

**Travesías urbanas: experiencia y movilidad de personas con discapacidad visual en
Bogotá**

Autora
Katlin Michelle Delgado Avila

Director
Jairo Baquero Melo

Título a obtener:
Socióloga

**Escuela de ciencias humanas
Sociología
Universidad del Rosario**

**Bogotá - Colombia
2024**

Resumen:

Este trabajo de investigación analiza la movilidad urbana de personas con discapacidad visual en Bogotá describiendo las principales barreras, facilitadores y lógicas de acción que éstas emplean. Mediante entrevistas, observaciones y acompañamientos, se hizo seguimiento a tres casos: baja visión funcional, baja visión no funcional y ceguera. Las conclusiones destacan que las limitaciones en la movilidad no son intrínsecas a la discapacidad, sino que son el resultado de un entorno social y físico excluyente. Es necesario implementar políticas públicas que mejoren la accesibilidad y la inclusión en la ciudad.

Palabras clave: discapacidad visual, movilidad urbana, barreras arquitectónicas, accesibilidad, inclusión, sociología de la discapacidad, sociología de la experiencia, Bogotá.

Índice

1. Introducción
 - 1.1. Planteamiento del problema
 - 1.2. Pregunta de investigación
 - 1.3. Objetivos
2. Justificación
3. Estado del arte
4. Marco teórico
 - 4.1. Discapacidad
 - 4.2. Movilidad
 - 4.3. Experiencia
5. Metodología
6. Método de análisis
7. Descripción de los casos
 - 7.1. Caso 1: Martha (baja visión funcional)
 - 7.1.1. Barreras
 - 7.1.2. Lógicas y estrategias
 - 7.1.3. Facilitadores
 - 7.2. Caso 2: Yésica: (baja visión no funcional)
 - 7.2.1. Barreras
 - 7.2.2. Lógicas y estrategias
 - 7.2.3. Facilitadores
 - 7.3. Caso 3: Freddy (ceguera)
 - 7.3.1. Barreras

7.3.2. Lógicas y estrategias

7.3.3. Facilitadores

8. Discusión y análisis comparativo
9. Conclusiones
10. Bibliografía

1. Introducción

1.1. Planteamiento del problema

La ciudad contemporánea es el lugar donde las heterogeneidades también se encuentran. En la experiencia urbana, es decir, la manera en que se vive la ciudad, es usual toparse con hombres, mujeres, niños, ancianos y grupos sociales que vienen de otros lugares del país, del continente y del mundo; o que han residido en la urbe desde hace varias décadas y/o generaciones. Personas que van y vienen, que pasan y no regresan, o aquellas que se establecen por múltiples razones. Ante esto es relevante preguntarse por el tipo de ciudad en que se habita, para quién está o no pensada, quienes pueden o no acceder a ella.

Así como las heterogeneidades se encuentran en la ciudad, esta a su vez está compuesta por múltiples elementos tangibles. Por ejemplo, cuando se elabora en una imagen mental de una capital, es usual proyectar aspectos físicos como los edificios, las calles, los andenes, parques, plazas y monumentos. No obstante, la ciudad también comprende una forma de vida con relaciones sociales y culturales no delimitadas por su tamaño (Wirth, 2005). En esta línea aparece la movilidad cotidiana como punto de encuentro entre la infraestructura y las interacciones sociales (Gutiérrez, 2012).

Específicamente, el transporte público juega un rol importante en las dinámicas de movilidad y de inclusión-exclusión de territorios y grupos sociales (García-Schilardi, 2014). En Bogotá este tipo de transporte comprende, pero no se limita a busetas, colectivos, taxis y el sistema de transporte Transmilenio, que a su vez comprende articulados y rutas alimentadoras y buses del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) (Ramírez, 2019).

Esas dinámicas de inclusión-exclusión atraviesan a toda la población. A grosso modo puede pensarse en características sociodemográficas, tales como el género, la edad, la clase social y el nivel de estudio, que marcan experiencias urbanas diferentes. Mi interés radica en la experiencia de las Personas con Discapacidad (PcD), en particular las personas con discapacidad visual que viven en el suroccidente de Bogotá.

1.2. Pregunta de investigación

¿Cuáles son las principales características y dimensiones de la experiencia de las personas con discapacidad visual al moverse por Bogotá y usar el transporte público de la ciudad?

1.3. Objetivo general

Describir comprensivamente la experiencia de las personas con discapacidad visual al moverse por Bogotá y usar el transporte público

1.4. Objetivos específicos

- Identificar factores que influyen en la experiencia de las personas con discapacidad visual al moverse por la ciudad y usar el transporte público.
- Explorar las estrategias utilizadas por las personas con discapacidad visual para moverse por la ciudad y usar el transporte público de Bogotá.

2. Justificación

Esta investigación surge de una experiencia personal. Hace un par de años, cuando esperaba un SITP cerca a mi casa, me percaté de las señalizaciones en braille que tienen muchos de los postes de los letreros que indican qué rutas paran allí. Los toqué con curiosidad y me pareció maravilloso que hubiesen implementado esta medida como una oportunidad de accesibilidad al transporte público para las personas con discapacidad visual. Sin embargo, después de

investigar más sobre el tema, me percaté de que, si bien existe esta señalización, los paraderos no cuentan con una herramienta o modo de indicarle a la persona qué ruta se aproxima. Así, la persona depende de la buena voluntad del conductor que pare y le pregunte hacia dónde se dirige o de los otros transeúntes para saber si ese bus es el que espera. Corren el riesgo de ser ignoradas o tener que esperar más de lo necesario.

En ese sentido, mi punto de partida radica reconocer

que la discapacidad es un concepto que evoluciona y que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras debidas a la actitud y al entorno que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás (ONU, 2008, pág. 1).

Por tanto, las personas con discapacidad visual son aquellas que, además de presentar de forma permanente alteraciones para percibir la luz, forma, tamaño y/o color en su entorno (ACNUR, 2011, pág. 82), requieren de contextos accesibles en los que se cuente con señalización adecuada y pertinente, con colores de contraste, senderos podotáctiles, señales en braille y sonoras, entre otros (Ministerio de Salud y Protección Social, 2020, pág. 11).

Las cifras muestran que para 2019 en Colombia había un total de 1 298 738 PcD, esto representa al 2,3 % de la población total nacional. En la distribución por género y edad de la población con discapacidad registrada se encuentra un porcentaje mayor de mujeres (51 %) con respecto a los hombres (49 %); y, según el grupo etario, un 37 % de las personas con discapacidad son adultos. Adicionalmente, una de las alteraciones permanentes más presentes en las Personas con discapacidad se relaciona con los ojos (31,8 %) (Ministerio de Salud y Protección Social, 2020).

Bogotá es el lugar del país con el mayor número de personas con discapacidad: 240 383, lo que equivale a un 18,5 % de la población nacional, y representa el 3,2 % de la población

capitalina (Ministerio de Salud y Protección Social, 2020, pág. 4). A fecha de agosto de 2020, las mujeres representaban el 57 % de la población registrada con discapacidad. La dificultad permanente para ver es de 28 % en mujeres y 24 % para hombres. Además, las localidades con el mayor número de personas con discapacidad registradas en su orden son: Kennedy, Bosa, Rafael Uribe Uribe, Ciudad Bolívar y Suba (Rodríguez, Segura, Chacón, & Rosero, 2020).

En el marco de políticas públicas, Colombia inició su camino hacia la inclusión de las personas con discapacidad en 2009, cuando a través de la Ley 1346 del mismo año aprueba y adopta la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD).

Seguidamente la Ley 1618 de 2013, por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad, expone que de las entidades de orden nacional, regional, distrital y local deben garantizar el acceso y la accesibilidad de manera igualitaria al entorno físico; de igual manera el derecho al transporte debe ser garantizado por el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Puertos y Transporte, la Aeronáutica Civil y demás entidades relacionadas (Congreso de la República, 2013)

Teniendo en cuenta lo anterior, el tema de movilidad cotidiana de las personas con discapacidad visual se hace relevante ya que, como se ha mencionado, la movilidad supone comprender las condiciones materiales, sociales y políticas en las cuales se movilizan o no los individuos. El escenario cotidiano de la infraestructura del transporte público muestra esas dinámicas de inclusión-exclusión social en diferentes niveles que abarcan desde las cifras que caracterizan a la población, la cual luego es beneficiaria de políticas públicas que respondan al avance de la inclusión social y demandas específicas de su movilidad, hasta la capacidad que tiene cada individuo de interpretar y actuar en concordancia a un contexto específico.

En Bogotá, actualmente se están llevando a cabo importantes obras en las vías públicas con el loable objetivo de mejorar la movilidad a largo plazo. Estas intervenciones no se limitan únicamente a las arterias viales más prominentes de la ciudad, sino que también abarcan ajustes y mejoras significativas en las estaciones del sistema de transporte masivo Transmilenio, pieza clave en el entramado de la movilidad urbana. Este contexto incita a una reflexión profunda acerca de si el diseño y la planificación del transporte público y la movilidad en general están verdaderamente teniendo en cuenta las necesidades y dificultades que enfrentan las personas con discapacidad visual. Se hace imperativo no solo identificar las barreras existentes que dificultan su acceso y desplazamiento, sino también comprender en detalle los elementos que pueden facilitar su integración y autonomía en el espacio urbano. Desde rampas y señalización adecuada hasta sistemas de información accesibles, cada detalle importa en el camino hacia una ciudad inclusiva y accesible para todos sus habitantes, independientemente de sus capacidades físicas o sensoriales.

3. Estado del arte

En esta sección se presentan diversos textos encontrados en relación a la presente investigación sobre movilidad de personas con discapacidad visual en la ciudad de Bogotá. Para lo cual el ejercicio investigativo fue orientado por rastrear investigaciones, con principal interés en Latinoamérica, cuyo tema se relacione con la movilidad de las personas con discapacidad visual y el uso del transporte público.

En una aproximación referida al uso del transporte público, Víctor Hugo Pérez aborda las barreras de comunicación en Ecuador. En su texto, *Los sistemas comunicacionales como recurso de ayuda en el reconocimiento de rutas de transporte público urbano para personas no videntes de la ciudad de Ambato* de 2019, se propone reconocer los sistemas de

comunicación no lingüísticos que ayudan a las personas con discapacidad visual en su movilidad cotidiana. Por medio de entrevistas y grupos focales, el autor expone que no hay mucha apertura a un sistema de señalización exclusiva que responda a las condiciones de su discapacidad. La comunicación en todas sus formas, la movilidad y la discapacidad visual adquieren relevancia en su estudio.

En Lima, Hilda Guadalupe Castro Mesías propone como hipótesis que el sistema de señalética y diseño gráfico ambiental tiene deficiencias que impactan de manera social en la vida de las personas con discapacidad visual en su monografía *Análisis del sistema de señalética y diseño gráfico ambiental en la actualidad para personas con discapacidad visual en el Metro de Lima* (2020). Mediante la observación, investigación de campo, análisis visual y de experiencias y recaudación de documentación visual, listas de frecuencias y cotejo, encontró que el sistema efectivamente tiene deficiencias que lo convierten en un servicio limitado y no inclusivo, provocando inaccesibilidad al transporte de personas con discapacidad visual. En consecuencia, hay una restricción de participación social, dificultad de poder satisfacer necesidades y deseos diarios. Concluye que el sistema sí impacta en las formas de desplazamiento de estas personas, afecta su desarrollo personal al no poder cumplir con necesidades diarias y en su desenvolvimiento social e inclusivo puesto que, a través de la posibilidad de movilidad autónoma en los espacios hay interacción, como hacer actividades o conocer, hablar, estar con otro.

En 2021, en la Ciudad de México, Ricardo Tachiquin Gutiérrez presentó en su tesis, *Dispositivo de asistencia para la movilidad urbana de personas con discapacidad visual mediante el uso de un teléfono inteligente y una interfaz táctil usable*, un novedoso dispositivo usable de tecnología de asistencia (TA) diseñado para mejorar la movilidad de personas invidentes y con discapacidad visual en espacios urbanos. Los resultados de sus experimentos muestran que los sujetos completaron con éxito la tarea de moverse en el

espacio y sugieren que las personas invidentes y con discapacidad visual pudieran encontrar en el dispositivo TA una herramienta útil, amigable, rápida de dominar y fácil de utilizar.

En una investigación más reciente en Perú, Sylvia Vásquez Sánchez y Luz Karen Vila Solier (2023) señalaron la importancia de reconocer los múltiples estímulos que existen en la ciudad. En su artículo *Discapacidad visual y multisensorialidad. Caminando en Lima* destacan, mediante la documentación de dos casos de acompañamiento, entrevistas y observaciones, que caminar en la ciudad ha sido entendido principalmente desde el plano cartesiano y no desde una experiencia espacial integral. Como resultado, encontraron que existen múltiples estímulos característicos y significativos, que abarcan lo táctil, térmico, auditivo, químico y cinético, deberían ser trasladados al diseño urbano para construir ciudades más inclusivas.

