

La experiencia de la movilidad cotidiana desde la mirada de las personas con discapacidad.

Experiences from mobility through the sight of disabled people.

Dr. Eduardo Loredo Guzmán

Email: loredox@gmail.com

Facultad de Medicina, Universidad Autónoma de Nuevo León

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1555-7680>

Recibido: 20.03.2021

Revisado: 31.03.2021

Aceptado: 16.04.2021

Cómo citar este artículo: Loredo, E. **La experiencia de la movilidad cotidiana desde la mirada de las personas con discapacidad.** Salud y Bienestar Colectivo. 2021; 5 (2): 31-51.

Resumen

En el presente trabajo se incorpora al estudio de la movilidad cotidiana desde el reconocimiento de experiencias de las personas con discapacidad y la relación con el espacio urbano. El debate sobre la movilidad cotidiana en la ciudad desprende varios frentes de análisis, refiere a una solicitud coyuntural de dinámicas urbanas en correspondencia con los actores sociales; así mismo, propone una observación multidisciplinaria desde enfoques teóricos-metodológicos para la argumentación de la realidad social contemporánea.

La propuesta es una delimitación sobre enfoques que ofrece la panorámica sobre el fenómeno de la movilidad y las implicaciones de nuevas categorías, así como la incorporación de otros actores que se deben contemplar para establecer un proceso de inclusión y accesibilidad. Se suscribe en un esquema desde las prácticas de la movilidad con relación a una escala a nivel micro (tanto en lo espacial como lo social) que favorece la detección de diferenciaciones en el mismo entorno bajo características particulares.

La dinámica de la movilidad cotidiana refleja diversas problemáticas urbanas que precisan abordarse no sólo en términos de cantidad sino de calidad. Tales dificultades dentro del entorno urbano implican cuestiones como el tiempo, contemplado desde la espera del transporte, el traslado, el trasbordo y las eventualidades que llegasen a ocurrir; así como la distancia, los trayectos entre los centros laborales o educativos y las zonas residenciales. Todas estas contradicciones dentro de la vida cotidiana presentan otro matiz para los individuos de características diferentes, para personas con discapacidad, adultos mayores, menores de edad que comparten en el espacio como transeúntes de la ciudad.

Palabras clave: Movilidad cotidiana, Vida cotidiana, calidad de vida, Personas con discapacidad, desigualdad social.

Abstract

This paper is incorporated to everyday mobility studies from recognizing experiences of people with disabilities in relation to the urban space. The debate on everyday mobility in the city allows different ways to be analyzed; it refers to a relevant request about urban dynamics linked to social actors. Likewise it is a proposal to observe through a multidisciplinary approach and focus on theory and methodology to discuss about current social reality.

The proposal is a boundary among approaches which offers a perspective about the phenomenon of mobility and new categories and the incorporation of other actors that must be considered to establish a process of inclusion and accessibility. It is an outline from mobility practices in relation to micro scale from special to social aspects that allows detecting distinctions in the same surroundings under individual characteristics.

Key words: Everyday Mobility, Everyday, Quality of life, Disabilities, Social inequality.

1. Introducción

El presente trabajo de investigación contempla las observaciones y experiencias que los mismos transeúntes desde sus diferentes condiciones viven en la ciudad. El trabajo de campo consta de observaciones en sitios que se han detectado como puntos nodo de la movilidad cotidiana en la Zona Metropolitana de Monterrey (México). Se efectuaron entrevistas semiestructuradas con informantes claves, principalmente usuarios habituales del transporte público. Además, se implementó la técnica de observación directa, la cual consiste en seguir un itinerario de un usuario durante todo su trayecto desde su vivienda a su lugar de trabajo. La observación directa propone una recopilación de la experiencia de la movilidad desde una innovación metodológica en conjunto con la etnografía en movimiento ⁽¹⁾⁽²⁾. Se realiza la etnografía desde el habitáculo de transporte y la cercanía con la dinámica de la movilidad permite detectar las estrategias y los «guiños» que vuelven extraordinaria la jornada cotidiana.

La técnica para generar el acercamiento metodológico del estudio de la movilidad cotidiana en la ciudad de Monterrey serán las narrativas desde el espacio vivido y la realización de entrevistas para determinar “las experiencias de vida más satisfactorias” ⁽³⁾. Esto último, al considerar a Rojas ⁽³⁾ desde el enfoque del bienestar subjetivo, el cual dista de generar variables para realizar un juicio que en alguna medida compara acorde a parámetros que difícilmente se traslapan a todas las realidades que se viven en una urbe.

El bienestar subjetivo de la persona “no se limita sólo a aspectos económicos (su actividad como consumidor), sino que incorpora aspectos vivenciales tan diversos como su situación de pareja, su relación con sus hijos o amigos, la disponibilidad de

tiempo libre y la gratificación que recibe de sus actividades de ocio, su situación laboral, la satisfacción de sus necesidades psicológicas y materiales, su participación política y muchas más. ⁽³⁾

Las representaciones de la realidad de la ciudad a través de la perspectiva de las personas con discapacidad y sus acompañantes serán abordadas por medio de un análisis etnográfico para reflexionar acerca de las dinámicas de la vida cotidiana. [Ver imagen 1] Los apuntes metodológicos que se exponen en este estudio son también una clave para considerar futuras investigaciones, así mismo, como una propuesta operativa para abordar no sólo el tema de la movilidad cotidiana sino la integración de las dinámicas sociales desde las fragmentaciones del espacio en la ciudad.

