualidades del transporte y de la movilidad de las personas con discapacidad en Curitiba, recorriendo la ciudad en silla de ruedas.

En México la inscripción a un servicio médico puede llevar varias horas y sumadas más molestias, todo esto generado por desconocimiento del personal o por el gran número de usuarios de los servicios médicos en urgencias.

En Curitiba las Personas con Discapacidades, son llamadas y tratadas como personas “con Prioridades”: incluidas las mujeres embarazadas, personas con obesidad, niños pequeños dependientes de un adulto para sostenerse en pie o con dificultades, ancianos y personas con obesidad están contempladas en este grupo prioritario. Con esta experiencia de turista con discapacidad motriz en miembro inferior, fue posible recorrer la ciudad con fluidez.

Las calles con rampas se recorren sin contratiempos, con fluidez y continuidad entre una calle y otra. De este modo estas facilidades permiten llegar a la estación tubo, con un elevador e incluso con descuento en el costo de los recorridos por camión, se pueden observar las diferencias de recorridos, costos, trato de Curitiba y su gente, con respecto a las situaciones conocidas en México, tanto en la Ciudad de México como en Cuernavaca. Para acceder a la estación tubo, es necesario subir escalones o en caso de silla de ruedas, muletas, carriola u otras necesidades, se utiliza un elevador que es manejado por el cobrador de la estación tubo. Es así como el paso hacia el camión se realiza siempre al mismo nivel, sin necesidad de subir o bajar escalones. Los asientos están marcados por colores y las personas con prioridad, tienen autorización y respeto para usarlos.

En los camiones los conductores tienen instrucción y preparación para auxiliar a las personas que utilizan sillas de ruedas y en algunos casos, ellos son los que descienden de su unidad y les ayudan a bajar el elevador del camión. Existe espacio exclusivo para colocarse

con silla de ruedas (ver figura 4) y se debe hacer uso de cinturones de seguridad, para descender de la unidad, se realiza el mismo procedimiento.

Figura 4. Lugar reservado dentro del camión, para personas en silla de ruedas



Fuente: Campos Betzira, 2015

Las personas en general son discretas y muy respetuosas en la convivencia entre personas con prioridad y las que no están consideradas dentro de estas condiciones.

3.1.4 Parques, plazas, calles

Las áreas en los paisajes de Curitiba son llamativos, se reconocen coherentemente por la nitidez de su imagen, con claridad para diferenciar sus partes, esto brinda seguridad a los transeúntes y así se pueden desplazar con facilidad (ver figuras 2 y 3). El deleite sensorial permite que las personas elijan asistir a ellos para descansar, recrear la vista, hacer ejercicio, convivir y disfrutar de ellos.

Kevin Lynch podría destacar las sendas o calles de los parques, plazas, museos y calles de la ciudad con las cualidades espaciales, la anchura de ellas, la claridad de sus vialidades principales y secundarias, los detalles del arbolado, la limpieza de su mobiliario urbano. Los nodos o cruces de ciclovías, andadores o sendas peatonales y las vehiculares son reconocibles por su señalización, dimensiones y funciones.

Estas áreas cuentan con hitos o señales y son tomadas en cuenta como puntos de referencia.

Tabla 1. Lugares y tipo de transporte utilizado en la investigación de campo en Curitiba

Principales puntos turísticos				
	A pie	En camión turístico	En bicicleta	En silla de ruedas
1. Aeropuerto	✕			
2. Plaza Tiradentes	✕	✕		✕
3. Rua das Fores	✕	✕		
4. Sector histórico (feria de artesanía)	✕	✕		
5. Museo Oscar Niemeyer	✕	✕	✕	
6. Parque San Lorenzo	✕	✕	✕	
7. Ópera de Arame. Parque Pedreiras	✕ ✕	✕ ✕	✕ ✕	
8. Parque Tanguá	✕	✕		
9. Memorial ucaniano		✕		
10. Memorial árabe		✕		
11. Parque Barigui		✕		✕
12. Torre panorámica	✕	✕		✕
13. Sector histórico				
14. Universidad libre del ambiente	✕	✕		
15. Jardín botánico		✕		✕
16. Parque Tingui		✕		✕

Fuente: Elaboración propia

Comparando con Cuernavaca a manera de conclusión

Las formas de desplazamiento como caminar, uso de bicicleta y de transporte público dentro de una ciudad, garantiza una mejor calidad de vida para sus habitantes, ahora surge la pregunta: ¿cuáles de estas formas son utilizadas en Cuernavaca y por qué?

Considerando la percepción del espacio que incluye lo que los sentidos distinguen, la dificultad que se tenga para comprender el espacio y su uso, lo que la mente reconoce y analiza desde las enseñanzas adquiridas a lo largo de la vida de cada persona, es posible observar la respuesta emocional que sentimos.

La utilidad de la comparación de algunas características entre la ciudad de Curitiba y Cuernavaca, puede ser de provecho para que en esta última, se consideren datos al servicio del diseño universal o diseño sin barreras en espacios públicos como aceras, comercios, parques, plazas y lugares destinados a dar servicios. Esto considerando convenientemente el uso, diseño, respeto por las normas establecidas en el país. El término universal en el diseño se refiere a contar características útiles para todos los usuarios, habitantes, visitantes, personas que cuentan con habilidades corporales regulares, quienes viven con una o más discapacidad, personas con prioridades específicas como nos enseña Curitiba.

Es necesario que se supervisen las adaptaciones a instalaciones, se cuiden los materiales, que faciliten el desplazamiento, la ubicación y facilidad de comprensión de uso de cada una, conexiones, etc. Los medios de movilidad y transporte en la ciudad, las rutas y características de las unidades, la preparación de quienes manejan el transporte público como conducir con eficacia y tratar con respeto a los usuarios.

En el caso de Curitiba y Lerner como alcalde que da seguimiento a las buenas decisiones tomadas con respecto al funcionamiento de la ciudad, bajo su dirección o de algún otro funcionario, ha permitido que el 90% de la población lo acepte y respalde, además de que ha sido el modo de dar continuidad a lo que se ha realizado correctamente. Habiendo aclarado desde dónde se consideran esta información observada, Curitiba destaca en el transporte y la manera cómo se accede a ella, los puntos de reunión para abordar los

camiones con sus diversas funciones y la preparación que los conductores tienen para dar servicio a todos los usuarios.

La limpieza de la ciudad como ocupación y atención de todos los ciudadanos, la inclusión equitativa y respetuosa de las Personas con Prioridad en vez de dar atención a Personas con Discapacidad, asegura sensaciones de satisfacción en los habitantes de la ciudad y en los turistas causa admiración al ver funcionar la ciudad con soltura y claridad.

3.2 Medellín Colombia

Medellín fue descubierto por españoles en 1521, tiene varios sobrenombres que reflejan sus características orográficas, “capital de la montaña” o “tacita de plata” y “ciudad de la eterna primavera” por sus distintivos climáticos razón y por esta cualidad siempre fue atractiva para la vida humana al tener una temperatura que oscila entre los 14° y los 26°. Está situada sobre el Valle de Aburrá que es alargado y profundo y está rodeada de cerros (ver figura 5).

Figura 5. Ubicación de Medellín en el mapa



Fuente: Vocális.com

En las riberas del río Medellín tiene 1300 m de altura y en las cimas de sus montañas se elevan 1900 metros. Destaca su abundante fuente hídrica que recorre la ciudad de sur a norte que fue navegable durante mucho tiempo, sobre todo para transportar mercaderías. También caen al río numerosas quebradas (como la quebrada Santa Elena que fue canalizada y cubierta) y riachuelos.

Ha tenido importante desarrollo empresarial, urbanístico, social y cultural aunque su historia nos permite mencionar algunas de las dificultades que la han acompañado.

Se han localizado vestigios que confirman un poblamiento hacia los siglos V y VIII y parece que los pobladores preferían asentarse en los terrenos elevados del valle para divisar el paisaje y defenderse de posibles ataques.

A partir de 1570 esta región se convirtió en una de las de más intensa actividad económica con el descubrimiento de los yacimientos mineros, por lo que comerciantes y tratantes de esclavos animaron la economía de la primera época colonial hasta la decadencia minera en 1640. Fue entonces cuando se asentaron ahí quienes levantaron ranchos, cultivaban y criaban algún ganado aumentando la población en el siglo XVII.

La población de Medellín tuvo su origen con el arribo de migrantes procedentes de distintos lugares y en 1675 se erigió la Villa de la Candelaria de Medellín con 280 familias empadronadas, 3000 personas dispersas habitaban también en el valle. Se convirtió en el principal poblado de toda la región donde familias controlaban la minería y el comercio de la región. Cabe destacar que los ciudadanos empezaron a distinguirse por su catolicismo y devoción cristiana.

En el siglo XIX las actividades mercantiles de las elites de Medellín seguían con fuerza, su actividad era la importación de bienes de consumo y herramientas con importantes vías comerciales, con almacenes y productos. El oro era un producto que se explotaba en la región y luego se añadieron el café, es decir, el comercio, la agricultura, la minería y la ganadería eran las actividades que se administraban en Medellín y abastecían la región. Surge el crecimiento comercial financiera a través de préstamos garantizados con letras que incluso se ofrecían en otras ciudades.

Los artesanos diversificaron sus actividades calificándose con técnicas europeas de confección de vestido y mobiliario, ebanistería, herrería, zapatería, sastrería, cerrajería, relojería y construcción. Fue así como se crea la Escuela de Artes y Oficios donde se dio el importante paso hacia las manufactureras.

En el siglo XIX también destaca la ciudad en el área educativa en 1869-1873 al fundarse instituciones públicas (que se convertiría después en la Universidad de Antioquia) y privadas. En estas escuelas se dio formación de trabajadores calificados, pintores y dibujantes, también a profesionistas como abogados, médicos, odontólogos, físicos, químicos, mecánicos, arquitectos, etc. Especialmente en conocimientos prácticos aplicados a la industria, la minería y el desarrollo vial.

En el siglo XX le sigue a Medellín un proceso de industrialización, marca la realización de obras de comunicación como ferrocarril y carreteras y abre las puertas a la comunicación de Antioquia. Con estas condiciones la industria textil toma un gran significado para la producción con una fábrica de hilados en 1904, tanto que en 1968 el edificio de oficinas de una compañía de Tejidos empleaba a numerosa población, convirtió a Medellín en la ciudad de la moda e incluso el edificio se volvió símbolo distintivo de la ciudad.

Algo parecido sucedió con el sector de comestibles, las cervecerías, gaseosas, tabacos, café tostado, chocolates, lácteos, harinas, galletas y confites siguieron creciendo. Lo mismo sucedió con fábricas de jabón, loza, vidrio, velas, fósforos entre otras. La industria metalúrgica daba servicio a la demanda de la ciudad en expansión.

Todo este crecimiento industrial era equiparable al aumento de población e incluso se redujo la mortalidad. En 1905 habían 60 000 habitantes en Medellín por lo que la ciudad expandió su perímetro, además de surgir como extensión de la vía del tranvía (ver figura 6). Figura 6. Primer tranvía en Medellín en 1921



Fuente: Pascual Gaviria. Archivo BPP. 2015

Particulares compraron terrenos para realizar zonas habitacionales para sus empleados y otros encontraron en esta área una oportunidad de hacer negocio a través de subdividir la tierra y venderla. EN 1916 ya existían más de 70 industrias que catapultó a la ciudad como polo de desarrollo nacional.

Puentes y creación de barrios, áreas verdes e incluso el Aeropuerto y la Universidad Nacional de Medellín encontraron lugar en la ciudad.

Desde los años 30's se conoce a Medellín como la capital industrial de Colombia.

En los años setenta ya no se notaban distinciones ni límites en los asentamientos poblacionales y se fueron fusionando los distritos. El barrio de El Poblado comienza a tener una nueva arquitectura en la ciudad con elevadas torres y edificios cada vez más altos, casi góticos por sus elevaciones. En 1921 se inició la rectificación, canalización y recuperación de las aguas del río Medellín como obras significativas para la ciudad.

Se recuperan los cerros Nutibara como parque cultural y El Volador, un parque ecológico (ver figura 7).

Figura 7. Pueblito Paisa en cerro Nutibara



Fuente: Campos Betzira, 2015

La entidad municipal tuvo como parte de la modernización de la ciudad a las Empresas Públicas de Medellín (EPM), con carácter autónomo, independiente (de la alcaldía) y descentralizado, que planifica y promueve los sistemas de alumbrado público, acueducto, alcantarillado, teléfonos y transporte. La continuidad en los resultados exitosos se puede apreciar en la secuencia de sus gerentes y su concepto técnico con que se la ha administrado (Rodríguez Jiménez, 2017). Esto permitido dar secuencia a mediano y largo plazos

Ciudadanos de Medellín han destacado como figuras de la institución eclesiástica colombiana pero más que eso, filósofos e intelectuales fueron notables en los 60's y 70's. En las artes plásticas del siglo XX a través del muralismo, los escultores crearon obras en distintos materiales y formas. También fotógrafos han ido dejando huella en la ciudad.

La Feria de las flores es un certamen que se lleva a cabo desde 1957 con el Desfile de los Silletteros donde campesinos recorren calles de la ciudad con sus silletas a cuestras, narran con los adornos de flores (ver figura 8), la historia de Medellín y su región. Para expresar

sus arraigadas tradiciones y convivencia con la modernidad, los habitantes de Medellín revelan sus comidas campesinas, los arrieros los copleros, los jinetes y el sentido familiar.

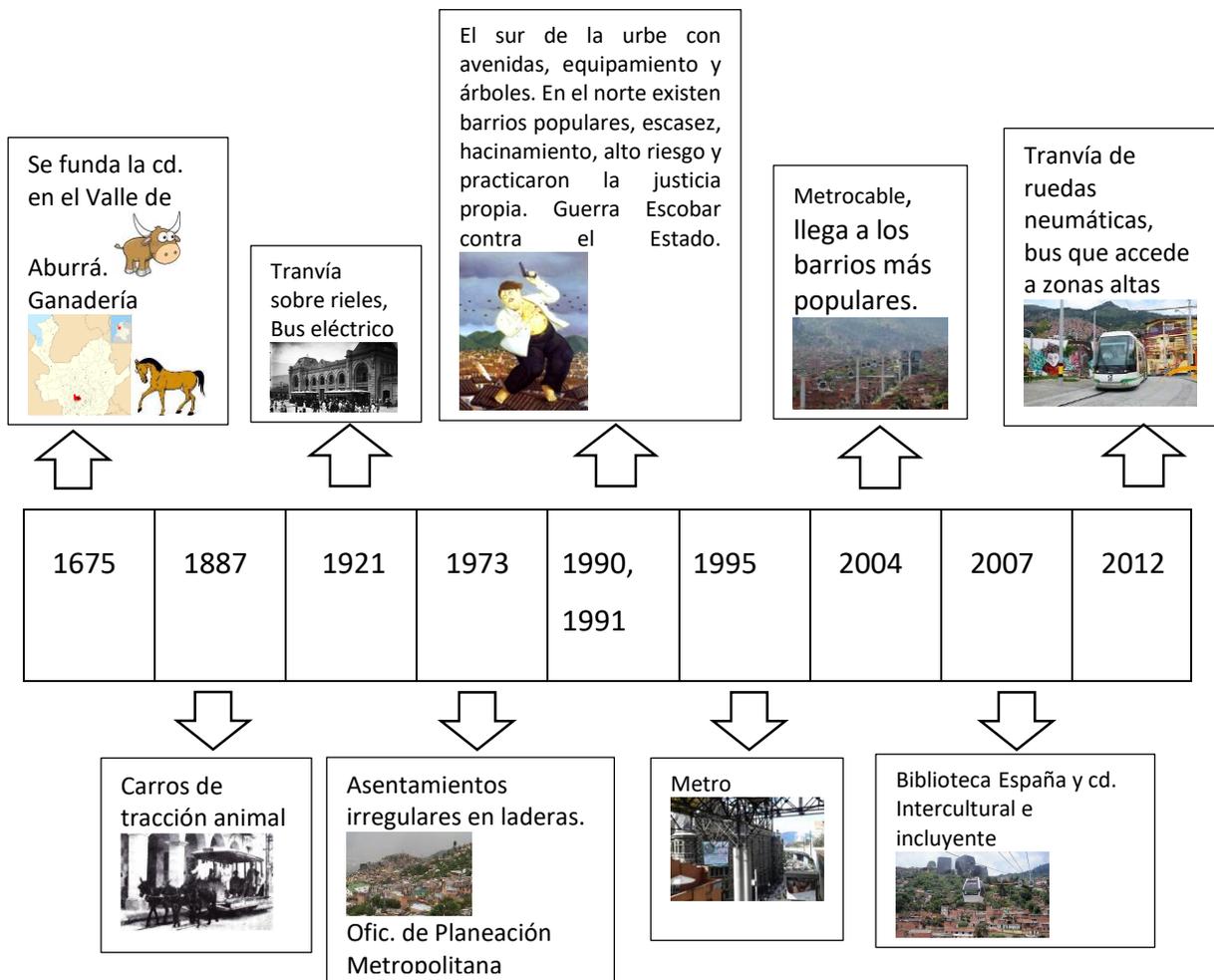
Figura 8. Feria de las flores, desfile de silleteros



Fuente: la republica.co, 2018

Línea del tiempo, movilidad en la Ciudad de Medellín

Figura 9. Línea del tiempo, movilidad y sistema de transporte en Medellín



Fuente: Elaboración propia

Como anteriormente pudimos mencionar, Medellín ha sido una ciudad con un tránsito importante de personas y mercancías, que comenzó con movimiento por el transporte de ganadería desde 1675 y así siguió por 200 años.

Ya en 1887 instauran los carretas jaladas por mulas, en 1921 se empiezan a usar tranvías que circulaban sobre rieles y funcionaba como bus (camión) eléctrico.

Para 1973 con un importante asentamiento irregular sobre las laderas de la ciudad, la Oficina de Planeación Meropolitana empieza a ordenarlos (ver figuras 9 y 10).

Figura 10. Mapa político de Medellín. 16 comunas



Fuente: mapade.org

En el Sur de Medellín hay claridad de avenidas, equipamiento y árboles, situación diferente al norte de la ciudad, donde los barrios populares, la escasez y el hacinamiento, amenazan a los habitantes de un alto riesgo donde la justicia la buscan por propia mano. El narcotraficante Pablo Escobar combate contra el Estado generando muchas muertes en la población con atentados terroristas.

El Metro se inaugura en 1995 (ver figura 10) y 9 años después (en 2004) empieza a funcionar el Metrocable (ver figura 12), sistema integrado al metro para permitir acercarse al centro y distribuirse por la ciudad con un costo económico y social menos alto, a las personas de los barrios más populares. El metrocable utiliza vagones que van suspendidos de cables y llegan a las colinas.

Figura 11. Andén de línea del metro Poblado, en Medellín



Fuente: Campos Betzira, 2015

Figura 12. Vagón deslizando por el corredor aéreo para llegar a la estación de Biblioteca España



Fuente: Campos Betzira, 2015

En el año 2007 se construye la Biblioteca España y la ciudad se conoce con acercamiento intercultural e incluyente. Figura 13. Corredor aéreo con vagón dirigiéndose hacia estación Biblioteca España (al fondo de la imagen)



Fuente: Campos Betzira, 2015

Vista de la biblioteca España (al fondo) tomada del interior de un vagón del metrocable (ver figura 13).

En el 2011 se estrenan las escaleras eléctricas al aire libre en la Comuna 13, con lo que sus habitantes están muy orgullosos de poder hacer uso de ellas, tiene servicio de vigilancia y son visitadas por turistas de todo el mundo (ver figuras 14). En el camino se pueden observar muchos murales expresando la historia vivida en Medellín.

Figura 14. Estructura de escaleras eléctricas en Comuna 13



A.

B.



C. Fuente: Campos Betzira, 2015

En el extremo opuesto a la comuna 13 está ubicada la comuna 8 y en lo alto de otras de los cerros de Medellín, se encuentra un importante desarrollo habitacional al que se accede en metrobús, camiones y autos, cuenta con servicios médicos, escuelas, vías de comunicación. Por último el tranvía de ruedas neumáticas (ver figura 15), un bus que accede a zonas altas, es utilizado a partir del 2012.

Figura 15. Tranvía de ruedas neumáticas



Fuente: LA Network, 2018

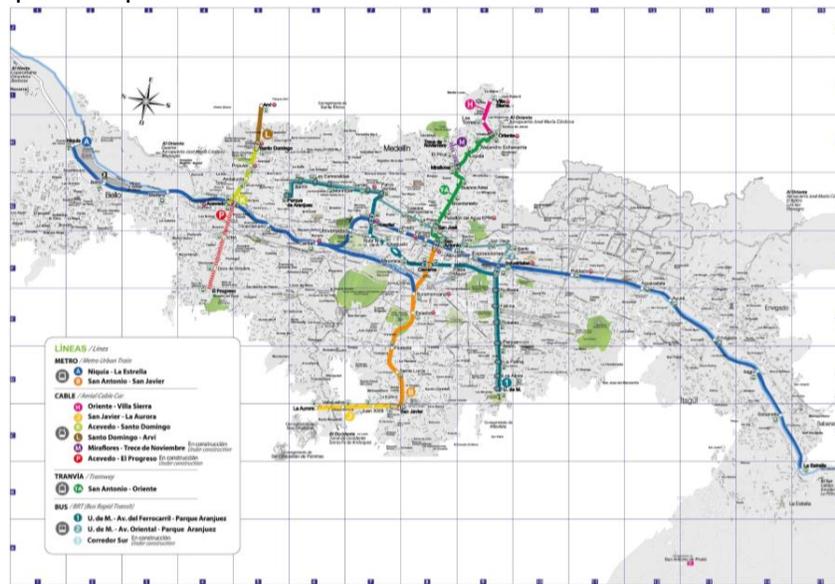
En cuanto a lo social, Medellín dolida por la violencia generada con el narcotráfico y la lucha para combatirlo, parecía dar la espalda a sus ciudadanos.

No fue sino hasta 1995 que el transporte masivo generó la cultura Metro (ver mapa 14), éste como medio de transporte que proporcionó ciudadanía, donde los miembros de la comunidad se empezaron a sentir pertenecientes, reconocidos e integrados en zonas, barrios y comunas con un ambiente accesible.

La transformación urbana empezó a afianzarse al territorio de acuerdo a las necesidades de sus habitantes modificando el sistema educativo, las redes de inclusión social, las bibliotecas y los parques culturales, el espacio público y los medios de transporte, la transparencia y el empoderamiento comunitario, necesario para incluir en todo momento a los principales beneficiados, los habitantes de Medellín. (BID, 2009)

Una serie de políticas y programas urbanísticos, educativos, sociales y culturales altamente innovadores, liderados por los alcaldes Alonso Salazar (2008-2011) y Sergio Fajardo (2004-2007) han acompañado el cambio para que las tasas de criminalidad bajaran, los indicadores de calidad de vida mejorara, la confianza ciudadana en la administración pública fuera creciendo y el Modelo Medellín de gestión municipal es percibido por otras ciudades en el país y en el mundo como un ejemplo inspirador.

Mapa 14. Mapa Transporte masivo Medellín



Fuente: Empresa de transporte masivo del Valle de Aburrá, 2019

Este nuevo tejido social con sus grandes obras de construcción, logró mejorar la calidad de vida derribando barreras al brindar: atención a toda la población incluida la población vulnerable con servicios de salud, educación a través de colegios y bibliotecas (ver figura 16), recreación con plazas y parques, zonas deportivas de calidad y mejorando medios de transporte a través de trenes, cables, buses, tranvía y haciendo plazas que también funcionan como museos abiertos.

Figura 16. Parque biblioteca San Javier



Fuente: Campos B, 2015

Personas con Discapacidad

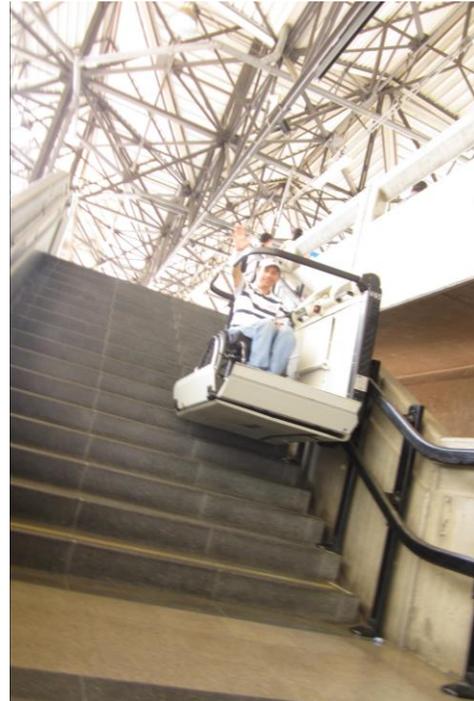
“Tenemos el deber moral de eliminar los obstáculos a la participación y de invertir fondos y conocimientos suficientes para liberar el inmenso potencial de las personas con discapacidad. Los gobiernos del mundo no pueden seguir pasando por alto a los cientos de millones de personas con discapacidad a quienes se les niega el acceso a la salud, la rehabilitación, el apoyo, la educación y el empleo, y a los que nunca se les ofrece la oportunidad de brillar.”

Stephen W. Hawking

Figura 17. Persona en silla de ruedas haciendo uso de elevador en el metro



A.



B.

Fuente: Campos Betzira. 2015

En el año 2017 existían 400 000 personas con alguna condición de discapacidad en Medellín dentro de la población de 2 508 452 personas, considerando a aquellos que no pueden participar o encuentran obstáculos en el entorno y no únicamente quien nace o adquiere alguna discapacidad con el paso de los años, se considera discapacidad: física, cognitiva, sensorial, mental y de talla baja (Agamez Lombana, 2017).