En el territorio nacional, un estudio enfocado en el transporte público fue llevado a cabo por Valentina Sanclemente en 2017. Su monografía titulada *A falta de luz, sonido. Escenarios de movilidad para las personas con discapacidad visual en el sistema de transporte público (MIO) de Cali* plantea la resignificación del sonido en la vida y experiencia urbana de las personas con discapacidad visual. La autora realizó entrevistas y grupos focales a personas con esta discapacidad, además adelantó una etnografía sonora que consistió en la identificación de paisajes sonoros en sistema de transporte público. Centrando todo su análisis en el sonido, evidenció que las herramientas implementadas por sistema de transporte Masivo Integrado de Occidente (MIO) para la inclusión son deficientes, pues socialmente no se tiene en cuenta que las señales sonoras juegan un rol fundamental en la movilidad de las personas con discapacidad visual.

En la ciudad de Bogotá Laura Valentina Prada realizó una investigación con enfoque interseccional. En su monografía, *Movilidad cotidiana de mujeres con discapacidad visual:*

un acercamiento a sus experiencias y estrategias para desplazarse en la ciudad de Bogotá de 2021, ella plantea el espacio público como escenario de desigualdades sociales que afectan a diferentes personas y que las categorías de movilidad cotidiana, género y discapacidad visual marcan experiencias y barreras concretas dentro de la ciudad que requieren, a su vez, estrategias concretas para sortearlas. La autora apeló a una metodología mixta; recurrió a bases de datos, encuestas, entrevistas y grupos focales. Un punto relevante que aborda a lo largo de su análisis es que las condiciones de movilidad cambiaron durante el periodo de confinamiento a causa del Covid-19, ya que las barreras sociales se acrecentaron; prueba de ello fue una mayor carga en las labores de cuidado y restricciones en la formulación de acciones afirmativas.

4. Marco teórico

Para abordar el problema que planteo, parto de tres categorías principales: *discapacidad, movilidad y experiencia*.

4.1. Discapacidad

En esta sección primero abordo la discapacidad a partir de los paradigmas y modelos que se han desarrollado a nivel académico y social. Estos son más cercanos a la población en general y han sido divulgados directa o indirectamente en la vida cotidiana. Posteriormente hago un pequeño análisis y recuento de lo que la sociología ha dicho sobre la discapacidad.

Paradigmas de la discapacidad.

Sobre la discapacidad pueden identificarse tres paradigmas principales, que a su vez plantean dos modelos para comprenderla: (i) el paradigma de la prescindencia y los modelos eugenésico y de marginación; (ii) el paradigma rehabilitador y los modelos médico y

biopsicosocial; y (iii) el paradigma de la autonomía personal con los modelos social y de la diversidad funcional (Díaz Velázquez, 2020).

Cronológicamente, el paradigma de la prescindencia tuvo su auge en la antigüedad, cuando en ciudades de Grecia y Roma las personas con discapacidad eran consideradas como un castigo divino y no resultaban útiles para la sociedad, por tanto, sus vidas eran prescindibles o se aceptaba su marginación (Díaz Velázquez, 2020, págs. 70-71).

Luego, con el avance científico en el campo médico, la discapacidad dejó de ser entendida como un castigo y sus causas biológicas empezaron a tenerse en cuenta. El paradigma rehabilitador propuso primero el modelo médico, el cual halla en la discapacidad un problema que se centra en el cuerpo de la persona. Es al individuo con deficiencias a quien se debe rehabilitar para que pueda retomar sus actividades cotidianas (Díaz Velázquez, 2020, págs. 71-72). Posteriormente, como consecuencia de las críticas realizadas a este modelo, se plantea el modelo biopsicosocial o integrador en el que se tiene en cuenta de manera superficial el entorno social del individuo. Lo que quiere decir que existen condiciones en el entorno, tales como barreras físicas y sociales, que refuerzan la condición de discapacidad que tiene la persona (Díaz Velázquez, 2020, pág. 72).

Recientemente, gracias a movimientos sociales que procuran reconocer la autonomía de las personas con discapacidad, el paradigma de la autonomía personal ha suscitado un nuevo marco de interpretación. Desde el modelo social, la discapacidad es entendida como el resultado de un entorno que discapacita a las personas, lo cual traslada el problema que el modelo médico centraba en el individuo a la sociedad. “Centra su campo principal de intervención en revertir la situación de dependencia ante los demás” (Díaz Velázquez, 2020, pág. 73). La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad es el documento oficial que plantea esta relación cuando reconoce que la discapacidad es

un concepto que evoluciona y que resulta de la interacción entre las personas con deficiencias y las barreras debidas a la actitud y al entorno que evitan su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás (ONU, 2008, pág. 1).

La importancia de reconocer tal relación está en que la discapacidad requiere otro tipo de respuestas sociales; ya no se espera que el individuo sea tratado y rehabilitado en un centro médico con el fin de adaptar a la persona, sino que el estado y el entorno inmediato debe ser incluyente en tanto ofrezca condiciones para desarrollar la vida cotidiana sin impedimentos ni dependencias.

El modelo de la diversidad funcional también apunta una relación entre individuo y entorno. Su principal aporte está en un nuevo uso de los conceptos que tienden a tener una carga peyorativa como minusvalía, deficiencia, invalidez, y hasta discapacidad. También plantea una perspectiva de análisis jurídico en el que los derechos humanos y la dignidad son un eje central para superar la discriminación (Díaz Velázquez, 2020, pág. 76).

Sociología de la discapacidad.

Ya desde mediados del siglo XX se levantaban diferentes críticas al modelo médico y a la aceptación de este en los estudios sobre discapacidad desde la sociología; por supuesto, los cambios en los paradigmas para comprender la discapacidad influyeron y fueron influenciados en la producción académica de la disciplina, en especial cuando se impulsó el modelo social. Tales críticas se fortalecieron a finales de la década de los 80 y durante la década de los 90.

La relación entre la sociología y el surgimiento de las teorías sobre la discapacidad parte de reconocer que, si bien la sociología no se ha olvidado por completo de la discapacidad, tardó bastante en crear planes para abordarla más allá de lo dicho por el modelo médico. Por

ejemplo, con la influencia de Foucault en las ciencias sociales se revivió el interés por el cuerpo y se podría esperar que el cuerpo de la persona con discapacidad ocupara un lugar relevante en la innovación teórica y/o conceptual, sin embargo, “los sociólogos del cuerpo o bien olvidan completamente la discapacidad o la analizan como si fuera el mismo fenómeno que la enfermedad” (Oliver, 1998 en Barton 1998, pág. 35)

Luego, las teorías funcionalistas fundamentadas en los trabajos de Parsons resaltan la importancia del papel del enfermo en relación con la discapacidad. “Cuando aparece la enfermedad, los “enfermos” deberían adoptar el papel de tales” (Oliver, 1998 en Barton 1998, pág. 36). Una variante de esta línea de pensamiento es el “papel de rehabilitación”. “En este marco de referencia, los individuos con insuficiencias están obligados a asumir tantas funciones “normales” como puedan y de la forma más rápida posible. No están exentos de expectativas o responsabilidades sociales, pero deben adaptarse como convenga” (pág. 36). Entonces el peso de tal responsabilidad recae sobre la persona con discapacidad. Las críticas a esta teoría incluyen resaltar que es esencialmente determinista; olvida los factores sociales, políticos y económicos; y desautoriza o niega las interpretaciones subjetivas desde el punto de vista de la persona implicada (pág. 37)

Por otro lado, las tradiciones del interaccionismo simbólico, durante la década de 1960, dirigieron su atención hacia los mecanismos de creación de la desviación y el proceso de etiquetado mediante la relación entre discapacidad y conducta socialmente proscrita (Lemert, 1962; Goffman, 1963; Davis, 1964). En Estados Unidos, a finales de los 60 se cuestiona el predominio de estas teorías y el movimiento de las personas con discapacidad empezó a producir efecto. “En el centro de la pretensión de construir una perspectiva nueva se encuentra la idea de que la discapacidad está producida” (Oliver, 1998 en Barton 1998, pág. 39). En cuanto a la comprensión fundamental de la discapacidad no se niega la naturaleza problemática, sino al supuesto de una patología. En ese sentido, se ha dicho que la

discapacidad no está causada por insuficiencias sino por el fracaso de la sociedad en suprimir barreras y restricciones que incapacitan lo cual lleva a pensar que las personas con discapacidad ven sus problemas surgen de la opresión social y de la discriminación institucionalidad (pág. 47).

De forma complementaria, Lee Barton (1998) emprende un camino de crítica hacia el compromiso de la sociología con la discapacidad. “Históricamente la sociología dominante ha mostrado poco interés por el tema de la discapacidad. Las razones de ello pueden ser varias. Los sociólogos han tenido que aceptar la hegemonía dominante que ve a la discapacidad desde el punto de vista médico y psicológico” (Barton, 1998, pág. 22). Para progresar hacia un modelo más social, Barton resalta la importancia de la definición de la discapacidad, pues términos como “inválido”, “tullido”, “impedido”, entre otras frecuentes anteriormente en el modelo médico “imponen una presunción de inferioridad biológica o fisiológica de las personas [discapacitada]” (Hann, 1986 en Barton 1998, pág. 24). Además, tales definiciones usualmente son concebidas por otros y no son propias de los grupos con discapacidad (Ryan & Thomas, 1980, pág. 3 en Barton 1998, pág. 25). Así pues, la discriminación empieza con los términos que se usan para etiquetar al otro, aquel que no se adapta adecuadamente a su entorno. Ante esto, Barton propone que la discapacidad sea entendida como “una forma de opresión que implica limitaciones sociales” (pág. 25). Esta definición supone más que la accesibilidad y los recursos. Por supuesto, no se trata de criticar la rehabilitación en sí misma, ya que no se puede negar que en algún momento de su vida las personas con discapacidad requieren apoyo médico sino las interacciones y relaciones que el modelo médico produce (Barton, 1998, pág. 25). Así pues, la sociología necesita aproximarse más a la discapacidad y dar cuenta de la lucha de las personas con discapacidad en contra de la discriminación y los prejuicios en sus expresiones individuales e institucionales y su relación con cuestiones como el poder, la justicia social, la ciudadanía y los derechos.

Adicionalmente, a partir de los nuevos aportes de la sociología de la discapacidad ((Díaz Velázquez, 2020), propongo analizar la discapacidad como

variable dependiente, pues puede ser producto de determinados contextos, prácticas sociales y factores desfavorables y, principalmente, como variable independiente, pues la discapacidad es un factor de exclusión social que tiene una gran relevancia en la posición social que ocupan las personas con discapacidad en relación con las personas sin discapacidades dentro de la estructura social; pero no por cuestiones adaptativas, sino puramente sociales, de discriminación (pág. 79).

Para las personas con discapacidad visual esta relación se refiere a un entorno que presenta infraestructuras físicas y sociales que pueden facilitar o dificultar sus actividades cotidianas, como estudiar, trabajar y/o moverse por la ciudad.

En resumen, y teniendo en cuenta los tres paradigmas descritos, para esta investigación la *discapacidad* se comprende desde el paradigma de la autonomía personal con características del modelo social y de la diversidad funcional, pues se plantea que la discapacidad es el resultado de la interacción entre un individuo y un entorno que supone barreras físicas, sociales, actitudinales y de comunicación.

4.2. Movilidad

En esta sección propongo abordar la movilidad dando una definición y enriqueciendo la categoría a partir de la accesibilidad y las barreras físicas, sociales, actitudinales y de comunicación.

Parto de la conceptualización que hace la geógrafa argentina Andrea Gutiérrez, quien comprende la movilidad como una práctica social de desplazamiento por el territorio que responde a la satisfacción de necesidades o deseos (Gutiérrez, 2012, pág. 64). Por tanto, se trata de una práctica en esencia teleológica que alberga condiciones subjetivas y objetivas. El

hecho de que la movilidad sea una práctica “implica la reiteración frecuente de comportamientos” (Gutiérrez, 2012, pág. 65) y su carácter social está en que también implica “comportamientos grupales que definen un patrón, pauta o modelo, conforme a las condiciones medias de un contexto social, espacial y temporal determinado” (Gutiérrez, 2012, pág. 65). Es decir, entender “la movilidad urbana como práctica social apunta a recoger una visión subjetiva del desplazamiento, pero no individual” (Gutiérrez, 2012, pág. 65). Esa subjetividad se resume en una movilidad concebida, efectiva o realizada y “el pasaje entre una y otra está mediado por condiciones endógenas a la corporalidad del sujeto o de la esfera privada, y por condiciones objetivas, o de la esfera pública” (Gutiérrez, 2012, pág. 67). De la interacción de ambas esferas resultan las condiciones de acceso de grupos sociales a la vida cotidiana, entre ellos las personas con discapacidad visual.

La movilidad es un aspecto crucial para la autonomía y la calidad de vida de las personas con discapacidad. Las personas con discapacidad pueden enfrentar barreras físicas y sociales en su entorno urbano que dificultan su movilidad. Además, la capacidad de moverse libremente y acceder a diferentes partes de la ciudad es esencial para la inclusión social y económica, ya que influye directamente en el acceso a educación, empleo, servicios de salud y actividades recreativas.

Accesibilidad.