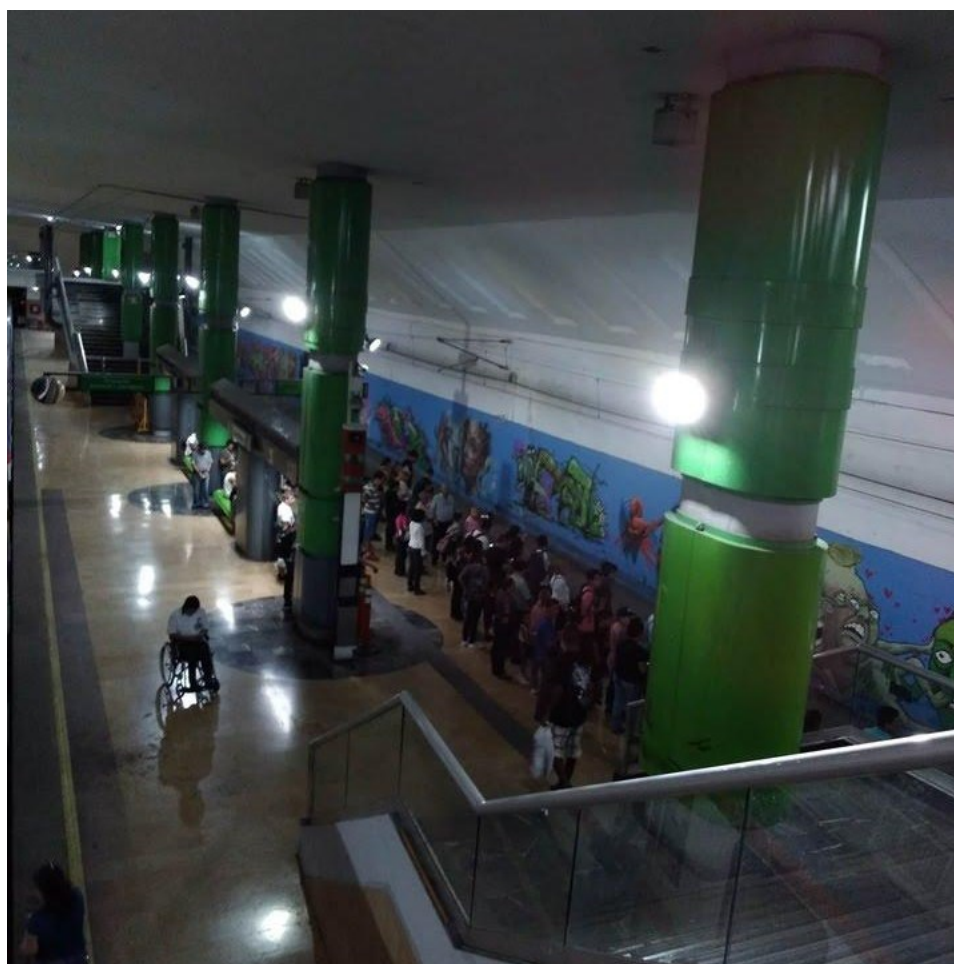


Imagen 1. Persona en silla de ruedas espera que el flujo de pasajeros disminuya en la estación del metro Cuauhtémoc, línea 2.

Fuente: ELG.

2. Reflexiones sobre el método

En el caso de la síntesis de las experiencias de las personas con discapacidad se puede caer en la inducción de las respuestas, por lo cual dificulta la verosimilitud de los hallazgos y el aprendizaje sobre el objeto de estudio. ⁽⁴⁾ En el modelo de entramados, es decir, donde se describen las relaciones entre los individuos -según sus acciones e intenciones- se presenta el concepto de *figuración* como instrumento para flexibilizar las conjeturas que se pueden suscitar en las categorías. En este sentido Elias ⁽⁵⁾ propone reconocer la abstracción de los conceptos “concretos” y la *figuración* como un modelo cambiante en la interdependencia de las relaciones sociales.

Aquellas aserciones que no se basan en medidas de propiedades cuantificables suelen descalificarse como “impresionistas”, como “simplemente descriptivas” o “subjetivas”. Investigadores previos deben haberse sentido afligidos por la ineficacia de una conceptualización que implicara que cualquier declaración verbal que no tuviera una referencia directa a datos estadísticos era necesariamente poco fiable, imprecisa y científicamente sospechosa, que las únicas certidumbres posibles sobre fenómenos sociales son aquellas que se basan en aserciones que indiquen cuánto más hay, o hubo, del fenómeno *a* que del fenómeno *b*. ⁽⁶⁾

Las configuraciones de los análisis y las sinopsis figuracionales se desempeñan como parte de métodos integrales en escalas macrosociales y en las disrupciones cotidianas. Se observa a los individuos de manera aislada para cuantificarlos frente a una modalidad inmóvil, la evaluación de análisis del objeto de estudio se sustenta en métodos que se aplican en totalidades. Se dictan elementos de confianza y veracidad en medida que son comprobables algunas mediciones y exponen el interés de una legitimación a contrapelo de la fundamentación científica.

3. La estrategia metodológica

Los análisis de corte cualitativo en ocasiones trazan una línea de compatibilidad en función de la comparativa con situaciones o dinámicas idénticas, es decir que generan una misma variable para observar un fenómeno desde dos o más casos representativos. En este ejercicio comparativo se equiparán condiciones y atributos dados por el marco de referencia, es decir que se acoplan y adoptan formas de mirar al fenómeno entre una misma condición de identificación.

Sin embargo, el desarrollo de la propuesta metodológica del presente trabajo de investigación se aleja de esa tendencia comparativa en relación con los fenómenos aislados. Antes de puntualizar la propuesta metodológica, se esboza un debate sobre el método y las técnicas para recopilar e interpretar la información. En el caso de los estudios sobre la movilidad urbana /cotidiana han sido abordados desde categorías que se enfocan en la gran escala de análisis, tales como un nivel macro territorial, que es soportado por encuestas y censos oficiales (Encuestas de movilidad).

En una gran parte de los estudios sobre la movilidad se prioriza el uso de una metodología cuantitativa; que si bien en algunos casos se emplea el enfoque cualitativo es este supeditado a cumplir la función de cotejar los hallazgos a un nivel macro que se

esquematiza en las encuestas diseñadas a modo de exploración y estructuración del tema en rubros limitados al orden estructural del fenómeno de la movilidad, tales como el tiempo, el costo monetario y la distancia de los recorridos. Por lo que se ofrece poca información sobre el transeúnte y sus prácticas de movilidad cotidiana desde una perspectiva que considere las interpelaciones de las personas con discapacidad y sus conjeturas.

El trabajo de campo se encuadra en un diseño adecuado a los principios y conceptos teóricos que suscriben los objetivos de la investigación. Las técnicas empleadas para la obtención de datos son la entrevista, la observación participante, la etnografía, empleo de itinerarios y mapas mentales.

La etnografía y la observación participante son métodos de investigación que responden muy bien a problemas sociológicos planteados en esos términos, en los que la necesidad es comprender la propia interacción, para estos fines, la manera en que los individuos se adhieren, el cómo y por qué las configuraciones que forman cambian y, en algunos casos, se desarrollan. ⁽⁶⁾

En ese mismo orden de ideas, el empleo de la etnografía se considera un recurso de acceso a las dinámicas y su interpretación de manera directa, pues, se abordan las (inter)relaciones de los sujetos en espacios definidos y cómo se efectúan los procesos según la estructura social e institucional. Entonces, el trabajo de campo sin adornos exóticos, ni someras aproximaciones nos plantea un espacio de reflexión, es el diálogo entre los sujetos y la configuración en términos académicos de un conocimiento empírico que se arroja a la interpretación desde un enfoque global.

En este caso realizar un trabajo etnográfico de la movilidad desde las dinámicas de las personas con discapacidad es un reto mayúsculo, pues en principio no se observa desde la posición estática del investigador, se debe indudablemente que convertirse en participante, en asumir los retos de una rutina compleja y difícil de delimitar.

Cuando se recopilan datos no resta el acto de organizar según atributos o parámetros, sino que implica un reconocimiento de un cierto orden racional, una búsqueda de lógica y sentido que se dota según las características de la investigación y el paradigma al que se suscriba. A decir de Elster ⁽⁷⁾ acerca del uso de la narración en medida de emplear una aproximación entorno a la discusión crítica sobre la Historia como relato unívoco y las secuencias de un orden dado por generalidades abrumadoras que disipan las dinámicas cotidianas desde la experiencia.