La Alcaldía de Medellín cuenta con la Secretaría de Inclusión Social, Familia y Derechos Humanos con lo que atiende a personas con Discapacidad y sus familias o cuidadores a través de la Unidad de Discapacidad “Ser Capaz”, promoviendo servicios de habilitación, rehabilitación procesos de participación ciudadana y promoción de los derechos para mejorar su calidad de vida (ver figura 17). La integración de la población con discapacidad en la sociedad, permite el reconocimiento de la diversidad.

Se da atención con profesionales en diferentes rutas de acceso, en el hogar en caso de discapacidad severa y sus familias a través de atención integral, para incluirse laboralmente

de acuerdo a su perfil, quienes tienen discapacidad intelectual son atendidos a través de servicios de habilitación-rehabilitación para mejorar su independencia y socialización. Brindan equinoterapia a niños con discapacidad entre otros servicios en atención a personas con discapacidad (Familia, 2019).

Aunque hay servicios e instalaciones para respaldar y mejorar la vida de las PcD en Medellín, siguen existiendo necesidades sin atender como por ejemplo, más área para peatones por existir empinadas calles (ver figura 18).

El transporte público enfrenta una de las barreras más importantes en Medellín. Existen unos manuales, normas técnicas y acuerdos municipales, pero fallan por no ser implementados como obligatorios, no están correctamente definidos y permanecen en nivel interpretativo.

Figura 18. Bajando por un sendero peatonal con perro guía



Fuente: Manuel Saldarriaga, el Colombiano, 2018

Las estaciones del metro son accesibles para personas en situación de discapacidad (física y sensorial) y cuentan con ascensores, plataformas mecánicas, escaleras eléctricas y ayuda de personal del servicio de transporte. Algunas instalaciones tienen apoyos isquiáticos, franjas táctiles, plataformas elevadoras y se sigue trabajando en las adecuaciones.

En la Universidad de Antioquia da servicio para personas con discapacidad visual desde 1996 con el fin de garantizar su ingreso y permanencia aplicando para ellos un enfoque diferencial en el acceso a la información. Disponen de indagación académica en formatos alternativos que además cuentan con asesoría personalizada, especializada y permanente. (Antioquia, 2018)

En opiniones de diferentes usuarios de la ciudad de Medellín, es posible reconocer todavía la necesidad de mayores zonas peatonales, es decir, que se puedan recorrer a pie, pareciera que desde 1990 y hasta el 2000 se ha privilegiado al transporte motorizado, incluso existiendo el Plan de Ordenamiento territorial y Manuales, porque tienen asuntos sin resolver para poder tener continuidad de paso entre espacios públicos.

Para que Medellín sea un modelo en Latinoamérica con respecto al transporte público, se pueden mencionar algunos avances alcanzados en este rubro.

Cuentan con una tarjeta única, llamada tarjeta cívica de Medellín, que sirve para pagar autobús, metro, teleférico y tranvía, haciendo de este sistema, un caso único en la región. De este modo los usuarios pueden hacer recorridos desde la comuna donde viva, usar el Metrocable, luego el tranvía, el metro y el autobús, incluso puede hacer uso de una bici pública para llegar a su destino, es decir, recorrer de extremo a extremo la ciudad, gastando sólo un viaje de su bono, que equivale a 66 céntimos de Euro.⁴⁸

3.2.1 Observaciones etnográficas de la movilidad, 2015

Medellín y sus sorprendentes cambios urbanos y sociales fueron razones suficientes para buscar conocer esta ciudad. La fama de ser una ciudad luchando contra la violencia y el narcotráfico, el miedo y las muertes se vio superada con innovación y esfuerzos a través del desarrollo de sus sistema de transporte, específicamente el metro y luego el metrocable, la

⁴⁸ Notica, sistema de transporte urbano en Medellín Colombia.

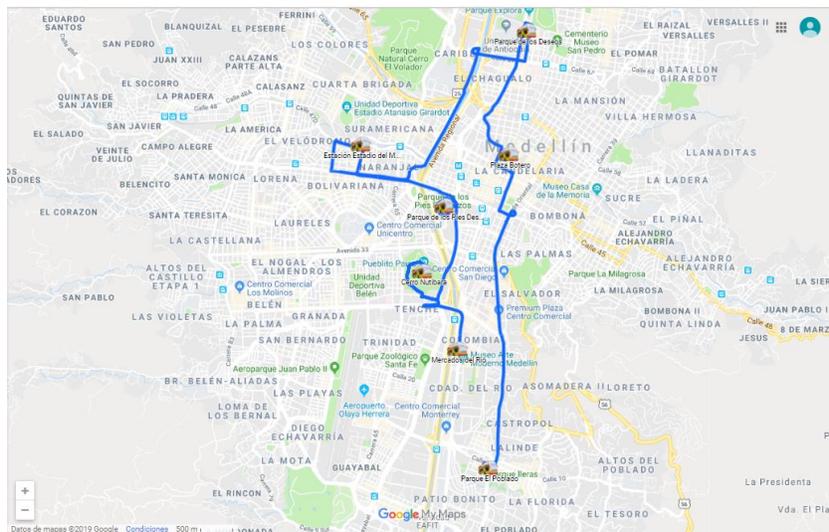
https://elpais.com/elpais/2017/03/01/planeta_futuro/1488327644_918944.html, 13 mayo 2019

construcción de 5 bibliotecas parques con atención incluyente y accesible para los pobladores y visitantes a esta ciudad que hoy es un ejemplo a seguir.

Para empezar el recorrido de la investigación de campo al llegar a Medellín, específicamente a El Poblado, frente a un hermoso parque y transitadas vialidades.

Había que hacer el obligado recorrido por el Turibus que presenta a quien lo contrata, un recorrido por las zonas destacadas turísticamente (ver Mapa 15).

Mapa15. Recorrido de Turibús



Fuente: Recorrido Turibus City Tour. Google my maps

Ruta de Turibús
1. Parque El Poblado
2. Catedral Basílica Metropolitana
3. Parque de los Deseos
4. Estación Estadio
5. Parque de los Pies Descalzos
6. Cerro Nutibara
7. Mercados del Río

En el Parque El Poblado comienza la ruta de este tour, su segunda parada es en Catedral Basílica Metropolitana para dirigirse hacia la Plaza Botero, un lugar abierto a todo el

público donde se exponen 23 de las obras del escultor colombiano y que está al frente de un hermoso Museo de Antioquía donde también se exponen más de sus creaciones (ver figuras 19 y 20).

Figura 19. Museo de Antioquía frente a la Plaza Botero



Fuente: Campos Betzira, 2015

Figura 20. Escultura “Hombre vestido” de Botero en Plaza Botero



Fuente: Campos Betzira, 2015

El Parque de los Deseos (ver figura 21) donde se puede visitar el mayor espacio urbano para el desarrollo cultural y turístico está dividido en dos zonas: cuenta con una plaza principal de eventos interactivos, con zonas duras arborizadas, una pantalla gigante que se utiliza de cine al aire libre para proyecciones y un área de playa (arenero) en este lugar hay un espejo y fuentes de agua. En este lugar se encuentran: el Jardín Botánico, el Parque Norte y sus atracciones mecánicas, la Ciudad Universitaria de la Universidad de Antioquia (ver figura

22), Ruta N -centro de innovación para la investigación y los negocios- el Planetario y el Parque Explora (ver figura 23).

El metro que da servicio a este parque es el de Estación Universidad.

Figura 21. Parque de los Deseos



A.



B.

Fuente: Campos Betzira. 2015

Figura 22. Universidad de Antioquia



A.



B.

Fuente: Campos Betzira., 2015



Figura 22. Parque Explora



Fuente: Campos Betzira, 2015

enorme Unidad Deportiva y el museo del deporte (ver figura 23).

Figura 23. Unidad deportiva



Fuente: Campos Betzira, 2015

En el Parque de los Pies Descalzos (ver figura 24) se invita a los visitantes a hacer un recorrido despertando con el sentido del tacto (Ver figura 24A), el oído y obviamente la vista, por gravilla y tierra (ver figura 24B), para terminarlo sumergiendo los pies en un jacuzzi abierto al público que brinda múltiples experiencias (ver figura 24C). Ahí hay un edificio de modernas características con locales comerciales, sala para exhibiciones y palco para proyecciones. El Museo del agua está ubicado junto a este parque

Figura 24. Parque de los Pies Descalzos



A. .



C.Fuente: Campos Betzira, 2015

También se visita el cerro Nutibara donde hay instalaciones en lo alto del Pueblito Paisa para ver desde ese lugar a la ciudad y algunas construcciones semejando el modo como era la ciudad décadas atrás (ver figura 24A), ahí hay murales y una plaza que invita a la convivencia (ver figura 24B). Medellín cuenta con centros comerciales de construcciones actuales y diversidad de comercios y lugares para comer en su interior.

Figura 25. En el Cerro Nutibara con el Pueblito Paisa



A.



B.

Fuente: Campos Betzira., 2015

Para finalizar el recorrido el Turibus invita a conocer Mercados del Río y el Museo de Arte moderno de Medellín.

El metro, el metro cable son experiencias muy interesantes y dignas de admirarse, el orden y limpieza, que atraviesan la ciudad en todos los sentidos.

Las bibliotecas públicas de la ciudad de Medellín empezaron a ser motor de cambio social urbano de la ciudad a partir del 2011. Operan como centro de desarrollo integral y cultural, como consecución de una ciudad intercultural.

Con la Biblioteca España (ver figura 26) se plantea un nuevo estilo de convivencia a través de 3 ejes fundamentales: el educativo, cultural y social para elevar la calidad de vida del ciudadano. Este sistema fue llamado acupuntura social, estrategia de intervención urbanística para reconfigurar áreas con proyectos en el transporte masivo, en instalaciones deportivas, recreativas y culturales. Modifica rutinas diarias y participan activamente en el paisaje urbano porque visitar estos parques biblioteca (ver figura 27) es un alivio para el espíritu.

Cuentan con equipamientos, arquitectura de vanguardia y reciben un sin número de visitas, personalidades del arte la ciencia, de la política, la cultura de distintos países pensando en replicar el modelo en los suyos.

Figura 26. Biblioteca España, en trabajos de mantenimiento



Fuente: Campos Betzira., 2015

Da servicios como reprografía, cafetería, tiene programas lúdicos infantiles, asesoría sobre emprendimiento y se esfuerza por superar la tradición de violencia narco para militar y guerrillero. En conclusión son espacios representación del espacio públicos apropiados por las comunidades para la convivencia pacífica.

Medellín ha atravesado momentos críticos como todas las ciudades, pero hoy es un ejemplo de avance e innovación, de inclusión y respeto, con cultura y museos, bellezas naturales, transporte con claros ejes políticos en beneficio del buen vivir de sus habitantes y visitantes.

Haber visitado la ciudad de Medellín constata los cambios que la población percibe al mostrar el orgullo con el que hablan y recorren la ciudad, el miedo ya no es un tema que impida que la gente salga de sus casas, las oportunidades aprovechadas de la movilidad y el desarrollo en la ciudad, acompaña a la alegre población en sus recorridos diarios.

Figura 27 . Parque-Biblioteca San Javier



Figura 28. Ludoteca en San Javier



Fuente: Campos Betzira., 2015

Comuna 13

Reconocida por la violencia que la caracterizó durante años, hoy se destaca por sus colores, la participación de la gente en su resplandor como punto de visitas turísticas y de estudios sociales ante sus mejoras en las condiciones de estilo de vida de la población. La Comuna 13 cuenta con escaleras eléctricas para ascender hacia las viviendas que ocupan la montaña y sus colinas, al igual que las estrechas vialidades, los muros pintados con grafiti, con importantes mensajes de recuerdo o invitación a vivir con respeto y decoraciones que narran las experiencias dolorosas de la violencia y sus resultados que dejaron marcados a los habitantes.

Figura 28 Mirador, mural y calles de la Comuna 13



Fuente: Campos Betzira, 2015

Se habla que el 20% de la población vive en Medellín con alguna discapacidad, mínimo 200 mil personas sin contar con enfermos, adultos mayores o n mujeres embarazadas.

Con respecto al tema de accesibilidad y diseño universal en Medellín, que debe ser garantía para derechos de la personas: mujeres embarazadas, niños, adultos mayores, personas altas, bajas, personas con discapacidad, es decir para todos; en parques, vías, medios de transporte y cualquier espacio urbano, existe la Política Pública de Discapacidad desde el 2005 pero en accesibilidad hay pendientes en el espacio y el transporte público. Esto lo dice

el periódico El Colombiano en un artículo de Diego Zambrano Benavides donde expone que existe un Plano municipal y el Nuevo Plan de Discapacidad en Medellín que espera ser sostenible al tener continuidad en diferentes administraciones que incluyan 2 manuales, de turismo y de arquitectura.

En Medellín existen lugares bien planeados pero falta continuidad en la ciudad, hay lugares agradables y útiles pero con accesibilidad a medias, no hay señales de piso, continuas o no hay. Falta articulación para paraderos, deberían tener mapas táctiles, en alto relieve, con sistema braille.

En el sistema de transporte, la ciudad ha destacado en gran manera y la ciudadanía circula con mucho mayor seguridad, libertad y opciones de elección para llegar de sus viviendas hasta su trabajo, situación que no existía hace décadas, las personas con discapacidad tienen más protección y actividades culturales y deportivas para llevar a cabo. La cultura y oportunidades para estudiar y trabajar hace de Medellín una ciudad innovadora y ejemplar.

3.3 Ciudad de México

Introducción a la historia de la Ciudad de México

La ciudad de México (antes Distrito Federal) o simplemente México constituye una de las áreas urbanas más pobladas y grandes del mundo, la segunda más extensa en América Latina (7954 km²) (ver mapa 16) pero ¿qué circunstancias la llevaron a esa posición?

Mapa16. Ubicación de México en el mundo



Fuente: Google Maps, 14 mayo 2019

Mapa 17. ZMVM y DF inmerso, 2005



Fuente: Santos 2005

Tiene una altitud media de 2240 msnm, y una superficie de 1495 km², es un área geográfica rodeada de sierras, montañas y volcanes.

Su densidad de población es mayor que la de Nueva York, Tokio o Londres (Ver mapa 17). Con casi 18 millones de personas, es la zona cero, a un lado cerca de una zona de alta sismicidad, cerca de uno de los volcanes más activos del mundo y debajo los cimientos de un antiguo lago.

El 13 de marzo de 1325 los mexicas la fundaron, la ciudad fue edificada sobre una isla artificial mediante la técnica de las chinampas que los mexicas heredaron de los pueblos asentados en las riveras de la Cuenca.

En el centro del lago de Texcoco, con el nombre de México-Tenochtitlan, la que se convirtió, con el tiempo, en la capital del Imperio mexica.

Fue edificada sobre el lecho de 5 lagos ubicados en la parte baja de una cuenca de México formados por el lago de Texcoco, Chalco, Zumpango, Jaltocán y Xochimilco. Formando una sola área o región lacustre cuando llovía y estaba separada en tiempo de secas en estas 5 partes.

Se asentaron grupos de personas desde la prehistoria, cuando empieza la agricultura, se hicieron chinampas en las orillas, que son parcelas como islotes que se han hecho en los humedales de toda América. Esto dio lugar a que aumentara la población.

La grandeza de las civilizaciones prehispánicas estaba fundamentada en el profundo conocimiento del agua, que podía ser el elemento creador o una fuerza destructiva. De aquí provenía la fortaleza económica, cultural y militar.

Los mexicas tenían bajo su control a varios poblados vecinos.

El sistema de chinampas permitió ganar mayores extensiones de terreno al agua, se construían en las partes bajas de los lagos con ramas de ahuejote, piedras y varas de otros árboles que se cubrían con capas de tierra compacta y el sedimento de los canales. Se obtenían hasta 3 cosechas abundantes al año que servían de alimento a la población.

Esta ciudad de Tenochtitlan fue una urbanización integrada por una compleja red de ciudades, poblados y villas articuladas militar, territorial y económicamente desde el Templo mayor, el centro sagrado de los mexicas. Tlaloc, dios de la lluvia, de la fertilidad, del agua, estaba en el templo mayor y ahí compartía con Huitzilopochtli, dios de la guerra, la muerte y el sacrificio.

El uso y aprovechamiento de los recursos hídricos permitió a los mexicas la cultura lacustre más avanzada de Mesoamérica. Tuvieron que traer agua potable, construyeron diques, algunos tenían calzada con canales de navegación a un lado. Hicieron una enorme red hidráulica de diques y acueductos.

El sistema de transporte permitió incluso mover insumos que llegaban a la ciudad y también se sabe que transportaron piedras de grandes dimensiones para esculturas y sus edificaciones.

Mapa 18. El mapa más antiguo de la Ciudad de México, 1524



Fuente: <https://masdemx.com/2016/11/el-mapa-mas-antiguo-de-la-ciudad-de-mexico-df-nuremberg/> (14 de mayo 2019)

En 1449 el gobernante Nezahualcóyotl mandó levantar un gran albarradón de 16 km de largo que en la temporada de lluvias controlaba los niveles de agua del lago de Texcoco y separaba el agua dulce de las salobres del lago de Texcoco.

Tenochtitlán era una ciudad bien conformada, con sistema de drenaje, sistema de recolección de basura, tuberías subterráneas que alimentaban con agua potable los palacios, calles, canales, calzadas y por supuesto, contaban también con sistema de transporte para personas y mercancías. Las cuatro amplias calzadas principales, apuntaban a los cuatro puntos cardinales.

Para trasladar personas y productos por los canales de la gran Tenochtitlán, los aztecas fabricaron un medio de transporte muy eficaz: los "Acallis" o canoas que, incluso, transportaban chinampas. Los "Acallis" eran labrados en una sola pieza de un grueso tronco de roble. Las más grandes tenían una capacidad para transportar hasta setenta personas. Otros medios más pequeños fueron las "jangadas" o balsas de bambú atadas sobre calabazas. Estas eran utilizadas para cruzar los ríos. Algunos datos indican que por los canales de la gran Tenochtitlán llegaron a transitar 200 mil canoas. Esos fueron los primeros

medios de transporte utilizados en México. De esta manera, los canales construidos en la ciudad de México-Tenochtitlán (ver figura 29).⁴⁹

Tenochtitlan fue considerada una maravilla urbanística ante los ojos de los españoles recién llegados, que estaban sorprendidos por la ciudad erigida en un lago y con poblaciones destacando a manera de puertos (ver mapa 18). Encontraron en tierra grandes ciudades y en la laguna otras, vieron todo lleno de canoas, y grandes calzadas con muchos puentes. Habían miles de canoas que se desplazaban por el agua.

Figura 29. Traza urbana de Tenochtitlan con sus chinampas



Fuente: <http://elgrantenochtitlan.blogspot.com/> (14 mayo 2019)

Tenía mucha población y la capital del imperio mexica que se fundó sobre el agua cambió drásticamente con la llegada de los españoles en 1521⁵⁰. Hernán Cortés con muchos aliados que estaban en contra de los mexicas por la opresión a los que los tenían sometidos, combatieron con ellos.

⁴⁹ https://www.facebook.com/permalink.php?id=109350102548350&story_fbid=139976336152393.

⁵⁰ La Cuenca de México, documental. Once TVMéxico

No lograban dominar a los mexicas por tierra, con sus caballos y armaduras pesadas, por lo que suprimieron el abasto de agua y los aliados de Cortés destruyeron calzadas, acueductos, puentes y diques.

Destruyeron prácticamente todo lo que encontraron a su paso, incluso símbolos culturales y religiosos indígenas. Mataron a miles de personas y acabaron con la ciudad de Tenochtitlan y con otras áreas colindantes a ella.

Fue devastada por los invasores españoles que levantaron en su lugar una ciudad más acorde con ciertos patrones europeos, con mano de obra indígena obligada a usar los mismos materiales de la ciudad derrumbada.

En 1522, Hernán Cortes decidió considerar esta ciudad como la capital y ordenó derribar los edificios que integraban el Templo Mayor, en donde construyó la Catedral, el Palacio Real (hoy día Palacio Nacional), el Palacio de Cortés (ahora Nacional Monte de Piedad), el Ayuntamiento y el Portal de las Flores (actual sede de uno de los edificios del Departamento del Distrito Federal).

Los primeros templos construidos en México tenían una doble función: por una parte se consideraban templos-fortaleza y, por otra, se relacionaban con la conquista espiritual; la Basílica de Guadalupe es prueba de ello.

El agua en esta zona lacustre, al ser tratada como enemigo en lugar de convivir con ella, sufrió una transformación en su región de equilibrio hidráulico, por eso a lo largo de 400 años, desaparecieron 1100 km² de agua de la cuenca de México con una devastación , ecológica muy radical para el planeta.

Empiezan a hacerle protecciones a la nueva ciudad virreinal, Antonio de Mendoza, el primer virrey hace una traza con forma de tablero que se repite también en todas las ciudades de la Nueva España.

Las inundaciones eran una complicación como consecuencia de haber rellenado los canales y muchos de ellos fueron convertidos en drenaje, comenzó la desecación del paso de agua. La ciudad lacustre era una ciudad seca que se fue hundiendo por las construcciones de las edificaciones españolas.

En 1535, se creó oficialmente el Virreinato de la Nueva España, y se estableció la nueva Ciudad de México encima de la antigua México-Tenochtitlan. En ese momento, fue declarada capital del virreinato, y funcionó a partir de entonces como centro político, financiero y administrativo de los territorios del Imperio español en Norteamérica, Centroamérica, Asia y Oceanía. El dominio español de esa época sobre la ciudad capital llegó a su fin cuando concluyó la guerra de independencia en 1821.

La capital novohispana empezó a adolecer de periódicas inundaciones debido a las lluvias de verano que subían el nivel de las aguas del lago de Texcoco, por lo cual se encomendó al ingeniero Enrico Martínez el diseño del sistema de desagüe. La construcción del canal de Huehuetoca, que transportaba las aguas del lago de Tula, palió temporalmente el problema (este canal todavía existe)⁵¹. El entubamiento de ríos y la construcción de túneles, son algunos pasos que siguen peleando contra el paso del agua en la ciudad.

Es su principal centro político, económico, social, académico, financiero, empresarial, turístico, artístico, cultural (con 170 museos), de comunicaciones, de entretenimiento y de moda.

El centro histórico está declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO y cuenta con la especialización en prestación de servicios y administración pública la diferencian de otras capitales de los estados del país.

En la Zona Metropolitana de la Ciudad de México o por sus siglas ZMCM, es el área metropolitana formada por la Ciudad de México con sus 16 delegaciones y por 60 municipios aglomerados, uno de ellos en el Estado de Hidalgo y los restantes en el Estado de México conocida así desde el año 2005 (ver mapa 17).

Está habitada por 23 millones de personas (2017), de los cuales según el INEGI, 8 851 080 habitantes se cuentan en la Ciudad de México.

⁵¹ <http://ciudadanosenred.com.mx/breve-historia-del-distrito-federal/>

3.3.1 Movilidad en Ciudad de México

La movilidad es el modo como una persona se mueve de un punto a otro sin importar el medio de transporte por el que lo haga y es un gran reto para una ciudad con la cantidad de personas que lo hacen entre tanto congestionamiento vehicular y entre grandes distancias. A manera de un breve recuento sobre la movilidad en la Ciudad de México podemos iniciar con Tenochtitlan, que fue ocupada por el peatón e hicieron uso de acallis o canoas para desplazarse por los canales de la ciudad, al ser desplantada en un lago. Existían calzadas fabricadas desde tierra firme y que atravesaban la ciudad, éstas de hasta 14 metros de ancho y a sus lados tenían lugar canales controlados donde se trasportaban diariamente miles de canoas para llevar personas y mercancías a sus mercados, donde se reunían personas de poblados aledaños a Tenochtitlan. Había un grupo de mil personas que se dedicaban diariamente a limpiar los canales y hacer de los desechos sólidos, compostas útiles para la fertilidad de las chinampas, sistemas fabricados que le ganaba terreno al lago y eran fuente inagotable de beneficios como sembradíos para producción de alimentos. Tenían división de agua dulce y salada, sistema de drenaje, grandes edificios, organización urbana, jerarquía y subdivisión por actividades y funciones políticas, laborales, teológicas, siempre con una destacada civilidad en los hábitos de cada integrante de la población y respeto por aquellos nombrados hoy como personas con discapacidad, a los que en ese entonces se honraba y respetaba por ser considerados elegidos por los dioses.

A la llegada de los españoles y dentro de su asombro por la magnificencia de la ciudad y también su miedo, se dieron a la tarea de demostrar a los Tenochcas que venían a dominar militarmente el territorio y su población con diferentes pretextos, uno de ellos, la evangelización de una población diversa, culta, fiel, guerrera, limpia, respetuosa, trabajadora, entre otras muchas cualidades. Los recién llegados vencieron a los lugareños después de años de lucha, abusos y de haber introducido enfermedades, al caballo domesticado y otros animales que utilizaron para labrar la tierra y transportarse.

El sistema de transporte que era peatonal y a través de canoas, agregó el transporte jalado por caballos, mulas y burros, las carretas; las locomotoras de vapor, también el tránsito vehicular se vio importantemente modificado.

Se utilizaron caballos hasta la llegada de los españoles, que describían con asombro la dimensión de la después llamada, Nueva España.

Durante siglos se ha logrado sugerir soluciones ante los problemas de tiempo y distancia invertidos para lograr desplazarse y transportar mercancías a lo largo de esta gran la ciudad, con mayor velocidad en menor tiempo, observando aquí uno de los principales problemas que serán tratados en este capítulo, el descuido ante los peatones en la ciudad para movilizarse con mala o carente infraestructura y la calidad del traslado, del medio de transporte.

Ante la novedad de los automóviles de combustión interna, su velocidad, mostrar ante las personas conocidas la capacidad al hacerse de uno de estos transportes, el peatón comenzó a ocupar un lugar secundario o incluso a que las autoridades olviden su existencia, a pesar de lo absurdo que parece esta frase.