La accesibilidad universal y el diseño inclusivo son fundamentales para garantizar que todas las personas, independientemente de su capacidad, puedan desplazarse de manera segura y cómoda por la ciudad. Según Paola Jirón (2010), la falta de accesibilidad adecuada perpetúa ciclos de pobreza y exclusión social, ya que limita el acceso de las personas con discapacidad a servicios esenciales y oportunidades de desarrollo. En este sentido, el transporte público juega un papel crucial. Es una herramienta fundamental para mitigar la exclusión espacial y

promover la igualdad en la movilidad, siempre y cuando sea de alta calidad, accesible y cubra adecuadamente las necesidades de todos los ciudadanos. La implementación de infraestructuras accesibles, como aceras, rampas, y transporte público adaptado, es esencial para mejorar la movilidad y asegurar la inclusión social de las personas con discapacidad. De forma práctica la accesibilidad incluye facilitadores físicos, sociales, actitudinales y de comunicación que permiten una movilidad segura.

Barreras.

Como ya se ha mencionado, las barreras a la movilidad de las personas con discapacidad pueden ser físicas, sociales, actitudinales y de comunicación. Las barreras físicas incluyen la falta de infraestructura adecuada, como aceras, rampas, y transporte público accesible. Estas barreras limitan significativamente la capacidad de las personas con discapacidad para moverse libremente y participar plenamente en la vida cotidiana de la ciudad. Las barreras sociales abarcan la discriminación, la falta de seguridad y la percepción negativa hacia ciertos grupos en el uso del espacio urbano. Las barreras actitudinales se refieren a la interacción negativa entre las personas. Finalmente, las barreras de comunicación son obstáculos que dificultan o impiden el intercambio efectivo de información.

Para superar estas barreras, es necesario un enfoque integral que considere tanto las dimensiones físicas como las sociales de la movilidad. Esto implica la participación de la comunidad y la cooperación entre diferentes sectores (gobierno, sociedad civil, empresas) para desarrollar soluciones sostenibles y equitativas que promuevan una movilidad inclusiva y accesible para todos.

4.3. Experiencia

Finalmente, la experiencia se define como “una combinación de lógicas de la acción, lógicas que vinculan al actor a cada una de las dimensiones de un sistema” (Dubet, 2010, pág. 96).

Dubet identifica tres principales lógicas de la acción que los individuos combinan en su experiencia. Una de ellas es la lógica de la integración. Esta lógica se refiere a la forma en que los actores se integran en los sistemas sociales a través de roles y normas. Con esto, la experiencia está marcada por la conformidad y la adaptación a los contextos sociales establecidos. Otra es la lógica de la estrategia. En esta lógica, los actores son vistos como agentes que persiguen sus intereses y objetivos individuales. Entonces, la experiencia se construye a través de la negociación y la manipulación de las oportunidades y restricciones del entorno. Finalmente está la lógica de la subjetivación. Esta lógica pone énfasis en la identidad personal y la autoexpresión. Según esta, la experiencia es entendida como un proceso en el que los actores buscan darle sentido a sus vidas y acciones a través de la reflexión y la autoevaluación.

En general, la experiencia es también una actividad cognitiva, ya que es a través de ella que se construye la realidad. Dubet argumenta que la experiencia no solo se basa en la percepción y la interpretación de los hechos, sino también en las emociones y los valores que los individuos asignan a sus vivencias. Esto implica que la experiencia es una manera de construir el mundo a través de las emociones y las percepciones subjetivas.

Aunque la experiencia es subjetiva, Dubet destaca que no es un asunto puramente individual. Los grupos sociales comparten reflexiones sobre su identidad y establecen lógicas de acción colectivas. La experiencia está, por tanto, construida socialmente, y las lógicas que la estructuran están definidas por las relaciones sociales. Dubet subraya que la experiencia "es compartida y confirmada por otros" (Dubet, 2010, pág. 100).

Así, la reflexividad es una característica central de la experiencia según Dubet. Los actores sociales no sólo viven sus experiencias, sino que también reflexionan sobre ellas, evaluando y modificando sus acciones en función de esta reflexión. La subjetividad del actor se constituye

a través de esta dinámica reflexiva, que le permite articular diferentes lógicas de acción y adaptarse a las múltiples dimensiones del sistema social.

Para esta investigación, la categoría de experiencia permite un acercamiento a las lógicas de acción de las personas con discapacidad visual, entendiendo que estas lógicas no son únicamente individuales, sino compartidas en gran medida. La reflexividad que configura la articulación de las lógicas de acción al moverse en Bogotá se vuelve fundamental para entender su experiencia cotidiana.

5. Marco Metodológico

Enfoque de investigación

La presente investigación se enmarca en el paradigma interpretativo. Lejos de realizar hipótesis o generalizaciones sobre el tema de estudio, se propone comprender el fenómeno en detalle y especificidades para descubrir tanto categorías como interrelaciones. Según González Morales (2003), en este paradigma: “El investigador trata de descubrir el significado de las acciones humanas y de la vida social, dirige su labor a entrar en el mundo personal de los individuos, en las motivaciones que lo orientan, en sus creencias” (pág. 130).

Por tanto, se pretende indagar, analizar y comprender la movilidad y el uso del transporte público de personas con discapacidad visual en la ciudad de Bogotá, a través de las estrategias que estas personas desarrollan para moverse en la ciudad y sortear las barreras físicas, sociales y de comunicación, así como fortalecer o resaltar los facilitadores en su vida cotidiana. Esto implica entender que hay elementos y condiciones que se entrelazan y producen dicha experiencia, la cual es dinámica y cambiante. Como expresa González Morales (2003): “El proceso de investigación no se produce de modo lineal, sino circular, se

reformula constantemente al dictado de las nuevas aportaciones que surgen como resultado de la interacción con la realidad” (pág. 131).

Tipo de Investigación

Esta investigación es de tipo descriptiva y exploratoria. Se busca describir y explorar las barreras y facilitadores que enfrentan las personas con discapacidad visual en su movilidad cotidiana, así como comprender sus experiencias subjetivas.

Diseño de la Investigación

El diseño de la investigación es un estudio de caso múltiple, centrado en tres personas con discapacidad visual que residen principalmente en el suroccidente de Bogotá. Este diseño permite una comparación entre distintas experiencias y contextos urbanos.

Población y Muestra

La población objetivo de esta investigación son personas con discapacidad visual que viven en Bogotá. La muestra fue seleccionada de manera intencionada y se compone de tres individuos que representan una diversidad de edades, géneros y contextos socioeconómicos.

Descripción de los perfiles de los participantes:

- **Participante 1:** Mujer de 54 años, residente en la localidad de Bosa, con discapacidad visual desde la infancia. Tiene baja visión funcional, es decir, logra distinguir objetos y letras, sin embargo, no logra ver bien con poca luz. Su visión alcanza un 25% sin gafas y un 40% con gafas en el ojo izquierdo; no tiene visión en el ojo derecho. Se dedica al hogar. Es autocuidadora y cuidadora de su hija que también tiene discapacidad visual. Utiliza principalmente Transmilenio y SITP para desplazarse.

- **Participante 2:** Mujer joven de 28 años, estudiante universitaria residente en el sur de Bogotá, en la localidad de Kennedy. Nació en Pitalito, Huila y vive en Bogotá desde hace 10 meses. Tiene baja visión no funcional desde los 10 años, es decir, solo puede distinguir “bultos” o sombras de las personas y colores muy fuertes, esto solo por su ojo derecho y de día. Se desplaza principalmente mediante Transmilenio, SITP y caminando.
- **Participante 3:** Hombre de 45 años, residente en la localidad de Kennedy, perdió la visión en la niñez debido a una enfermedad degenerativa. Es abogado y trabaja como gestor territorial de discapacidad para el Instituto Distrital de Participación y Acción Comunal (IDPAC). Prefiere movilizarse en servicios como Uber o Didi con la ayuda de un bastón.

Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos

Para la recolección de datos se emplearán las siguientes técnicas e instrumentos:

Observación participante.

Según Guber (2004), la observación participante “consiste en dos actividades principales: observar sistemática y controladamente todo aquello que acontece en torno del investigador [...], y participar, tomando parte en actividades que realizan los miembros de la población en estudio o una parte de ella” (pág. 109). Para esta investigación, esto significa construir una matriz de observación que dé cuenta de las barreras y facilitadores físicos y sociales en la movilidad urbana de las personas con discapacidad visual, además de acompañarlas en algunos de sus viajes cotidianos por la ciudad. Esta técnica permite una aproximación directa a la complejidad de la realidad que se quiere estudiar sin la mediación de terceros y apelando a la subjetividad crítica del investigado (Guber, 2004, pág. 112).

Matriz de observación.

Actividad:	Fecha:	Tiempo invertido en la actividad:
Lugar Ruta: Parada inicial: Parada final:	Objetivo:	Participantes:
Descripción general: “recrear con palabras lo observado”		
Registro de aspectos específicos de interés		
Perfil de los actores		
Relaciones entre actores		
Características del espacio y los objetos		
Notas de campo (apreciaciones subjetivas)		

Entrevistas semiestructuradas.

Según Díaz-Bravo, Torruco-García, Martínez-Hernández y Varela-Ruiz (2013), la entrevista es un instrumento que adopta la forma de un diálogo formal, es decir, "una conversación que se propone con un fin determinado distinto al simple hecho de conversar" (pág. 162). Esto "supone que se han diseñado de antemano los términos, contenidos y formas de registro del diálogo lo que resulta en un diálogo no improvisado" (Restrepo, 2018, pág. 77). En esta investigación, el uso de entrevistas permite acceder a las percepciones de los adultos con discapacidad visual sobre su movilidad urbana. Se planteó el uso de entrevistas semiestructuradas, pues estas presentan la ventaja de poder "adaptarse a los sujetos con enormes posibilidades para motivar al interlocutor, aclarar términos, identificar ambigüedades y reducir formalismos" (Díaz-Bravo et al., 2013, pág. 163) sin cohibir al interlocutor de expresarse con libertad.

Procedimiento de Recolección de Datos

La recolección de datos se realizará en dos fases:

1. **Preparación:** Contacto con organizaciones que trabajan con personas con discapacidad visual para identificar posibles participantes y obtención del consentimiento informado de cada participante. Principalmente se cuenta con la ayuda de la Federación Colombiana de Organizaciones de Personas con Discapacidad Visual (FECODIV)
2. **Recolección de Datos:** Realización de las entrevistas y observaciones.
3. **Registro y Almacenamiento:** Los datos serán grabados y transcritos (en el caso de las entrevistas) y se almacenarán de manera segura para su posterior análisis.

Consideraciones Éticas

La investigación se adherirá a los principios éticos de respeto, confidencialidad y consentimiento informado. Se garantizará que los participantes comprendan el propósito de la investigación y que su participación es voluntaria. Los datos personales serán tratados de manera confidencial y se utilizarán exclusivamente para los fines de esta investigación.

Limitaciones de la Investigación

Entre las limitaciones de esta investigación se encuentra la posibilidad de un sesgo de selección debido a la naturaleza intencionada de la muestra. Además, el enfoque cualitativo puede limitar la generalización de los hallazgos a una población más amplia. Sin embargo, se considera que la riqueza y profundidad de los datos cualitativos proporcionarán una comprensión significativa de las experiencias de las personas con discapacidad visual en Bogotá.

6. Método de Análisis

Para esta investigación, se decidió utilizar el análisis temático como método para realizar el análisis de los datos recolectados. Este método, al ser poco delimitado, es raramente teorizado a pesar de ser ampliamente utilizado en las ciencias sociales, por ejemplo. Virginia Braun y Victoria Clarke (2006) esbozan en su artículo lo que este es y una guía para utilizarlo de forma más cuidadosa.

Según ellas, con este método se pueden identificar, analizar e informar patrones, es decir, temas, en los datos. Se organiza y describe el conjunto de los datos en detalle, eso hace que el relato sea rico. Sin embargo, puede ir más allá para ahondar e interpretar diversos aspectos del tema de investigación cualitativa. El abanico de posibles análisis se relaciona con una serie de decisiones relativas al mismo método. De este abanico queda a criterio del

investigador definir a qué le dará prevalencia; si los datos representan algo importante en relación con la cuestión general de la investigación. Aunque no existe un método correcto o incorrecto para determinar la prevalencia, lo importante es que exista coherencia dentro de los datos y entre ellos. Para esto, el investigador decide si los temas encontrados deben ser un reflejo exacto del contenido de todo el cuerpo de datos o si estos responden a preguntas específicas o áreas de interés (Braun & Clarke, 2006).

Otra cuestión importante para desarrollar el análisis temático es si tal análisis será inductivo o teórico. En general, en el análisis temático inductivo la pregunta de investigación evoluciona con el proceso de codificación y la identificación de los temas, es decir, no se parte de una pregunta o hipótesis. En contraste, el análisis temático teórico parte de una pregunta de investigación que se plantea al inicio de la investigación y se codifica en función de esta. Finalmente, está la cuestión del "nivel": semántico/explicito o latente/interpretativo. Los temas identificados dentro del nivel semántico no buscan nada más allá de lo que se ha dicho. Por otro lado, los temas identificados en el nivel latente examinan suposiciones y conceptualizaciones subyacentes y/o ideologías que se consideran que dan forma o informan el contenido semántico de los datos (Braun & Clarke, 2006).