By telling a story one can transform a issue from a metaphysical one into one that is amenable to empirical research. The question now is whether the premises of the story are true, not whether it is possible or impossible to explain one range of phenomena in terms of other, less complex phenomena. ⁽⁷⁾

Por lo tanto, las conjeturas acerca del método son también una consideración reflexiva que incluye la recopilación de opiniones y experiencias. Las observaciones directas y

entrevistas a profundidad se enfocan en la narración de experiencias de las personas con discapacidad, así como las dinámicas que existen en la producción de modos de desplazamiento acordes a las diversas latitudes de acción. [Ver imagen 2]



*Imagen 2. Persona con dificultades motrices es apoyada para descender las escalinatas de la entrada del metro Zaragoza, línea 2.
Fuente: ELG.*

4. Un cambio de paradigma

El impacto de la movilidad desde el enfoque de la infraestructura urbana es una suerte de acercamiento inexperto pues, se suelen mencionar lugares comunes o evidenciar tendencias que a primera vista resultan evidentes. En ese sentido se emplea una metodología cualitativa que analiza las rutinas de un sector con rasgos heterogéneos, pero, con puntos de encuentro dadas sus circunstancias y problemáticas que reflejan la articulación de sus dinámicas en el sentido de los itinerarios y trayectorias en la ciudad. Lo anterior permite enunciar las relaciones entre los puntos nodales y circuitos de acción que se dibujan en los recorridos a modo de ofrecer una forma de ver, habitar e imaginar la ciudad.

En los hallazgos que se desprenden del trabajo de campo se destaca el reconocimiento de los espacios urbanos por parte de los transeúntes según su accesibilidad. Desde las pequeñas referencias tales como el uso de publicidad en los transportes urbanos, pues a decir de un usuario con problemas visuales indicó que en ocasiones los camiones están repletos de publicidad por lo cual no distingue qué ruta corresponde. Don Jaime comparte su situación: *“A veces también cambian los colores, por ejemplo, yo uso la ruta 39 pero algunas unidades son amarillas, aunque los colores oficiales son el naranja. Entonces ya no sé, y tengo que preguntar a la gente o de plano se me pasa el camión. Así pierdo mucho tiempo.”*

Así mismo, el uso de las entrevistas son una especie de pequeñas biografías como transeúntes de la ciudad que nos lleva a contemplar sus dinámicas, que en definitiva ese recorrer es una manera en que el sujeto reflexiona sobre su experiencia de vivir en la ciudad, así como sus estrategias para lidiar con la vorágine citadina y sus espacios que le permiten hacer una pausa sin dejar de estar en movimiento.

Habría que señalar que lo anterior es un recurso con el cual se muestran las condiciones de la movilidad cotidiana a grandes rasgos, pero, esto puede complementarse en la medida que se realice una apertura metodológica donde el transeúnte, en este caso personas con discapacidad, logren identificar sus necesidades y conjeturas presentadas en el fenómeno de la movilidad urbana. Para establecer esta cabalidad no es una simple añadidura o sumatoria de un proceso de análisis, se debe realizar un ajuste más profundo, es decir, un cambio de paradigma.

En este sentido al establecer la noción de paradigma se hace un planteamiento de diferenciación en los postulados y las jerarquías del análisis, pero, no sólo eso sino la reconsideración de cómo se observa el objeto de estudio. Los paradigmas son mencionados particularmente cuando se interviene en ellos con una postura transgresora. Los cambios de paradigmas implican proporcionar modelos de estudio, desde la teoría y los instrumentos de análisis, para comprender los fenómenos desde una nueva perspectiva que amplíe la reflexión metódica.

La decisión de rechazar un paradigma es siempre, simultáneamente, la decisión de aceptar otro, y el juicio que conduce a esa decisión involucra la comparación de ambos paradigmas con la naturaleza y la comparación entre ellos.

Además, existe una segunda razón para poner en duda que los científicos rechacen paradigmas debido a que se enfrentan a anomalías o a ejemplos en contrario. Las razones para dudar que antes bosquejamos eran puramente fácticas; o sea, ellas mismas eran ejemplos en contrario de una teoría epistemológica prevaleciente.⁽⁸⁾

La ruptura con el paradigma de lo *estático* implica reconfigurar el objeto de estudio, dejar de observar la realidad social desde esquemas inmóviles, configurados por lugares, y grupos sociales determinados con roles preconfigurados, así como favorecer los resultados de un análisis mediante consecuencias o derivados de un proceso observado desde un orden pragmático. Este caso, puede señalarse como ejemplo, en los trabajos de investigación

sobre la movilidad cotidiana desde un paradigma estático, ligado al estudio del transporte en sí mismo, empleando datos de la población como un gradiente para considerar el impacto determinado en el uso del transporte.

Por otra parte, el paradigma de la *movilidad* incorpora una serie de estrategias para el análisis de una sociedad en movimiento, donde los grupos sociales son efímeros según sus actividades, los recursos tecnológicos son un medio y no la finalidad del estudio, así también se coloca a los sujetos como principales representantes de un estudio flexible y abierto a los hallazgos particularizados de cada situación concreta. Es así como el postulado del paradigma de la movilidad involucra una serie de herramientas metodológicas con un enfoque holístico para ampliar la visión del fenómeno de la movilidad cotidiana en un escenario con alto nivel de complejidad como la metrópoli.

Con el uso de herramientas metodológicas para un análisis cuantitativo de los viajes como categoría de movilidad obligada, se alejan de una interpretación ligada a la experiencia en y durante la movilidad cotidiana, así como los rasgos significativos para señalar los casos de inequidad en la accesibilidad a la infraestructura urbana de la movilidad. Ese enfoque de la ciudad a modo estático, como un objeto fijo, requiere un examen a detalle pues, los habitantes de la ciudad gran parte de su quehacer en la urbe implica movimiento, un reconocimiento de lugares y trayectos para cumplir con sus propósitos dentro de la dinámica urbana.

El contexto en que se presenta el fenómeno de la movilidad como parte de las problemáticas urbanas corresponde al crecimiento desmedido de las metrópolis, donde el automóvil se convierte en el centro de las planeaciones urbanas y las ciudades se reestructuran conforme las prácticas sociales derivadas de la movilidad cotidiana, vinculada de forma preponderante en vehículos motores.

A estos esquemas de análisis acerca de la movilidad cotidiana y las relaciones con los sujetos e infraestructura se destaca la noción de *orden urbano*:

Al utilizar el concepto orden urbano partimos del hecho de que todos, en cuanto ciudadanos, cuando utilizamos, transitamos o permanecemos en y por el conjunto de espacios y artefactos que conforman la ciudad (vialidades, aceras, áreas abiertas de uso recreativo, locales de uso público, mobiliario urbano, semáforos, etc.), lo hacemos con base a ciertos conocimientos prácticos y aplicando norma y reglas relativas a su función, cómo *deben* usarse y cuáles son los comportamientos que en diferentes contextos y en relación con distintos espacios y artefactos los demás esperan de nosotros y nosotros esperamos de los demás.⁽⁹⁾

En ese mismo sentido del *orden urbano* que se presenta en el fenómeno de la movilidad que se incluyen los riesgos, las premuras, la incomodidad, el tiempo, para completar la noción de un desplazamiento cotidiano. Es posible acompañar esta disertación sobre el orden urbano desde las prácticas con la aproximación del vocablo inglés *competence*, donde el transeúnte desde sus prácticas cotidianas adquiere habilidades y destrezas que se configuran en la dinámica de la movilidad cotidiana.