Se empezaron a generar ideas basadas en la especialización de los espacios en la urbe, dejaron de haber en las colonias todos los servicios urbanos, trabajo, escuela, comercio y lugares para recreación. Se copiaron modelos de ciudades desarrolladas (Espinosa, 2013). La urbanización se ha ido adaptando ante las construcciones existentes y los elementos nuevos se planearon para dar cabida al flujo y la velocidad de los automóviles como transporte público y privado. El peatón ha ido perdiendo importancia y los cajones de estacionamiento ocupados, son siempre los más cercanos a las puertas de accesos de las casas, los edificios e incluso los pocos parques existentes.

Las personas que no se tienen acceso al transporte privado por recursos limitados, deben hacen uso del transporte público, cuando éste existe, que implica pagar el costo moral, económico, y por lo tanto social de desplazarse por este medio, para ahorrar tiempo de traslado y aminorar distancia hacia el espacio público, los comercios, espacios educativos, laborales, pago de servicios, médicos, visitas a amistades, espacios de ocio, centros de distribución y transporte, etc. Cuando aunado a esto existe la falta de accesibilidad como rampas en las paradas de autobuses y la falta de adaptación en el transporte para Personas con Discapacidad, grupos vulnerables o como en Curitiba Brasil les llaman, Personas con Prioridad; se hace caso omiso al uso del transporte público y probablemente se tenga que

movilizarse a los lugares peatonalmente o en taxi, con la ayuda de conocidos o familiares que dispongan de vehículos privados para lograr acceder a espacios laborales, educativos, comerciales o de diversos usos. Esto hace a las Personas con Discapacidad, grupos vulnerables y dependientes de la ayuda del gobierno, de la familia y limita o elimina las oportunidades médicas, educativas, laborales, recreativas, sociales, etc.

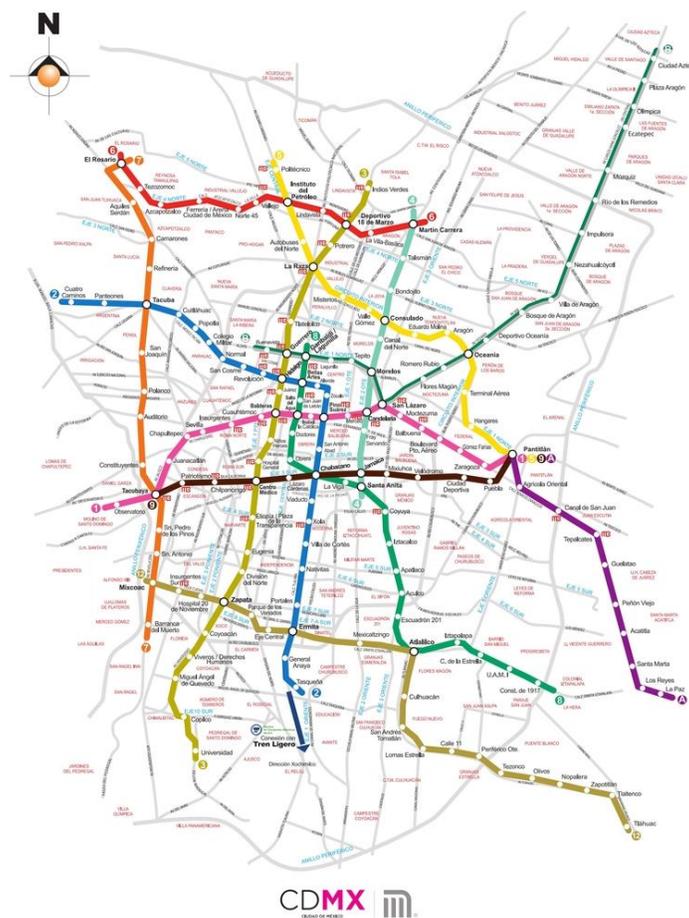
En la tabla de Movilidad en la Ciudad de México (ver tabla 1) se puede observar que hasta el año 1997 surge en el transporte público (autobuses, trolebuses y metro) el tema de accesibilidad para Personas con Discapacidad y de la tercera edad. Diez años después surge el Manual Técnico de accesibilidad para construir bajo medidas con Diseño universal.

Los habitantes de la Ciudad se mueven gracias a doce líneas del Metro (195 estaciones)⁵², siete líneas del Metrobús, un tren suburbano, diversas rutas de autobuses, múltiples unidades de transporte colectivo (microbuses y combis) y miles de taxis particulares, así como al Servicio de Transportes Eléctricos, que incluye el trolebús y el tren ligero, Ecobici (uso de bicicletas públicas), un esfuerzo por conservar el medioambiente, cuenta con 480 ciclo estaciones en 55 colonias de la Ciudad, así como con 6,800 bicicletas⁵³.

⁵² Desde el 4 de septiembre de 1969 el Sistema de Transporte Colectivo (STC) ha transportado a más de 58 mil millones de personas, ocho veces la población mundial; inició dando servicio a 243 mil personas por día y ahora en día hábil a 5 millones de usuarios; por lo que el Gobierno capitalino reconoce no sólo su relevancia en sus 49 años de historia, sino además hacia el futuro, al ser un referente nacional e internacional. <https://www.metro.cdmx.gob.mx/comunicacion/nota/metro-de-cdmx-49-anos-de-ser-referente-nacional-e-internacional-en-transporte>

⁵³ <https://www.ebc.mx/ventana/el-movimiento-en-la-gran-ciudad-de-mexico/>

Figura 30. Red de líneas de Metro en Ciudad de México



Fuente: Metro Ciudad de México. Mayo 2019

De esta manera la poblada ZMCM cuenta con múltiples medios de transporte y aunque hay variedad de opciones, la lucha contra los congestionamientos vehiculares, la contaminación ambiental, el tiempo para llegar a los sitios de interés, etc., son factores contra los que los usuarios deben combatir minuto a minuto en la movilidad a través de la CDMX.

Personas con Discapacidad en la Ciudad de México

Según el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), una persona con discapacidad es aquella que tiene alguna limitación física o mental para realizar actividades en su casa, en la escuela o trabajo, como caminar, vestirse, bañarse, leer, escribir, escuchar, etcétera. En el 2010 en México, habían 8 745 561 personas con discapacidad, consideradas de este modo a aquellas que tienen dificultades para ejercer con plenitud sus derechos, debido a obstáculos sociales y culturales en virtud de sus condiciones físicas, psicológicas y/o conductuales; los espacios públicos no están planeados en función de sus necesidades y aunado a esto sufren, en su mayoría, una doble discriminación pues el género, la condición socioeconómica, la raza y la etnia pueden acentuar esta situación⁵⁴. De acuerdo con datos del INEGI, en 2014 el 6.4% de la población del país (7.65 millones de personas) reportaron tener al menos una discapacidad⁵⁵.

Las personas con discapacidad para caminar o moverse, ocupa el primer lugar en los porcentajes dentro de la discapacidad, razón por la que el tema de movilidad, está íntimamente relacionado. Ese año, la discapacidad motriz fue el principal tipo de discapacidad reportado, la cual abarcó 2.6 millones de personas, esto es 37.32% de las PcD⁵⁶.

En la CDMX vive el 5.8% de las personas con discapacidad del país casi 500 mil personas de acuerdo con el último censo del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) enfrentan diferentes dificultades para entrar a lugares, una situación que refleja problemas de accesibilidad y discriminación. Del total de personas con discapacidad, la

⁵⁴ <http://data.copred.cdmx.gob.mx/por-la-no-discriminacion/personas-con-discapacidad/#>

⁵⁵ <http://data.indepedi.cdmx.gob.mx/estadistica2.html>

⁵⁶ <https://www.gob.mx/publicaciones/articulos/diagnostico-sobre-la-situacion-de-las-personas-con-discapacidad-en-mexico>

mitad son adultos mayores y el 33.3% son adultos, mientras que sólo el 8.8 y 7.3 son jóvenes y niños, respectivamente.⁵⁷

Asimismo predomina la dificultad para caminar y moverse, con 60.2%; le sigue la complicación para ver, con 25%; para escuchar con 12.9%; mental con 9.2%; hablar o comunicarse con 7.4%; atender el cuidado personal con 6.6% y poner atención o aprender, con 4.4%.

A pesar de los esfuerzos de la última década, la Ciudad de México (antes Distrito Federal) sigue sin ser completamente amigable con este sector de la población, pues apenas 60% de la capital es accesible para estos ciudadanos.⁵⁸

El Metro ofrece accesibilidad a personas con discapacidad desde el 2015 en las siguientes condiciones y ubicaciones, se anexan sus características:

Para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad, adultos mayores y usuarios en situación de vulnerabilidad, actualmente algunas estaciones del Sistema de transporte de la Ciudad de México como el Metro, Metrobús, Tranvías, etc., disponen de condiciones de accesibilidad. Están consideradas mujeres embarazadas, personas de tercera edad y PcD. La tarjeta Libre Acceso es utilizada para facilitar el servicio a las instalaciones de transporte.

Están autorizados en todas las estaciones de la Red del Metro, el ingreso con Perro Guía, en algunas estaciones hay placas Braille y/o ranura guía para invidentes, hay 4 asientos reservados en cada vagón del Metro que están identificados con una placa que contempla el símbolo de discapacidad. La línea de vida foto luminiscente se puede apreciar también en distintas zonas. Para personas con discapacidad motriz existen rampas de acceso, escaleras eléctricas y elevadores. Se puede consultar la página para más detalles como las estaciones y sistema de transporte y características de accesibilidad.

⁵⁷ <https://www.publimetro.com.mx/mx/noticias/2017/02/28/cdmx-aun-hostil-personas-discapacidad.html>

⁵⁸ <https://www.animalpolitico.com/2015/12/apenas-60-del-df-es-accesible-para-personas-con-discapacidad-la-ley-es-laxa-dicen-expertos/>

El ejemplo más actual de accesibilidad en la CDMX para las Personas con Discapacidad se encuentra en⁵⁹:

Corredor línea 6 de Metrobús que va de El Rosario a Villa de Aragón. El Gobierno de la Ciudad presenta como prioridad a las PcD e incorpora criterios de accesibi

lidad en las estaciones y autobuses buscando tener transporte incluyente. Cuenta con:

Gratuidad en el servicio
Acceso con rampa
Puertas de cortesía
Ruta táctil
Señalización tacto-visual para personas con discapacidad visual
Sanitarios accesibles familiares
Puntos de abordaje preferentes
Botón de advertencia para personas con discapacidad
Botón con audio para conocer el próximo arribo de autobús dentro de la estación
Cruces peatonales de accesibles con semáforos peatonales audibles
Autobuses con ingreso a nivel y con espacios preferentes
Señalización visual
Anuncios luminosos y auditivos para el cierre de puertas

Se esperaría contar con esta accesibilidad por toda la ciudad, generando bienestar en PcD, en niños y la población en general. Seguramente se irán implementando estas ventajas paulatinamente en otras estaciones.

Los peatones, ciclistas y quienes hacen uso de transporte urbano público o privado, pueden encontrar algunas conexiones, rutas, útiles, seguras para movilizarse por la ciudad de México. Otro tema de interés es transmitir a la población las características para respetar e integrar a las PcD.

⁵⁹ <http://data.indepedi.cdmx.gob.mx/acc.html>

El modo como se ha incluido a las Personas con Discapacidad en la movilidad y transporte en la ciudad de México no ha sido suficiente, hay desventajas de un espacio público que no les garantiza la accesibilidad y falta de sensibilidad por el resto de la población⁶⁰

3.4 Comparando con Cuernavaca a manera de conclusión

Una de las ciudades más grandes y pobladas del mundo, tiene problemas y ha buscado soluciones del mismo tamaño a lo largo de siglos de desarrollo y evolución.

La poca distancia que une a la Ciudad de México (86.6 km de centro a centro) con la ciudad de Cuernavaca, se reconocen diferencias como la dimensión y la cantidad de población, ambas son capitales, una del país y la otra del Estado de Morelos, dentro de sus contrastes está la traza urbana de la ciudad de México que le ha obligado a tener orden vial en contraste con Cuernavaca que tiene calles con distribución irregulares.

Su orografía también es muy desigual, Cuernavaca se caracteriza por estar constituida por barrancas, tener su distribución de Norte a Sur, con diferentes microclimas y alturas.

La ciudad de México es una Cuenca (llamada Valle) que se ve rodeada por importantes elevaciones, ha desarrollado de manera importante su sistema de transporte. Esta característica le permite a una poderse transportar con mayor facilidad a pie a diferencia de la dificultad que presenta atravesar Cuernavaca con el aspecto de importantes cauces de agua y a través de barrancas.

En cuanto a la accesibilidad que existe en los sistemas de transporte para PcD, destaca notoriamente la Ciudad de México por tener mayor cantidad de años permitiendo tener unidades de transporte habilitados, escaleras eléctricas en algunas estaciones de metro, mayor cantidad y variedad de sistemas de transporte. Aunque ha tenido avances en materia de accesibilidad, a pesar de que persisten las dificultades para entrar en numerosos establecimientos o para transitar libremente por la capital y los principales edificios públicos, sobre todo aquellos a los que los ciudadanos deben acudir para realizar trámites, tienen parámetros universales de accesibilidad o están bajo adecuaciones.

⁶⁰ <https://www.publimetro.com.mx/mx/noticias/2017/02/28/cdmx-aun-hostil-personas-discapacidad.html>

Se espera que Cuernavaca aumente la calidad y cantidad de espacios públicos e instalaciones que den atención de características benéficas para todos los usuarios. Que haya sensibilidad para todos para respetar las rampas de las banquetas, para que todas las personas puedan hacer uso de ellas sin obstrucción alguna.

Para que haya banquetas regulares, anchas, sin obstrucciones al paso y con rampas de calidad que permitan tener continuidad entre una calle y otra. Que existan ciclovías con señalización apropiada en los espacios que se pueda rodar, servicios de transporte de calidad y operarios con preparación para permitir que todas las personas, incluidas aquellas con alguna discapacidad, niños, mujeres embarazadas, con obesidad y adultos mayores, puedan hacer uso de la capital del país y la ciudad de la Eterna primavera.

Capítulo 4 Etnografía de Cuernavaca como caso de estudio

El estudio de los espacios de movilidad y la percepción que se tiene de ellos por parte de las Personas con Discapacidad (PcD) es un tema que ha tenido poco desarrollo en el área de la Arquitectura. Es en la necesidad de pensar desde el Diseño Urbano las funciones del espacio público y mejorar el acceso a mejores servicios públicos, junto con la promoción de una mejora en la calidad de vida de grupos que viven en condiciones de desventaja; permite generar espacios incluyentes para el desarrollo de la vida cotidiana de todos los individuos que habitan las ciudades, por lo que los debates teóricos contemporáneos sobre los Derechos Humanos (DDHH) sirven como punto de partida a una reflexión que desde el diseño de espacios públicos permitan la libre movilidad de las PcD.

Es por esta razón que conocer desde la percepción espacial y la movilidad de las personas con discapacidad, los elementos que caracterizan como accesibilidad, obstáculos y límites o necesidades y beneficios en la ciudad de Cuernavaca para el desarrollo cotidiano de su desplazamiento cotidiano en la urbe, resulta fundamental para la promoción de proyectos arquitectónicos que deriven en políticas públicas, programas y planes de movilidad específicos que impacten de manera positiva a este grupo.

Para profundizar en ello, se propuso realizar un análisis etnográfico de la ciudad de Cuernavaca como método de investigación, para después, basándonos en la percepción que tienen de los espacios de movilidad en los que se desarrollan habitualmente las actividades

de 5 PcD entrevistadas,⁶¹ tengamos una visión integral que pueda servir como propuesta de análisis en la búsqueda de Políticas públicas efectivas.

4.1 El efecto zoom etnográfico

La Etnografía es un método de investigación que forma parte del trabajo cotidiano de antropólogos, sociólogos y otros estudiosos de las ciencias sociales. Es una herramienta útil para visualizar, describir e interpretar las interacciones socioculturales que se manifiestan en una unidad o grupo social determinados.⁶²

El origen de la Etnografía se remonta a fines del siglo XIX en la tradición antropológica cultural⁶³ y en la Escuela de Sociología de Chicago. Ernest Burgess, Louis Wirth, Robert Ezra Park, en los años 30 del siglo XX, se interesaron en estudiar los fenómenos sociales que se generaban en las interacciones humanas de los individuos que habitaban la ciudad, pensaron la ciudad como un *sistema vivo*. Sin embargo, es el filósofo alemán George Simmel quien reflexionó sobre los elementos específicos que se dan en estas interacciones humanas desde la percepción de la ciudad como un espacio donde todo se desarrolla de manera rápida, efímera, ligera. De esta manera, la ciudad, concebida como un *laboratorio urbano*, se convierte en el punto medular de la sociología urbana.

⁶¹ Una persona de Talla pequeña, una con Parálisis cerebral, una con Esclerosis múltiple, una con ceguera y un adulto mayor, habitantes todos de la ciudad de Cuernavaca, Morelos. Estas personas accedieron en varias ocasiones a proveernos de información valiosa, en tanto que se trata de la percepción que tiene esta población sobre sus problemáticas particulares, como grupo que no ha sido atendido eficazmente y como un habitante más de esta ciudad.

⁶² Para una revisión a profundidad sobre la Etnografía, ver: Govea Rodríguez, Violeta; Vera, George; Vargas, Aura Marina; "Etnografía: una mirada desde el corpus teórico de la investigación cualitativa", en revista *Omnia*, vol. 17, núm. 2, mayo-agosto, 2011, Universidad del Zulia, Maracaibo, Venezuela, pp. 26-39. En este artículo se encontrará una revisión teórico-epistemológica de las escuelas de pensamiento que impulsaron el uso de la Etnografía como método de investigación y su valor al interior de la investigación cualitativa.

⁶³ Sus principales impulsores fueron los antropólogos Franz Boas, Bronislaw Malinowski, Alfred Reginald Radcliffe-Brown y Margaret Mead, fundadores de los estudios de culturas comparadas.

En nuestro caso, esta conceptualización nos permite hacer una *microetnografía* concreta o un ejercicio de zoom etnográfico.⁶⁴ Al ser un proceso de aproximación a una problemática, la Etnografía nos permite involucrarnos con el sujeto parte de ese grupo de manera empática, observando las interacciones que se dan al interior de la comunidad, cómo piensan, cuáles son sus valores, sus motivaciones, sus necesidades. Como estrategia metodológica, la Etnografía permite al investigador posicionarse desde el espacio mismo de observación sin impactar el entorno en el que se encuentra, ya que puede mantenerse en una situación que no modificará sustancialmente la interacción que analiza porque dentro del espacio público pasa desapercibido en un primer momento de aproximación a la vida cotidiana de los espacios urbanos y a sus habitantes.⁶⁵

En un segundo momento, la Etnografía como método de investigación proveerá la interacción necesaria para una aproximación a los individuos que deseamos entrevistar. La desconfianza ante el extraño, puede ser impedimento para conocer las percepciones más personales de los individuos que interactúan en el espacio público y en nuestro estudio, esto es fundamental.

Al pensar la ciudad como un espacio de acción e interacción se toma en cuenta el todo, se la mira como un proceso más que como un espacio físico limitado. La planeación urbana y el movimiento peatonal se vinculan con el quehacer cotidiano de los individuos que circulan por esos espacios, los habitan, los vuelven espacios de expresión al tiempo que permiten la

⁶⁴ Zoom etnográfico (acercamiento para describir observando [y participando en entrevista], las costumbres y tradiciones de grupos humanos).

Zoom es una palabra de origen inglés que permite identificar al teleobjetivo especial que posee una distancia focal que puede ser ajustada en función del propósito de quien lo utilice. Este elemento, en otras palabras, permite acercar o alejar la imagen según su avance o retroceso.

⁶⁵ Mairal Buil, Gaspar; "Una exploración etnográfica del espacio urbano", en *Revista de Antropología Social*, núm.9, 2000, pp. 177-199. El Antropólogo Erving Goffman, hacia los años 60-70 impulsó la necesidad de analizar las diferencias que se dan en el comportamiento humano dependiendo del espacio en que se encuentre. El comportamiento humano en el espacio privado dista grandemente del comportamiento que presentamos en los espacios públicos ya que se condiciona a lo colectivo y por lo tanto, se rige con las reglas comunitarias establecidas. Para profundizar en esta reflexión teórica ver: Goffman, Erving; *Behaviour in Public Places* (1963), *Ritual de la interacción* (1970) y *Relaciones en público. Microestudios de orden público* (1971).

reproducción económica y cultural de estos grupos que se crean en su interior.⁶⁶ La ciudad como espacio físico es posible ser diferenciada de la vida urbana que se construye y deconstruye entre sus calles y sus espacios habitados, en la interacción en los espacios públicos donde coincidimos cotidianamente. De esta manera, en palabras del Antropólogo español Manuel Delgado Ruiz, el espacio público es susceptible de ser definido como

“[...] un espacio diferenciado, pero las técnicas prácticas y simbólicas que lo organizan espacial o temporalmente, que lo nombran, que le recuerdan, que lo someten a oposiciones, yuxtaposiciones, comple[men]tariedades, que los gradúan, que lo jerarquizan, etc. Son poco menos que innumerables, proliferan hasta el infinito, son microscópicas, infinitesimales, y se renuevan a cada instante. No tienen tiempo para cristalizar, ni para ajustar configuración espacial alguna. Si el referente urbano de esa antropología urbana fuera el habitante, el morador o el consumidor, sí que tendríamos motivos para plantearnos diferentes niveles de territorialización, como las relativas a los territorios fragmentarios, discontinuos, que fuerzan al sujeto a multiplicar sus identidades circunstanciales o contextuales: barrio, familia, comunidad religiosa, empresa, banda juvenil [...]”⁶⁷

Esta conceptualización permite al interior de los estudios urbanísticos pensar el espacio público más allá del embellecimiento de las calles o la privatización de las calles, pensar las políticas públicas de reestructuración urbana contemplando al individuo que utiliza las calles, los parques, los puentes peatonales, etc., habilitándolas a sus necesidades concretas.

4.2 Cuernavaca: laboratorio de movilidad

La ciudad de Cuernavaca es una ciudad que ha crecido alrededor de la idea de un espacio de veraneo, de vacaciones. Donde el turismo forma parte de la multitud que recorre sus calles y se entrelaza con los habitantes de la ciudad y tiene sus propias especificidades por

⁶⁶ Durán Segura, Luis Armando; “Miradas urbanas sobre el espacio público: el flâneur, la deriva y la etnografía de lo urbano”, en Revista *Reflexiones*, vol. 90, núm. 2, Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica, 2011, pp. 137-144.

⁶⁷ Delgado Ruiz, Manuel; “Etnografía del espacio público”, en Revista de Antropología Experimental, núm. 2, Universidad de Jaén, España, 2002, p.4. Edición electrónica.

la confluencia de barrancas que le da ese sello característico. No existen muchos estudios urbanísticos de esta ciudad, sin embargo, la Arq. Paisajista Carla Enciso, en un documento sobre donde señala el tipo de diseño del espacio público que ha tenido Cuernavaca desde sus orígenes y ubica cuatro momentos clave de intervención del espacio público cuernavaquense:⁶⁸ el primero se manifiesta a finales del siglo XIX cuando se convierte esta ciudad en el espacio de recreo de las clases altas que vivían en la ciudad de México, construyendo casas de fin de semana para su descanso. En esta medida, el espacio público fue desarrollado a partir de la idea del paseo y del embellecimiento: la Plaza de Armas, el Jardín Juárez, jardín Borda y parques como el de Chapultepec y Melchor Ocampo fueron construidos en esa época.⁶⁹ Por otra parte, Enciso plantea que Cuernavaca ha sido siempre una ciudad de servicios más que industrial, a pesar del reparto agrario que se dio después de la revolución mexicana y la construcción de CIVAC⁷⁰ a las orillas de la ciudad –lo que provocó una migración muy alta a la zona del valle de Cuernavaca para satisfacer la demanda de mano de obra de este parque industrial-, la principal fuente de empleo y de ingresos de la población ha sido el turismo.

El segundo momento de intervención del espacio público en Cuernavaca se realiza a principios de los años 90 cuando se construye el Parque Solidaridad, en el marco del *Programa Nacional de Solidaridad*; el tercero es la construcción de la primera plaza comercial de gran envergadura en la ciudad en el 2005, de esta manera, *Galerías Cuernavaca*, se volvió el espacio de recreación de las clases acomodadas cuernavaquenses. Es hasta el período 2006-2011, cuando se implementan dos programas, el primero de ellos fue promovido por la SEDESOL para obtener financiamiento en la intervención del espacio público para municipios y estados. Enciso aclara que este financiamiento estaba supeditado

⁶⁸ Enciso, Carla; “Urbanismo neoliberal y diseño de espacio público”, ponencia, 2012. Disponible en Internet: http://www.catedras-bogota.unal.edu.co/web/gaitan/2013-II/gaitan_2013_II/lecturas/UrbanismoNeoliberalDise%C3%B1oEspacioP%C3%ABlicoNarciso11.pdf

⁶⁹ Este primer momento de construcción del espacio público en Cuernavaca es documentado por Valentín López González en su trabajo *Cuernavaca. Visión retrospectiva de una Ciudad*, Instituto Estatal de Documentación de Morelos, Morelos, 1966 [1993 (3ed.)].

⁷⁰ La Ciudad Industrial del Valle de Cuernavaca es construida en 1966 y allí se alojan empresas como Nissan, Roche, Unilever, Glaxo Smith Kline. Hasta la fecha, CIVAC es uno de los polos de desarrollo más fuertes de la región.

a presentar un *Plan integral de Actuación Municipal para Prevenir la Violencia y la Inseguridad* y para Cuernavaca, solamente se intervinieron dos glorietas y tres canchas deportivas.⁷¹ Finalmente, en 2009 es promovido por el Ayuntamiento de Cuernavaca, se implementó el *Programa de Embellecimiento del Paisaje Urbano*.