El análisis temático se llevó a cabo siguiendo las siguientes fases:

1. **Familiarización con los datos:** Lectura y relectura de las transcripciones de las entrevistas y las notas de observación para saber qué hay en ellos y qué es lo interesante.
2. **Generación de códigos iniciales:** Codificación sistemática de las características (semánticas o latentes) interesantes de los datos en su totalidad. Este proceso implica el uso de un software (AtlasTi) para asignar etiquetas a segmentos de texto que representan unidades de significado.

3. **Búsqueda de temas:** Agrupación de códigos similares para identificar temas amplios. Este paso incluye la revisión de todos los códigos generados para encontrar patrones comunes y diferencias significativas.
4. **Revisión de temas:** Refinamiento de los temas para asegurarse de que los datos dentro de cada tema estén coherentemente relacionados y que cada tema sea distintivo respecto a los demás.
5. **Definición y nombramiento de temas:** Articulación clara de lo que cada tema implica, asegurando que cada uno tenga una narrativa coherente y distintiva.
6. **Producción del informe:** Descripción detallada de cada tema, proporcionando ejemplos de los datos para ilustrar cada tema y argumentar cómo los temas reflejan el fenómeno estudiado.

7. Descripción de los casos

7.1 Caso 1: Martha (Baja visión funcional)

En general, la baja visión es definida como la disminución de la capacidad visual, esto significa que la persona tiene dificultades para ver detalles, contrastes, colores, formas y/o movimientos. La baja visión, según la Clínica de los Ojos, puede clasificarse como moderada o severa según la disminución de la agudeza visual de lejos y de cerca, y la presencia de manchas, distorsiones, halos y destellos. Más importante aún, la baja visión también se clasifica a partir del grado de funcionalidad en diferentes situaciones de la vida cotidiana. Martha tiene baja visión funcional.

Su baja visión se derivó de cataratas congénitas. Fue sometida a una cirugía como tratamiento y quedó con una malformación de la córnea y un movimiento involuntario de los ojos

llamado nistagmo. Su condición ha sido corregida levemente mediante el uso de gafas y lupas, esto significa que, aun teniendo disminución visual significativa, tiene suficiente visión como para ver la luz, orientarse por ella y emplearla con propósitos funcionales como moverse por la ciudad, su barrio y su casa (Ríos, Rodríguez, & Hernández, 2013). En concreto, Martha tiene residuo visual del 25 % sin gafas y de un 40 % con gafas únicamente en su ojo izquierdo; no tiene visión en el ojo derecho. Las gafas que utiliza fueron costeadas por ella misma, pues según su percepción, la EPS cubre un porcentaje mínimo y sale más costoso allí que en un laboratorio particular.

Barreras.

Las barreras en la movilidad para Martha, quien tiene baja visión funcional, son diversas y abarcan aspectos físicos, actitudinales, de comunicación, tecnológicas y económicas. La configuración urbana y las condiciones de las infraestructuras de movilidad representan un reto significativo para personas con discapacidad visual, como Martha, que dependen de un residuo visual reducido para desplazarse. Estas barreras limitan su capacidad para moverse con seguridad y confianza. Este apartado profundiza en las experiencias diarias de Martha mientras navega por la ciudad, destacando los principales retos que encuentra en su entorno.

Barreras físicas.

En las ocasiones en que acompañé a Martha por la ciudad cumpliendo con sus labores de cuidado como recoger a su hija en el colegio, llevarla a citas médicas y reclamar elementos necesarios para su salud, pude dar cuenta de los obstáculos que día a día ella y otras personas enfrentan. Estos obstáculos son variados y están a la vuelta de su casa y frente al hospital. Por ejemplo, muchas veces noté el cambio entre el tamaño de los andenes, pasando de andenes anchos a unos angostos con señales de tránsito en la mitad; algunos con huecos y otros con raíces que sobresalen, otros muchos con ambas características; unos cuantos tienen desniveles

a causa de las rampas para carros y escalones sin nada que determine el final de uno y el inicio del siguiente. Cruzamos por algunos andenes completamente vacíos y otros con muchos vendedores ambulantes y bolardos. Pasamos de andenes bien cuidados, como el de la carrera 80, a uno muy descuidado, como el de la calle 63 sur; esto en el mismo trayecto. También noté que la altura de los andenes varía entre una casa y otra sin ningún aviso para una persona de baja visión.

Moverse por la ciudad desde la localidad de Bosa y el Portal Américas implica ciertos desafíos para Martha. Lo que para muchas personas resulta ser un obstáculo fácilmente evitable, para ella representa un potencial peligro. Por su puesto, cuando todos y todas caminamos por la cuadra de nuestras casas y por el barrio sentimos confianza del trayecto porque ya lo conocemos; ella expresa lo mismo. Sin embargo, cuando vamos a una parte desconocida de la ciudad nos movemos con precaución más por cuestiones de seguridad que por miedo a caerse y lastimarse. Martha debe estar pendiente de ambas cosas, por ejemplo, caminar en andenes que tienen escalones sin una clara señalización de su final, al ser del mismo color que el asfalto ha ocurrido que Martha se ha caído y lastimado los pies. Además, el cambio de hora significa para ella mayores dificultades para moverse. Ante la pregunta sobre el cambio de hora al atardecer ella respondió:

Muy difícil. Porque en ese orden de ideas ya queda uno como... Bueno, si uno conoce el terreno, pues uno sabe dónde están las subidas, bajadas, los huecos, la falta de adoquín, bueno, todas estas cosas. Pero si uno no conoce el terreno, sí bastante difícil porque la visión se disminuye bastante, sobre todo con la luz de los carros. Por ejemplo, uno a un ciclista no lo detecta, sino ya cuando está al pie de uno gritando a la queja “quítese”, o que se lo lleve uno por delante (M.L. Castro, comunicación personal, 20 de octubre de 2023)

De ser posible, ella prefiere estar en la calle hasta las cinco de la tarde.

Otro punto relevante es que la ciudad está en construcción por todas partes, al menos por muchas por las que ella se mueve. Esto ha creado unos “laberintos”, como los llama ella, que crean obstáculos donde antes no los había por lo que debe moverse más lento. Varias veces no ha alcanzado a tomar el bus que le sirve para regresar a su casa (M.L. Castro, comunicación personal, 20 de noviembre de 2023). Varias veces ella ha tomado vocería en su comunidad, como cuando fue representante local de discapacidad visual en el consejo local de discapacidad de Bosa, y ha ido a las instituciones para solicitar que reparen las vías y andenes cerca de su casa. Pero

Lo que pasa es que todos se botan la pelota, ¿sí? Entonces uno habla, por ejemplo, de la vía de allí si “no esa vía le corresponde al [Instituto de Desarrollo Urbano] IDU”, no el IDU dice que esa le corresponde a la alcaldía, la alcaldía “no esa le corresponde a las vías internas”, las vías internas dicen “no porque es una vía principal” y la calle sigue deteriorándose. Cuando hay un accidente fatal es cuando ahí sí meten mano, entonces... yo si decía aquel día que por qué no en vez de que esperen a que haya algún muerto, por qué no prevenir que después va a tener que lamentar ((M.L. Castro, comunicación personal, 20 de noviembre de 2023))

Así pues, las calles y andenes siguen en el mismo estado y empeorando día a día. Por supuesto Martha me comenta que la comunidad, ante la falta de soluciones por parte de las instituciones públicas, toma medidas, estas no resuelven el problema de fondo.

la comunidad puede, digamos, rellenar con recebo ahí ese espacio, pero eso no sirve, es como pañitos de agua tibia, se dice, ¿sí?, porque se va arreglando, sí, pero los carros mismos a lo que van pasando se van llevando ese remedio que hicieron como para tratar de solucionar en parte el problema, pero no es una solución de raíz, no.

Entonces la comunidad toma la iniciativa, pero si de pronto pasa la policía o algo y dicen “no es que ustedes no pueden hacer eso”, entonces también frenan a la gente. Y otras acciones se han tomado es que la gente bloquee la calle para que les arreglen la vía, pero igual no ha servido tampoco (M.L. Castro, comunicación personal, 20 de noviembre de 2023).

en cuanto a los andenes y eso se manda radicar en la entidad que le corresponde; por ejemplo, este árbol es de LIME, entonces ellos sí vinieron pero lo que hicieron fue peluquear el árbol y dicen que eso de las raíces no les pertenece a ellos, entonces uno se pregunta ¿a quién le pertenece? Entonces ves que se tiran la pelota. El problema institucional es demasiado grave ¿sí?, porque, bueno, si el árbol... o sea yo aprendí que los árboles tienen nombre, entonces uno se dirige a esa empresa “venga este árbol dice LIME, entonces es suyo o bueno usted es el responsable de tomarle, de estar pendiente” ¿no?, entonces “ah bueno listo, entonces los mandamos”, pero entonces vinieron y lo peluquearon o los peluquearon pero las raíces no es de ellos entonces ¿de quién es el problema? (M.L. Castro, comunicación personal, 20 de noviembre de 2023).

Barreras actitudinales.

Por otro lado, Martha encuentra más barreras en la actitud de las personas que usan el transporte público de la ciudad (Transmilenio y SITP). Ella expresó constantemente que hay una decadencia de la cultura ciudadana:

En el transporte público en este momento se está viendo más la falta de cultura de la gente, la falta de solidaridad, la falta de humanidad, la falta de respeto.

Y no... y es que después de Pandemia yo no sé qué le pasa a la gente, pero si antes se veía esta falta de cultura, ahora es peor porque ahora va acompañado de falta ya de tolerancia; la intolerancia a flor de piel todo el tiempo. Entonces no sé (M.L. Castro, comunicación personal, 20 de noviembre de 2023).

Podríamos organizar la percepción de Martha respecto a la actitud de las personas según ha sido tratada por otros usuarios y usuarias del sistema de transporte, por ejemplo cuando pregunta en un paradero sobre si determinada ruta para o pasa por allí:

A veces sí responden, a veces no. Dicen no, o a veces “no, no sé”. Entonces lo que pasa es que la gente cree que porque uno tiene gafas, entonces uno ve. Pero resulta que uno no, uno no alcanza a tener la visión como para ver el bus a un metro, a dos metros de distancia. Entonces es bien complicado (M.L. Castro, comunicación personal, 20 de octubre de 2023).

Algo similar ocurre con los conductores de los buses del SITP cuando ella pregunta si esa ruta para o pasa por determinado lugar:

Entonces sí, esa es una cuestión de que dice uno, bueno, pues está manejando la ruta zonal. Pues debe al menos saber o identificar un punto en donde lo dejen a uno que por lo menos uno se guíe. Pero no, ellos contestan “No, no sé, no conozco” (M.L. Castro, comunicación personal, 20 de octubre de 2023).

También tiene en cuenta cómo han tratado a su hija. Ante la pregunta sobre si ha solicitado un puesto para su hija en el Transmilenio ella me contó:

¿Cómo fue? Pues como Sophie mantiene con mucho dolor en los pies yo le dije a una muchacha que si me hacía el favor y le daba el puesto y me dijo “no, no lo voy a dar” (M.L. Castro, comunicación personal, 20 de octubre de 2023).

Y finalmente ella ha notado situaciones que no la afectan directamente a ella, pero sí a otras personas:

No, es que los paraderos sí funcionan, los paraderos están, el problema es la gente. El problema es que algunos conductores ¿sí?, no hablo de todos los conductores, pero algunos sí. El problema es cómo crear una estrategia para concientizar a la gente de que pues vuelvan a tener esa cultura que había muchos años atrás, de que si hay una persona con discapacidad, una señora embarazada, un señor de la tercera edad, pues entonces los ayuden o les den el puesto y estas cosas. Pero ahorita no, ahorita los jóvenes se sientan. Uno entiende que ellos también se cansan de trabajar y vienen cansados de trabajar, pero una persona de la tercera edad no tiene la misma vitalidad que tiene un joven; por más que se sientan cansados son mucho más vitales muchos más que una persona de la tercera edad y una persona con discapacidad, dependiendo la discapacidad, pues no va a tener la misma agilidad, por ejemplo uno que no ve y si pega una frenada el bus cómo va a ser para agarrarse y no estrellarse contra el tubo si va de pie, o por ejemplo, que día iba un niño con un problema cognitivo a un nivel más alto que moderado y el bus frenaba y a él le daba miedo y todo y se ponía a llorar. O sea el de cuerpo ya era un muchacho, pero él era un niño, hasta que una señora de la tercera edad le dijo a un pelado como de unos 20 y algo de años que si por favor le daba el puesto (M.L. Castro, comunicación personal, 20 de noviembre de 2023).

No, porque además he visto que en algunos paraderos el lenguaje de braille lo han roto. El braille está roto y está al revés. En ocasiones lo han puesto al revés. Entonces no serviría [para una persona ciega](M.L. Castro, comunicación personal, 20 de noviembre de 2023).

Barreras de comunicación.

Muy de la mano de estas barreras actitudinales están las barreras de comunicación, referidas a obstáculos para que las personas con discapacidad visual puedan saber con seguridad las rutas y paraderos. Por supuesto hay cosas que los conductores no pueden corregir, como el tamaño de la letra, pero hay otras que sí, como el hecho de prender los altavoces dentro del bus.