Por ejemplo, en la ciudad hay una serie de códigos culturales que es necesario compartir para poder desplazarse. En segundo lugar, y con una centralidad manifiesta, destaca las representaciones del espacio: tiene que haber una representación del territorio donde se va a efectuar el desplazamiento. ⁽¹⁰⁾

Es esta tendencia de situar la movilidad en un contexto de las relaciones sociales y la interacción con la producción de territorios. Donde Le Breton ⁽¹⁰⁾ apunta sobre la movilidad como “una dimensión transversal de la vida cotidiana, un matiz de todas las experiencias sociales.” Entonces durante los trayectos también se está reconociendo la construcción de territorios ligados a la cotidianidad, territorios practicados en la dinámica de la ciudad vivida.

Este enfoque de estudio discrepa de considerar el viaje en sí mismo, ni los medios para cubrir la trayectoria, por lo que se complementa la idea de potencialidad del transeúnte en su movilidad cotidiana. Esta potencialidad se puede traducir en las habilidades y destrezas que se desarrollan desde la práctica de la movilidad en un contexto determinado.

Al seguir esta propuesta teórica de Urry, J. ⁽¹¹⁾, Sheller, M. y Urry, J. ⁽¹²⁾ y Kaufmann, V ⁽¹³⁾, se establece un cambio en el paradigma de la movilidad al plantear un posicionamiento desde otra óptica para abordar el objeto de estudio, es decir, se plantean las relaciones sociales en función de la movilidad como ejercicio práctico para el análisis de las problemáticas urbanas y su nexa con la movilidad cotidiana en la metrópoli.

5. La experiencia de los (otros) transeúntes

Este recurso de las entrevistas a profundidad y las historias de vida son calificadas para fines prácticos en esta investigación como *narrativas de las trayectorias*. En ese proceso, después de recopilar datos, donde se generan categorías y sobre todo se refina el tratamiento de la información al nivel de hallazgos, es de forma particular una construcción de medida en que el informante articula sus impresiones sobre la dinámica de la movilidad y las estrategias que emplea en su vida cotidiana para viajar a través de la ciudad.

También vale señalar que el tratamiento de la información se torna a un informe compacto, pues, sin duda las entrevistas son extensas y el material es algo disperso para su comprensión en conjunto. Es por lo anterior que se clasifican algunos rubros de interés, temáticas recurrentes y de mayor impacto en relación con la problemática de la movilidad. En ese ejercicio de depuración y refinamiento de los datos, esta obra de investigación no pretende ser un cúmulo de narraciones abyectas o simulaciones de diálogos que expresen a manera de impostura aquello que se busca empatar con la teoría y las percepciones del investigador.

Por el contrario, la sintetización de la información es parte de un proceso de análisis de largo alcance, es decir, se presentan los casos con mayor relevancia y claridad, se sitúan escenarios donde las problemáticas son más evidentes. Así mismo, se postula una relación

con las narrativas de modo que sea plausible para el lector seguir un hilo narrativo y de análisis desde las experiencias de los transeúntes.

En este sentido, para Norbert Elias ⁽⁵⁾ la aproximación a los problemas sociales debe incluir el carácter procesual, es decir, reconocer las relaciones sociales que se emplean en la configuración de los acontecimientos de ámbito cotidiano. Con lo anterior se constata la insistencia en reconocer la falsa pugna entre las entidades como grupo o sociedad y el individuo. Es por lo que se recurre a las narrativas para unir ese eslabón donde el individuo es parte de la colectividad, pero mantiene su autonomía frente a los designios hegemónicos del grupo.

El individuo que toma conciencia de sí mismo dentro de esa configuración global que es la ciudad abandona la posición que le ha otorgado su limitado y cerrado círculo histórico-social para encontrarse de repente inmerso en un sistema de valores enormemente diversos con los que ha de medirse de manera, por así decir, “objetiva”. ⁽¹⁴⁾

En ese orden de ideas, para esta investigación se asume la noción de un informante que es tomado como un individuo consciente de su realidad y puede dar claridad en las argumentaciones de las problemáticas sociales, en este caso sobre sus trayectorias y experiencia de la movilidad cotidiana.

Conforme las narraciones se estructuran los transeúntes, convertidos en informantes clave, registran sus desplazamientos en una especie de mapa mental, sin trazarlo directamente a un papel o en un formato cartográfico, sino que, mediante la memoria de los lugares, inspeccionan el sentido de habitar desde la movilidad.

“En la práctica de narrar es el viajero la figura por excelencia de quien relata y la circunstancia es el viaje realizado, tras el cual se relata con la autoridad que la experiencia confiere y con ella la enseñanza, la moraleja o consejo extraído” ⁽¹⁵⁾

Entonces como sintetiza Benjamin ⁽¹⁶⁾ acerca de narrar que no es sino “intercambiar experiencias”. Esto indica al narrador como un informante que de forma activa interviene en una primera aproximación de la interpretación de los sucesos, además en su reflexión interna construye una narrativa jerarquizada de alguna forma por el interés que desprenda según sus trayectorias cotidianas. Así de forma puntual, Benjamin ⁽¹⁶⁾ refiere a los transeúntes como los sujetos que pueden ser reconocidos por sus caracteres típicos desde su experiencia cotidiana de transitar la ciudad, que dota a su narración de las peculiaridades del sujeto, así como los bosquejos narrativos que se recopilan según sus dinámicas en la urbe.

Las ciudades resumen las huellas del tiempo que, al sucederse, imprimen marcas sobre marcas. En ella, el lugar es nicho de marcas diferentes respecto a los otros lugares. Luego, el narrador (en este caso, el viajero en la ciudad) relata su experiencia *en* los lugares, a la que incorpora sin solución de continuidad su

experiencia *de* los lugares que, ya procesados mental y verbalmente, son reconstituidos en lugares imaginarios.⁽¹⁵⁾

En ese sentido nos interesa ese cruce desde las narraciones *de* los lugares hasta la experiencia *en* los lugares, esto extendido a los ambientes relacionados a la movilidad cotidiana de las personas con discapacidad. Estos mecanismos narrativos permiten la noción de *hacer ciudad*, pues en la conjugación de los signos y significados de los lugares y las identificaciones sensoriales entorno al espacio dan la perspectiva de un amplio espectro de análisis de lo urbano.⁽¹⁷⁾ Las relaciones de los transeúntes con los dispositivos urbanos sugieren una *traspolación* de comprender al sujeto en movimiento como un miembro que configura sus espacios vividos entorno a procesos cotidianos que lo llevan a transitar la ciudad y por lo cual este asume la identificación territorial como parte de la dinámica urbana de la movilidad.