4.3 Sobre la discapacidad y la percepción

“En la vida cotidiana la discapacidad está asociada con el fracaso, con la dependencia y con no ser capaz de llevar a cabo actividades. Nos lamentamos por los discapacitados porque imaginamos que debe ser miserable vivir así”. Esto lo dice Tom Shakespeare, un escritor y sociólogo que nació con “enanismo”, una persona de talla pequeña.

Shakespeare destaca que en “la paradoja de la discapacidad”, la gente con impedimentos considera tener una buena calidad de vida, incluso mejor que la de los no discapacitados. Por ejemplo hay personas que no pueden caminar y florecen como humanos, lo mismo que aquellos que no pueden ver o son más dependientes cada vez de una silla de ruedas y a se ven obligados a tener ayuda para todas sus actividades básicas.

La gente que nació con un inconveniente no tiene con qué contrastar su existencia actual, y para la gente que se volvió discapacitada es diferente al empezar con su lesión o enfermedad o al ser diagnosticado. Al principio se pueden sentir profundamente deprimido incluso tal vez contemple el suicidio. Sin embargo después de un periodo de tiempo, la gente se adapta a su nueva situación, su actitud ante la discapacidad es reevaluada y

⁷¹ Ídem, pág. 10. La autora enfatiza el hecho de que estos programas e implementaciones, responden a una lógica de pensamiento neoliberal que privilegia el embellecimiento del espacio público antes que su funcionalidad y esto acarrea una serie de problemáticas de orden urbano como son la desigualdad en el acceso, recreo y movilidad cotidiana, una creciente privatización del espacio público (calles que se convierten en privadas, proliferación de fraccionamientos y colonias cerradas) promovida por el mercado inmobiliario y los particulares, la priorización del automóvil en detrimento a la movilización peatonal y la creciente inseguridad y violencia que permean el estado en general.

comienza a sacar ventaja de ella. Hay quienes se ven incitados por alcanzar mayores logros que antes.⁷²

4.3.1 Percepción espacial para las Personas con Discapacidad

La Percepción espacial es la manera de reconocer aquello que nos rodea: objetos, elementos, personas, con su forma, tamaño, color y las distancias a las que está, la posición con respecto a otros objetos como los puntos de referencia, la orientación, velocidad, colocación, etc. Esta percepción nos ayuda a evitar chocar contra objetos que nos rodean.

También forma parte de nuestro pensamiento, para comprender la disposición del entorno y nuestra relación con él, por eso la percepción espacial que se empieza a practicar desde temprana edad, nos va preparando para ser capaces de entender e interpretar mapas y símbolos, de ordenar diferentes objetos al realizar combinaciones mentales de las posibles posiciones, eligiendo opciones que se adapten a nuestras necesidades⁷³.

Para los ciegos parte de la percepción del espacio considera importante tener en cuenta la precaución y la seguridad, imaginar y reconocer y las sensaciones percibidas. El tema de precaución y la seguridad requiere de conocer puntos de referencia básicos como saber dónde están y estos son detectados muchas veces a través del bastón, que detecta posibles obstáculos o cambios de nivel o relieve del suelo, escalones, alfombras, rampas, giros inesperados. Es importante mencionar que el bastón también los identifica como personas ciegas y es más fácil que ayuden en caso necesario.

El tema de imaginar y reconocer lo puede describir quien ha visto y tiene recuerdos visuales y espaciales. Un nuevo espacio se puede tratar de imaginar o entender la descripción que den del sitio, lo más difícil al principio de la ceguera es intentar evitar tener miedo a caerse o tropezarse por el camino.

⁷² https://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/06/140602_opinion_discapacitados_felices_men

⁷³ <https://www.cognifit.com/es/habilidad-cognitiva/percepcion-espacial>. 16 mayo 19

Las sensaciones que aporta ir tocando objeto y comprendiendo la distribución de un espacio nuevo, “es como si la luz fuera iluminando poco a poco cada rincón para tener la imagen completa del lugar”.⁷⁴

De esta manera podemos ir conociendo las sensaciones y cualidades percibidas de diferentes lugares, específicamente de Cuernavaca, las personas entrevistadas mencionaron en múltiples ocasiones el amor que le tienen a la ciudad, por su vegetación, el clima y los recuerdos que han ido fabricando a lo largo de los años, sin embargo todas conciben en mencionar los inconvenientes que le aporta la ciudad al hacerlos sentir como Personas con discapacidad al salir a la calle.

Para disfrutar de esa calidad de vida en la ciudad, es necesario considerar que ésta sea accesible, que considere el diseño universal o diseño para todos, que no presente barreras, para desenvolverse de manera autónoma, en completa libertad e igualdad de oportunidades para todos. La ciudad como el medio físico, incluye los transportes, la educación, el deporte, la cultura, el ocio o la sociedad de información; para plantear soluciones que no señalen de manera diferenciada a los ciudadanos según sus capacidades. Las personas con prioridad (como le llaman en Curitiba, Brasil) y/o con discapacidad, describen en este grupo a niños, mujeres embarazadas, adultos mayores, personas con discapacidad, altas o bajas de estatura, con diversas condiciones discapacitantes, etc.

Este Diseño Universal no tiene límites y se pudiera pensar en lugares que todos los seres humanos puedan utilizar sin restricciones, pero para ser más realistas, hay que facilitar el uso del entorno al ser humano común, al mayor número posible de individuos, considerando que cada persona puede llegar a tener momentos temporales o permanentes de discapacidad.

Además, es necesario recurrir a la tecnología para facilitar esa igualdad de oportunidades cuando la discapacidad es importante. Por esto una andadera o el apoyo isquiático que permite apoyarse a la altura de la cadera, para descansar en posición de pie o sujetarse; la silla de ruedas eléctrica o scooter y los bastones, ofrecen la posibilidad de alcanzar un nivel de autonomía. Pero dotar al espacio u objeto diseñado de las condiciones adecuadas de accesibilidad requiere sensibilidad para

⁷⁴ <https://viviendoatientas.wordpress.com/2018/10/07/sobre-la-percepcion-espacial-de-las-personas-ciegas-y-el-reconocimiento-de-nuevos-entornos/> 16 mayo 19

acercarse al ser humano común, conocimiento de sus necesidades, habilidades y carencias y método para incorporar los requisitos de accesibilidad al entorno en la ciudad.

Sobre estas bases, se aborda esta investigación a través de la búsqueda de información aportada por personas con discapacidad, habitantes de Cuernavaca, Morelos que aceptaron ser entrevistadas para compartir sus necesidades, habilidades y carencias ante la posibilidad de lograr una ciudad accesible.⁷⁵

Se propone reflexionar sobre la relación de la persona con su entorno físico inmediato, con respecto a sus limitaciones: asearse, capacitarse laboralmente, comunicarse y coincidir con otros, ir al trabajo o a la escuela, trabajar, estudiar, salir con amigos, ir a la iglesia, al cine o a restaurantes, etc., evitando el aislamiento al que están sometidos cuando no existen las posibilidad de movilizarse libremente por la ciudad para cumplir las actividades necesarias.

Es por esto que las respuestas de las entrevistas son tan enriquecedoras, han aportado luz a esta investigación con respecto a las alternativas que ofrece la arquitectura para lograr espacios públicos diseñados y construidos para el ser humano común en su diversidad de capacidades, aptitudes y preferencias en cuanto a los lugares y situaciones.

Es necesario conocer los tipos de usuarios para establecer y analizar las barreras a la accesibilidad de cada uno de ellos, qué dificultades específicas enfrentan para conseguir plena autonomía de movimiento y un uso adecuado, las “medidas correctoras”, serán análogas para necesidades similares, por ejemplo de acuerdo a estaturas. Para garantizar la universalidad de acción y evitar excepciones, se debe conocer el nivel de exigencia, que diferencia niveles de accesibilidad que permitan incorporarla en todos los espacios.

A continuación se presenta una tabla con la Clasificación del tipo de discapacidad con que viven o las condiciones físicas especiales que presentan para esta investigación. Este material tiene el objetivo de ir familiarizando al lector con las características de cada uno de las personas entrevistadas y de esta manera ir ejemplificar y explicar las tablas sobre accesibilidad, movilidad dentro de sus características como Personas con Discapacidad.

Tabla 1. Clasificación de tipo de discapacidad consideradas en la investigación presente investigación

⁷⁵ Manual para un entorno accesible, Madrid, España. 2010. En <http://sid.usal.es/idocs/F8/FDO17241/manualparaunentornoaccesible.pdf> (15 mayo 19)

Clasificación de tipo de discapacidad o condición física especial considerados en la investigación					
Grupo	Subgrupo	Auxiliares para movilidad	Discapacidad o condición del actor entrevistado	Nombre de actor entrevistado	Se moviliza solo o depende de ayuda
Discapacidad sensorial	Discapacidad para ver	Bastón blanco	Ceguera	Verónica	Sola y depende de ayuda para algunas actividades
Discapacidad motriz	Discapacidad de las extremidades inferiores	Muletas o bastón ingles	Parálisis cerebral	Alberto	Solo y necesita de ayuda para algunas actividades
	Discapacidad en extremidades inferiores	Andadera con asiento, bastón	Tercera edad	Alicia	Sola y necesita de ayuda para algunas actividades
	Dificultades de movilidad en extremidades superiores e inferiores	Silla de ruedas eléctrica o Scooter	Talla pequeña Displasia	Lina	Sola
Discapacidades múltiples	Motrices y sensorial (sordera de un oído)	Silla de ruedas	Esclerosis Múltiple	Héctor	Depende totalmente de ayuda

Fuente: Elaboración propia con datos de Manual para un entorno accesible, Madrid, España (2010)

En la accesibilidad, con componentes igualmente necesarios, toda acción que desarrolla una persona tiene dos elementos:

- a) El desplazamiento hasta el lugar idóneo para realizar la acción, sin limitaciones ni obstáculos. Este desplazamiento puede ser horizontal (moverse por banquetas, aceras, pasillos) o vertical (subiendo o bajando rampas, escalones o usando un elevador).
- b) El uso, poder utilizar y disfrutar, donde es necesario considerar la preparación (para acercarse, poder conectarse con el objeto a utilizar) y la ejecución (realización de la actividad deseada en todo este proceso)

Existen otras variadas dificultades cuando se consideran las limitaciones que pueden presentar personas con una o más discapacidades como las que se pueden definirse como maniobra, que limitan la capacidad de acceder a los espacios y moverse dentro de ellos. Por

ejemplo el cambio de nivel es otra dificultad del desplazamiento (personas usando silla de ruedas eléctrica o no).

En el uso, las dificultades que surgen son con respecto al alcance, cuando no se puede llegar a objetos y percibir sensaciones. El control, cuando las dificultades surgen como consecuencia de la pérdida de capacidad para realizar acciones o movimientos precisos con las extremidades.

Tabla 2. Relación de la persona con su entorno físico. Desplazamiento y uso, con sus dificultades

Relación de la persona con su entorno físico							
Componentes de la actividad							
Desplazamiento				Uso			
Horizontal (moverse por banquetas)	Vertical (moverse en escaleras o elevadores)	Dificultades que se generan		Preparación (Acercarse a un objeto)	Ejecución (Tomar el objeto)	Dificultades que se generan	
		Maniobra (girar con silla de ruedas)	Cambio de nivel (para silla de ruedas cuando no hay rampas adecuadas)			Alcance (cuando no se puede llegar a los objetos)	Control (por pérdida de capacidad para sujetar algo)

Fuente: Elaboración propia con datos de Manual para un entorno accesible, Madrid, España (2010)

En la tabla sobre usuario con necesidades similares de accesibilidad se observarán tres tipos de ellos: 1. Ambulantes, 2. Silla de ruedas y 3. Sensoriales.

Cada uno de ellos tiene características de desplazamiento y de uso, con sus respectivas dificultades, se ejemplifica cada una de ellas con frases seleccionadas de las entrevistas (incluidas en los Anexos). Los comentarios de los entrevistados que se usan para completar la tabla, sirven para confirmar las útiles aportaciones de las PcD ante la percepción espacial de lugares, calles, situaciones, conflictos, necesidades, etc., en la ciudad de Cuernavaca.

Tabla 3. Tipos de usuarios con necesidades similares de accesibilidad. Ambulante

Accesibilidad. Ambulante
Aquellos que ejecutan determinados movimientos con dificultad, sea con la ayuda o no de aparatos ortopédicos

Ambulantes	Principales dificultades de desplazamiento	
	a) Para salvar pendientes pronunciadas, desniveles aislados, escaleras. Problemas de equilibrio	<i>“Para subirme a la ruta me hincaba en los escalones o con los brazos me colgaba, aguantaba mi peso y me subía. Pero me daba miedo porque siempre veía que la gente a penas se estaba bajando y los choferes ya estaban cerrando la puerta”</i> (Persona de talla pequeña)
	b) Dificultad en pasar por lugares angostos	<i>“...que no se tuviera que tomar un medio de transporte, que el piso no esté feo, tuviera puerta accesible para caber con mis muletas y cosas así por el estilo”</i> (Persona con Parálisis cerebral) <i>“Mi andadera mide como 80 cm de ancho, 90 más o menos que es lo que necesito para caber. Y como aquí todo es chiquito...”</i> (Persona de tercera edad con dificultad para caminar)
	c) Dificultad de recorrer trayectos largos sin descansar	<i>“...siempre tuve problemas para caminar o permanecer de pie mucho tiempo. Pero siempre caminé por disciplina o por ejercicio y estuve activa toda la vida, forcé mucho mi cuerpo”</i> . (Persona con talla pequeña)
	d) Peligro de caídas, tropiezos de pies o bastones	<i>“...tuve que buscar una muleta porque la mía se me rompió y así no hago nada. Iba caminando entonces la metí en un hoyo que había en la pared donde ponen tubos, ...entonces pum, me caí, y la muleta rota”</i> (Persona con Parálisis cerebral) <i>“...puse el ese (refiriéndose al bastón con asiento) en el piso y que me voy, si no me agarran dos señoras, me voy entre las piedras, entonces ya ni lo volví a usar”</i> (Persona de tercera edad)
	Principales dificultades de uso	
a) Dificultad para cerrar puertas (u otros elementos)	<i>“Trato de bañarme en la noche cuando están mis roomis, que también como que me echan la mano, trato de no meterme al baño solo porque este baño no está adaptado y me puedo caer, entonces es muy difícil levantarme”</i> (Persona con parálisis cerebral)	

	b) Dificultad para mantener el equilibrio	<i>“Antes yo usaba lentes pero no era de diario, pero empecé con problemas de vértigo, problemas intestinales y cuando me vio el doctor dijo que estaba perdiendo la vista porque se reventaron las venas de mis ojos por el alza muy grande de la glucosa” (Persona ciega)</i>
	c) Dificultad para sentarse y levantarse	<i>“Por donde uno no tenga peligro, por ejemplo en los jardines, en los parques, donde hay pasto, aunque luego se me atora el pie izquierdo, como ya no lo alzo bien..., donde yo me pueda sentar, si llevo la andadera, es más fácil pero si voy nada más con bastón, pues no puedo porque necesito sentarme a fuerza” (Persona de tercera edad)</i>
	d) Dificultad para accionar mecanismo con ambas manos	<i>“...con el tacto porque si no, no puedo apoyar mis manos y brazos para mover las muletas y avanzar”. (Persona con Parálisis cerebral)</i>

Fuente: Elaboración propia con datos de Manual para un entorno accesible, Madrid, España (2010)

Tabla 4. Tipos de usuarios con necesidades similares de accesibilidad. Silla de ruedas

Accesibilidad. Silla de ruedas		
Aquellos que precisan de una silla de ruedas para llevar a cabo sus actividades, bien de forma autónoma o con ayuda de terceras personas.		
Silla de ruedas	Principales dificultades de desplazamiento	
	a) Imposibilidad de superar desniveles aislados, escaleras y pendientes pronunciadas	<i>“Con mi cuidador, vamos a diferentes centros de reunión por motivos necesarios a la asociación, en ocasiones muy frecuentes me encuentro con lugares de acceso muy difícil o con suelos empedrados con adoquín o con una pendiente muy pronunciada para acceder, en oficinas de gobierno generalmente hay algún tipo de rampa y elevador que mejoran el acceso a éstas.” (Persona con Esclerosis múltiple)</i>

b) Peligro de volcar	<i>"...primero le sugeriría que probaran con una silla de ruedas circular por la ciudad para conocer todos estos bloqueos que nosotros encontramos día con día, evitar las coladeras que son un peligro para quienes viajamos con silla de ruedas"</i> (Persona con Esclerosis múltiple)
c) Imposibilidad de pasar lugares estrechos	<i>"siento enojo por la actitud de personas que no hacen su trabajo, porque quienes hacen eventos masivos no piensa en la accesibilidad ni en las PcD. También siento estrés en lugares muy conglomerados por el descuido que implica que no respetan las personas"</i> . (Persona de Talla pequeña)
d) Necesidad de espacios amplios para girar, abrir puertas, etc.	<i>"Últimamente acabo de enterarme que arreglaron una calle muy conocida en el restaurante de "las mañanitas", y dentro de los adornos pusieron unas bolas muy grandes sobre la banqueta que dificultan el paso de la silla o impiden la circulación de la silla por la banqueta"</i> . (Persona con Esclerosis múltiple)
Principales dificultades de uso	
a) Limitación para alcanzar objetivos	<i>"...al querer tomar un curso de inglés avanzado fui rechazado por la silla"</i> (persona con Esclerosis Múltiple)
b) Limitación de sus áreas de visión	<i>"...necesito ver la infinidad de obstáculos que hay en la vía pública para evitar lo más el deterioro de mi vehículo..."</i> (Persona de Talla pequeña)
c) Dificultades por el obstáculo que representan sus propias piernas	<i>"Para llegar al kinder serían unas... como 5 cuadras. Pero para mí es mucho porque ustedes dan un paso y yo doy tres, el triple de la distancia de los demás"</i> . (Persona de Talla pequeña)

	d) Problemas de compatibilidad entre su silla de ruedas y otros elementos de mobiliario	<i>"...terminando de desayunar bajo un piso con ayuda de mi cuidador y una persona más para bajar las escaleras, llamar un taxi para salir."</i> (persona con Esclerosis Múltiple)
--	---	--

Tabla 5. Tipos de usuarios con necesidades similares de accesibilidad. Sensoriales

Accesibilidad. Sensoriales		
Aquellos que tienen dificultades de percepción, debido a limitaciones en sus capacidades sensitivas, principalmente las auditivas y las visuales		
Principales dificultades de desplazamiento		
Sensoriales	a) Problemas para detectar obstáculos	<i>"...fíjate que cuando yo veía y era joven, no me gustaba prender la luz porque me lastimaba o me quitaba el sueño, entonces me acostumbré a ir con los ojos cerrados e iba yo tocando la pared, o sea el tacto".</i> (Persona ciega)
	b) Localizar objetos plurales como elementos de mando general	<i>"Muy importante el transporte porque si no hay transporte te quedas en tu casa, ni vas a trabajar, ni a estudiar. Es lo que más se sufre también. Puedes tener ayuda de tu familiar pero si no puede, llevarte ni traerte ¿qué haces?, pues te quedas ahí en tu casa sin poder hacer nada, pierdes todo tu día"</i> (Persona de talla pequeña)

Dificultades de uso	
a) Para determinar direcciones y para seguir rutas	<i>"... normalmente si salgo voy con alguien de la familia que me ayude". (Persona ciega)</i>
b) Limitaciones para detectar obstáculos y detectar información gráfica	<i>"Como te decía, necesito que me digan si me hablan a mí o me van a saludar para contestarles, a veces no me toman en cuenta en las pláticas aunque yo esté ahí" (Persona ciega)</i>

Fuente: Elaboración propia con datos de Manual para un entorno accesible, Madrid, España (2010)

Tabla 6. Alternativas para recorridos accesibles

Alternativas para recorridos accesibles	
Prever recorridos accesibles para garantizar desplazamiento por un espacio	
1. Con el mismo nivel	con pendiente suave
2. Lo más cortos posibles	Señalizarlos para evitar errores y recorridos innecesarios en rutas inaccesibles
3. Que sean libres de obstáculos	
4. Que cuenten con elementos de soporte y guía seguros como pavimentos no resbaladizos	Con pasamanos que sirvan de apoyo, etc.

Fuente: Elaboración propia con datos de Manual para un entorno accesible, Madrid, España (2010)

Tabla 7. Objetivos funcionales básicas a tomar en cuenta

Tomar en cuenta cuatro objetivos funcionales básicos:
a) Que se puedan llevar a cabo también si una persona está sentada
b) Sin moverse del sitio. Ejemplo, hay quienes usan sus brazos para desplazarse y no los puede utilizar para otra actividad.
c) Prescindiendo de las articulaciones finas. Con diseño específico, los objetos deben permitir manipularse incluso por quienes han perdido fuerza y destreza en las manos.
d) Prescindiendo de un sentido básico: como el oído o bien la vista. Que los demás sentidos con los que sí se cuenta, perciban la información a recibir. Ejemplo el oído y el tacto en los ciegos y la vista en los sordos

Fuente: Elaboración propia con datos de Manual para un entorno accesible, Madrid, España (2010)

Estos detalles inciden en dos aspectos básicos:

1. En la elección de materiales para tener el uso lo más universal posible
2. Una correcta ubicación de los mismos, al alcance de toda la población.

4.4 Políticas Públicas

El fomento y protección de los derechos humanos de Personas con Discapacidad y su plena inserción en la colectividad para que puedan desarrollarse en escenarios de igualdad y dignidad, deberá efectuarse mediante una serie de acciones colaterales para que se respete su derecho al trabajo, a la educación, a la salud, así como el garantizar la accesibilidad física, de información y comunicaciones para personas con discapacidades sensoriales, mentales o intelectuales.

Marco Jurídico de protección de los derechos de las personas discapacitadas a nivel local, nacional e internacional

Para la exigencia y vigilancia del respeto de sus derechos existen una serie de tratados internacionales de los cuales México forma parte:

Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad
Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación

En el país, México ha diseñado leyes generales para establecer patrones a cada uno de los estados sobre las obligaciones del gobierno al respecto. Estas leyes son:

Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacida
Ley de Asistencia Social
Ley Federal para Prevenir y Eliminar la Discriminación

Para garantizar la reducción de las desigualdades en las que se tropieza este sector estos instrumentos han sido planeados en las siguientes leyes y programas para la Ciudad de México:

Ley para la Integración al Desarrollo de las personas con discapacidad del Distrito Federal
Ley para las Personas con Discapacidad del Distrito Federal
Ley para Prevenir y Eliminar la Discriminación del Distrito Federal

El Programa de Derechos Humanos del Distrito Federal y las acciones a favor de las personas con discapacidad en la Ciudad de México.

El Programa de Derechos Humanos del Distrito Federal (PDHDF) dedica su capítulo 28 a los derechos de las personas con discapacidad por considerarlo dentro de los grupos prioritarios de atención en la Ciudad de México. Este capítulo abarca 25 estrategias y 114 líneas de acción, asignadas a 48 entes públicos responsables de su ejecución. El PDHDF contempla la legislación con ocho derechos para las personas con discapacidad:

28.1 Legislación y políticas públicas integrales para las personas con discapacidad
28.2 Derecho a la igualdad y no discriminación de las personas con discapacidad
28.3 Derecho a la accesibilidad de las personas con discapacidad
28.4 Derecho al acceso a la justicia de las personas con discapacidad
28.5 Derecho al reconocimiento de la capacidad jurídica de las personas con discapacidad
28.6 Derecho a la educación de las personas con discapacidad
28.7 Derecho a la salud de las personas con discapacidad
28.8 Derecho al trabajo y derechos humanos laborales de las personas con discapacidad
28.9 Derecho a vivir de forma independiente de las personas con discapacidad

Basándose en el PDHDF, el Gobierno del Distrito Federal ofrece los siguientes programas a este grupo:

Programa de Atención Integral en Casa Hogar a Menores con Discapacidad en Estado de Abandono u Orfandad
Registro, Atención y Canalización de Personas con Discapacidad
Detectar y Atender a Personas con Discapacidad en Unidades Básicas de Rehabilitación
Programa de Apoyo Económico a Personas con Discapacidad
Consejo Promotor para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad ⁷⁶

En el Estado de México existe

⁷⁶ <http://data.copred.cdmx.gob.mx/por-la-no-discriminacion/personas-con-discapacidad/>

Guía Básica de Accesibilidad para Personas con Discapacidad en Edificios y Áreas de Atención Ciudadana de la Secretaría de Finanzas. Septiembre 2018⁷⁷

En Morelos existen:

Ley de Atención Integral para Personas con Discapacidad en el Estado de Morelos ⁷⁸
Ley de Apoyo alimentario para Personas con Discapacidad permanente total y en pobreza extrema del Estado de Morelos.
Ley de Desarrollo, protección e integración de las Personas Adultas Mayores para el Estado Libre y Soberano de Morelos.

Aunque existen Leyes nacionales, estatales y a nivel mundial; Programas, Convenciones, Manuales, etc., hace falta establecer obligatoriedad en su cumplimiento y supervisión en su construcción en caso de obras arquitectónicas o urbanas nuevas y adaptaciones a espacios existentes. Multas y exigencias sin caer en una cultura laxa del cumplimiento de estas disposiciones por el bienestar de los usuarios de las ciudades y su transporte público.

4.5 Conclusiones

Las personas deben elegir los espacios donde estar en la ciudad, no estar sólo en los espacios donde pueden.
Betzira Campos

Conocer a profundidad características del entorno construido que influyen en las PcD cuando se desplazan o acceden a espacios públicos en la ciudad, fabrica un mensaje de respuesta hacia el ambiente accesible para todos. A lo largo de los años la postura de la sociedad frente a la inclusión de las PcD a la ciudad con sus obligaciones y derechos permite que las distancias entre las personas sean más cortas y mejore la relación entre ellas.