El letrero de los buses del SITP. Súper importante que la mayoría del tiempo lo lleven prendido. Hay muchos que no le prenden el LED. Por otro lado, los buses adentro donde lleva... donde lleva las direcciones, la luz de ese LED es demasiado bajita. Entonces, casi no se ve. Casi no se ve. Y lo mismo, si uno va a bajarse en cierta dirección por la séptima, por ejemplo, uno se puede guiar por ahí, pero si la luz está demasiado bajita y tú no vas adelante, pues no alcanzas a ver lo que necesitas. Y como los buses no llevan el altavoz, ellos no lo tienen, entonces pues ni modo. No sé, hay conductores que... como que hay que concientizarlos más de que si una persona lleva un bastón, por ejemplo, y pregunta ¿usted va a por tal parte? Contesto a voz, no a señas, porque queda uno como en las mismas. “¿Qué diría? ¿Me sirve o no me sirve?” ¿Sí?, porque si hace el movimiento de la cabeza que sí o que no, pues uno no sabe. No ve. Y en ese orden de ideas es más difícil. Eso hablando sólo en términos de personas visuales, ¿no? (M.L. Castro, comunicación personal, 20 de noviembre de 2023).

Ante la pregunta de si cree que los paraderos digitales son una buena estrategia ella respondió:

Depende. Porque si yo que tengo algo de residuo visual y lo veo porque sé que hay un tablero como los que ponen de propaganda, ¿no? Donde están las rutas. Allí colocaron

uno y me parece muy bueno porque como es bajito, el fondo es blanco, la letra es negra. Pero yo lo veo. Yo me paro ahí y yo, “ay, tal ruta me sirve para tal parte”. Pero ¿y si es ciega la persona? Hablemos de que yo sea ciega, como lo veo. O sea, ya no me parece tan funcional (M.L. Castro, comunicación personal, 20 de noviembre de 2023).

Finalmente el color de los buses es algo que influye mucho en su movilidad:

Pues, lo que pasa es que yo me defiendo... O sea, digamos para hacer el transbordo para el colegio, digamos, hay dos buses que los puedo identificar por el color. Uno es verde, el otro amarillo. Entonces resultaría más fácil. Cuando son los azules sí tendría que pararlos. Y si es el que me sirve, pues bueno. Y si no, dejarlo seguir. Porque como todos son azules, entonces no todas las rutas nos sirven para el colegio (entrevista 1).

Barreras tecnológicas.

Por supuesto, Martha podría utilizar tecnologías como aplicaciones para identificar los buses, pero los buses “vienen a toda”, entonces es complicado usar tecnologías para eso. Existen telescopios que ayudan a las personas con baja visión a ver, por ejemplo, la nomenclatura de las casas, y en el caso de la movilidad, las letras de los buses. Según la experiencia de Martha,

Hay un telescopio, pero ha sido difícil adquirirlo. El telescopio, no sé cuánto vale, más o menos un millón de pesos. Entonces, en la EPS dijeron que tocaba con el Mipres, que el médico lo diera. Resulta que eso se lo mandó al CRAC [Centro de Rehabilitación de Adultos Ciegos]. Pero en el CRAC la doctora no lo puede hacer porque no... O sea, no tiene ese acceso para la EPS. O sea, como el CRAC es una

entidad privada, no tiene la facilidad de hacer el Mipres interno, que es lo que hacen los médicos en la EPS, que hacen un Mipres interno en la misma plataforma de la EPS. Eso es lo que yo entiendo. Entonces, no lo pueden hacer. ¿Sí? Entonces, por ese lado no se puede. Y ya lo solicité por la EPS, pero en la EPS dicen que no, que tiene que ser el doctor que se lo mandó. Él es el que tiene que hacer el Mipres. Entonces, ahí hay una barrera. Primera barrera. Ahí está la barrera. Porque ellos saben que se lo mandó el CRAC. Sí. Pero también saben que en el CRAC no se lo pueden... no le pueden hacer el Mipres. Esa es una barrera. Lo pedí por ayudas técnicas, pero cuando le dieron las ayudas técnicas, la entidad que estaba haciendo ese proceso, dijeron que ellos no entregaban ese tipo de elementos porque lo entregaba la EPS. ¿Sí? Entonces, para mí esa sería una herramienta tecnológica muy buena para nosotras. Sí.

Aprenderlo a manejar para poder ver, porque en la rehabilitación que le hicieron a Sophie tuve uno en mis manos y pude ver la visión de los buses. Pude ver de una calle a la otra la dirección de la casa (M.L. Castro, comunicación personal, 20 de octubre de 2023).

Desde el 1 de diciembre de 2016, el Ministerio de Salud y Protección Social implementó Mi Prescripción (Mipres), una herramienta tecnológica diseñada para prescribir servicios y tecnologías no incluidos en el Plan de Beneficios a los afiliados del régimen contributivo. Esto para garantizar el acceso, reporte de prescripción, suministrar verificación, control, pago y análisis de la información de las tecnologías en salud no financiadas con recursos de la Unidad de Pago por Capitación y servicios complementarios. Es decir, ese telescopio del que Martha habla.

Barreras económicas.

Además de las barreras físicas, actitudinales y de comunicación, Martha enfrenta barreras económicas que restringen su capacidad para moverse libremente por la ciudad. Estas barreras no sólo están relacionadas con el costo del transporte, sino también con la accesibilidad a puntos de recarga de tarjetas y las dificultades logísticas que surgen cuando se cuenta con un presupuesto limitado. Por ejemplo, Martha menciona que debe limitar el número de viajes que realiza debido a su situación económica:

"Si yo por lo menos no trabajo, tengo que limitarme al tiempo que le dan a uno en el SITP para poder hacer una vuelta y poder coger el transporte..." (M.L. Castro, comunicación personal, 20 de noviembre de 2023).

Este tipo de restricciones económicas afectan la cantidad de citas que puede programar y su capacidad para moverse sin estrés financiero.

Por supuesto, existe el subsidio para personas con discapacidad. "Ese subsidio se lo dan a la persona con discapacidad cuando llevan todos sus documentos y demuestran que si tiene una discapacidad, entonces le entregan la tarjeta personalizada y solamente va uno al portal o a alguna estación y hace la recarga del subsidio" (M.L. Castro, comunicación personal, 20 de noviembre de 2023). Este subsidio se compone de diez pasajes mensuales. Esto es una ayuda, pero no dura mucho: cinco días aproximadamente.

Lo último que menciona Martha es que las rutas del SITP le parecen muy limitadas en cantidad. Esto hace que tenga que hacer más trasbordos.

Lógicas y estrategias.

Martha ha desarrollado múltiples estrategias para moverse por Bogotá y enfrentar las barreras físicas, actitudinales y de comunicación que encuentra diariamente en la ciudad, pues nunca recibió una rehabilitación de movilidad y orientación por parte del CRAC u otra institución.

Así que sus decisiones y acciones reflejan una lógica subyacente que le permite maximizar su autonomía, adaptarse a diferentes entornos y lidiar con las dificultades propias de su condición visual. En este sentido, las estrategias que utiliza no solo son respuestas inmediatas a las barreras, sino que también representan su forma de integrarse en un entorno urbano que muchas veces no está diseñado para personas con discapacidad visual, aunque la norma diga que el espacio público debe tener un acceso universal.

En primer lugar, encontramos lógicas de la estrategia. Por ejemplo, Martha emplea la elección de medios de transporte que le permitan un mayor control y previsibilidad. Para ella, Transmilenio es más cómodo que el SITP pues “los buses tienen que sí o sí parar en ciertos vagones”, lo que facilita su uso y reduce la necesidad de hacer señales o distinguir letreros en movimiento (M.L. Castro, comunicación personal, 20 de octubre de 2023). En cambio, el SITP presenta más desafíos debido a que los buses no siempre paran y siguen, y los letreros LED pueden ser difíciles de ver si el bus está en movimiento. Sin embargo, ha aprendido a identificar los buses por el tamaño de los dígitos en los letreros: “Si de pronto es ancho, quiere decir que vienen tres números [...] entonces esa es la forma como yo he aprendido a utilizar el SITP” (M.L. Castro, comunicación personal, 20 de octubre de 2023). Esta lógica de adaptación muestra cómo Martha maximiza su autonomía a partir de las herramientas visuales que tiene a su disposición, aunque limitadas.

En cuanto a estrategias específicas, Martha se basa en la repetición y la familiaridad, en la rutina. Al hacer el mismo recorrido con frecuencia, gana confianza y seguridad en la ruta, ya que se aprende los obstáculos del camino y minimiza el riesgo de accidentes o caídas (Delgado Avila, K., ficha de observación #1, 18 de octubre de 2023). Además, cuando espera el bus en un paradero, se ubica unos metros antes del mismo, en un espacio despejado, para poder identificar mejor el bus y hacer la señal de parada con suficiente antelación (Delgado

Avila, K., ficha de observación #3, 10 de noviembre de 2023). Esta es una estrategia clave para compensar las dificultades visuales que enfrenta al leer los letreros LED de los buses. Cuando el sol interfiere con su visibilidad ella prefiere esperar a que otras personas paren el bus y acercarse.. En este sentido, Martha adapta sus movimientos y posiciones en función de las condiciones del entorno, lo que le permite tomar el control de la situación y determinar la ruta que le sirve.

Otra estrategia que Martha emplea es el uso de herramientas tecnológicas, pero de forma limitada debido a la inseguridad en la ciudad. Aunque tiene la aplicación de Transmilenio, una aplicación que permite conocer los paraderos cercanos, sus ruta y tiempos de llegada, instalada en su celular y sabe cómo usar MAPS para llegar a ciertos destinos, prefiere no depender de estas herramientas en la mayoría de los casos por miedo a que le roben el teléfono (M.L. Castro, comunicación personal, 20 de octubre de 2023). En cambio, opta por preguntar a los vendedores ambulantes o a las personas en el paradero sobre las rutas de los buses pues estas personas permanecen mucho tiempo en el lugar y pueden ayudarle con mayor certeza. Sin embargo, cuando no hay vendedores ambulantes cerca o semáforos que detengan los buses ella para los buses y pregunta a los conductores directamente. Esta preferencia por el contacto humano sobre las soluciones tecnológicas refleja una lógica que busca la seguridad personal.

En segundo lugar aparece la lógica de la integración, cuando Martha interactúa con otros pasajeros y con los conductores. A menudo, debe pedir que le cedan un asiento en el Transmilenio, aunque no siempre recibe una respuesta positiva. “A veces hay que pedir el puesto, pero igual encuentra uno la negativa de la persona que dice un no rotundo ‘no le doy el puesto’” (M.L. Castro, comunicación personal, 20 de noviembre de 2023). Estas interacciones reflejan una falta de cultura ciudadana que ella considera que ha empeorado de

un tiempo a hoy en día. Para sorpresa de ella, observa que incluso entre personas de la tercera edad hay una competencia por los asientos, lo que a menudo la deja en una posición vulnerable: “Me he encontrado que hasta los de la tercera edad lo empujan” (M.L. Castro, comunicación personal, 20 de noviembre de 2023). Ella se pregunta ¿cómo se le puede exigir a un joven tal cultura si los mayores no la practican? Esta falta de solidaridad refuerza las barreras actitudinales que debe superar en su proceso de integración en el transporte público donde hay roles, normas y expectativas que muchas veces no se cumplen.

A pesar de estas dificultades, Martha sigue comprometida con su papel de cuidadora para su hija, quien también tiene baja visión, ve incluso menos que Martha. Aunque le preocupa que su hija pueda enfrentarse a las mismas barreras, suele fomentarle su independencia, dejándola hacer diligencias sola por el barrio y enseñándole cómo navegar el sistema de transporte (Delgado Avila, K., ficha de observación #2, 19 de octubre de 2023). Esta es una lógica de integración familiar que muestra cómo Martha no solo se enfrenta a sus propias barreras, sino que también trabaja para asegurar que su hija desarrolle las habilidades necesarias para enfrentar el mismo entorno desafiante en el futuro cercano.

Estas estrategias y lógicas que Martha utiliza para moverse por Bogotá no solo reflejan su capacidad de adaptación en un entorno poco accesible, sino también su proceso continuo de integración en la vida urbana. A través de estas acciones, Martha negocia constantemente con las barreras que la rodean, demostrando que, según ella, la movilidad para personas con discapacidad visual es tanto un proceso físico como social, que requiere una constante adaptación y negociación con el entorno; una rehabilitación tanto de la persona como del entorno.

Facilitadores.

Si bien Martha enfrenta numerosas barreras físicas, actitudinales, de comunicación y tecnológicas en su movilidad diaria, también es cierto que se encuentra con ciertos facilitadores que le permiten desplazarse de manera más eficiente y segura. Estos facilitadores no solo le brindan momentos de tranquilidad en su rutina diaria, sino que también demuestran que pequeñas mejoras en el entorno urbano pueden hacer una gran diferencia para las personas con discapacidad visual.

Facilitadores físicos.

Uno de los principales facilitadores físicos que Martha reconoce es la calidad de algunos andenes. En ciertos sectores de la ciudad, los andenes son amplios, bien cuidados y libres de obstáculos, como lo indica la Cartilla de Andenes de Bogotá, (Alcaldía de Bogotá, 2000) lo que facilita su tránsito por estos espacios. En uno de los trayectos que realizamos juntas, Martha mencionó que "el andén de esa parada es ancho y está bien cuidado" (Delgado Avila, K., ficha de observación #2, 19 de octubre de 2023) lo que hace que se sienta segura. Estos pequeños detalles físicos hacen que desplazarse por esos lugares sea considerablemente más fácil, en contraste con las zonas donde los andenes son estrechos o están deteriorados.