En este proceso de narrar la ciudad desde las experiencias de la movilidad cotidiana el transeúnte se refiere a él mismo como un actor activo en la dinámica urbana. Se construye no sólo como identidad grupal, sino que logra establecer una individualidad puntualizada para comprender el fenómeno de la movilidad desde las conjeturas persistentes, así como los mecanismos en que se logran resolver los problemas situacionales del traslado como acción cotidiana.

Desde las narrativas se destaca “la permanencia de la transitoriedad; la durabilidad de lo efímero, la determinación objetiva que no se refleja en el carácter consecuencial y subjetivo de las acciones.”⁽¹⁸⁾ El transeúnte no cumple un rol social determinado, o más bien, deja sus roles sociales en un *stand by*, en una pausa que se prolonga según su trayectoria. Mientras viaja no deja de ser un trabajador, una ama de casa, un estudiante, pero ante esta categoría amplia se empata el rol de transeúnte, de viajero en la ciudad, por lo cual cada uno según sus necesidades y experiencias resuelve los acertijos de la dinámica de la movilidad cotidiana.

En este conjunto de ideas, el recurso de la narración es un enlace para concatenar las experiencias de los transeúntes donde se describen sus recorridos en los desplazamientos cotidianos que dota de referencias a los aspectos de su calidad de vida dentro de las circunstancias de la configuración de la dinámica urbana.

Es notorio que las narraciones no se centran en el acto pendular de la movilidad, sino que van más allá del relato del viaje en sí mismo, sumando así experiencias de cómo deben realizar diversos viajes o cambiar sus trayectorias para cubrir necesidades cotidianas. Por lo tanto, se puede asumir que las narraciones sobre la movilidad exploran el carácter procesual y fluido de la movilidad cotidiana a efectos de conexión con espacios de la ciudad y el sentido durante la acción de circulación por la urbe.

Estas aventuras narradas, que de una sola vez producen geografías de acciones y derivan hacia los lugares comunes de un orden, no constituyen solamente un “suplemento” de las enunciaciones peatonales y las retóricas caminantes. En

realidad, organizan los andares. Hacen el viaje, antes o al mismo tiempo que los pies lo ejecutan. ⁽¹⁹⁾

En los actos de caminar, de recorrer las calles también se involucra el preámbulo del ritmo. El tiempo es también es un factor de confianza, pues, el transeúnte sabe por cuáles caminos recorrer según la hora del día, el clima o las coyunturas que se presentan en el entorno. Aunque en ocasiones sea breve el paso de la vivienda hasta la parada del camión o la estación del metro, ese tiempo se contabiliza dentro de sus trayectorias. En algunos estudios sobre movilidad cotidiana estos trayectos parecen como espacios vacíos, como si no ocurriera algo relevante, porque se prioriza la noción de movilidad sólo desde el arribo al transporte.

La confianza en la reconfortante seguridad de las calles urbanas destila de la multitud de encuentros y contactos mínimos que surgen en sus veredas. El sedimento y el rastro perdurable que dejan los contactos públicos casuales forman un entramado de comunión-en-lo-público, tejido con los hilos del respeto y la confianza de la civilidad. ⁽²⁰⁾

Las calles que se transitan para iniciar o finalizar la movilidad cotidiana resultan los espacios de familiaridad, se define en este trayecto el ánimo en que se inicia o concluye el recorrido habitual por la ciudad. “El vacío del lugar está en el ojo de quien lo contempla y en las piernas del habitante o en las ruedas de su auto.” ⁽²¹⁾ No sólo se presentan como vías de paso, sino que se enlazan con otras actividades que cubren nuestras dinámicas urbanas, por ejemplo, en la calle como umbral se pueden localizar vendedores ambulantes, se compra el periódico, un cigarro, dulces, se puede solicitar “feriar” (sic) un billete de baja denominación para pagar el importe exacto del costo del viaje.

Se mencionaba que, en algunos puntos nodales para la movilidad cotidiana de la ZMM, los puestos aledaños de esas calles cumplen con ese paso acelerado, hay puestos de comida, en algunos puntos existen papelerías donde se pueden sacar copias si se acude a solicitar empleo o realizar un trámite, según la temporada se pueden detectar quiénes venden bebidas calientes o refrescos, paraguas, impermeables, entre otras curiosidades.

La experiencia de una calle la establece la relación entre los peatones y los vehículos. Durante gran parte del siglo XX, el tejido urbano se reconfiguró para el coche, con un impacto gravemente negativo para la vida tradicional de las calles. Las calles reflejan las raíces y las historias de las ciudades. ⁽²²⁾

Se indicaba anteriormente que, la experiencia de la calle también se refleja en un conocimiento de la calle, quizá mejor explicado en un reconocimiento, un “saber de la calle” en donde es plausible la identificación con los otros según ciertos códigos, como un saludo cordial, una mirada precisa sin llegar a ser intimidante o el simple ritmo en que se debe transitar por la vereda. ⁽²³⁾ “Las calles proponen o imponen recorridos. Están abiertas *para* y no *por* el desplazamiento” ⁽²⁴⁾. Estos trayectos muchas veces dominados por los transeúntes son sus referentes de seguridad y confianza, se pueden establecer las relaciones

que tienen con las calles de su barrio, algunos refieren que esta complicidad los atrae a caminar por las calles más iluminadas, o donde “hay más vida”, para luego encontrarse con la fracción del recorrido que se experimenta de manera más solitaria.⁽¹⁰⁾ Así mismo, se puede considerar que, las calles son también ese umbral que nos prepara para nuestro arribo a los habitáculos de la ciudad.

6. El relato de los transeúntes.

En esta breve exploración de las condiciones que se viven para ejercer la movilidad cotidiana por parte de personas con discapacidad se anexan algunos diálogos y ejemplos sobre las situaciones que se enfrentan para realizar sus traslados. Principalmente se publican imágenes para que el lector pueda identificar el escenario y las condiciones en que se realizan los viajes a través de un sistema de transporte pensado desde la uniformidad. La presencia de las personas con discapacidad en los acontecimientos urbanos es nulificada por ese sentido funcional que imprime el ritmo de la ciudad.

Señor Esteban. Hombre de 57 años. Movilidad reducida, amputación de extremidad por complicaciones de salud. Al tratar de cruzar una avenida se encuentra que no hay libre paso, pues un camellón impide el tránsito. Debe utilizar el crucero, lo cual en definitiva es un riesgo mayor. En esa ocasión acudió a un centro bancario que se encuentra en las inmediaciones de una plaza comercial en el municipio de Apodaca. Al acompañarlo fue notorio el enfado que muestra al verse en dificultades para valerse por sí mismo. En un principio no aceptó nuestra ayuda, pero accedió a brindarnos sus impresiones acerca de su experiencia como transeúnte y la relación con la accesibilidad de los espacios urbanos.