La ciudad de Cuernavaca que se ha ido construyendo desde hace 9 siglos, presenta la oportunidad de participar en su uso sin exclusión, donde los coches y el transporte público no ganen el espacio sobre el uso de los peatones con capacidades o discapacidades. Que la

⁷⁷<https://dgi.edomex.gob.mx/sites/dgi.edomex.gob.mx/files/files/Publicaciones/GUI%CC%81A%20BA%CC%81SICA%20DE%20ACCESIBILIDAD.pdf>

⁷⁸ <http://marcojuridico.morelos.gob.mx/archivos/leyes/pdf/LDISCAPEDOMO.pdf>

ciudad sea amable y no hostil, ya que su labor es funcionar como lugar de bienestar y seguridad.

Las PcD muestran la utilidad de priorizar las necesidades de los grupos más vulnerables que benefician a la mayoría de los ciudadanos de la ciudad: los niños, adultos mayores, mujeres embarazadas, personas sanas o con alguna enfermedad, altos, de estatura baja. El diseño para todos o diseño universal es accesible, logra autonomía y participación de la mayoría para conquistar espacios de encuentro.

La importancia de haber realizado investigación de campo en Curitiba Brasil, Medellín Colombia y la Ciudad de México permite comparar y observar con miradas diferentes a Cuernavaca y a las Personas con Discapacidad que se movilizan en ella con el sistema de transporte público, privado, rodando con sus sillas de ruedas, recorriendo con bastones o caminando. Analizando la posibilidad de adecuaciones necesarias en los espacios construidos a partir de su percepción del espacio y otorgando estas enseñanzas al público en general.

Las PcD no son consideradas, se les deja fuera de la estructura de oportunidades en la sociedad, con baja participación y aislamiento constante. Indigno acceso de la educación formal. Disminuida su integración a mercado laboral, en su mayoría se desempeñan en empleos informales (ver tabla 8B). Constantemente la infraestructura es inadecuada para desplazarse acrecentando las barreras que impone la sociedad y no la deficiencia personal. Urgen a contar con capacitación laboral y empleo, los empleadores y la sociedad desconocen sus capacidades laborales para desarrollar diversas funciones y los priva de beneficios para tener condiciones de trabajo apropiadas.

Hay poca preparación debida a la escasa oferta de capacitación laboral para las PcD, aunque hay programas de gobierno en apoyo, es necesario incrementar políticas gubernamentales y evitar así seguir en condiciones precarias de trabajo⁷⁹.

⁷⁹ Estudio Exploratorio de la Percepción de la Sociedad Chilena sobre Exclusión Social de las Personas con Discapacidad. Andrade Andrade Carolina Angélica. Chile. 2008

Algunos de los sujetos entrevistados exigen que las condiciones de accesibilidad en la ciudad de Cuernavaca mejoren con la certeza de que estas características beneficiarán a la población que haga uso de los espacios públicos (ver Tabla 8D). Sienten que la discapacidad implica una diferencia, no conduce necesariamente a una cuestión negativa, excepto por las limitaciones, problemas y necesidades de las diferentes discapacidades aquí expuestas, sobresalen del entorno que está plagado de barreras.

Tabla 8 . Personas con Discapacidad entrevistadas y algunas de sus características

A. PcD entrevistadas y discapacidad específica					
Nombre y Discapacidad	Lina Talla pequeña, displasia	Alberto Parálisis cerebral infantil	Héctor Esclerosis múltiple	Verónica Ceguera y disminución de audición	Alicia Tercera edad
Tipo de discapacidad	Física o motora	Física o motora	Física o motora	Sensorial, vista (total) y oído (parcial)	Física o motriz
Origen de la discapacidad	Nacimiento, mutación de genes	Nacimiento	Enfermedad desde la juventud	Diabetes y cirugía	Desgaste de articulaciones en rodilla por esfuerzos físicos, edad

Fuente: Elaboración propia

B. Grado de estudios y situación laboral					
Nombre y Discapacidad	Lina Talla pequeña, displasia	Alberto Parálisis cerebral infantil	Héctor Esclerosis múltiple	Verónica Ceguera y disminución de audición	Alicia Tercera edad
Nivel de estudios	Bachillerato	Licenciatura Psicología	Licenciatura Veterinaria	Licenciatura Contador	Secundaria, Técnica en corte y confección
Situación laboral	Autoempleo, maestra de pintura	Desempleado	Desempleado	Desempleado	Autoempleo, costurera

Fuente: Elaboración propia

C. Dificultades y herramientas de apoyo

Nombre y Discapacidad	Lina Talla pequeña, displasia	Alberto Parálisis cerebral infantil	Héctor Esclerosis múltiple	Verónica Ceguera y disminución de audición	Alicia Tercera edad
Dificultades para moverse por la ciudad	Baja estatura, dificultad para caminar subir escalones, alcanzar objetos altos,	Necesidad de muletas y pasillos amplios	Pérdida de fuerza en todo el cuerpo	Miedo a salir sola a la calle	Pérdida de fuerza en manos y piernas, cansancio.
Herramienta de apoyo y auxiliares	Carrito eléctrico y en ocasiones bastón	Muletas	Silla de ruedas, cuidador (es)	Bastón blanco	En ocasiones bastón y/o andadera con asiento

Fuente: Elaboración propia

D. Propuestas de cambios de entrevistados					
Nombre y Discapacidad	Lina Talla pequeña, displasia	Alberto Parálisis cerebral infantil	Héctor Esclerosis múltiple	Verónica Ceguera y disminución de audición	Alicia Tercera edad
Solicitan hacer cambios en la ciudad	Rampas en las banquetas para tener continuidad de paso en banquetas con su cochecito o caminando. Eliminar obstáculos en ellas. Transporte público adaptado, respeto. Señalización. Sistema braille en la calle. Respeto y accesibilidad para quienes llevan perros guía.	Pasillos, escalones o banquetas amplias y sin obstáculos para poder apoyar las muletas. Piso regular sin obstáculos. Mejorar sistema de transporte público para que sea accesible	Regularidad en pavimentos, no empedrados ni coladeras con grandes huecos.	Ninguna obstrucción en banquetas para poder desplazarse con facilidad	Que haya superficies lisas para caminar sin obstáculos las calles

Solicita que las personas:	Respeten y ayuden cuando sea posible. Que se preparen a los taxistas, operadores de camiones y transporte en general, para tratar con cuidado y respeto a toda la población	Respeten a las PcD y eliminen trámites burocráticos. Que se informe más a toda la población sobre la importancia de respetar y de no tratarlos con menosprecio por miedo.	Respeto comunicándose con las PcD con normalidad y sin tratarlos como ignorantes o como si no estuvieran presentes. Ponerse en el lugar de las PcD usando sillas de ruedas, bastones, simulando una discapacidad para entender y decidir con base en esas experiencias	Que se difunda la importancia de cuidar la salud	Que haya difusión de la importancia de respetar a todos
----------------------------	---	---	--	--	---

Fuente: Elaboración propia

La Percepción espacial de las PcD en Cuernavaca nos permite destacar que pese a las cualidades climáticas de la ciudad de la eterna primavera, hace falta integración de este grupo vulnerable para intervenir en las adaptaciones necesarias de los espacios públicos que hagan de este lugar un sitio amable, inclusivo, destacado cultural, ambiental y socialmente.

Para movilizarse por los espacios públicos de la ciudad, es necesario tener superficies uniformes y sin obstáculos, pendientes suaves, recorridos cortos en superficies específicas para evitar accidentes. Todo esto con calidad de materiales de fácil y accesible utilización para que esto no sea un motivo de reparaciones y fabricación. Las PcD invitan a autoridades y tomadores de decisiones en la ciudad (ver tabla 8C y D), a desplazarse usando las condiciones y características similares a las situaciones que ellos viven, todo esto para crear conciencia con respecto a las necesidades de espacios accesibles.

Referencias bibliográficas

- Abal Medina, Juan Manuel; “Viendo a la ciudad desde distintos lugares. Las distintas formas de ver, construir e imaginar México en relación con el lugar social del sujeto”, Trabajo final de la materia *Seminario sobre Ciudad y Cultura Urbana*, Dra. Ángela Giglia, FLACSO, Sede México, diciembre de 1997.
- Alcover de la Hera, Carlos M., Pérez Torres, Vanesa. Trabajadores con discapacidad: problemas, retos y principios de actuación en salud ocupacional [en línea]. 2011, vol. 57, supl. 1 [fecha de consulta: 11 de julio de 2014]. Disponible en: http://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0465-546X2011000500013.
- Andrade Andrade Carolina Angélica (2008), Estudio Exploratorio de la Percepción de la Sociedad Chilena sobre Exclusión social de las Personas con Discapacidad, Santiago, Chile.

- Arjona Jiménez, Gonzalo. Historia de la Accesibilidad III: Evolución de la Accesibilidad: De la eliminación de barreras a la Accesibilidad Universal, pasando por el Diseño para Todos y la Vida independiente [en línea]. 2011 [fecha de consulta: 11 de julio de 2014]. Disponible en: <http://laaccesibilidadesdetodos.blogspot.mx/2011/01/historia-de-la-accesibilidad-iii.html>.
- Arqueología mexicana, Salud y enfermedad en el México antiguo, Vol. XIII NÚM. 74
- Autor. Cultura, Etnografía y Urbanismo: Trazando líneas de unión [en línea]. Publicado el 29 abril, 2011. [fecha de consulta: 29 abril 2014]. Disponible en: <http://diagnosiscultural.wordpress.com/2011/04/29/cultura-etnografia-y-urbanismo-trazando-lineas-de-union/>
- Autor. Estudio de caso [en línea]. [fecha de consulta: 11 de julio de 2014]. Disponible en: http://ec.europa.eu/europeaid/evaluation/methodology/examples/too_cas_res_es.pdf.
- Barnes, C. (1991a), Disabled People in Britain and Discrimination, Londres, Hurst & Co.
- Basso Basso, Gina. Ley de inclusión de discapacitados: Una gran deuda del Estado de Chile [en línea]. Ago 8th, 2013. [fecha de consulta: 24 abril 2014]. Disponible en: <http://ciperchile.cl/2013/08/08/ley-de-inclusion-de-discapitados-una-gran-deuda-del-estado-de-chile/>.
- Becerril García, Javier. Los principales vínculos entre las pequeñas comunidades rurales y los centros urbanos regionales [en línea]. 2003, TESIS para Maestría en urbanismo. [fecha de consulta: 29 abril 2014]. Disponible en: <http://www.uni-kiel.de/foodecon/ee/mitarbeiter/becerril/Tesis%20UNAM%20JBG.pdf>.
- Berman Marshal (1982), Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad, Ed. S XXI.
- BOLADO Carlos, GOLDBERG, B. Z., SHAPIRO Justine. Documental "PROMISES", El cine, el mundo y los derechos humanos. "Siete niños en Jerusalén. Vecinos y enemigos. Y la historia de unos pocos que se atrevieron a conocerse entre 1997-2000" [en línea]. Estreno en 2001. [fecha de consulta: 19 abril 2014]. Disponible en: <http://www.youtube.com/watch?v=5EJBjiuXIHs>
- Bourdieu P. (2000). La dominación masculina. Barcelona: Anagrama.
- Bourdieu, P (1988), La distinción, Madrid, Taurus.
- Bourdieu, P (1990), Sociología y Cultura, Madrid, Grijalbo.
- Bourdieu, P (1991), El sentido práctico, Madrid, Taurus.
- Bourdieu, P. (1982), Notas provisionales sobre la percepción social del cuerpo, en C. Wrigth (Ed.): Materiales de sociología crítica, Madrid, La Piqueta.
- Bourdieu, P. (1987), Cosas Dichas, Barcelona, Gedisa.
- Bourdieu, P. (1995), Respuestas, Madrid, Grijalbo.

- Bourdieu, P. (1997), *Capital, cultural, escuela y espacio social*, Madrid, Siglo XXI.
- Bourdieu, P. (1999), *Meditaciones pascalianas*, Barcelona, Anagrama.
- Bourdieu, P. (2000), *La dominación masculina*, Barcelona, Anagrama.
- Bourdieu, P. P. (2007), *Razones prácticas: sobre la teoría de la acción*, Barcelona, Anagrama.
- Brenna Becerril Jorge (2012), *Espacio y territorio: una mirada sociológica*.
- Broda Johanna (197?), *El culto mexica de los Cerros y del agua*.
- Campos Cortés Georgina Isabel (2011), *El origen de la plaza pública en México: usos y funciones sociales*.
- Campos Cortés Georgina Isabel, *El origen de la plaza pública en México: usos y funciones sociales*. Argumentos (Méx.) vol.24 no.66 México may./ago. 2011.
- Carvalho Magalhães, Kassar; “Contribuciones del enfoque etnográfico a la investigación sobre alumnos con discapacidades múltiples en proceso escolar”, en *Revista Complutense de Educación*, vol. 24, núm. 2, 2013, pp. 321-340.
- Careri F. (2013). *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Chica, V. Y Gómez, S., (2012), *Autodescripciones de personas con discapacidad tecnológicamente asistidas. En torno a la semántica de la salud y la enfermedad*.
- CIF. Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud [en línea]. 2001 [fecha de consulta: 12 de julio de 2014]. Disponible en: http://conadis.gob.mx/doc/CIF_OMS.pdf.
- Delgado Ruiz, Manuel; “Etnografía del espacio público”, en *Revista de Antropología Experimental*, núm. 2, Universidad de Jaén, España, 2002, p.4. Edición electrónica.
- Díaz Alberto Mendoza, Gutiérrez Hernández José Luis, Cadengo Ramírez María,
- Donoso Salinas Roberto (1993), *Antecedentes de la sociología urbana*. Universidad Autónoma Metropolitana, México.
- Donoso Salinas, Roberto (1993), *Los antecedentes ideológicos de la Escuela de Chicago: Tönnies y Simmel*. En *Antecedentes de la Sociología urbana*. Universidad Autónoma Metropolitana. Pp. 51-78.
- Durán Segura, Luis Armando; “Miradas urbanas sobre el espacio público: el flâneur, la deriva y la etnografía de lo urbano”, en *Revista Reflexiones*, vol. 90, núm. 2, Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica, 2011, pp. 137-144.
- Enciso, Carla; “Urbanismo neoliberal y diseño de espacio público”, ponencia, 2012. Disponible en Internet: http://www.catedras-bogota.unal.edu.co/web/gaitan/2013-II/gaitan_2013_II/lecturas/UrbanismoNeoliberalDise%C3%B1oEspacioP%C3%ABlicoNarciso11.pdf

- Egea García, Carlos y Sarabia Sánchez, Alicia. Clasificaciones de la OMS sobre discapacidad [en línea]. Murcia, 2001. [fecha de consulta: 12 de julio de 2014]. Disponible en: http://www.um.es/discatif/METODOLOGIA/Egea-Sarabia_clasificaciones.pdf.
- Espinosa Fernández, E. (2014). Distancias caminables: redescubriendo al peatón en el diseño urbano. México: Trillas.
- FERNÁNDEZ-LÓPEZ; Juan Antonio, FERNÁNDEZ-FIDALGO; María, GEOFFREY, Reed; STUCKI Gerold; CIEZA Arcos. Funcionamiento y discapacidad: la clasificación internacional del funcionamiento (CIF). SCIELO [en línea]. 2009, vol. 83, no. 6 [fecha de consulta: 15 de junio de 2014]. Disponible en: http://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=s113557272009000600002&script=sci_arttext
- Ferrante, C. y Ferreira, M.A.V. (2007): El habitus de la discapacidad: la experiencia corporal de la dominación en un contexto económico periférico
- Filipe Narciso Carla Alexandra (2014), Enfoques Teóricos y Usos Políticos del Concepto de Espacio Público Bajo el Neoliberalismo en la Ciudad de Cuernavaca, México
- Flyvbjerg, Bent. Rationality and Power, en Bent Glyvbjerg, Rationality and Power; Democracy in Practice, trans. Steven Samson, Chicago: The University of Chicago, 1988
- García Canclini Néstor, Castellanos Alejandro y Rosas Mantecón Ana. La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México, 1940-2000. México: Ed. Grijalbo, 1996.
- García Mira, R.; Uzzell, D.; Real, J.E. & Romay, J. (2005) Housing, space and quality of life. London, UK: Ashgate Publishing.
- García, F. Estudio preliminar de la flora de las barrancas de Cuernavaca, en Informe del Macroproyecto Manejo de ecosistemas y desarrollo humano, estudio de la cuenca de los ríos Apatlaco-Tembembe, Mor. México, 2007
- Gehl J. (2009). La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios. Barcelona, Reverté.
- Giddens Anthony (2004), Sociología: problemas y perspectivas, OLCEDA.
- Gil Vrolik Carmen, La última musa, La calle es nuestra, de todos. Bogotá, ciudad en movimiento, pp. 202-209.
- Goffman, Erving; Behaviour in Public Places (1963), Ritual de la interacción (1970) y Relaciones en público. Microestudios de orden público (1971).
- Govea Rodríguez, Violeta; Vera, George; Vargas, Aura Marina; "Etnografía: una mirada desde el corpus teórico de la investigación cualitativa", en revista *Omnia*, vol. 17, núm. 2, mayo-agosto, 2011, Universidad del Zulia, Maracaibo, Venezuela, pp. 26-39
- González Blando, Enrique. Situación social de los discapacitados físicos en el mundo - Las barreras arquitectónicas y otras problemáticas [en línea]. 2013 [fecha de consulta: 24 abril 2014]. Disponible en: <http://www.proyectoabedul.es/infosocial.htm>.

- González Evheverría, Luis; Price, Yocelyn; Muñoz, Luz Angélica. Vivencia de discapacidad por traumatismo de la médula espinal y el proceso de rehabilitación. SCIELO [en línea]. 2011, vol. 17, no. 1 [fecha de consulta: 12 de julio de 2014]. Disponible en: http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0717-95532011000100009&script=sci_arttext.
- Guerrero Muñoz, Joaquín; “Humanizando la discapacidad. De la etnografía al compromiso en la investigación sociocultural de la discapacidad intelectual”, en *Revista de Antropología Experimental*, núm. 11, 2011, Universidad de Jaén, España, Texto 9, pp. 127-138.
- Guzmán Castillo, Francisco. El binomio discapacidad-enfermedad. Un análisis crítico [en línea]. [fecha de consulta: 9 de julio de 2014]. Disponible en: http://salud.univalle.edu.co/escuelas/rehabilitacion/Logros/Publicaciones/585_el_binomio_discapacidad-enfermedad._un_analisis_critico.pdf.
- Guzmán Ramírez, Alejandro; Acosta Pérez, José de Jesús; “Un método cualitativo para el análisis del entorno urbano arquitectónico a partir de los imaginarios urbanos”, en *Revista Nova Scientia*, vol. 1-1, núm. 2, mayo-octubre, 2009, Universidad De La Salle Bajío, León, Guanajuato, México, pp.157-183.
- Hall, E. (1993). *La dimensión oculta*. México: Siglo XXI.
- Hernández Flores, M. *Ciegos conquistando la ciudad de México: vulnerabilidad y accesibilidad en un entorno discapacitante*. México: Scielo, 2012, 25 (7).
- Hernández Posada , A. *Las personas con discapacidad: su calidad de vida y la de su entorno*. Colombia: Redalyc, Aquichan 4(4), 2004 pp. 60-65
- Hernández Posada Ángela,(2004), *Las personas con discapacidad, su calidad de vida y la de su entorno*. Aquichan, vol 4 num. 4 octubre.
- Hiernaux-Nicolas Daniel (2004), *Henry Lefebvre: el espacio absoluto al espacio diferencial*, *Revista Veredas*, año 5, núm. 8, pp. 11-25.
- Holahan, Ch. (2014). *Psicología ambiental, un enfoque general*. México: Limusa.
- Holston, James. *La ciudad modernista y la muerte de la calle*. Redalyc [en línea]. 2008, no. 7 [fecha de consulta: 24 Abril 2014]. Disponible en: <http://ebookbrowse.net/81411812012-pdf-d506496856>.
- Instituto Mexicano del Seguro Social. *Normas para la accesibilidad de las personas con discapacidad* [en línea]. 2000. [fecha de consulta: 29 abril 2014]. Disponible en: <http://www.libreacceso.org/downloads/discap.pdf>.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. *Censo de Población y Vivienda (2010) Panorama sociodemográfico de Morelos* [en línea]. INEGI, Censo 2011 México. [fecha de consulta: 24 abril 2014]. Disponible en: http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/censos/poblacion/2010/panora_socio/mor/Panorama_Mor.pdf.

- ITDP. MEDINA RAMÍREZ, Salvador; VELOZ ROSAS Jimena; CENTRO EURE. IRACHETA CENECORTA Alfonso; IRACHETA CARROLL, Jimena. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México en colaboración con Centro Eure, y gracias al respaldo de la Embajada Británica en México y al Fondo de Prosperidad. Planes Integrales de Movilidad. Lineamientos para una movilidad urbana sustentable [en línea]. Primera edición, Impreso en México, 2012. [fecha de consulta: 15 de junio de 2014]. Disponible en: <http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/Planes-integrales-de-movilidad-lineamientos.pdf>.
- Krieger, P. (2006). Paisajes urbanos, imagen y memoria. México: UNAM, Instituto de Investigaciones Estéticas.
- Lamy Brigitte (2006), Sociología urbana o sociología de lo urbano, Estudios demográficos y urbanos, El Colegio de México, vol. 21, núm. 1 (61), pp. 211-225.
- Lefebvre Henri (1947, 1961, 1981). Crítica de la vida cotidiana. Observar, escuchar y comprender: sobre la tradición cualitativa en la investigación social
- Lefebvre, Henri (1972), La vida cotidiana en el mundo moderno, Madrid, Alianza Editorial, 255 pp.
- Lindón Villoría Alicia (2000). La vida cotidiana y su espacio-temporalidad, México: El Colegio Mexiquense, Anthropos, Editorial.
- Lindón Villoría Alicia (2004), Las huellas de Lefebvre sobre la vida cotidiana. Revista Veredas, año 5, núm. 8, pp. 39-73.
- Lynch Kevin, (1959). La imagen de la ciudad. Gustavo Gili
- Lynch, K. (1980). Planificación del sitio. Barcelona: Gustavo Gili.
- Mead, George H. Espíritu, persona y sociedad [en línea] 1973. [fecha de consulta: 11 julio 2014]. Disponible en Barcelona: Paidós.
- Mairal Buil, Gaspar; “Una exploración etnográfica del espacio urbano”, en *Revista de Antropología Social*, núm.9, 2000, pp. 177-199
- Mendoza, Gutiérrez y Cadengo (2013), Siniestralidad vial de carreteras en áreas urbanas. IMT y SCT, 2013
- Moreno Murrieta Ramón Leopoldo (), Movilidad social y urbana: testimonios y experiencias en la construcción de significados espaciales en Ciudad Juárez,
- Moreno Murrieta Ramón Leopoldo, Los Imaginarios de la Movilidad en Ciudad Juárez: El Caso de la Discapacidad Física.
- Municipio de Cuernavaca. Plan Municipal de Desarrollo 2013 – 2015 [en línea]. [fecha de consulta: 22 mayo 2014]. Disponible en: <http://www.cuernavaca.gob.mx/wp-content/uploads/2013/07/PMD-CUERNAVACA-2013-2015-abril-16-con-anexos-congruencia.pdf>
- Muñiz, Manuel. Estudios de caso en la investigación cualitativa [en línea]. Facultad de Psicología, División de Estudios de Posgrado Universidad Autónoma de Nuevo León

[fecha de consulta: 11 de julio de 2014]. Disponible en: http://www.psico.edu.uy/sites/default/files/cursos/1_estudios-de-caso-en-la-investigacion-cualitativa.pdf.

Naciones Unidas. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y Protocolo Facultativo [en línea]. [fecha de consulta: 15 de junio de 2014]. Disponible en: <http://www.un.org/disabilities/documents/convention/convoptprot-s.pdf>.

Ortiz Díaz Edith, Caminos y rutas de intercambio prehispánico, Revista Arqueología mexicana, índice 81, México 1993.

Pablo Páramo Ph.D., (2012), Sociolugares, Universidad Piloto de Colombia.

Pérez Ordaz Angélica, Infraestructura carretera y desarrollo humano en México: una mirada desde las políticas públicas, Revista Veredas, Año 7, núm. 12, pp. 179-193.

Pradilla Cobos, Emilio. La economía y las formas urbanas en América Latina.

Ramírez Velázquez Blanca Rebeca (1996), Los paradigmas contemporáneos en el análisis Territorio-Sociedad.

Ramírez Velázquez Blanca Rebeca (2004), Lefebvre y la producción del espacio. Sus aportaciones a los debates contemporáneos, Revista Veredas, año 5, núm. 8, pp. 61-73

Ramírez Velázquez Blanca Rebeca (2009), Alcances y dimensiones de la movilidad: aclarando conceptos, México, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco.

Ramírez Velázquez Blanca Rebeca (2013), Movilidad y calidad de vida en el neoliberalismo: una cultura de la movilidad enajenada, México, D. F.

Ramírez Velázquez Blanca Rebeca y López Levi Liliana (2012), Pensar el espacio: región, paisaje, territorio y lugar en las ciencias sociales

Recuperación de espacios públicos en los centros históricos de las ciudades México y Berlín, Alemania, 6º Congreso Internacional de Sociología.

RED2RED. La movilidad geográfica de las personas con discapacidad y la accesibilidad de las rutas de trabajo [en línea]. 2000-2006.[fecha de consulta: día mes año]. Disponible en: http://www.discapnet.es/Castellano/comunidad/Documents/Informe_final_movilidad_revisado.pdf.