Facilitadores actitudinales.

Otro factor facilitador en su experiencia de movilidad es la disposición de ciertas personas a ayudar. Aunque Martha se ha encontrado con actitudes negativas, también ha experimentado situaciones en las que los demás actúan con consideración. Por ejemplo, en una ocasión, un conductor de bus esperó pacientemente a que ella y su hija bajaran del vehículo con calma, una actitud que ella agradeció (Delgado Avila, K., ficha de observación #2, 19 de octubre de 2023) pues podría haberse caído mientras procuraba diferenciar un escalón del otro. También ha habido momentos en los que, sin pedirlo, las personas le han cedido el asiento tan pronto la ven subir a su hija al bus, pues ella sí usa bastón: "Apenas la ven subir, ahí mismo le dan el

puesto" (M.L. Castro, comunicación personal, 20 de noviembre de 2023). Estos facilitadores actitudinales son importantes para Martha, ya que muestran una cultura ciudadana más empática que, aunque no siempre esté presente, facilita su integración en el transporte público.

Facilitadores de comunicación.

En cuanto a los facilitadores de comunicación, la señalización y los sistemas de megafonía desempeñan un papel crucial en su movilidad. En varias ocasiones, Martha ha podido identificar su destino gracias al anuncio por megafonía dentro del bus, lo cual le proporciona mayor seguridad al desplazarse por la ciudad. "Martha supo que estábamos cerca de Marly por el anuncio de megafonía del bus" (Delgado Avila, K., ficha de observación #1, 18 de octubre de 2023). Además, los letreros LED en los buses del SITP, aunque a veces difíciles de leer, le permiten identificar rápidamente algunas rutas por el color o tamaño de los números, especialmente cuando el sol no interfiere con su visión (Delgado Avila, K., ficha de observación #3, 10 de noviembre de 2023). Otra cosa es el color de los buses y la forma, por ejemplo es muy fácil identificar el bus alimentador del portal porque es más grande que los del SITP, aunque sea del mismo color azul. También sabe que hay buses amarillos que la llevan a determinadas partes de la ciudad y que le funcionan, así que cuando esperar un bus amarillo no se desgasta con otros buses. Tales elementos le dan confianza y facilitan su navegación por la ciudad.

Propuestas de mejora.

Sin embargo, Martha también es consciente y resalta mucho que se necesitan más mejoras estructurales para facilitar la movilidad de las personas con discapacidad visual en Bogotá, desde la baja visión funcional hasta la ceguera. Ella propone arreglar los andenes y cortar las raíces de los árboles que sobresalen, algo que también está contemplado en la Cartilla de

Andenes de Bogotá “Se deberán eliminar todos los elementos y estructuras que obstaculicen la continuidad de la Franja de Circulación” (pág. 16). Además de aumentar la frecuencia y cantidad de buses disponibles en la ciudad. Constantemente compara el SITP con el sistema de transporte anterior en el que los buses tenían rutas más variadas.. También enfatiza la necesidad de implementar más herramientas tecnológicas que brinden información accesible, como "paraderos con voz" que indiquen la llegada de las rutas de los buses, lo que evitaría que las personas con discapacidad visual dependan de la ayuda de terceros (M.L. Castro, comunicación personal, 20 de octubre de 2023). Martha cree que una mayor conciencia ciudadana y una cultura de respeto hacia las personas con discapacidad son clave para mejorar la movilidad en la ciudad mediante estrategias de comunicación, capacitaciones y fomento de la inclusión desde los colegios hasta los portales de Transmilenio.

7.2. Caso 2: Yésica (Baja visión no funcional)

Yésica es una joven que tiene baja visión no funcional. Si comparamos su visión con la de Martha, Yésica solo distingue bultos, colores demasiado brillantes a plena luz del día, como las franjas de los semáforos, y destellos de luz de postes. No logra distinguir letras ni detalles. A razón de esto, usa bastón. Contrario a Martha.

Su baja visión derivó de una enfermedad huérfana cuando era más joven y vivía en Pitalito. Antes de radicarse completamente en Bogotá había venido unas cuantas veces a visitar a su hermana mayor, allí empezó su proceso de aprendizaje de la ciudad, sus calles y sistema de transporte.

Yésica ha aprendido a moverse por Bogotá a partir de experiencias repetitivas, orientación de otras personas y un proceso de rehabilitación empírico, pues tampoco recibió una rehabilitación oficial (pagó a otra persona con discapacidad visual para que le enseñara a usar el bastón en un día). Su movilidad en la ciudad se relaciona principalmente con sus

actividades diarias, como asistir a sus clases de inglés, citas médicas por su enfermedad y sus entrenamientos de natación. Ella menciona que suele salir muy temprano por la mañana, y dependiendo de su agenda, ajusta sus trayectos utilizando el transporte público (Y.S. Samboní, comunicación personal, 26 de octubre de 2023).

Barreras.

Yésica enfrenta barreras de movilidad que afectan tanto su independencia como su seguridad al desplazarse por la ciudad. Para ella, los buses del transporte público no representan obstáculos tan significativos como la presencia de infraestructura urbana deteriorada en las calles, aunque no deja de mencionarlos. Además, las barreras actitudinales y de comunicación limitan aún más su capacidad para moverse con confianza. En este apartado se describen algunos de los desafíos que Yésica enfrenta en su día a día

Barreras Físicas.

En su experiencia, Yésica enfrenta diversas barreras físicas al moverse por la ciudad. Uno de los obstáculos más notorios son los andenes en mal estado. Durante uno de sus recorridos, describió cómo al caminar hacia el hospital universitario se golpeó con varias varillas que sobresalen del suelo, es decir, las señales de tránsito que hay instaladas en los andenes, y cómo ese tipo de obstáculos le generan frustración. Al narrar su experiencia, cuenta que incluso llegó a lastimarse la nariz al no percibirla a tiempo: "Salí del hospital, y me estampé con una varilla que tenía una tabla un poco alta. No alcancé a sentirla con el bastón y me estampé en la nariz. Me dio mucha rabia. A veces uno ya sabe que están ahí, entonces no se vuelve a tropezar, pero en un lugar nuevo es difícil." (Y.S. Samboní, comunicación personal, 26 de octubre de 2023).

Además de los obstáculos en los andenes, como baches, raíces y bolardos, también menciona que los buses del SITP y Transmilenio presentan barreras. Las sillas que miran hacia el frente, por ejemplo, limitan el espacio de movilidad dentro del bus, dificultando moverse cómodamente (Delgado Avila, K. Ficha de Observación #1, 24 de octubre de 2023).

Barreras Actitudinales.

Yésica también ha tenido experiencias con barreras actitudinales de otros usuarios del transporte público. En una ocasión fue empujada dentro de un Transmilenio, lo que le provocó una caída entre la estación y el bus. Aunque llevaba su bastón, las personas no se detuvieron a ayudarla ni le ofrecieron un asiento después de la caída. Esta indiferencia, aunque frecuente, contrasta con las ocasiones en que algunas personas mayores o jóvenes le han ofrecido su ayuda para encontrar un asiento o cruzar las calles (Y.S. Samboní, comunicación personal, 26 de octubre de 2023).

Otro obstáculo actitudinal es el comportamiento imprudente de los conductores del SITP, que no siempre son conscientes de su discapacidad visual. Yésica menciona que casi fue atropellada por uno de estos buses, lo que la llevó a desarrollar una mayor cautela al cruzar calles sin semáforos y a utilizar el sonido del tráfico como indicador para cruzar de manera segura. En una ocasión, mientras la acompañaba, hicimos el ejercicio de cruzar una calle cuando ella lo indicara. Justamente esperó a no oír ningún motor cerca y dijo que ya era seguro cruzar (Delgado Avila, K. Ficha de Observación #2, 21 de noviembre de 2023).

Barreras de comunicación.

Una barrera fundamental es el sistema de megafonía tanto en los buses del Transmilenio como en los buses del SITP. Muchas veces en los buses del Transmilenio está apagado y en

los del SITP es inexistente. Por eso ella prefiere usar el Transmilenio, pues al menos existen paradas específicas que puede contar para ubicarse y bajar de forma segura.

Por otro lado, Yésica se siente perdida en los portales, como el Portal Américas, pues estos son mucho más grandes que una estación y no hay una señalización clara, bien sea con senderos podotáctiles o colores brillantes en el suelo, para su caso. Esto hace que moverse allí sea más peligroso y limitante.

Lógicas y Estrategias.

A lo largo de sus experiencias, Yésica ha desarrollado una lógica de la estrategia basada en la rutina y la adaptación para moverse de manera más eficiente y segura en Bogotá, pues su única rehabilitación fue en Pitalito cuando le pagó a otra persona con discapacidad visual para que en un día le enseñara a usar el bastón. Así que suele preguntar constantemente a las personas a su alrededor para orientarse, lo cual denomina como "prueba y error", puesto que muchas veces las personas no saben cómo guiarla y se pierde para nuevamente preguntar. Después de realizar una ruta varias veces, Yésica empieza a familiarizarse con el entorno y los obstáculos, lo que le permite desplazarse con más confianza y reducir la posibilidad de tropezar. Sin embargo, siempre prefiere seguir rutas seguras y conocidas para evitar accidentes, como ocurrió en su primer recorrido hacia el hospital universitario (Y.S. Samboní, comunicación personal, 26 de octubre de 2023). Una vez que alguien le enseña un camino seguro y relativamente fácil, ella sigue ese camino pues le da miedo explorar. "Siempre es de preguntar '¿Qué estación es esta, qué estación es esta?'. Me decían 'coja tal Transmilenio para llegar a tal estación', y si el altavoz no estaba funcionando, preguntaba a la gente. Al final, uno se acostumbra" (Y.S. Samboní, comunicación personal, 26 de octubre de 2023). También describe cómo a lo largo de sus desplazamientos ha aprendido a identificar puntos clave como el giro del bus cerca de la estación de Biblioteca El Tintal,

específicamente en la glorieta que conecta la Avenida Ciudad de Cali con la Avenida de las Américas, lo que le indica que está cerca de su destino.

En cuanto a sus interacciones con otros, Yésica se integra dependiendo de la energía que percibe de las personas. Si siente que alguien la trata con lástima, tiende a ser más reservada, mientras que si percibe un trato genuino y amable, se involucra más en la conversación (Y.S. Samboní, comunicación personal, 26 de octubre de 2023). Esto responde a una lógica de la integración en la que ella no acepta un rol de persona con discapacidad que es incapaz, sino que se planta en una lógica en la que integrarse al sistema de transporte público es cuestión de moverse de forma independiente sin dejar de aceptar la buena voluntad de las personas.

Facilitadores.

A pesar de las barreras que enfrenta, Yésica también ha encontrado varios facilitadores que hacen su experiencia de movilidad más segura y fluida. Estos facilitadores provienen de la infraestructura física, la actitud de otras personas y la comunicación con su entorno.

Facilitadores Físicos.

Durante sus desplazamientos por Bogotá, Yésica ha identificado algunos espacios que facilitan su movilidad. Por ejemplo, el andén de la calle 42 es particularmente accesible, ya que es más ancho y está despejado, lo que le permite caminar sin tropezar con obstáculos. También menciona que en ciertos trayectos, como los caminos del parque de San Cristóbal, donde está el centro de entrenamiento de natación del Centro de Felicidad (CEFE), puede moverse con mayor libertad debido a que los senderos son anchos, bien cuidados y libres de huecos o bolardos (Delgado Avila, K. Ficha de Observación #2, 21 de noviembre de 2023). En ese mismo trayecto le enseñé un camino seguro diferente al que conocía y dijo que ahora

sabía dos rutas para moverse allí. Este tipo de infraestructura adecuada le proporciona confianza y autonomía en sus trayectos.

Facilitadores Actitudinales.

Además de la infraestructura, Yésica destaca la importancia de las personas en su entorno. A lo largo de sus trayectos, ha recibido ayuda de personas mayores y jóvenes que, por ejemplo, le han cedido asientos en el Transmilenio o le han asistido a cruzar semáforos peligrosos.

Aunque no siempre se encuentra con actitudes amables, reconoce que muchas veces la gente está dispuesta a ayudar y a entablar conversaciones amistosas: "Hay personas de la tercera edad, o algunas pocas jóvenes, que le ayudan a uno a subirse al Transmilenio o a pedir una silla para que uno se vaya sentado. Entonces, hay gente que también le gusta hablar con uno, ponerse a hacer la charla, contarle historias, anécdotas y preguntarle sobre la vida de uno" (Y.S. Samboní, comunicación personal, 26 de octubre de 2023).

Asimismo, en uno de sus recorridos, un auto detuvo su marcha para permitir que ella cruzara la calle, y las personas a su alrededor se hacían a un lado para dejarla pasar. Este tipo de gestos le han facilitado el desplazamiento en una ciudad que a menudo puede ser hostil para personas con discapacidad visual (Delgado Avila, K. Ficha de Observación #2, 21 de noviembre de 2023).

Facilitadores de Comunicación.