Señor Esteban: (...) tengo como 3 años en silla de ruedas, no te imaginas qué tanto cambió mi vida. Antes yo venía al mandado, o al mercado de por acá, trabajaba [en el área] de mantenimiento de una empresa, entonces mi vida era muy movida. Hoy fui al banco, pero salgo poco... yo creo que si el transporte (público) fuera más adaptado para todos podría ir a muchos lados.

No uso taxi, porque además de caro, pues te ven con la silla de ruedas y muchos les da flojera o no sé, pero, no te suben. Eso que dices de la calidad de vida, yo creo que a mí me afecta más en el ánimo, por eso no quería que me ayudarás... bueno es como que te ves menos frente a los demás que pueden caminar. Pero es culpa de que nadie hace nada para mejorar esto (del servicio de transporte público). Tú viste cómo tienes que rodear las banquetas, ir a un lado de los carros, cruzar con mucho riesgo. [Ver imagen 3] No importa que el banco tenga rampas, mientras en todo mi camino no hay ni cruces seguros, pues esa rampa es lo de menos. En el metro te puedes subir con una máquina y antes en algunos camiones del Metrobús te podías subir más fácil, (pero en ese entonces yo no usaba silla de ruedas). Es lo que te digo, si aprendes mucho cuando antes podías hacer las cosas y ahora es mismo es ya un problema. Mi familia me apoya, mis hijas no me dejaban salir por ese mismo miedo que en las calles no hay respeto, las banquetas están llenas de obstáculos y los lugares no están como para ir en silla de ruedas. Pero, también me debo salir, quiero

ser útil, hacer los mandados, salir a pagar los recibos, no sé, decir que yo también salí a hacer algo en el día.

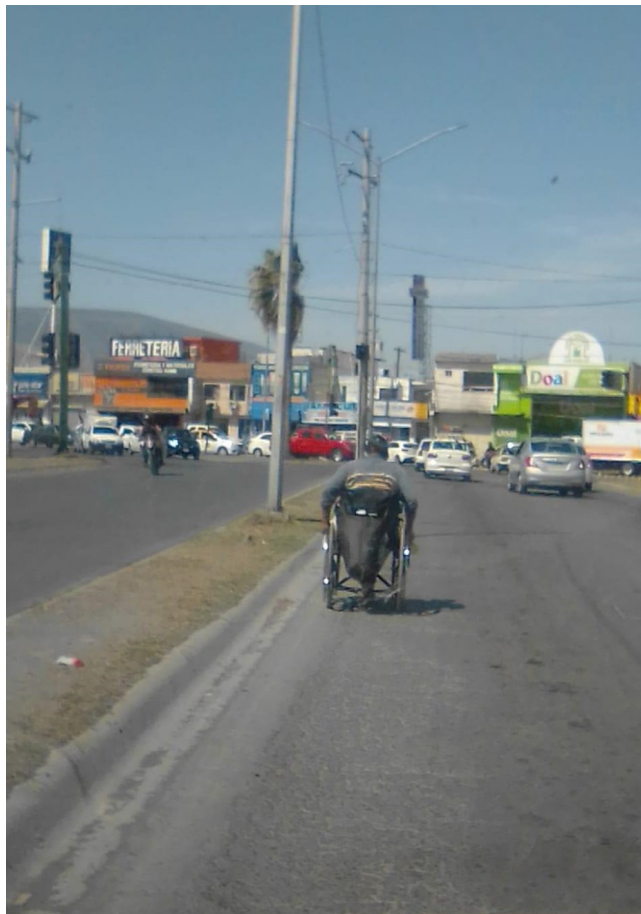


Imagen 3. *Transeúnte en silla de ruedas en la avenida Cartagena (Apodaca).*

Fuente: ELG.

En este cierre del apartado se señalan algunas experiencias de la movilidad desde la discapacidad. La presente narración se da en un sentido de acercamiento a la discapacidad como impulsor de oportunidades en el terreno de la investigación e intervención social. Me toca usar la primera persona del singular para describir lo siguiente:

Mi hijo está diagnosticado con una condición del desarrollo que lo ubica dentro del espectro autista. Esta situación nos ha llevado a comprender el mundo desde otras perspectivas; es muy diferente el mundo cuando se ve con sus ojos y a través de ellos resulta complicado adaptarse en un entorno que lo excluye. Como parte de su proceso acudimos a terapias. Donde además de recibir una estimulación apropiada para solucionar algunas situaciones de su condición, nosotros como padres nos vemos con otros

*padres y compartimos nuestras experiencias, dificultades y preocupaciones con otros padres de familia. Esto es de forma aleatoria y sin ningún mecanismo de contención estructurado, es decir, que sólo son pequeñas charlas, algunos consejos, y sugerencias de apoyo. Pero es justamente en esa dinámica que me ha sido posible recuperar una vivencia de la movilidad desde la **neurodiversidad**.*

En una de las citas agendadas para la terapia coincidimos con la mamá de Ángel, un niño de 8 años, con un diagnóstico dentro del espectro autista como moderado. Ella es una madre joven, no pasará de los 30 años; Ángel es considerado como no verbal, sus habilidades sociales son escasas. Ella llegaba contando a otras madres presentes en la sala de espera sobre su situación y entre esos relatos compartidos describía lo difícil que resulta trasladarse con Ángel en el transporte público. Ángel es muy sensible a los ruidos y lo estridente, por lo cual no pude ir en el camión sin alterarse, esto porque algunas rutas de la zona de Apodaca cuentan con unidades viejas y generan mucho estruendo mientras se desplazan. Además, todos los estruendos que se ocasionan en el tráfico lo pueden alterar y puede entrar en una crisis nerviosa. Ella lo llevaba en taxi, cuando definitivamente le era imposible trasladarse a pie, pues además de las condiciones climatológicas adversas, principalmente, el calor de la tarde que era cuando ellos asistían al consultorio, las calles eran tomadas por mercados que recién iniciaban su vendimia lo cual generaba un exceso de ruido.

Por las mañanas la madre de Ángel lo llevaba a la escuela para lo cual empleaba el transporte público, en este caso una ruta de camión, en ocasiones tenía que estar al pendiente por si le hablaban de alguna situación o crisis que se presentaba. Mientras él acudía a la escuela ella realizaba las tareas de compra de víveres, actividades laborales esporádicas, asistía también en ocasiones como maestra-sombra. En las mañanas aprovechaba el tiempo para realizar otras actividades, pero la mayoría relacionadas con su familia. Ella contó que le resulta imposible usar ciertas rutas de camiones que presentan un sobrecupo en su servicio, por lo cual debía adecuar sus horarios tratando de lidiar con el ritmo de la movilidad de su zona donde se movían.