Samaniego de García Pilar (2006), Aproximación a la realidad de las personas con discapacidad en Latinoamérica, Colección CERMI, MADRID.

Serrano Ruíz, C., Ramírez Ramírez, C., Abril Miranda, J., Ramón Camargo, L., Guerra Urquijo, L. & Clavijo González, N. Barreras contextuales para la participación de las personas con discapacidad física. Discapacidad y barreras contextuales. Colombia: Scielo, 1994, 45 (1).

Serrano Ruiz, Patricia; Ramírez Ramírez, Carolina; Abril Miranda, Jheidy Patricia; RAMÓN CAMARGO, Lizeth Vivian; GUERRA URQUIJO Linda Yulieth; CLAVIJO GONZÁLEZ,

- Nathali. Barreras contextuales para la participación de las personas con discapacidad física. SCIELO [en línea].2013, vol. 45, no. 1 [fecha de consulta: 12 de julio de 2014]. Disponible en: http://www.scielo.org.co/scielo.php?pid=S0121-08072013000100006&script=sci_arttext
- Simmel George (1986), *Las grandes ciudades y la vida del espíritu*, Cuadernos Políticos, número 45, México D.F., ed. Era, enero-marzo de 1986, pp. 5-10.
- Siniestralidad vial de carreteras en áreas urbanas, caso: Autopista Cuernavaca-Acapulco km 98-99. IMT, SCT. México, 2013.
- Soederberg, Sussane. Subprime Housing Goes South; Constructing Securitized Mortgages for the Poor in Mexico, en *Antipode* Vol. 00 No. 0 2014 ISSN 0066-4812, pp 1-19
- SOTO MARTÍNEZ, M. Adriana. UAM–Xochimilco. La discapacidad y sus significados: notas sobre la (in)justicia. SCIELO [en línea]. 2011, no. 35 [fecha de consulta: 15 de junio de 2014]. Disponible en: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-77422011000100011.
- Storper Michael y Allen J. Scott. Rethinking human capital, creativity and urban growth. *Journal of Economic Geography* 9 (2009) pp. 147-167
- su calidad de vida y la de su entorno. *Aquichan*, vol 4 num. 4 octubre, 2004.
- Tarrés María Luisa (2001), *Observar, escuchar y comprender: sobre la tradición cualitativa en la investigación social*, Colegio de México.
- Toboso-Martin, Mario. Diseño para todos, en la investigación social sobre personas con discapacidad. *Redalyc* [en línea]. 2012, no. 140 [fecha de consulta: 24 abril 2014]. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/997/99725864008.pdf>.
- Tönnies Ferdinand, *Comunidad y asociación*, Barcelona, Península, 1979, p. 276
- TORRES, Eduardo. Discapacidad y Accesibilidad en la Ciudad de México. Reflexiones desde una perspectiva antropofísica [Parte I] [en línea]. México Miércoles, 2 de octubre de 2013. [fecha de consulta: 7 de julio de 2014]. Disponible en: <http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=18957>.
- TORRES, Eduardo. Discapacidad y Accesibilidad en la Ciudad de México. Reflexiones desde una perspectiva antropofísica [Parte II] [en línea]. México — Jueves, 9 de enero de 2014. [fecha de consulta: 7 de julio de 2014]. Disponible en: <http://www.laciudadviva.org/blogs/?p=18964>.
- TREJO V., HERNÁNDEZ S., MONTOYA R., ROMERO M., OTERO Z., MENDOZA A., MARIÑO H., ANGELES T., TÉLLEZ R. ENPDis. Encuesta Nacional sobre percepción de discapacidad en población mexicana 2010 [en línea]. [fecha de consulta: 11de julio de 2014]. Disponible en: http://www.insp.mx/images/stories/Produccion/pdf/131011_ENPDis.pdf.

- UNITED NATIONS. Convention on the Rights of Persons with Disabilities [en línea].2006 [fecha de consulta: 15 de junio de 2014]. Disponible en: <http://www.un.org/disabilities/default.asp?navid=12&pid=150>.
- Vargas Malgarejo Luz María (1994), Sobre el concepto de percepción, *Alteridades*, 4 (8): Págs. 47-53.
- Veraza Urtuzuástegui Jorge (2006), Los límites de la crítica de la vida cotidiana de Heri Lefebvre, *Revista Veredas*, Año 7, núm. 12, pp. 39-62
- Verel Elvira Monroy Flores (2010), Planeación humanizante y derecho a la ciudad para personas en situación de discapacidad: el caso del transporte público en la Ciudad de México, Bogotá, Colombia, Universidad Nacional de Colombia.

Anexos

Los casos de estudio

Estudio de Caso:

GRUPO FOCAL **Talla Pequeña**

Tu Nombre: Lina

“... pero con cada experiencia que superas, te vas haciendo más fuerte y más independiente. Hasta te haces más protector de gente más vulnerable”

Fecha: Abril 2014

OBJETIVO: Conocer la percepción sensorial/espacial de persona de Talla pequeña, significado del espacio, barreras espaciales, movilidad dentro de la ciudad y niveles de

accesibilidad.

ENTREVISTA PILOTO

I. Percepción sensorial/espacial

1.1 ¿Con cuáles de tus sentidos recorres las distancias?

La vista y el oído. Necesito ver la infinidad de obstáculos que hay en la vía pública para evitar lo más el deterioro de mi vehículo y el oído, para cruzar o darme cuenta de la velocidad de algún auto o moto por prever accidente.

El carrito se dirige con las manos porque está hecho para gente que no puede caminar, entonces la mayoría no mueve las piernas, por eso es con la mano.

1.2 ¿Cómo se puede conocer las personas cuando alguien camina, observa y/o platica? ¿de qué depende?

Sus gestos, su semblante y sus movimientos. Así como su vestimenta.

Sí mira, la verdad a mí me gusta pedirle apoyo a la gente porque es una manera de hacerles entender nuestra problemática y de hacerlos más conscientes. También cuando salgo con mi carro, muchos automovilistas se paran porque me quieren dar el paso y yo les digo que no, porque yo prefiero que ya esté vacía la calle para pasarme y no que ellos me dejen pero los de atrás me puedan golpear. No todos tienen paciencia ni esa amabilidad, o traen mucha prisa.

1.3 ¿Qué sensaciones te produce vivir en la ciudad de Cuernavaca?

Alegría porque me gusta vivir aquí donde ya me siento segura después de tantos años de conocerla.

Enojo por la actitud de personas que no hacen su trabajo, porque quienes hacen eventos masivos no piensa en la accesibilidad ni en las PcD.

Estrés en lugares muy conglomerados por el descuido que implica que no respetan las personas.

Miedo ante la inseguridad de ser atropellada porque a los automovilistas les importa llegar rápido a donde van y no se fijan en las personas.

Decepción del gobierno que no hace su trabajo bien en las calles y hacen falta muchas cosas, composturas, señalización, rampas, instalaciones y accesibilidad, etc.

Tristeza porque pareciera que el gobierno necesita más de la ayuda de las PcD que nosotros de ellos.

II. Significado del espacio

2.1 ¿Qué recuerdo tienes de un lugar, el más viejo recuerdo?

Pasar por el espejo.

2.2 Por favor narra brevemente la historia de tu vida tomando como eje la movilidad.

Un poco difícil, pues siempre tuve problemas para caminar o permanecer de pie mucho tiempo. Pero siempre caminé por disciplina o por ejercicio y estuve activa toda la vida, forcé mucho mi cuerpo.

Por ejemplo para ir y venir de la escuela no tomábamos taxi o camión, nos íbamos o nos veníamos caminando porque mi papá decía “no, tienes que hacer mucho ejercicio”. Siempre me trajo así corta. Para llegar al kinder serían unas... como 5 cuadras. Pero para mí es mucho porque ustedes dan un paso y yo doy tres, el triple de la distancia de los demás. Mi tronco, como es de tamaño normal, y mis piernas pequeñas, para ellas es como si yo tuviera sobrepeso, a pesar de ser delgada.

Además pues como nació y se me fueron curvando las piernas, entonces caminar con las piernas curvas era bien molesto y difícil. Aun así jugaba con mis amigas en la escuela y en el recreo, o sea siempre he llevado una vida normal a pesar de mi problema.

A los 12 años llegué aquí y desde entonces vivo en esta casa.

He ido y venido a mi casa, cuando trabajaba pues también.

Ahora ya no me esfuerzo tanto ni me lastimo como antes pues ya cuento con un transporte para gente con discapacidad.

Han habido momentos donde han venido las crisis ¿no? Y me he tenido que operar las tibias, me enderezaron las piernas, me crecieron 9 cm, fue para elongación de piernas y después tengo una prótesis en la cadera para poder seguir caminando. Si no me hubieran operado yo ahorita estaría en silla de ruedas.

2.3 ¿Qué características debe tener un lugar para que disfrutes?

Que cuente con accesibilidad, que tenga rampas, elevadores, si hay pasillos estos deben ser anchos para que quepa mi carrito, igual que las banquetas para que se puedan detener los taxis o coches. Asientos no demasiado altos, cómodos y rectos, así como descansos y bancas para poder descansar. Que no haya multitudes porque no me ven ni me escuchan.

III. Barreras espaciales

3.1 Hay personas que te miran, otras evaden tu mirada o te ignoran por completo, tal vez no te ven. ¿Cómo influyen las personas que circulan cerca de ti para que te sientas más cómodo o incómodo? ¿Por qué crees que lo hacen?

Definitivamente la gente influye en tu comodidad o al contrario. Es incómodo que te miren aunque la fuerza de la costumbre los hace a veces desapercibidos, como invisibles o pueden ser tan molestos o hirientes hasta el punto de responder agresivamente o mirarlos despreciativamente como un mecanismo de defensa. También cuenta mucho la situación del momento y las personas que te rodean para que esto sea incómodo o no.

Creo que lo hacen por curiosidad, asombro, miedo, crueldad, por desquitarse de su maltrato propio con el más débil, etc.

Mira, sucede que yo creo que tu actitud tiene mucho que ver. Yo salgo a la calle a tomar posición de la escena, no que ellos se posesionen de mí. La gente también de frente no se atreve a quedárame viendo, pero lo hacen disimuladamente. Aunque hay veces que se me hace raro ir caminando y darme cuenta que nadie me pela, digo, si yo soy bien famosa y no puedo salir sin que me volteen a ver... digo ¿qué les pasa a estos? Jajaja, te acostumbras tanto a la mirada de la gente que cuando no la hay, sí te sientes rara. Aparte tengo yo la ventaja (comparando con otra gente pequeña) de que yo no tengo afectado el rostro, entonces la gente me acepta más. En cambio mis compañeros, como su discapacidad es de otro tipo (también de gente pequeña) entonces la mayoría tiene acondroplasia y yo tengo una displasia.

Displasia es una afectación del sistema óseo que impide que los huesos se formen normalmente.

- 3.2 Tu educación (felicidad, desarrollo laboral, social, familiar, ambiental) ¿se han visto influenciadas por la discapacidad? ¿Cómo?

Mi papá era más exigente conmigo que con mi hermana porque sabía que yo tenía que esforzarme para salir adelante y me exigía que hiciera más ejercicio. Mi hermana no tiene discapacidad. Yo sé que mucho se lo debo a mi papá porque mi mamá tenía la mentalidad mexicana de sobreproteger al hijo, de... que no salga a la escuela porque le hacen burla, que no sufra y lo apapacho en casa, etc. Y pues eso te hace daño porque los padres no van a estar toda la vida protegiéndote de todo. Me pasó que mi mamá no nos dejaba salir solas a la calle, entonces cuando mi mamá falleció, yo tenía que salir a hacer cosas y sí me quedaba pensando “¿cómo voy a hacerlo?” porque me daba mucho miedo, pero así aprendí sola. Aparte había un policía aquí en la esquina de mi casa que siempre me molestaba cuando pasaba y me decía que me iba a raptar al fin que yo ni pesaba y así. Entonces digo, encontrarte con ese tipo de gente cuando tú estás intentando vencer tus miedos y salir solo, te hace la prueba bien difícil. Pero con cada experiencia que superas, te vas haciendo más fuerte y más independiente. Hasta te haces más protector de gente más vulnerable.

Estudí desde el kínder hasta la preparatoria.

Cuando estaba pensando en hacer una carrera, la única que me gustaba era arquitectura, aquí en el Estado. Pero me daban mucho miedo las rutas, entonces dije... no me atrevo a irme todos los días sola y aparte subirme a una ruta. Para subirme a la ruta me hincaba en los escalones o con los brazos me colgaba, aguantaba mi peso y me subía. Pero me daba miedo porque siempre veía que la gente a penas se estaba bajando y los choferes ya estaban cerrando la puerta, entonces yo sentía que me cerraban la puerta, me quedaba arriba y mi mamá se quedaba abajo, porque muchas veces así nos pasó. De ahí me vino mi trauma y miedo a las rutas. Aunque aun así a veces sí me subía.

Eso fue una cosa, pero cuando me dijeron “oye y ¿vas a poder con los restiradores que están así de altos y con 3 patitas flaquitas?” Para mí era... o puedes como están las cosas o no las puedes. Ahí dije, “se acabó eso de la arquitectura”

Aquí en casa tengo mi autoempleo, o sea doy clases de dibujo y pintura. Pero una vez trabajé para una agencia de autos usados y también es tuve de locutora 4 años en un programa sobre discapacidad. Fue algo muy hermoso la verdad. Pero lo dejé porque la gente se cansa de oír tanto tiempo el mismo programa, entonces yo noté que había bajado la audiencia. Por otro lado, ese trabajo fue como mi servicio social porque nunca me pagaron un sueldo y para la fundación donde yo trabajaba, me di cuenta de muchas cosas que se me hacía que era un trato injusto o para mí, entonces había empleados que se quedaban con nuestros apoyos económicos. Gente de la administración de la fundación, entonces yo dije ¡ya!. Cuatro años donde tuve la oportunidad de ir a cursos, de obtener mi certificado y de formarme como locutora, entonces esa fue mi ganancia.

3.3 ¿Cuánto dinero gastas en transporte cada semana?

Mi vehículo funciona con electricidad y pago mi cuenta de la casa con todos los demás gastos y ya.

A veces tomo taxi.

IV. Movilidad dentro de la ciudad

4.1 Por favor narra cómo es un día en que sales de tu casa, ¿qué actividades realizas antes de salir y hasta que regresas?

Pues hago muchas cosas, voy al supermercado, a pagar servicios, a consultas médicas, a divertirme con mis amigos, a la iglesia, etc.

4.2 ¿Por dónde te gusta caminar y por qué? Y ¿qué materiales sientes más cómodos para caminar? Ejemplo: pavimento de concreto, pasto, adoquín, empedrado, etc. ¿Por qué razones?

Pavimento de concreto o cemento pulido o pisos, porque tengo menos peligro de tropezones al ser un desplazamiento parejo y liso. Esto me cansa menos y me da más seguridad. Con mi vehículo es igual, no se atora y sufre menos desgaste.

V. Niveles de accesibilidad

5.1 ¿Por qué te desplazas? ¿qué te motiva a desplazarte?

Cubrir las necesidades básicas como comprar alimentos, pagar servicios, citas médicas y recreación entre otras, yo voy y compro todo porque no me gusta que me traigan, así es más barato cuando yo lo escojo.

Sólo cuando estoy convaleciente uso servicios de los supermecados que te traen las cosas a tu casa.

No hay como que tú mismo puedas hacer tus necesidades más básicas, así me siento bien al cubrir mis propias necesidades sin depender de otros.

5.2 ¿Tienes sugerencias para que las autoridades o diseñadores de la ciudad modifiquen, eliminen o agreguen algo en las calles, en plazas, en parques o en banquetas?

¡Rampas en todas las esquinas de las banquetas! Hacen unas de 30 por metro, en Sanborns tiene su rampa y yo no puedo subir con mi carrito, se atora por todos lados.

Eliminar obstáculos en banquetas.

Yo estuve en el Consejo de Atención a PcD en el Edo. de Morelos, fue muy poco lo que logramos.

Necesitamos más señalización en braille para gente invidente y apertura de comercios que cuenten también con accesibilidad.

En el caso de los perros que auxilian a los ciegos, está la ley que permite su entrada a los lugares, pero a los dueños por ejemplo de los restaurantes, les vale.

Por ejemplo en los aeropuertos: baños para discapacitados y entras y los lavabos altísimos, porque la gente que va en silla de ruedas entran bien, a mí no me sirven esos. Nuestra discapacidad de la gente pequeña es más, porque las cosas no están adaptadas a nuestra estatura y eso es lo que nos hace tener discapacidad para no poder hacer las cosas.

También con la cultura de cómo tratar a una persona con discapacidad cuando entre a tu negocio. Y en las escuelas es muy importante que muchas veces es lo más olvidado, ¿no? las escuelas, que hay que adecuarlas.

Una compañera mía pues tiene un perro guía, entonces también es bien difícil, que a veces está mucho tiempo ahí en la parada esperando un taxi y no se quieren parar, porque les van a echar pelos el perro a sus taxis. La mayoría de gente aquí no conoce lo que es un perro guía, no son una mascota, creen que es un perro igual a los demás perros y sí supieran que ese perro ya pasó una de pruebas, que es más educado que la gente, son súper educados, porque ellos saben que llegan y se sientan o se echan al lado de la persona en su silla y de ahí no se va a parar aunque la persona se tarde 6 u 8 horas. Ese no exige ni le ladra a nadie, ni lo agrede.

Porque muchas veces ella también explicándoles “no es mi perro, no es mi mascota, son mis ojos ¡haga de cuenta! Y por eso la ley dice que me tiene que dejar pasar al súper, a donde sea, restaurant, lo que sea”, pero dicen “no”. Pero como que falta difundir eso

Muy importante el transporte porque si no hay transporte te quedas en tu casa, ni vas a trabajar, ni a estudiar. Es lo que más se sufre también. Puedes tener ayuda de tu familiar pero si no puede, llevarte ni traerte ¿qué haces?, pues te quedas ahí en tu casa sin poder hacer nada, pierdes todo tu día.

Entonces sería bueno saber que en la esquina pasa la ruta que está adaptada, con horario. Taxis adaptados con rampa o elevador y que cobren con tarifa regular.

Necesitamos más capacitación para los trabajos e incluso se podría dar la preparación por televisión para todos los que les cuesta trabajo salir de su casa. Luego ya abrir puertas de empresas.

Lo he propuesto muchísimas veces, falta más interés por hacer las cosas y bien hechas.

Estudio de Caso:

GRUPO FOCAL **Parálisis Cerebral**

Tu Nombre: Alberto

“Yo creo que México es el paraíso
de la No-Accesibilidad”

Fecha: Abril 2014

OBJETIVO: Conocer la percepción sensorial/espacial de persona con Parálisis cerebral, significado del espacio, barreras espaciales, movilidad dentro de la ciudad y niveles de accesibilidad.

ENTREVISTA PILOTO

1. **Percepción sensorial/espacial**

1.1 ¿Con cuáles de tus sentidos recorres las distancias?

Con los ojos para ver dónde pongo mis muletas, con el oído porque me encanta ir escuchando música y con el tacto porque si no, no puedo apoyar mis manos y brazos para mover las muletas y avanzar.

1.2 ¿Cómo se puede conocer a las personas cuando alguien camina, observa y/o platica? ¿de qué depende?

Mucha gente te ve como alguien a quien hay que ayudar, que hay que respaldar. Si acaso agradeceré que me pregunten si pueden ayudar y cómo porque es común que lo intenten y más bien me lastiman. Hay quien te observa mucho y quien de plano te ignora.

1.3 ¿Qué sensaciones te produce vivir en la ciudad de Cuernavaca?

Alegría porque para mí el hacer, ser y moverme es muy importante y lo he podido hacer solo en Cuernavaca mientras estudio la carrera.

Estrés porque hay que llegar a tiempo.

2 **Significado del espacio**

2.1 Por favor describe el recuerdo más antiguo de un lugar

Me acuerdo de la casa de mi abuela en Malinalco, de su gran patio.

2.2 Por favor narra brevemente la historia de tu vida tomando como eje la movilidad.

Nací en Malinalco que es un pueblito con calles empedradas, ahí viví 20 con mis papás. El mundo es como algo que está siempre en constante movimiento y algo que me metieron mis papás, ¡muévete, muévete, muévete!, no puedes estar sin hacer nada”.

El tiempo es algo que te rige desde siempre, el estímulo, es como los sonidos, los olores, para mí son como impulsos. Estar en la ciudad es algo que te impulsa a moverte rápido.

Viví con ellos 20 años hasta venirme solo a vivir y estudiar la uni a Cuernavaca en la UNINTER, pero ahí estuve sólo dos semestres y luego me cambié a la UAEM para estudiar psicología.

Normalmente hago media hora para llegar con mis muletas de mi casa a la facultad y si tengo menos tiempo, tomo taxi. Rutas no a menos que vaya acompañado, también si voy al super porque no puedo llevar el carrito y avanzar. Es una decisión muy planificada, divertida también.

Cuando voy al centro, a Galerías, a alguna plaza, teatro u otro lugar, normalmente tomo Uber o taxi y así me desplazo por la ciudad.

Cada viernes me regreso a Malinalco donde viven mis papás o donde vive mi abuela, pues entras en calma casi total, ahí te esperan, no hay prisa.

2.3 ¿Qué características debe tener un lugar para que disfrutes de espacios públicos?

Cuando estaba buscando dónde vivir aquí en Cuernavaca para empezar a estudiar idiomas, buscamos lugares que no tuvieran escaleras, que me gustaran y se acomodaran a mis necesidades como estudiantes. Que estuviera cerca la universidad, que hubiera cerca dónde comer, una lavandería, que no se tuviera que tomar un medio de transporte, que el piso no esté feo, tuviera puerta accesible para caber con mis muletas y cosas así por el estilo.

Me son muy útiles los barandales donde te puedas agarrar.

3 Barreras espaciales

3.1 Hay personas que te miran, otras evaden tu mirada o te ignoran por completo, tal vez no te ven. ¿Cómo influyen las personas que circulan cerca de ti para que te sientas más cómodo o incómodo? ¿Por qué crees que lo hacen?

Aquí sí tenemos la cultura de ayudar, pero estuviera padre que nos quitáramos la cultura de “ay pobrecito, hay que ayudarlo”, que nos quitáramos eso de la mente, porque para mí es más fuerte que piensan eso, al obstáculo, a un escalón. La gente a veces te ve como realmente un discapacitado, cuando sí estás capacitado, que tú puedas alcanzar eso o de llegar más rápido, es diferente, es otra cosa.

Siempre tengo que buscar espacios que se acomoden con mis necesidades. Trato de bañarme en la noche cuando están mis roomis, que también como que me echan la mano, trato de no meterme al baño solo porque este baño no está adaptado.

3.2 Tu vida, educación, felicidad, desarrollo laboral, social, familiar, ambiental ¿se han visto influenciados por la discapacidad? ¿Cómo?

Siempre he tenido que pensar en cómo llegar a la escuela y cómo regresar, si me pueden acompañar y ese fue un reto para venir a Cuernavaca a vivir. He podido viajar en el país e incluso ir al extranjero.

La amistad y apoyos de mis amigos siempre ha sido muy útil.

3.3 ¿Cuánto dinero gastas en transporte cada semana? Por favor describe el tipo de transporte.

El taxi me cobra la tarifa mínima cuando voy a mi facultad, o sea \$25. Si ya está oscuro ya no hay taxis, tienes que tomar taxi especial y tienes que pagar \$50 ó \$60. Un día tuve que tomar un taxi que me anduvo trayendo por todos lados, fue caótico pero también fue una experiencia padre, también para mis papás porque ellos se preocupan y para mí sobre todo, porque tuve que buscar una muleta porque la mía se me rompió y así no hago nada. Iba caminando entonces la metí en un hoyo que había en la pared donde ponen tubos, como que ponen candados para que no te estaciones, entonces pum, me caí, y la muleta rota. Venía con un amigo y me

acompañó a mi casa. Mi mamá al enterarse me dijo “no te preocupes, voy para allá”, pero después mi papá me dijo “¿sabes qué? Hay dinero en el banco, toma lo que necesites para que tu mamá ya no vaya, son horas de camino para que vaya y regrese”. Tuve que tomar un taxi que me cobró \$200.

4 Movilidad dentro de la ciudad

4.1 Por favor narra cómo es un día en que sales de tu casa, ¿qué actividades realizas antes de salir y hasta que regresas?

Tengo días en que voy a la escuela, otros salgo con mis amigos, en ocasiones hay que hacer tareas o salir al cine o al centro. Los fines de semana normalmente estoy en Malinalco con mi familia y algunas veces con amigos.

4.2 ¿Por dónde te gusta caminar y por qué razones? Y ¿qué materiales sientes más cómodos para caminar? Ejemplo: pavimento de concreto, pasto, adoquín, empedrado, etc.

Mira, como en Malinalco hay empedrado, pues me adapto mucho al ambiente, pero la verdad casi nada lo recorro a pie, entonces disfruto el paisaje cuando voy en el camión o en taxi sin estar estresado, tranquilo porque voy con cierto tiempo. Es maravilloso ver por la ventana el bosque, es un espectáculo maravilloso, he aprendido a disfrutar muchísimo, observo un poco más allá de todo, de disfrutar más el espacio.

5 Niveles de accesibilidad

5.1 ¿Por qué te desplazas? ¿qué te motiva a desplazarte?

No te puedes quedar estático, mucho menos como joven, mis maestros estaban preocupados en realidad, la directora “¿cómo le vas a hacer para la universidad?”, me voy a ir para allá. “¿No puedes tomarla on line?”. Le agradezco, en realidad no es mi opción, solamente que no pueda ya que no pueda realmente hacerlo, que no pueda moverme de casa, entonces ya eso será para mí así como mi última opción para terminar de pie.

En el mundo así es la cosa, en constante movimiento, nunca se para, es como la ciudad, nunca se queda estática, si vives ahí o estás ahí agarras el ritmo tú solito así.