Yésica también se beneficia de las interacciones verbales con otras personas para moverse con mayor seguridad. Suele preguntar a los transeúntes y pasajeros sobre la ubicación de buses, estaciones, puertas y direcciones, y suele recibir respuestas claras y útiles que le permiten ubicarse mejor. Por ejemplo, ella describe: "Sigo preguntando, y me dicen 'siguiente puerta o mano derecha'. Entonces camino despacio y ya llego ahí, porque sabes que siempre

es un rechazo. Sabes que hay barandas, así que no te vas a salir de ahí" (Y.S. Samboní, comunicación personal, 26 de octubre de 2023). Esta infraestructura de las barandas y las puertas le indica dónde está y si está yendo por el camino adecuado, además de que le proporcionan seguridad por esto sigue prefiriendo el Transmilenio y no el SITP.

En conjunto, estos facilitadores físicos, actitudinales y de comunicación juegan un papel importante en la capacidad de Yésica para adaptarse y moverse de manera independiente en la ciudad.

7.3. Caso 3: Freddy (ceguera)

Freddy es un hombre de 45 años y es ciego total. Su ceguera se debe a un tumor cerebral que afectó su visión a la hora de ser extirpado. Esto sucedió cuando era un niño. Él ha tenido dos procesos de rehabilitación: uno en el CRAC, además, asistía regularmente al Instituto Nacional de Ciegos (INCI) cuando era niño, el segundo cuando se mudó a España siendo adulto. Sin embargo, al regresar a Colombia, aprendió por su cuenta a moverse en el Transmilenio y SITP tras los cambios en el sistema de transporte.

Barreras.

Freddy enfrenta una serie de barreras que complican significativamente su movilidad en Bogotá. A diferencia de Martha, Freddy depende completamente de apoyos externos, como el bastón y la guía de otras personas, para desplazarse por una ciudad que no siempre está preparada para sus necesidades. Las barreras físicas, como la falta de señalización adecuada y las estaciones de transporte público con infraestructura deficiente, junto con las barreras actitudinales y de comunicación, contribuyen a la inseguridad que Freddy experimenta en sus trayectos diarios. En esta sección, se exploran los principales desafíos que Freddy enfrenta en su movilidad diaria.

Barreras físicas.

Una de las mayores preocupaciones de Freddy es la inseguridad del sistema de transporte público, especialmente en las estaciones de Transmilenio. Las puertas de las estaciones no siempre funcionan adecuadamente, es decir, pueden estar abiertas todo el tiempo, lo que representa un peligro constante para las personas con discapacidad visual. Freddy explica que "las puertas están abiertas y [siento] como ese nerviosismo de pronto de caerse uno de la estación" (F.A. Grajales, comunicación personal, 04 de octubre de 2023). A esto se suma el hecho de que muchas estaciones, como la estación de Banderas, no cuentan con una infraestructura adecuada para guiar a las personas con discapacidad. Freddy menciona que en esta estación en particular "no hay un sistema donde uno se pueda guiar para saber de qué está seguro"(F.A. Grajales, comunicación personal, 04 de octubre de 2023). No hay senderos podotáctiles que indiquen un camino seguro para moverse, solo existen en los bordes, sin embargo esta estación tiene columnas en el medio, letreros, cajeros y puestos de comercio. Bien señala Freddy el deterioro en las baldosas y la falta de señalización clara "hay baldosas que hacen falta" y las zonas podotáctiles no cubren todo el recorrido, lo que incrementa el riesgo de caídas (F.A. Grajales, comunicación personal, 04 de octubre de 2023). Sobre esto pregunté cómo eran las estaciones en España y me describió que allí sí existen senderos podotáctiles que marcan un camino seguro y completo para las personas que usan bastón.

Además de las barreras en las estaciones, los andenes por los que Freddy transita presentan múltiples obstáculos. Los andenes suelen ser angostos, y en algunas ocasiones, están llenos de obstáculos como postes, ciclorutas y obras en construcción que limitan aún más el espacio disponible para caminar. Freddy también ha tenido que lidiar con alcantarillas sin tapa, lo que representa un riesgo importante al caminar (Delgado Avila, K. Ficha de Observación #1, 03 de octubre de 2023). Freddy mencionó varias veces que los obstáculos de las estaciones,

como la falta de señalizaciones claras para conocer el borde de la estación, y las alcantarillas sin tapa le causan un sentimiento particular de desconfianza y nerviosismo, pues varios conocidos que también tienen discapacidad visual se han caído y sufrido daños (F.A. Grajales, comunicación personal, 04 de octubre de 2023).

Barreras actitudinales.

Las barreras actitudinales son otra parte importante de las dificultades que enfrenta Freddy. Aunque en algunos casos ha recibido ayuda, como cuando un conductor esperó con paciencia a que llegara a la puerta (Delgado Avila, K. Ficha de Observación #1, 03 de octubre de 2023), en muchas ocasiones experimenta indiferencia. Freddy señala que "la cultura ciudadana del apoyo a las personas... generalmente hay bastante indiferencia" y menciona que en las estaciones de Transmilenio "a uno no lo ayuda nadie" (F.A. Grajales, comunicación personal, 04 de octubre de 2023). Si bien en algunas estaciones y portales de Transmilenio hay guías

a ellos les dicen "cuando vean a una persona con discapacidad hay que prestarle el apoyo para ubicarlo dentro de la estación", pero es que generalmente a uno no lo ayuda nadie de Transmilenio... Digamos allá no... Por ahí dos o tres ocasiones en la estación de Banderas me han acompañado hasta el bus, pero pues ellos no... Digamos, al principio de pronto en ánimo de ayudar, pero después de un tiempo que ya están en ese trabajo no, ellos no hacen eso, no lo acompañan y más que tiene que subir el puente peatonal y bajar al otro lado, eso no... Entonces generalmente cuando uno está en Banderas uno por sus propios medios es el que llega allá hasta donde están las plataformas de los buses e igualmente donde parten los alimentadores (F.A. Grajales, comunicación personal, 04 de octubre de 2023).

Además, menciona que la presencia de vendedores ambulantes en las estación y puentes de las estaciones es una barrera usual ya que cuando sin intención choca con alguno de estos, el vendedor o vendedora le dice que tenga cuidado. Él dice:

Una cosa, una dificultad que me parece también grande es el tema de los vendedores ambulantes que están en Transmilenio. No digamos tanto el de los buses, sino los que se ponen en las estaciones y en los portales. Porque es que por ejemplo ellos se ubican, o en las esquinas o en los puentes peatonales o en las escaleras, entonces qué pasa, pues que tú vas con tu bastón y de pronto los tocan y en muchas ocasiones se enfadan, se ponen bravos... (F.A. Grajales, comunicación personal, 04 de octubre de 2023)

Ellos ya tienen eso como si fuera su, digamos, sus espacios laborales... Entonces se van apropiando de los espacios públicos. Entonces en los puentes peatonales generalmente cuando yo iba aquí por Banderas y siempre la misma historia porque se ponen "no, que camine bien" "Que por la mitad" y entonces uno dice "pero..." y ahí están los pasamanos esos pues para uno guiarse y uno no puede acceder a ese tema porque están los vendedores... Esa es una dificultad ahí (F.A. Grajales, comunicación personal, 04 de octubre de 2023)

Aunque él no pretende que estas personas lo ayuden, tampoco le parece bueno que obstaculicen el paso peatonal.

Barreras de comunicación.

Al igual que pasa con Martha y con Yésica, el sistema de megafonía en los buses del Transmilenio es un eje importante para orientarse. Freddy muchas veces expresó su inconformidad con esta parte del servicio de transporte público de la ciudad, pues le parece

inaceptable que estas señales estén dañadas o que los conductores las apaguen a causa de que pueden resultar molestas. Hay que recordar que estas son las únicas señales sonoras que existen en todo el sistema de Transmilenio. Además, dice que es un recurso desaprovechado pues mediante el sistema de megafonía podría fomentarse la cultura ciudadana en el transporte mediante mensajes tales como “recuerda ceder la silla azul”.

Lógicas y estrategias.

Con todas estas barreras, Freddy ha desarrollado una lógica estratégica que parte de la elección del medio de transporte a usar. Como él no tiene tantas barreras económicas, tiene más libertad para escoger. Su elección, por ejemplo, está determinada en gran medida por la rapidez y la eficiencia del sistema. Prefiere usar el Transmilenio porque "es rápido y porque básicamente es el más eficiente", aunque reconoce que implica incomodidades, como estar "apretado" o "apeñuscado" en los buses (F.A. Grajales, comunicación personal, 04 de octubre de 2023). A pesar de las desventajas de este sistema, su rapidez lo convierte en la opción más adecuada para sus desplazamientos laborales, educativos y recreativos.

El SITP, en cambio, es una opción que Freddy trata de evitar debido a su lentitud. Solo lo utiliza "por obligación", cuando no hay una ruta de Transmilenio que lo lleve directamente a su destino, ya que prefiere no caminar largas distancias (F.A. Grajales, comunicación personal, 04 de octubre de 2023) esto debido a que no conoce el terreno y puede tener obstáculos peligrosos desconocidos. En esos casos, aunque el SITP es una opción menos eficiente, Freddy lo usa como una solución secundaria para evitar traslados excesivamente largos a pie.

Otra estrategia clave que Freddy ha desarrollado es recurrir a medios de transporte alternativos cuando las rutas del transporte público no son adecuadas o seguras. En algunos

casos, ha optado por taxis o servicios de transporte, como motos del servicio de PICAP y DIDI, para evitar caminar en zonas peligrosas o para ahorrar tiempo en sus trayectos. Por ejemplo, muchas veces decide tomar un taxi en lugar de hacer varios transbordos, lo que le permite ahorrar tiempo y evitar problemas de seguridad (F.A. Grajales, comunicación personal, 04 de octubre de 2023). Además, Freddy suele preguntar y mantenerse atento a puntos de referencias, como puentes y giros, durante sus trayectos. Aunque ha enfrentado dificultades con la falta de megafonía en los buses de Transmilenio, lo que ha hecho que se pase de estación en varias ocasiones (F.A. Grajales, comunicación personal, 04 de octubre de 2023), ha desarrollado el hábito de preguntar a otros pasajeros para asegurarse de no perderse.

En el aspecto de la movilidad física, cuando los andenes están en mal estado o llenos de obstáculos, Freddy opta por caminar por la vía vehicular, que es más uniforme. En una de las ocasiones en que lo acompañé al barrio La Victoria, en los cerros orientales, íbamos por la calle, la zona vehicular, porque los andenes son dispares y algunos tienen escalera.. Además, según el terreno, como pendientes pronunciadas, ajusta la velocidad de su andar para caminar seguro (Delgado Avila, K. Ficha de Observación #2, 27 de octubre de 2023).

En cuanto a una lógica de integración, Freddy no suele pedir una silla azul y no le molesta ir de pie en los buses, aunque tampoco deja de aceptar cuando alguien le cede una silla. Nuevamente, en este punto recalca la idea de usar el sistema de megafonía. Además, en los momentos en que Freddy ha solicitado asistencia en algunos casos específicos, su experiencia de movilidad ha sido más fluida, aunque estos apoyos son excepcionales. La lógica de la integración en su caso implica la búsqueda constante de combinar los recursos físicos, sociales y tecnológicos a su disposición, para poder moverse con relativa independencia a

través de un sistema de transporte que no siempre está diseñado para satisfacer sus necesidades.

Facilitadores.

En el caso de Freddy, los facilitadores en la movilidad se centran principalmente en las infraestructuras accesibles y el apoyo ocasional de otras personas. A pesar de las barreras que enfrenta, Freddy ha encontrado ciertas condiciones que facilitan y hacen más seguro su desplazamiento, como los andenes más anchos que le permiten caminar con mayor seguridad, y las ocasiones en que los conductores de buses o los pasajeros muestran paciencia o brindan ayuda durante sus trayectos. Estos facilitadores, aunque no siempre garantizados, contribuyen a que su experiencia de movilidad sea más fluida y menos riesgosa.

Facilitadores físicos.

En el caso de Freddy, este no identifica muchos facilitadores físicos en sus trayectos. Lo que más destaca es que los andenes sean anchos y estén libres de obstáculos, no solo bolardos, postes o árboles, sino letreros, motos y puestos ambulantes.

Facilitadores actitudinales.

En cuanto a los facilitadores actitudinales, aunque la ayuda que recibe es esporádica, ha habido ocasiones en las que tanto los conductores como los pasajeros han mostrado paciencia y disposición para facilitar su movilidad. Por ejemplo, en una ocasión, el conductor esperó con paciencia a que llegara hasta la puerta antes de arrancar el bus. En esa misma ocasión un pasajero intervino cuando una señora estaba indecisa sobre si debía ofrecerle su asiento a Freddy, lo que finalmente permitió que se sentara en una posición más cómoda. Además, en varias ocasiones, las personas que se encuentran en el pasillo hacen lo posible para darle paso

a Freddy y a su acompañante mientras se desplazaban en el bus (Delgado Avila, K. Ficha de Observación #1, 03 de octubre de 2023).