Así como esta experiencia cotidiana que implica el apoyo de familiares para cubrir las actividades de las personas con discapacidad es posible observar cómo los usuarios del transporte público pueden ser un apoyo o un obstáculo. El acompañamiento es también un rubro que se debe considerar al momento de pensar en espacio accesibles pues, en ocasiones los diseños se visualizan contemplando a los individuos solos. [Ver imágenes] Los espacios asignados para grupos vulnerables no suelen respetarse. Los habitáculos del metro contemplan un espacio con dimensiones amplias y sin asientos para que las personas que utilizan sillas de ruedas puedan ir más cómodos. Pero en “horas pico” simplemente estos espacios son ocupados por otros usuarios debido al sobre cupo en los vagones. [Ver imagen 4].



Imagen 4. *Uso indebido de lugares exclusivos para personas vulnerables.*
Fuente: ELG

Para que los espacios logren considerarse accesibles se deben cubrir los itinerarios como un reconocimiento de la dinámica de los transeúntes. “Los itinerarios han de estar pensados desde los requerimientos de sus usuarios primordiales, y han de pasar por los puntos de atracción de desplazamientos, o por sus proximidades”.⁽²⁵⁾ En algunas entrevistas se

compartieron opiniones acerca de cómo existen sitios que cuentan con medidas que permiten la accesibilidad. Por ejemplo, en el caso de una persona débil visual que comparte su itinerario para acudir al hospital. Sucede que él reconoce el camino, cubre parte de su trayectoria utilizando el metro, pero, al salir de la estación debe recorrer cerca de 600 metros para lograr llegar hasta el campus del área de la salud donde se localiza el Hospital Universitario. Para esto, según explicaba, en ocasiones puede contar con el apoyo de los mismos estudiantes que lo acompañan hasta la entrada al campus, pero, de no ser así debe esquivar los obstáculos que se presentan en las calles aledañas a esta zona tan concurrida. [Ver imagen 5]. *“Hay carros que invaden la banqueta, y eso ya hace que me tenga que ir por la calle, las avenidas son muy transitadas y sin semáforos para poder cruzar. La verdad es que los estudiantes me ayudan mucho. Yo vengo una vez al mes para mi tratamiento. Eso sí, allí [en el campus] es más sencillo caminar, hay rampas, y barandales que me van guiando. Es la parte más difícil de mi trayecto. [ir de la estación del metro al hospital]. En mi casa mi hermana me acompaña a la parada del camión y ya en el centro me subo al metro, reconozco el camino. Es como que muy notorio por los ruidos y hasta por los olores. Pero aquí [en el hospital] paso por la Facultad de Medicina, tiene rampas de acceso, cordones que voy siguiendo con mi bastón y siempre hay paso libre. Llego hasta este punto sin problemas, el reto es volver a salir y tratar de usar el transporte.”*

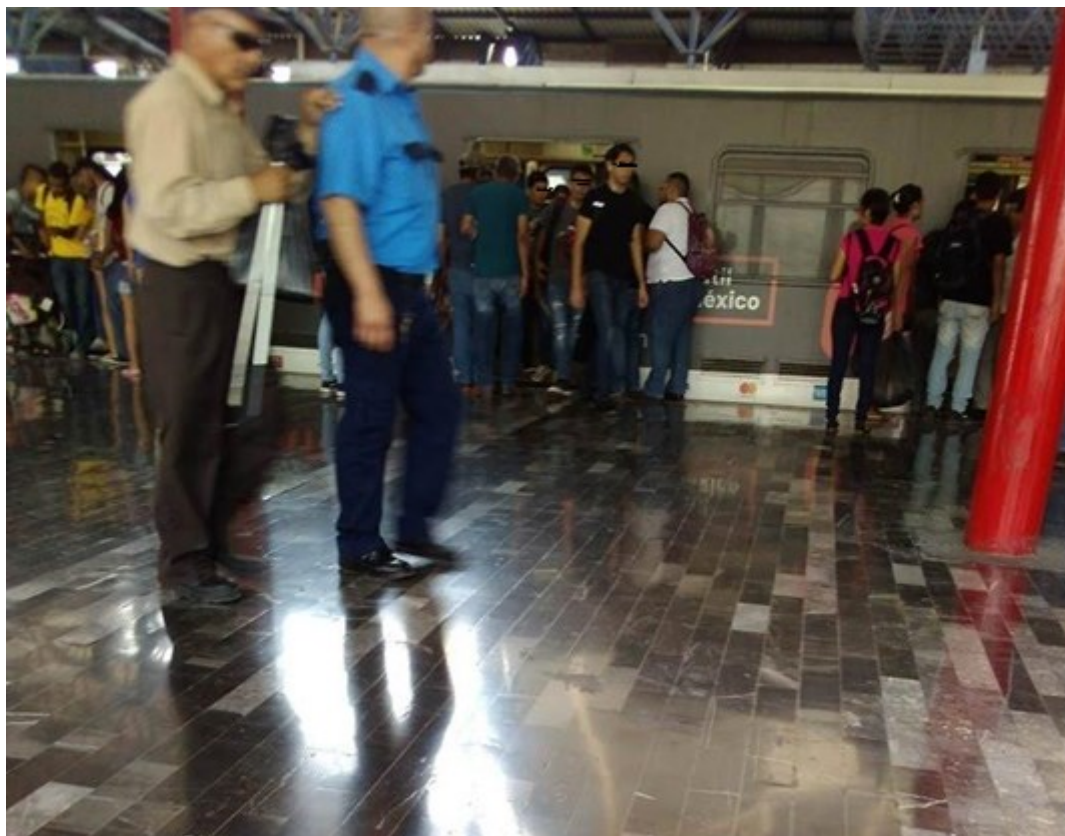


Imagen 5. Guardia de seguridad acompaña a persona débil visual para continuar su transbordo en la estación.

Fuente: ELG.

Entre los hallazgos de diversas entrevistas con personas con discapacidad se resalta que los itinerarios se cumplen en medida de las posibilidades de accesibilidad, pero, faltan conexiones entre los espacios como el transporte y las áreas de interés como centros de salud y de servicios. [Ver imagen 6] La mayoría refería realizar una rutina diurna, al parecer en la noche se presentan otras dinámicas que los deja al margen para incorporarse a esas actividades. Con cierto asombro se enfrentan a retos que han incorporado como parte de sus itinerarios, por lo cual sus demandas son de carácter puntual, no solicitan un trato especial ni exclusivo, sino que les sea posible incluirse en los espacios urbanos a la par de los demás transeúntes.



Imagen 6. Otros viajeros ayudan a persona en silla de ruedas para lograr arribar al vagón del metro.

Fuente: ELG.

7. Reflexiones finales

Como se puede observar en las imágenes que se recuperaron en el trabajo de campo, las personas con discapacidad requieren del apoyo de otros, esto no por su mera condición, sino por la falta de adaptabilidad de la infraestructura y tecnología en los espacios para la movilidad cotidiana. Los pocos espacios asignados como exclusivos no se respetan. Las calles que cuentan con un señalamiento auditivo para facilitar el cruce a las personas con debilidad visual sólo se encuentran en la zona turística del centro de la ciudad. Los pocos taxis adecuados para transportar a personas en sillas de ruedas suelen ser de costo elevado por lo que gran parte de las familias no pueden acceder a este servicio.