5.2 ¿Tienes sugerencias para que las autoridades o diseñadores de la ciudad modifiquen, eliminen o agreguen algo en las calles, en plazas, en parques o en banquetas?

Creo que el sistema de transporte, las rutas son de lo más caótico que podrían mejorar y quienes los manejan también deben mejorar.

Las nuevas rutas que son de Toluca, del gobierno del Estado de México, están muy padres, traen Wifi, pero traen dos escalones, uno es mortal, aparte está mal diseñado, hicieron mal los asientos, hasta para alguien de condiciones estándar, como que les cuesta subir ese escaloncito y moverse, ¡eso está mal!

Entonces un escalón lo puedo subir pero para alguien en silla de ruedas es terror, solo no lo puede lograr. Que el piso no esté feo ni con bordes donde se atoren mis muletas.

Las banquetas que sean anchas y sin obstáculos como puestos, postes, anuncios que reducen el área para circular.

Siempre aquí me hacen descuento, al 50, no tengo necesidad de llevar credencial, que se me hace algo absurdo, ¿qué más credencial quieres (señalando sus muletas)? Se me hace algo absurdo que no puedo ir al DIF de aquí y hacer trámites en 10 minutos, tiene que ser en el DIF de mi localidad (para tramitar la credencial de PcD), de Malinalco, además está muy canijo encontrar a un doctor aquí en Cuernavaca que me avale que diga que soy discapacitado (porque tiene que ser un médico con una especialidad específica), para tener el descuento de mi pasaporte, para que me den el 50% de descuento en el pasaporte que pagaría \$1000.

Estudio de Caso:

GRUPO FOCAL **Esclerosis Múltiple**

Tu Nombre: Héctor

“...no pueden enfrentar la discapacidad por temor aunque ésta no sea contagiosa...”

Fecha: Diciembre 2014

OBJETIVO: Conocer la percepción sensorial/espacial de persona con Esclerosis Múltiple, significado del espacio, barreras espaciales, movilidad dentro de la ciudad y niveles de accesibilidad.

ENTREVISTA PILOTO

1. Percepción sensorial/espacial

1.1 ¿Con cuáles de tus sentidos recorres las distancias?

Yo utilizo el sentido de la vista y también el sentido del tacto pues por donde va mi silla puede ser muy complicado en terreno accidentado así como en lugares donde me desplazo físicamente. Con el sentido de la vista me puedo dar cuenta de las condiciones del piso por donde voy pasando, pues por ejemplo hay coladeras demasiado abiertas por donde puede caer la rueda de mi silla y por la posición de quien lleva la silla, pueda ser que no se dé cuenta, asimismo el tacto me sirve para saber qué tan difícil es una superficie o qué tan peligrosa.

1.2. ¿Cómo se puede conocer las personas cuando alguien camina, observa y/o platica? ¿de qué depende?

Básicamente depende de la amabilidad de las personas y poder hacer contacto visual para hablar con ellos y mirar sus expresiones, cuando caminan podemos observar la actitud que tienen y qué tanta atención nos honran en poner para escuchar lo que queremos decir, yo creo que lo más importante es el nivel al que charlamos cuando nos dirigimos con nuestro interlocutor.

Obviamente también la confianza que cada uno tenga para poderse expresar.

1.3. ¿Qué sensaciones te produce vivir en la ciudad de Cuernavaca?

Confort por el clima cuando hay sombra, pero también angustia por los espacios estrechos o la falta de banquetas si es que hay.

2. Significado del espacio

2.2. Por favor describe el recuerdo más antiguo de un lugar

Lo primero que recuerdo son las calles estrechas pues cuando manejaba era muy estresante el espacio reducido por donde pasaba junto con los camiones o rutas, y la gente caminando por la calle.

Ya casado y con la discapacidad, la calle donde vivía que era un columpio, con una pendiente muy grande de un lado y otra ligeramente grande hacia el otro lado y yo vivía en la parte más baja del columpio y parecerá exagerado pero era más seguro salir en automóvil que en la silla de ruedas ya que las banquetas eran muy estrechas, y con los postes y árboles no podía ir sobre la banqueta además que la subida era todo un reto con la silla de ruedas. Lo que está muy claro en mis recuerdos son los grandes árboles como el trueno y otros que no sé su nombre pero sí recuerdo los guayabos por su característico olor.

2.3. Por favor narra brevemente la historia de tu vida tomando como eje la movilidad.

Bien, en un principio yo no tenía discapacidad, pero se fue presentando paulatinamente, al principio me apoyaba en los muebles luego con un bastón, que en lugares de superficies resbalosas era peligroso, poco después comencé a utilizar andaderas pero era muy lento y lo combinaba con la silla de ruedas, ésta me ayudó mucho a desplazarme al trabajo y hasta donde pude continué con este, sin embargo un determinado momento ya no pude continuar con el trabajo como médico veterinario, ahora trabajo con mi esposa en asuntos sociales, me desplazo con ella a diferentes estados y en lugares donde podamos desarrollar nuestro trabajo.

2.4. ¿Qué características debe tener un lugar para que disfrutes de espacios públicos?

Primero que nada amplitud para poderme desplazar libremente con mi silla de ruedas, ventilado, a buena temperatura, un buen ambiente y que pueda dirigirme frente a las personas con las que intercambie alguna conversación, de preferencia al aire libre con vegetación y una buena superficie para desplazarme sobre ella con la silla de ruedas.

3. Barreras espaciales

3.2. Hay personas que te miran, otras evaden tu mirada o te ignoran por completo, tal vez no te ven. ¿Cómo influyen las personas que circulan cerca de ti para que te sientas más cómodo o incómodo? ¿Por qué crees que lo hacen?

Pienso que quizás lo hacen por ignorancia ya que no pueden enfrentar la discapacidad por temor aunque esta no sea contagiosa, como un mal augurio, en otros casos quizá sea dolor, al principio sí era un poco incómodo porque pareciera que yo era invisible en algunos casos... Después me acostumbré y últimamente ha cambiado esa actitud de la mayoría de las personas.

3.3. Tu vida, educación, felicidad, desarrollo laboral, social, familiar, ambiental ¿se han visto influenciados por la discapacidad? ¿Cómo?

Definitivamente así ha sido, los amigos han cambiado, mi trabajo no lo pude continuar desempeñando, al querer tomar un curso de inglés avanzado fui rechazado por la silla, debido a la discapacidad, mi familia no puede estar unida ya que mi esposa se ha lastimado por atenderme, lo que ha provocado que un tiempo esté con ellos y otro tiempo con mis hermanos. La familia se cansa, y esto es inevitable aunque uno trate de no dar molestias, pero siempre será una molestia aunque uno no quiera.

3.4. ¿Cuánto dinero gastas en transporte cada semana? Por favor describe el tipo de transporte.

Desde \$250 por semana si no tengo mucha actividad para salir. Uso taxi o el coche que maneja mi esposa.

4. Movilidad dentro de la ciudad

4.1. Por favor narra cómo es un día en que sales de tu casa, ¿qué actividades realizas antes de salir y hasta que regresas?

Primero antes de levantarme hago algunas movilizaciones para relajar la espasticidad de mis piernas y brazos después me levantan para pasar al baño a bañarme y limpiar. Posteriormente selecciono la ropa que voy a utilizar ese día, me viste mi cuidador, y terminando de desayunar bajo un piso con ayuda de mi cuidador

y una persona más para bajar las escaleras, llamar un taxi para salir. Una vez en el estacionamiento, mi cuidador me ayuda a subir al asiento del copiloto donde me siento más seguro para viajar cuando voy a terapia, pero si estoy en Cuernavaca salimos a diferentes asuntos en el automóvil de mi esposa y viajo junto con ella. Con mi cuidador, vamos a diferentes centros de reunión por motivos necesarios a la asociación, en ocasiones muy frecuentes me encuentro con lugares de acceso muy difícil o con suelos empedrados con adoquín o con una pendiente muy pronunciada para acceder, en oficinas de gobierno generalmente hay algún tipo de rampa y elevador que mejoran el acceso a éstas.

Estando en la calle necesitamos ubicar un lugar donde comer donde pueda estar con mi silla de ruedas o en su defecto, en el carro me dan de comer, si decidimos ir al cine ni que pensar cual tiene un mejor acceso así como los lugares para personas con discapacidad mejor ubicados en la sala del cine igualmente para cuando vamos a algún evento al que somos invitados o deseamos ir.

A nuestro regreso repetimos la operación de buscar un buen lugar donde cenar de fácil acceso para estar todos juntos y si no es posible nuevamente comemos en un lugar donde pueda comer dentro del carro y pensar en el regreso nuevamente que no sea muy tarde para conseguir quién nos pueda ayudar para subir a la casa pues vivo en primer piso en Cuernavaca y aquí en la Ciudad de México.

- 4.2. ¿Por dónde te gusta caminar y por qué razones? Y ¿qué materiales sientes más cómodos para caminar? Ejemplo: pavimento de concreto, pasto, adoquín, empedrado, etc.

Bueno, me gusta ir por plazas públicas como el Zócalo o el kiosco de la ciudad pues me gusta el contacto con la gente y el ruido de los lugares concurridos. Es cómodo rodar sobre pavimento de concreto pisos firmes, madera, inclusive alfombra, el pasto es muy difícil a menos que vayan en reversa con mi silla, el adoquín no es muy sencillo dependiendo de la correcta unión de estos materiales, el empedrado es sumamente incómodo para mí y para quien lleva la silla.

5. Niveles de accesibilidad

5.1. ¿Por qué te desplazas? ¿qué te motiva a desplazarte?

Inicialmente por el gusto de salir del encierro y poder realizar actividades distintas inclusive si no pueden ser laborales, busco de servicio social como la asociación que dirijo junto con mi esposa, también la necesidad de acudir a lugares lúdicos como el cine y fiestas, también la atención física de mi persona tanto médica, como fisioterapeuta.

Actualmente la familia me motiva mucho por estar con ellos en la necesidad de estar con mis hermanos. Organizar la manera de regresar a Cuernavaca y estar activo en los diferentes compromisos que vamos adquiriendo.

5.2. ¿Tienes sugerencias para que las autoridades o diseñadores de la ciudad modifiquen eliminen o agreguen algo en las calles, en plazas, en parques o en banquetas?

Por supuesto que sí, primero le sugeriría que probarán con una silla de ruedas circular por la ciudad para conocer todos estos bloqueos que nosotros encontramos día con día, evitar las coladeras que son un peligro para quienes viajamos con silla de ruedas, también tener un mínimo de amplitud en las banquetas para poder circular por ellas y cuidar el estado del piso, así como las uniones y rampas para acceder y descender de éstas... Últimamente acabo de enterarme que arreglaron una calle muy conocida en el restaurante de "las mañanitas", y dentro de los adornos pusieron unas bolas muy grandes sobre la banqueta que dificultan el paso de la silla o impiden la circulación de la silla por la banqueta.

Estudio de Caso:

GRUPO FOCAL **Ceguera**

Tu Nombre: Vero

Fecha: Abril 2014

OBJETIVO: Conocer la percepción sensorial/espacial de persona con Ceguera, significado del espacio, barreras espaciales, movilidad dentro de la ciudad y niveles de accesibilidad.

ENTREVISTA PILOTO

1. Percepción sensorial/espacial

1.1. ¿Con cuáles de tus sentidos recorres las distancias?

Fíjate que cuando yo veía y era joven, no me gustaba prender la luz porque me lastimaba o me quitaba el sueño, entonces me acostumbré a ir con los ojos cerrados e iba yo tocando la pared, o sea el tacto. El oído también aunque estoy perdiendo el oído derecho, pero estoy alerta a los ruidos y los percibo.

1.2. ¿Cómo se puede conocer las personas cuando alguien camina, observa y/o platica? ¿de qué depende?

Siento a las personas cuando se acercan pero no siempre noto si me están viendo. Necesito que me digan si me van a saludar o me están hablando a mí para contestarles porque si hay más ruido no sé cuándo contestar o si le hablan a alguien más.

1.3. ¿Qué sensaciones te produce vivir en la ciudad de Cuernavaca?

Me gusta porque aquí nací y estoy acostumbrada a mi casa. Aunque antes no le tenía miedo a la oscuridad pero comencé con ese miedo en una ocasión que fui en la noche a orar a casa de una vecina. Ella había tenido posesión satánica y se me ocurrió ponerle mis manos sobre su cabeza y sus miedos se me pasaron a mí, ella era muy muy miedosa. Entonces había yo ido a verla por la mañana porque en la madrugada empecé a tener mucha preocupación por ella, porque el espíritu santo me advierte si hay algún peligro, y oré por ella. A las 6 de la mañana fui a verla y le pregunté si estaba bien, ella empezó a llorar y me dijo que se había querido suicidar a las 2-3 de la mañana (la hora en la que el Señor me advirtió y había empezado a orar por ella), después le dije que en la noche regresaría a orar más. Cuando yo regresé sentía que venía persiguiéndome alguien y me empezó a entrar miedo, recuerdo que esa noche no dormí ni un segundo.

Una vez estábamos en Veracruz mis hijos le dijeron a mi esposo que saliéramos al parque, pero había norte y una de mis fobias era el viento, que gracias a Dios ya desapareció, pero la tenía muy fuerte en ese tiempo aunque ahora está en un 80%. Desapareció la de la oscuridad pero con tantito viento que me llegara sentía que me asfixiaba y empezaba a entrar en pánico. No me daba miedo quedarme sola. Cuando me dan las fobias sí me pongo loca jajaja.

2. Significado del espacio

2.1. Por favor describe el recuerdo más antiguo de un lugar

Un pensamiento que tengo muy grabado, que me gusta mucho recordarlo de cuando era niña, que íbamos aquí a Altavista donde no había casa ni nada, que estaba todo el campo "así", mucha hierba así como pasto, que el viento lo mecía de un lado a otro. A mí me encantaba el viento, yo estuve yendo a la escuela para ciegos y quería saber si me pasaba solo a mí, el que le tuviera miedo al viento y me dijo la maestra que casi todos le tenían miedo al viento porque es algo que no se puede controlar. En el momento que perdí la vista le empecé a tener miedo al viento.

2.2. Por favor narra brevemente la historia de tu vida tomando como eje la movilidad.

Tengo 56 años, nací en Cuernavaca en el centro, en la calle de Abasolo. Realmente no salí mucho de casa porque mi padre era muy posesivo, entonces yo me acostumbré a estar dentro de casa. No salgo solamente que tenga algo importante que hacer, salir a tomar el café se me hace una pérdida de tiempo porque no estoy acostumbrada.

Mi mamá fue diabética y mi papá ya falleció pero también. El doctor nos dijo que era muy probable que me diera diabetes y la mía fue más emocional, porque cuando me dijeron que me iban a quitar la matriz, me dio diabetes. Es prevenible pero más que cuidar la alimentación, es cuidar lo emocional. De 10 hermanos que somos, 6 tenemos diabetes.

En el 1981 mi esposo y yo nos fuimos a Tamaulipas 1 año, un año después nos fuimos a Tehuaca Puebla, luego nos regresamos a Cuernavaca. Cuando me casé cambiamos de domicilio pocas veces, ahorita llevamos 20 años viviendo aquí entonces no soy muy dada a movilizarme.

Antes yo usaba lentes pero no era de diario, pero empecé con problemas de vértigo, problemas intestinales y cuando me vio el doctor dijo que estaba perdiendo la vista porque se reventaron las venas de mis ojos por el alza muy grande de la glucosa. Estuve a punto de morir. Hasta la fecha tengo mis venas endurecidas y no le pasa bien el oxígeno por la sangre en el cerebro y por eso me daba vértigo. Al operarme mis dos ojos fue cuando definitivamente perdí la vista, había una posibilidad de recobrarla muy pequeña pero aun así lo intentamos. Ya solo veía sombras, en pocos meses perdí la vista muy rápido.

No había yo pensado en la palabra “movilidad” que prácticamente se puede aplicar en todo.

- 2.3. ¿Qué características debe tener un lugar para que disfrutes de espacios públicos?
Que se sientan cómodos con sombra.

3. Barreras espaciales

- 3.1. Hay personas que te miran, otras evaden tu mirada o te ignoran por completo, tal vez no te ven. ¿Cómo influyen las personas que circulan cerca de ti para que te sientas más cómodo o incómodo? ¿Por qué crees que lo hacen?

Como te decía, necesito que me digan si me hablan a mí o me van a saludar para contestarles, a veces no me toman en cuenta en las pláticas aunque yo esté ahí, otras se sorprenden que yo no vea porque no se me nota que sea ciega cuando estoy quieta.

- 3.2. Tu vida, educación, felicidad, desarrollo laboral, social, familiar, ambiental ¿se han visto influenciados por la discapacidad? ¿Cómo?

Me operaron en el 2007 pero empecé a perder la vista a finales de 2005. Caí en una depresión tremenda y yo le reclamaba a Dios porque primero me dio diabetes y

luego perdí la vista. Pero después el Señor abrió mi corazón y empecé a importarme por las demás personas y a dejar de ser egoísta. “Que la tristeza del mundo nos lleva a la destrucción, a la muerte; la única tristeza que es blanca y para vida es la que nos lleva y nos envía Dios”.

Hay muchos suicidios de personas discapacitadas, hasta a mí me pasó y me vino a la cabeza la opción de acabar con mi vida.

Vero ¿qué diferencia hay entre alguien que nace sin vista y alguien que la pierde?

El que nace ciego sí tiene mucha tristeza pero está acostumbrado, pero es otro tipo de tristeza. En una ocasión se sentó junto a mí una chica y se me ocurrió preguntarle cómo había perdido la vista, ella me dijo que nació viendo pero que en la incubadora se les olvidó ponerle el antifaz en los ojos y se le quemaron, así que nunca ha visto. Pero le dolió mucho hablar del tema.

- 3.3. ¿Cuánto dinero gastas en transporte cada semana? Por favor describe el tipo de transporte.

No salgo y entonces no gasto porque no uso transporte

4. Movilidad dentro de la ciudad

- 4.1. Por favor narra cómo es un día en que sales de tu casa, ¿qué actividades realizas antes de salir y hasta que regresas?

Casi no salgo, estoy en mi casa.

- 4.2. ¿Por dónde te gusta caminar y por qué razones? Y ¿qué materiales sientes más cómodos para caminar? Ejemplo: pavimento de concreto, pasto, adoquín, empedrado, etc.

Donde no me tropiece, normalmente si salgo voy con alguien de la familia que me ayude.

5. Niveles de accesibilidad

- 5.1. ¿Por qué te desplazas? ¿qué te motiva a desplazarte?

La verdad ahora es casi casi forzoso porque mientras estaba con todos mis sentidos era atender por a mi familia. O sea, yo estudié contaduría pero cuando me embaracé y fuimos a Ciudad Madero, renuncié a mi trabajo y desde entonces yo atendía a mi

familia pues ya no trabajaba. Ya desde que yo perdí la vista, es nada más por inercia porque ya no tengo realmente mucho que hacer.

Lo que me motiva por ejemplo es levantarme a orar y luego me duermo un rato y me levanto más tarde, pero ya no tengo muchas cosas que hacer. Me levanta el hambre, el estómago.

5.2. ¿Tienes sugerencias para que las autoridades o diseñadores de la ciudad modifiquen, eliminen o agreguen algo en las calles, en plazas, en parques o en banquetas?

Ya no salgo pero creo que si lo hiciera, me gustaría que no hubieran bordes en el piso, aunque ya sé que eso no se puede hacer.

Estudio de Caso:

GRUPO FOCAL 5. **Tercera edad**

Tu Nombre: Alicia, 73 años, nacida en 1946 en CDMX

Yo siento que moverme o hacer alguna actividad es no enmohecerme, que necesito actividad para estar haciendo algo. Me siento muy orgullosa de que me vean activa. Que yo hacía pasteles, gelatinas, guisados y así y entonces eso me llena.

Lo hago porque me gusta y la verdad me gusta que me vean.

Fecha: Abril 2019

OBJETIVO: Conocer la percepción sensorial/espacial de los adultos mayores, significado del espacio, barreras espaciales, movilidad dentro de la ciudad y niveles de accesibilidad.

ENTREVISTA PILOTO 2.0

1. Percepción sensorial/espacial

5.3 ¿Con cuáles de tus sentidos recorres las distancias? Explica.

Con la mirada, porque en ella veo si está lejos o está cerca, si el piso está bueno para que yo pueda caminar o no y eso a veces me retrae de no salir porque siento que no puedo. Porque me canso, porque necesito estar sentada, si no llevo la andadera porque me di cuenta que necesitaba sentarme. Y ya siento que en unos minutitos ya se me quita esa molestia de la columna que es lo que yo siento que es lo que me empieza a dar, que pierda como que ya empieza a perder fuerza de la cintura para abajo, se me empiezan a dormir las piernas, las pompas y ya no puedo caminar.

Y ya me caí una vez, pero si yo voy en la andadera, como me sostengo del frente, bien, más o menos lo aguanto y si me puedo sentar, pues ya me siento.

La uso desde hace como 2 años y antes de la andadera usaba el bastón, pero podía caminar más, pero me tenía que sostener, tocando la pared o algo que estuviera a mi paso, que ahora así camino, sosteniéndome siempre de la mesa, del barandal, de la pared o lo que sea. Si no traigo el bastón, si no me caigo.

Ejemplo: probablemente para ti sea muy importante la VISTA para elegir el sitio donde pisar o el TACTO en caso de requerir muletas o ayudarte de barandales.

5.4 ¿Cómo se puede conocer a las personas cuando alguien camina, observa y/o platica? ¿de qué depende?

La puedo conocer por su trato hacia mí, según de lo que se trate la plática o que yo vea como es ella o cómo soy yo y qué puedo decirle a esa persona, de qué le puedo platicar. Porque no siempre se puede platicar de sus enfermedades porque eso aburre y no toda la gente soporta eso, he aprendido a no estar hablando de mis problemas personales de enfermedades. Me preguntan que ¿cómo está?, y le digo bien y si ya es de mucha confianza, pues he estado un poco enferma y ya ahí he aprendido que no debo de estarme quejando.

Yo conozco a la gente, más por su voz que por su nombre, me cuesta más trabajo memorizar sus nombre que oír su voz. Si oigo la voz de x persona en la radio o en la televisión, casi siempre sé quién me está hablando y lo detecto.

Y luego por ejemplo, una voz vieja, Arturo de Córdoba por ejemplo, yo digo, ah, es Arturo de Córdoba, pero los nombres no. Los olvido y los equivoco, por ejemplo Betzi, le puedo decir Bertha en lugar de Betzi.

2. Significado del espacio

2.1. ¿Qué recuerdo tienes de un lugar, el más viejo recuerdo? narra cómo es.

Yo me acuerdo mucho de mi niñez porque fui una niña que jugó mucho, tenía muchos primos y mis hermanas y siempre corríamos por el patio que era muy grande, salíamos a la calle a jugar beisball, juegos, rondas, todas las tardes, todas las tardes.

Y en tiempos de lluvia, nos encerrábamos en un cuarto grande y un tío que era 10 años mayor que yo, nos hacía preguntas de la escuela, o juegos, o cantábamos, los Aficionados y eso para mí han sido recuerdos muy muy bonitos en mi vida, porque tuve una infancia muy bonita, jugué mucho y disfruté mucho.

Era una casa antigua y una calzada, una calle que tenía un camellón con árboles en medio, estaba en contra esquina un campo de beisball y que nada más nos atravesábamos la calle y jugábamos ahí hasta las 8 de la noche por lo menos. Y éramos un montón de niños y jugábamos a todo y fui muy feliz. La verdad yo tuve una infancia muy bonita, una infancia muy feliz, no llena de lujos ni de nada, como unos niños de la clase media, bien, sin tener bicicletas ni nada eso tuvimos, pero tuvimos mucha comunicación y espacio para jugar.

2.2. Por favor narra brevemente la historia de tu vida tomando como eje la movilidad.

Cuando murió mi papá, yo tenía 8 años y mi mamá me legó responsabilidades, ella se tenía que ir a trabajar y la veía sólo en las mañanas antes de irse a trabajar. Yo tenía que ver a mis 2 hermanas y me hice como la protectora de ellas.

Viví en una casa muy grande donde los dueños eran 4 hermanos y que esa casa la dividieron en 4.

Estudí toda la primaria y 4 años de secundaria con carrera técnica de corte con todas las materias, íbamos en la mañana y en la tarde a clases especiales. Me siento muy orgullosa de haber estudiado con lo que mi mamá me puso a estudiar, sigo haciendo uso de esos aprendizajes para sostenerme.

Jugué mucho y ya cuando fui jovencita, bailé mucho, mucho, mucho, mucho, yo iba a las fiestas y salía con los zapatos en las manos. Ya de casada, como me casé muy joven, pues iba a fiestas de la familia y siempre bailé muchísimo, con mis tíos, con mis primos, yo no comía ni cenaba, yo bailaba y bailaba y bailaba.

Y eso ahora que no lo he podido hacer, ¡me da dolido mucho! y le he dicho a Dios que por qué me quitó lo que más me gustaba, pero lo acepto, lo acepto porque pues ahora tengo otras cosas. Disfruté mucho, viajé mucho con mi marido, aunque sea dentro de la República pero también fui a Estados Unidos en dos ocasiones y también lo disfruté mucho, todo lo he disfrutado.

Me ha gustado estar rodeada de mucha gente, siempre he jalado y mi esposo me decía “si no sales con 100 gentes atrás de ti, no vas contenta a las fiestas, a los días de campo”, siempre salí al campo, siempre, siempre, no había domingo que no saliéramos. Al Desierto de los Leones, a la Marquesa, a Chapultepec, en un tiempo a los museos para llevar a los niños desde que estaban chicos para que tuvieran cierta cultura decía mi esposo y por eso lo hacíamos.

Caminábamos y caminábamos pues hacía yo mucho ejercicio, yo iba al zumba a hacer ejercicio en la mañana, a las 9, a las 6 de la tarde, yo daba clases a unas amigas, lo que yo aprendía se los transmitía a unas amigas y adelgazamos todas porque todas las noches hacíamos ejercicio y yo era la maestra y entonces era muy feliz.

Hasta que un día una rodilla me tronó y la maestra me sobó y me dijo “vete a ver al ortopedista y él me prohibió hacer ejercicio, porque era demasiado el que yo hacía. Ya después no iba a zumba sino que me iba a caminar 10 km diarios al Parque de los Coyotes, diario me iba yo a caminar, en las mañanas, en las madrugadas, estaba hasta obscuro. Hacía un circuito y hacía ejercicio en unos ejercicios de fierro, entre cada circuito yo hacía ejercicio diario, diario y tomaba camión para ir ahí.

Mis problemas empezaron porque me lo gasté y el zumba hacía ejercicio en piso duro, no los hacía en pisos como ahora en piso de madera especial, que flota uno, ni tenis especiales, yo así lo hacía. Pero era tanto mi gusto que yo siempre lo hice. Tuve muchas caídas en el trayecto de mi vida, caídas muy fuertes, las cuales hora salen en estudios que tengo lesiones antiguas, viejas. Tengo dos lesiones graves en mi columna.

Siempre he sido de mover los muebles, pintar la casa y ahora es lo que me cuesta trabajo. ¡Ahora me cuesta trabajo depender de alguien!, mucho trabajo. Por ejemplo esta Semana Santa me la pasé muy triste porque nadie, mis hermanas vinieron a verme, como 20 años vinieron semana tras semana y este año no vinieron, entonces mi hija y su marido y sus hijas se fueron y me quedé aquí solita y me dolió mucho, mucho, mucho. Pero lo tengo que aceptar, tengo que aprender a vivir así.

Me gusta mucho estar con la gente y mucho. Con la discapacidad que yo tengo ya no puedo. Yo antes cuando sabía que mi hija iba a salir un sábado a una comida por ejemplo con su familia, yo me iba desde el viernes a México, agarraba mi camión y regresaba el domingo y no había quién me lo impidiera. Hasta que un día que llegué a México y al bajar del camión no podía yo caminar, me tuve sostener del camión que estaba parado y ya me fui, ya me activé y me fui en un taxi pero ahora ya no puedo hacerlo.

Sentí que se dormían las piernas y tristeza. La columna vertebral me está pisando varios nervios y eso hace que se me duerman las piernas, entonces ya no puedo activarme. Si me siento pasa el problema, pero parada no y caminando menos. Pero el chiste no es andar en silla de ruedas, no quiero y el empedrado de Cuernavaca no sirve para esos automóviles. No sirve.

Es muy difícil las banquetas y la calle, todo es difícil aquí. Para empezar las calles de Cuernavaca son muy angostas o no hay banquetas, en el centro pasa el camión y usted, caminando así, porque están los puestos. Obstruyen los puestos y se enojan si usted les testerea algo, estorban postes, techos, todo lo que ponen y a mí me pasó con una señora que la empujé y me dijo “¡ay! ¡levante sus canastas!”, le dije: ¡señora, no cabemos, mire cómo voy y la calle está angosta! Y los puestos están obstruyendo la calle. De joven yo manejé 32 años sin haber tenido nunca un accidente, no choqué ninguno, yo toda la actividad la sé, yo sé andar en todo tipo de transporte,

en camión, en metro, en taxis. Manejé en carretera, nos fuimos a Houston manejando, mi esposo manejaba 100 km y yo 100 km, yo siempre me la pasaba, igual con mi hijo.

Aunque haya coches para nosotros, ¡no! porque yo cuando vendí mi carro lo vendí para quitarme un problema de encima porque ya me vi sola y eran muchos gastos, tenía que pagar cada principio de año, que tenencia, que placas, luego cada ratito la verificación, mantenerlo en general, cambio de bujías, dar servicio, dije ay no, cuando lo vendí me quité un problema de encima, ya sola qué necesidad de estar pagando tanto dinero.

Yo trabajo cosiendo ropa ajena, costura para algunas escuelas, en mi cabaña donde tengo todas mis cosas, mis máquinas, mi ropa, mi video, mi tele, todo lo tengo ahí. Ahí casi casi vivo, lo único que hago es dormir en la casa de mi hija.

Que también me hace daño estar sentada tantas horas pero no sé qué haría si ya no pudiera trabajar y va a llegar el día en que yo ya no pueda hacerlo, ahora se me duerme este brazo pero mientras yo pueda hacerlo. Ahora, yo no puedo estar diciéndole a mis hijos ¡denme para esto! Yo allá en la casa pago lo mío, pago mi teléfono, pago mi televisión y todas mis cosas personales y si yo quiero cajeta, queso, un antojo, yo me lo tengo que comprar porque no me gusta estar pidiendo. Siento yo que me van a hacer alguna grosería y ¡me las han hecho!

Yo nado en la casa, siento que nadando ejercito un poco mis piernas, cuando hacía frío me ponía a caminar alrededor de la alberca pero ya no puedo porque no puedo estar de pie mucho tiempo. Pero en la alberca sí me muevo bien. Hago mi rutina, le doy 50 vueltas a la alberca y doy 500 patadas en cada pierna, acostada en un espagueti y me pongo a hacer esos ejercicios casi casi diario.

Desde niña me gusta hacer qué hacer, limpiar, barrer, todo me encanta, lavar, me gusta mucho ver el cambio, cuando yo trabajé en la estética, me gusta ver el cambio, yo me sentía satisfecha.

2.3. ¿Qué características debe tener un lugar para que disfrutes?

Que sea un lugar plano, que no tenga mucho empedrado. Hace un par de años fui a un pueblito de Tlaxcala a ver a las luciérnagas y caminé un cerro con todo y bastón con silla en la noche y ya van dos ocasiones que hasta me aplauden de que yo lo logro, que

subo y bajo, pero de un tiempo para acá tengo unos meses que yo creo que ya de plano no puedo, pero lo he hecho, con mi discapacidad lo que he hecho.

Me bajé un cerro, así hacia abajo a un río y cuando llegué abajo todos me aplaudieron porque dijeron que cómo logré haber bajado esas piedras y yo lo logré y me dio mucho gusto haberlo logrado. Porque a mi esposo le decían el traga cerros y él me enseñó a caminar y a andar en el bosque, a admirar las plantas a admirar los ríos, admirar la naturaleza. Y ahora lo sigo haciendo y me cuesta trabajo y tristeza me da que yo no puedo ir a esos lugares a los cuales me encantaba ir.

Cuando yo conocí el Popo y el Izta un domingo, al siguiente domingo yo tenía a 40 gentes ahí en un autobús alquilado para que vieran la maravilla que yo había visto ahí, la nieve, los volcanes, entonces me encantó, siempre que yo he visto algo muy bonito, quiero que mi gente lo vea, entonces lo he logrado. Y tengo por eso mucha gente que me quiere, sobre todo mi familia, mis primos, mis hermanas y eso y lo he logrado. Me abrazan y me dicen que me quieren, me dicen hoy “¡Ay Yola, cómo te extrañamos aquellos paseos tan bonitos que hacías!”, me ven con mucho gusto, me abrazan y me dicen que me quieren.

Ha sido una vida bonita y tomé la decisión de que el día que yo ya me vaya, nadie venga a mi velorio ni a nada y ya se los dije verbalmente a todos, porque a veces no está uno, en el momento que a uno le avisan se murió fulano a veces no pueden ni económicamente ni por tiempo ir a ver a esa persona y sí me gustaría estar con mi familia y viendo el dolor.

Yo acabo de pasar el año pasado dos funerales que no fui ni al de mi primo hermano ni al de mi tía por no poder ir, porque mi hija tiene sus ocupaciones y ni modo que le diga yo, llévame, tráeme, no, entonces dije, bueno, él ya ni está aquí, qué caso tiene, da lo mismo ya verlo muerto que no verlo. Entonces cuando la gente vive hay que decirle que la quiere, que la estima, que la ama y darle lo que quiera darle, que se lo dé en vida, no después. Entonces esa es mi filosofía, si ya no veo a la gente muerta, no tiene caso.

3. Barreras espaciales

3.1. Hay personas que te miran, otras evaden tu mirada o te ignoran por completo, tal vez no te ven. ¿Cómo influyen las personas que circulan cerca de ti para que te sientas más cómodo o incómodo? ¿Por qué crees que lo hacen?

Yo siento que cuando no se lleva uno bien con las personas, que no somos afines pues la ignoran a uno o hacen que no ven, yo he visto gente que precisamente yo he andado con ellos en lugares de montañas y cerros que pasan de largo y ni siquiera la mano me dan. Me ayudan otras personas ajenas a las que me podían haber ayudado y por eso precisamente no me gusta andar ya con nadie porque siento que en el caso por ejemplo de mi familia, de mi hija con la cual vivo y sus hijas y su marido, siento que ella por atenderme a mí, va a desatender a su marido o a sus hijas y entonces por eso no voy con ellos a ningún lado.

Es lo que veo, yo siento, qué voy a hacer yo ahí, a estorbar, ¡no sé!. Y luego siempre ir por ejemplo al cine con ellos, digo, ay qué voy a hacer yo ahí, que me esperen a que yo camine, que ya no puedo y que así, cosas así, que son difíciles para mí, pues prefiero ya no ir. Mejor le digo a mi hija, me compras la película después, por ejemplo la del Titanic ¿cuántos años ya tiene? Y no la vi, porque no fui y la pasan en la televisión y ya ni me llama la atención.

Las dos cosas me lastiman, si no voy porque me duele quedarme sola y si digo voy, ya no voy por no estorbar o por no obstruir o por nada. El año pasado me fui con ellos a Tepoztlán con toda mi familia y me dejaron dos horas debajo de un árbol, se fueron a chelear, a caminar y qué sé yo y les dije, no, el camino de allá es peor que el de Cuernavaca, entonces me quedé debajo de un árbol ahí viendo gente, me empezó a dar sueño y me sentí muy mal. Entonces ahora dije ¿a qué voy?, cansarme a incomodar nada más a la gente, mejor me quedo aquí viendo la televisión, más cómoda. Y mi hermana sí me dijo que fuéramos todos y que yo allá me quedaba con ella en la casa y le contesté ¿a qué voy yo, a encerrarme en otra casa? Mejor me encierro aquí donde están mis cosas, donde uno se siente bien, donde está mi silla, mi terreno y por eso no fui a ningún lado, me criticaron y todo pero es mi manera de pensar. También sufrí porque no puedo estar.

Me pongo estas barreras por no molestar, he tratado de apartarme y de no molestar, ahorita que todavía puedo valerme por mí misma. Que toda la carga ha sido para mi hija y mi hijo comodino se hace tonto. La gente si no te da por voluntad no puede uno estárselo pidiendo aunque sea mi hijo. Él tiene una casa de dos pisos y abajo tiene un cuarto, tiene baño y jacuzzi esa pura recámara y afuera es un jardín muy grande, tiene pasto y tiene alberca pero no hay gente, porque él se va a trabajar todo el día a México e irme ahí sola, me va a dar más tristeza. ¿Y yo qué hago ahí?, ahí ya no voy a trabajar.

A la gente no le interesa ayudar, yo una vez iba en un camión, iba al centro y le dije al chofer, me quería bajar una cuadra antes de la parada, era domingo, no había tráfico y le dije, joven, ¿no me deja hasta las esquina por favor? Y lo que hizo fue arrancar el camión con una velocidad para que yo me cayera y frenó muy fuerte para que yo... me jaloneó en el camión y cuando me bajé le dije “vas para viejo que vuelas y ojalá que no te traten como me estás tratando a mí ¡desgraciado!”, así le dije porque me lo hizo a mí y feo, entonces sí he tenido varios problemas.

Con otro tipo que también frenó muy fuerte, eso fue en México y me fui a estrellar con él en el cristal del camión, se empezó a reír con otras dos muchachillas que traía ahí, y le dije “¡oye no, si no traes reses en tu camión!”. Y entonces se empezó a burlar de mí... me dijo “¿entonces eres res, eres vaca, eres toro?”. Yo por la ventanilla buscaba una patrulla para acusarlos, pero no vi ninguna. Entonces sí he tenido problemas con gente que no saben tratar a una gente que está discapacitada.

3.2. Tu vida (felicidad, desarrollo laboral, social, familiar, ambiental) ¿se han visto afectada por la discapacidad? ¿Cómo?

Mi felicidad está afectada por la discapacidad porque te lastima la ignorancia y te lastima el que ya no te tomen en cuenta para nada, sí lastima.

Yo trabajaré hasta que yo tenga mi capacidad pero va a llegar el día en que ya no pueda, conforme yo veo que mi discapacidad va avanzando, pues va a llegar el día, lo tengo bien sabido. Con amistades también les digo no voy porque no los quiero molestar, porque no me siento bien.

3.3. ¿Cuánto dinero gastas en transporte cada semana?

Cuando estaba yo bien, la mayoría de las veces que vivía en México, tomaba metro o cualquier línea de camiones, después cuando me vine yo a vivir a Cuernavaca tomaba puro micro para transportarme, taxis sólo que viniera yo con mucha carga, porque compraba yo tela para faldas de danza y qué sé yo, entonces sí tenía que tomar un taxi.

Ahora ya no puedo caminar, entonces tengo que esperar a que mi hija me lleve o sea ahora ya no gasto nada porque cuando mucho yo le doy para el estacionamiento y tratamos de que el día que salimos que por lo regular son los jueves vayamos a varias partes que yo necesite ir de farmacia, de tiendas de belleza y la de las telas, un helado y punto. Pero eso es cada mes, dos meses, ya ahorita ya no hago nada.

4. Movilidad dentro de la ciudad

4.1. Por favor narra cómo es un día en que sales de tu casa, ¿qué actividades realizas antes de salir y hasta que regresas?

Los días que me hace el favor mi hija de llevarme al centro, levantándome hago limpieza de lo que me toca hacer de la casa, me alisto y a las 10 am nos vamos a las tiendas de telas, de perfumería, a comprar alguna ropa interior, medicinas y andamos por ahí y un helado y nos retiramos a la casa, regreso, comemos, toda la tarde trabajo y me retiro a dormir a las 10:30 de la noche y hasta otro día a las 6 que me levanto.

4.2. ¿Por dónde te gusta caminar y por qué? Y ¿Qué materiales sientes más cómodos para caminar? Ejemplo: pavimento de concreto, pasto, adoquín, empedrado, etc. ¿Por qué razones?

Por donde uno no tenga peligro, por ejemplo en los jardines, en los parques, donde hay pasto, aunque luego se me atora el pie izquierdo, como ya no lo alzo bien..., donde yo me pueda sentar, si llevo la andadera, es más fácil pero si voy nada más con bastón, pues no puedo porque necesito sentarme a fuerza. Llega el momento en el que yo me tengo que sentar o por lo menos recargarme, detenerme, entonces necesito a fuerzas tener algo de apoyo con las dos manos.

Cuando me baño me agarro de la ventanita y sí me recargo y ya me lavo la cabeza y todo, pero siempre recargada. Ya me seco sentada, ya me paro y me salgo. De pie no puedo hacer casi nada.

He estado barriendo la calle y me paso a la acera de enfrente que es poquito y he tenido que pedir ayuda, ¡Gaby, regrésenme porque yo no me puedo regresar!, es mi vecina. Porque la andadera en la casa no la uso, porque hay muchas escaleras, de la casa a la cabaña, ¿cómo voy a llevar la andadera?, me voy de boca.

Sólo la uso en lugares para salir, yo pregunto... Héctor me lleva por ejemplo a cenar o al teatro, el cine que hemos ido... “¿cómo es el lugar?”, para llevar la andadera porque es con lo que más segura me siento y con lo que menos me canso y como trae el asiento, pues yo me siento pero me compré un bastón que tiene silla y un día me iba a caer, por el empedrado precisamente.

Fuimos a ver a las Flans, puse el ese en el piso y que me voy, si no me agarran dos señoras, me voy entre las piedras, entonces ya ni lo volví a usar, pero después fui a comprar un bastón en donde vende cosas ortopédicas y le platiqué al señor y me dijo “¿cómo se sienta en el banco?” y ya le dije, y me dijo “no, es que se tiene que montar en él”. “¡Ay señor, pero ¿cómo me voy a estar montando en él?!”.

Porque tiene un bastón así como los bastones y tiene el asiento, pero tú te tienes que poner el asiento así de frente y yo no, yo me sentaba atrás, es tripié, tiene 3 patitas. Ya ni lo uso, ahí está, casi nuevo, mejor las gomas se le han trozado del tiempo. Lo mejor para mí ha sido la silla.

5. Niveles de accesibilidad.

5.1. ¿Por qué te desplazas? ¿qué te motiva a desplazarte?

Me motiva que tengo un grupo de amigas con las cuales me gusta estar porque siento que es mi manera de distraerme y me la paso muy bien 4 ó 5 horas con ellas, nos reunimos a comer y es el único día cada mes que asisto a esas pláticas y reuniones. Que a pesar de que soy la mayor de ellas, todas me tratan muy bien. Es rolando y vamos a la casa de cada quién, casa por casa.

5.2. ¿Tienes sugerencias para que las autoridades o diseñadores de la ciudad modifiquen, eliminen o agreguen algo en las calles, en plazas, en parques o en banquetas?

Las plazas modernas ahora ya tienen muchas cosas para discapacitados, pero es muy difícil caminar en el centro, sobre todo con una andadera porque están las calles ocupadas por negocios públicos y que no dejan pasar y los micros que ahí van y los camiones que hay.

A veces uno testerea gente muy enojona, que si uno la testerea, ¿por qué? porque tenemos que bajarnos de la banqueta para poder caminar, porque no cabemos en la banqueta con todos los vendedores ambulantes que hay. Mi andadera mide como 80 cm de ancho, 90 más o menos que es lo que necesito para caber. Y como aquí todo es chiquito, llega uno a las tiendas, me han robado en Parisina por ejemplo porque o cuido mi andadera o cuido mis paquetes, van dos veces.

De parques antes iba mucho a Solidaridad pero es difícil porque tiene uno que caminar mucho pero es un parque accesible, pero aquí hay parques que no hay nada.

Ya no salgo, todo lo encargo con mi hija.



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS



Maestría en Estudios Territoriales Paisaje y Patrimonio

FACULTAD DE ARQUITECTURA

Maestría en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

Jefatura del Programa Educativo de la Maestría en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

DR. ALFONSO VALENZUELA AGUILERA
COORDINADOR ACADÉMICO DE LA MAESTRÍA EN ESTUDIOS TERRITORIALES, PAISAJE Y PATRIMONIO
Presente.

HAGO CONSTAR QUE EL TRABAJO TITULADO:
Percepción espacial y movilidad de personas con discapacidad en Cuernavaca

Elaborado por: Betzira Dalisa Campos Hernández

Constituye tema de tesis para que mediante el examen, sea acreedor a recibir el Grado de:
Maestro en el área de: Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

OBJETIVOS LOGRADOS EN EL DESARROLLO DEL TEMA

LA TESIS CUMPLE CABALMENTE CON LOS OBJETIVOS
FRASADOS EN UN JUICIO DE UNO UNA PANORAMICA
INTERNACIONAL Y NACIONAL SOBRE LAS DINAMICAS
ESPACIALES INFLUYENTES A LA DISCAPACIDAD.

ALCANCES Y CLARIDAD DE EXPRESIÓN EN EL CONTENIDO:

LA CLARIDAD DE EXPRESIÓN ES CONDUCENTE PARA LA
OBTENCIÓN DEL GRADO AL QUE SE POSTULA.

Motivos por los cuales doy mi VOTO APROBATORIO, autorizando la impresión de tesis, para
que pueda sustentar la réplica y examen correspondiente.

Cuernavaca, Morelos, a 21 de mayo del 2019.

ATENTAMENTE

[Handwritten signature]

Dr. Alfonso Valenzuela Aguilera



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL
ESTADO DE MORELOS



ME
TP
Maestría en Estudios
Territoriales Paisaje y Patrimonio

FACULTAD DE ARQUITECTURA

Maestría en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

Jefatura del Programa Educativo de la Maestría en
Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

DR. ALFONSO VALENZUELA AGUILERA
COORDINADOR ACADÉMICO DE LA MAESTRÍA EN
ESTUDIOS TERRITORIALES, PAISAJE Y PATRIMONIO
Presente.

HAGO CONSTAR QUE EL TRABAJO TITULADO:
Percepción espacial y movilidad de personas con discapacidad en Cuernavaca

Elaborado por: Betzira Dalisa Campos Hernández

Constituye tema de tesis para que mediante el examen, sea acreedor a recibir el Grado de:
Maestro en el área de: Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

OBJETIVOS LOGRADOS EN EL DESARROLLO DEL TEMA

LA TESIS CUMPLE CABALMENTE CON LOS OBJETIVOS TRAZADOS
EN UN INICIO DANDO UNA PANORÁMICA INTERNACIONAL Y NACIO-
NAL SOBRE LAS DINÁMICAS ESPACIALES INHERENTES A LA DISCA-
PACIDAD

ALCANCES Y CLARIDAD DE EXPRESIÓN EN EL CONTENIDO:

LA CLARIDAD DE EXPRESIÓN ES CONDUCTENTE PARA
LA OBTENCIÓN DEL GRADO AL QUE SE POSTULA.

Motivos por los cuales doy mi VOTO APROBATORIO, autorizando la impresión de tesis, para que pueda sustentar la réplica y examen correspondiente.

Cuernavaca, Morelos, a 21 de mayo del 2019.

ATENTAMENTE



Dr. Gerardo Gama Hernández



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS



Maestría en Estudios Territoriales Paisaje y Patrimonio

FACULTAD DE ARQUITECTURA

Maestría en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

Jefatura del Programa Educativo de la Maestría en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

DR. ALFONSO VALENZUELA AGUILERA
COORDINADOR ACADÉMICO DE LA MAESTRÍA EN ESTUDIOS TERRITORIALES, PAISAJE Y PATRIMONIO
Presente.

HAGO CONSTAR QUE EL TRABAJO TITULADO:
Percepción espacial y movilidad de personas con discapacidad en Cuernavaca

Elaborado por: Betzira Dalisa Campos Hernández

Constituye tema de tesis para que mediante el examen, sea acreedor a recibir el Grado de:
Maestro en el área de: Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

OBJETIVOS LOGRADOS EN EL DESARROLLO DEL TEMA
Se logran objetivos en el desarrollo del documento

ALCANCES Y CLARIDAD DE EXPRESIÓN EN EL CONTENIDO:
Suficiente

Motivos por los cuales doy mi VOTO APROBATORIO, autorizando la impresión de tesis, para que pueda sustentar la réplica y examen correspondiente.

Cuernavaca, Morelos, a 21 de mayo del 2019.

ATENTAMENTE

Handwritten signature of Dra. Ma. Guadalupe Medina Márquez

Dra. Ma. Guadalupe Medina Márquez



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS



Maestría en Estudios Territoriales Paisaje y Patrimonio

FACULTAD DE ARQUITECTURA

Maestría en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

Jefatura del Programa Educativo de la Maestría en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

DR. ALFONSO VALENZUELA AGUILERA
COORDINADOR ACADÉMICO DE LA MAESTRÍA EN ESTUDIOS TERRITORIALES, PAISAJE Y PATRIMONIO
Presente.

HAGO CONSTAR QUE EL TRABAJO TITULADO:
Percepción espacial y movilidad de personas con discapacidad en Cuernavaca

Elaborado por: Betzira Dalisa Campos Hernández

Constituye tema de tesis para que mediante el examen, sea acreedor a recibir el Grado de:
Maestro en el área de: Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

OBJETIVOS LOGRADOS EN EL DESARROLLO DEL TEMA

La maestrante cumplió con el desarrollo de los objetivos.

ALCANCES Y CLARIDAD DE EXPRESIÓN EN EL CONTENIDO:

La tesis cumple con el desarrollo de las hipótesis y lo hace con claridad.

Motivos por los cuales doy mi VOTO APROBATORIO, autorizando la impresión de tesis, para que pueda sustentar la réplica y examen correspondiente.

Cuernavaca, Morelos, a 21 de mayo del 2019.

ATENTAMENTE

Handwritten signature of Francisco Salvador Granados Saucedo

Dr. Francisco Salvador Granados Saucedo



UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL ESTADO DE MORELOS



Maestría en Estudios Territoriales Paisaje y Patrimonio

FACULTAD DE ARQUITECTURA

Maestría en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

Jefatura del Programa Educativo de la Maestría en Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

DR. ALFONSO VALENZUELA AGUILERA
COORDINADOR ACADÉMICO DE LA MAESTRÍA EN ESTUDIOS TERRITORIALES, PAISAJE Y PATRIMONIO
Presente.

HAGO CONSTAR QUE EL TRABAJO TITULADO:
Percepción espacial y movilidad de personas con discapacidad en Cuernavaca

Elaborado por: Betzira Dalisa Campos Hernández

Constituye tema de tesis para que mediante el examen, sea acreedor a recibir el Grado de: Maestro en el área de: Estudios Territoriales, Paisaje y Patrimonio

OBJETIVOS LOGRADOS EN EL DESARROLLO DEL TEMA

LA MAESTRANTE CUMPLIÓ CON EL DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS

ALCANCES Y CLARIDAD DE EXPRESIÓN EN EL CONTENIDO:

LA TESIS CUMPLE CON EL DESARROLLO DE LAS HIPÓTESIS Y LO HACE CON CLARIDAD

Motivos por los cuales doy mi VOTO APROBATORIO, autorizando la impresión de tesis, para que pueda sustentar la réplica y examen correspondiente.

Cuernavaca, Morelos, a 21 de mayo del 2019.

ATENTAMENTE


Dr. Rosalba Laredo Jiménez