Los tratos condescendientes de parte de este formato asistencialista que emplea el Estado para comprender la discapacidad deben cambiar a no asumirla como limitante sino como parte de la diversidad ⁽²⁶⁾. En la movilidad cotidiana podemos señalar que los grupos vulnerables se acompañan a sí mismos para ejercer su derecho a la ciudad. Las mujeres cuidan a las mujeres, a los niños, a los adultos mayores y a las personas con discapacidad. Esta ardua tarea muchas veces sucede enfrentando a todas las adversidades de infraestructura urbana apropiada para transitar la ciudad de la diversidad de los cuerpos e intelectos.

Cuando las distancias son marcadas no por el tiempo ni los lineamientos de medición espacial, sino por los obstáculos con que se enfrentan las personas con discapacidad, el reto de la movilidad cotidiana se torna casi imposible. Para quién debe esperar para ser ayudado para atravesar un cruce, o debe ser guiado por otros para siquiera avanzar un poco en su largo trayecto todo le parece un montaje que le impide ser parte del movimiento.

La calle se repite y cambia como la cotidianidad: se reitera en el cambio incesante de las gentes, los aspectos, los objetos y las horas. La calle ofrece un espectáculo y sólo espectáculo; el que se afana, con prisa para llegar a su trabajo, o a una cita no ve el espectáculo, es un simple extra. ⁽²⁷⁾

Para las personas con discapacidad ese espectáculo es una película de suspenso. Porque además de pasar los obstáculos deben hacerlo en un formato de invisibilidad dado por los otros, principalmente, por las autoridades. Así mismo se debe tomar conciencia de cómo los obstáculos de la movilidad no cuentan con rampas de entrada y salida para el arribo del andén al vagón. Las estaciones del metro cuentan con señalamientos en formato Braille, pero, no cuenta con todas las estaciones habilitadas con escaleras eléctricas o ascensores. La rapidez con la que se realizan los abordajes en el sistema de transporte público en definitiva excluye a las personas con discapacidad y a los adultos mayores con movilidad reducida. ⁽²⁸⁾

Esto es quizá algo escueto para un tema tan amplio y profundo que recién se abre a la discusión y participación de las instituciones que entre sus tareas es fomentar una mejor calidad de vida de todos los habitantes. Esta aportación no se centra en el abordaje de las mejoras de infraestructura para la accesibilidad, sino en un franco acompañamiento de

todos los integrantes de la familia que buscan facilitar a los otros una incorporación a la dinámica de la ciudad. Las visiones totalizadoras que muestran la ambición por generalizar y comprender los cuerpos desde conceptos utilitaristas han hecho mella en los análisis de las realidades sociales de las metrópolis. Si bien, este trabajo no cubre en su totalidad la discusión sobre las alteridades, si manifiesta desde las prácticas cotidianas esas contradicciones que se hacen latentes al tiempo de tratar la problemática de la movilidad cotidiana como un esquema determinado por variables medibles.

Referencias

- 1.- Jirón, P. Transformándome en la sombra. Bifurcaciones. Revista de Estudios Culturales Urbanos. 2012; 10: 1-14.
- 2.- Jirón, Paola, y Imilan, Walter. Observando juntos en movimiento: posibilidades, desafíos o encrucijadas de una etnografía colectiva. Alteridades, 2016;26(52): 51-64.
- 3.- Rojas, M. El bienestar subjetivo: su contribución a la apreciación y la consecución del progreso y el bienestar humano. En Realidad, datos y espacio: Revista Internacional de Estadística y Geografía. 2011;2(1). 64-77.
- 4.- Rojas, M. El estudio científico de la felicidad. México DF: Fondo de Cultura Económica; 2014.
- 5.- Elias, N. Sociología fundamental. Barcelona: Editorial Gedisa; 2018.
- 6.- Elias, N. y Scotson, J. Establecidos y marginados. México DF: Fondo de Cultura Económica; 2016.
- 7.- Elster, J. Nuts and bolts for the social sciences. Cambridge: University Press; 1999.
- 8.- Kuhn, T. La estructura de las revoluciones científicas. México DF: Fondo de Cultura Económica; 1975.
- 9.- Duhau, E. y Giglia, A. Metrópoli, espacio público y consumo. México DF: Fondo de Cultura Económica; 2016.
- 10.- Le Breton, H. Homo mobilis. En: M. Bonnet & P. Aubertel. La ville aux limites de la mobilité. Paris: Presses Universitaires de France; 2006.
- 11.- Urry, J. *Mobilities*. Cambridge: Polity Press; 2019.
- 12.- Sheller, M. y Urry, J. Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades. Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos, 2018. (10) 1. 333-355.
- 13.- Kaufmann, V (2014) Mobility as a tool of sociology. Moving Boundaries in Mobilities Research. 2014; Available from: doi: 10.2383/77046

- 14.- Simmel, G. Roma, Florencia, Venecia. Madrid: Editorial Casimiro; 2013.
- 15.- Méndez, E. Narrar la ciudad. México DF: Benemérita Universidad Autónoma de Puebla-Ediciones del Lirio; 2017.
- 16.- Benjamin, W. Escritos Franceses. Buenos Aires: Editorial Amorrortu; 2014.
- 17.- Méndez, E. El imaginario de la ciudad. México DF: CONACyT - Universidad de Guadalajara; 2016.
- 18.- Bauman, Z. Tiempos líquidos. México DF: Editorial Tusquets; 2013.
- 19.- De Certeau, M. La invención de lo cotidiano. Tomo 1. Guadalajara: Universidad Iberoamericana- ITESO; 2007.
- 20.- Bauman, Z. Daños colaterales. México DF: Fondo de Cultura Económica; 2015.
- 21.- Bauman, Z. Modernidad líquida. México DF: Fondo de Cultura Económica; 2017.
- 22.- Sudjic, D. El lenguaje de las ciudades. Barcelona: Editorial Ariel; 2018.
- 23.- Sennett, R. Construir y habitar. Ética para la ciudad. Barcelona: Editorial Anagrama; 2019.
- 24.- Nancy, L. La ciudad a lo lejos. Buenos Aires: Ediciones Manantial; 2013.
- 25.- Herce, M. (2009) Sobre la movilidad en la ciudad. Barcelona: Editorial Reverté; 2009.
- 26.- Vázquez, G. Esbozos históricos para destacar lo subyacente a la discapacidad y la inclusión social en la sociedad occidental moderna. En: Narváez, A, Marmolejo, C, Vázquez, G y Fitch, J. /coordinadores/. *Vivir la discapacidad: ciudad, vivienda y movilidad urbana*. Monterrey: Editorial Labyrinthos- UANL. 2017. 13-32.
- 27.- Lefebvre, H. De lo rural a lo urbano. Barcelona: Editorial Península; 1978.
- 28.- Augé, M. El metro revisitado. El viajero subterráneo veinte años después. Barcelona: Editorial Paidós; 2010.