Otro facilitador es el apoyo que recibe cuando viaja acompañado, lo cual le proporciona mayor seguridad y tranquilidad. Freddy menciona que cuando viaja con un cuidador, se siente "con seguridad, porque hay confianza de que la persona lo lleva de una manera segura" (F.A. Grajales, comunicación personal, 04 de octubre de 2023). Esta presencia no solo le proporciona apoyo físico, sino también una sensación de calma, especialmente en situaciones donde el transporte o el entorno pueden ser estresantes. Esto, claro, cuando está con una persona cuidadora en la que confía. A veces, incluso, suele no usar el bastón

8. Discusión y análisis comparativo

A través del análisis de los casos de Freddy, Yésica y Martha, es evidente que, aunque todos se transportan por razones diferentes (trabajo, citas médicas y labores de cuidado), sus viajes comparten la experiencia de enfrentarse a barreras en su movilidad urbana debido a su discapacidad visual, cada uno de ellos maneja estas dificultades de manera distinta, dependiendo de factores personales, contextuales y estructurales.

Barreras en la movilidad

En cuanto a las barreras, Freddy, Yésica y Martha enfrentan tanto barreras físicas como actitudinales que complican su desplazamiento. Sin embargo, la naturaleza de estas barreras varía según el contexto. Freddy señala que las estaciones de Transmilenio no siempre son seguras y menciona la falta de puertas cerradas y el mal estado de las baldosas como fuentes de peligro constante. En cambio, Yésica relata cómo su mayor desafío al moverse por Bogotá son los andenes llenos de obstáculos como postes, varillas o ciclorutas, que incrementan su

riesgo de caídas. Martha, por su parte, enfrenta una combinación de barreras físicas y actitudinales, ya que además de los obstáculos arquitectónicos, describe la falta de consideración de los otros transeúntes o la poca disposición para ofrecer ayuda como un impedimento para su movilidad.

Lo que resulta común en los tres casos es la falta de una infraestructura adecuada y accesible en el transporte público, ya sea en los buses, en las estaciones y en los andenes circundantes. Esto muestra un patrón claro de negligencia en la implementación de medidas inclusivas, ya que, a pesar de los avances en algunas áreas, como las señales en braille o los torniquetes especiales, estos son insuficientes o mal diseñados. La falta de un sistema podotáctil continuo en las estaciones de Transmilenio, mencionado por Freddy, resalta una falla estructural que afecta la seguridad de todos los usuarios con discapacidad visual.

Aunque en la Política Pública de Discapacidad de Bogotá, Decreto 089 de 2023, se hace referencia a tomar medidas para asegurar la accesibilidad al transporte, el transporte en sí mismo no cuenta con un apartado específico que ahonde en las necesidades de las personas con discapacidad y mucho menos las personas con discapacidad visual. Si bien habla de una movilidad incluyente y accesible, no se hace referencia a documentos que pueden guiar la transformación del espacio público hacia un diseño universal ni la intervención en espacios específicos como buses, estaciones y/o portales.

Con base en esto, las limitaciones de la movilidad tanto en las calles como en el transporte público de la ciudad no son debidas a la reducción o ausencia de visión de Martha, Yésica y Freddy, sino que son resultado de un entorno no pensado para la discapacidad visual. Como dice el modelo social de la discapacidad, si bien no se niega la existencia de una condición particular en el cuerpo de la persona, las limitaciones para su integración y participación social en todos los ámbitos radican en la ausencia de ajustes razonables en calles, estaciones y

portales, así como la indiferencia de los demás usuarios y conductores. La solución entonces es rehabilitar a la persona y rehabilitar el entorno físico y social a su vez. Como dice Martha y resalta Freddy, es importante realizar campañas masivas de concientización y cultura en el transporte. También, plantear estrategias como copiar los modelos de transporte de España, con senderos podotáctiles, que describe Freddy. Así como utilizar colores que resalten para guiar a las personas que logran distinguirlos con la luz, como en el caso de Yésica.

Lógicas y estrategias en la movilidad

Los tres participantes han desarrollado lógicas y estrategias que les permiten, en alguna medida, navegar por estos obstáculos. Como dice Dubet (2010), la articulación y uso de estas lógicas de acción diferentes y su dinámica es lo que constituye la reflexividad de cada actor (pág. 96). Por ejemplo, Freddy opta por usar Transmilenio a pesar de las incomodidades físicas, ya que lo considera más rápido y eficiente que el SITP, aunque este último le ofrece una opción menos congestionada. Similarmente, Yésica ha adoptado un enfoque de “prueba y error” para descubrir rutas y formas de transporte que le proporcionen más seguridad y eficiencia, aunque esto le ha tomado tiempo y esfuerzo. Martha, en cambio, ha tenido que modificar sus trayectos en función de las rutas cercanas o personas alrededor, así como su capacidad económica, lo que añade una capa más de complejidad a su movilidad.

En este sentido, los tres casos reflejan un patrón de adaptación individual que depende de la experiencia personal, su discapacidad y las accesibilidad de su entorno, a pesar de que los tres viven en una misma ciudad y usan el mismo sistema de transporte.. Mientras que Freddy parece depender más de la rapidez y funcionalidad del sistema de transporte, así como tener más solvencia económica, Yésica valora la seguridad y la familiaridad con el entorno. Martha, por otro lado, parece más dependiente de la ayuda externa, ya sea de personas, como

los vendedores ambulantes u otros usuarios o de infraestructura, lo que limita su autonomía en la movilidad.

Facilitadores en la movilidad

Los facilitadores en la movilidad, aunque escasos, tienen un impacto significativo en la experiencia de cada uno de los casos. Si bien las barreras siempre están presentes, el modelo social de la discapacidad también reconoce la existencia de estos facilitadores que ayudan a la integración de las personas con discapacidad en la vida social. Freddy ha mencionado algunas ocasiones en las que recibió ayuda de conductores o pasajeros en el sistema de transporte.

Yésica, por su parte, ha logrado encontrar una red de apoyo que le ha permitido aprender y adaptarse mejor a la ciudad, no solo se trata de los otros usuarios del transporte público, sino de sus compañeros de estudios, los cuales le enseñan rutas seguras y la informan de, por ejemplo, el subsidio de discapacidad. Martha, también aprecia la ayuda de las personas en su movilidad.

Es notable que, aunque los facilitadores están presentes en los tres casos, ninguno de ellos proviene de una estructura formal o consistente. Tanto Freddy como Yésica y Martha dependen de la buena disposición de las personas a su alrededor, lo que genera una experiencia impredecible en términos de apoyo en su movilidad.

9. Conclusiones

El análisis de los casos de Freddy, Yésica y Martha muestra cómo las personas con discapacidad visual en Bogotá enfrentan una serie de barreras físicas, actitudinales y de comunicación que dificultan su movilidad urbana. Aunque cada caso es único en sus detalles, todos reflejan una problemática estructural en la ciudad, que no ha sido diseñada ni adaptada

para ser inclusiva. Las barreras físicas, como la falta de señales adecuadas, la mala calidad de las calles y andenes, así como la falta de accesibilidad en el transporte público, siguen siendo una constante que limita su integración plena en la vida urbana. A esto se suman las barreras actitudinales, donde la indiferencia o falta de solidaridad de otros usuarios y de los conductores del transporte público refuerzan la exclusión social de estas personas.

Desde la perspectiva del modelo social de la discapacidad, estas barreras no son inherentes a la condición de Freddy, Yésica y Martha, sino al entorno que no ha sido rehabilitado para ser inclusivo. La falta de ajustes razonables en la infraestructura y la poca sensibilización de la ciudadanía hacia las necesidades de las personas con discapacidad visual son los principales impedimentos para su participación plena y autónoma en la sociedad. Esto refuerza la necesidad de no solo rehabilitar a las personas, sino también de "rehabilitar" el entorno para que pueda ser accesible para todos.

En términos de lógicas y estrategias de acción, los tres participantes han mostrado una gran capacidad para adaptarse y desarrollar mecanismos que les permiten navegar en una ciudad que no está pensada para ellos. Como plantea Dubet (2010), estas estrategias de acción reflejan una reflexividad individual que varía según los recursos y las circunstancias de cada persona. Mientras que Freddy opta por una estrategia de rapidez y eficiencia en sus desplazamientos, Yésica ha priorizado la seguridad en su movilidad y Martha ha tenido que depender de apoyos externos, tanto económicos como humanos, para poder moverse con relativa autonomía. Esto sugiere que las experiencias de movilidad de las personas con discapacidad visual están profundamente mediadas no sólo por sus limitaciones físicas, sino por factores socioeconómicos y de accesibilidad del entorno.

En cuanto a los facilitadores en la movilidad, se ha evidenciado que, si bien existen ayudas ocasionales de personas dentro del sistema de transporte, estas son inconsistentes y no

proviene de un sistema organizado de apoyo. Esto subraya la urgencia de crear una infraestructura formal de apoyo en la movilidad urbana para personas con discapacidad visual, que no dependa de la buena disposición individual de los otros usuarios, sino de un diseño pensado para la inclusión.

Finalmente, este estudio aporta al campo de la sociología de la discapacidad al evidenciar cómo las barreras de movilidad son en su mayoría construcciones sociales y no necesariamente limitaciones individuales. Asimismo, extiende el análisis hacia nuevas áreas dentro de la sociología de la experiencia, un enfoque que Dubet (2010) exploró principalmente en el ámbito educativo.

En un contexto como el de Bogotá, donde las políticas públicas de accesibilidad aún son insuficientes, el análisis sociológico de la movilidad de personas con discapacidad visual abre la puerta a una reflexión más amplia sobre cómo transformar la ciudad en un espacio más inclusivo para todos. Es necesario que futuros estudios se enfoquen en políticas de movilidad inclusiva y en la implementación de sistemas que faciliten una integración plena de las personas con discapacidad.

10. Bibliografía

ACNUR, M. d. (2011). Directriz de enfoque diferencial para el goce efectivo de los derechos de las personas en situación de desplazamiento con discapacidad en Colombia. Bogotá D.C.: Ministerio de la Protección Social.

Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C. (2000). Cartilla de Andenes Bogotá D.C.. Recuperado de <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/listados/tematica2.jsp?subtema=29116&cadena=a>

Barton, L. (1998). Discapacidad y sociedad. Ediciones Morata.

Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative research in psychology*, 3(2), 77-101.

Castro Mesias, H. G. (2020). Análisis del sistema de señalética y diseño gráfico ambiental en la actualidad para personas con discapacidad visual en el Metro de Lima.

Clínica de Ojos Córdoba. (s.f.). Baja visión: Guía completa. Clínica de Ojos Córdoba. <https://www.clinicadeojoscba.com/condiciones-y-enfermedades-oculares/baja-vision-guia-completa/>

Congreso de la República (2013). *Ley 1618 de 2013*. Bogotá D.C.

Decreto 089 de 2023. Por medio del cual se adopta la Política Pública de Discapacidad para Bogotá D.C. 2023-2024. 06 de marzo de 2023.

Díaz-Bravo, L., Torruco-García, U., Martínez-Hernández, M., & Varela-Ruiz, M. (2013). La entrevista, recurso flexible y dinámico. *Investigación en educación médica*, 162-167.

- Díaz Velázquez, E. (2020). Reflexiones epistemológicas para una sociología de la discapacidad. *Intersticios: Revista sociológica de pensamiento crítico*, 67-81.
- Dubet, F. (2010). La experiencia social y la acción. En F. Dubet, *Sociología de la experiencia* (págs. 85-115). Madrid: Editorial Complutense.
- García-Schilardi, M. E. (2014). Transporte público colectivo: su rol en los procesos de inclusión social. *Bitácora Urbano-Territorial*, 35-42.
- González Morales, A. (2003). Los paradigmas de investigación en las ciencias sociales. *ISLAS*, 125-135.
- Guber, R. (2004). La observación participante: nueva identidad para una vieja técnica. En R. Guber, *El salvaje metropolitano. Reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo* (págs. 109-121). Buenos Aires: Paidós.
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re)construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano-Territorial*, 61-74.
- Jirón M, P., Lange V, C., & Bertrand S, M. (2010). Exclusión y desigualdad espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. *Revista invi*, 25(68), 15-57.
- Ministerio de Salud y Protección Social (2020). Boletines poblacionales: Personas con Discapacidad. Bogotá D.C.: Ministerio de Salud y Protección social.
- Ministerio de Salud y Protección social (2020). Resolución 113 de 2020. Bogotá D.C.: Ministerio de Salud y Protección Social.
- Ministerio de Salud y Protección Social. (s.f.). ABC del reporte de prescripción y uso de tecnologías en salud ante el CTC y reporte de recobros.
<https://minsalud.gov.co/sites/rid/lists/bibliotecadigital/ride/vp/af/abece-ctc-reporte-prescripcion.pdf>

ONU. (2008). Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. Nueva York.

Pérez Rodríguez, V. H. (2019). “Los sistemas comunicacionales como recurso de ayuda en el reconocimiento de rutas de transporte público urbano para personas no videntes de la ciudad de Ambato (Bachelor's thesis, Universidad Técnica de Ambato. Facultad de Diseño, Artes y Arquitectura. Carrera de Diseño Gráfico Publicitario.).

Prada Rosero, L. V. (2021). Movilidad cotidiana de mujeres con discapacidad visual: un acercamiento a sus experiencias y estrategias para desplazarse en la ciudad de Bogotá (tesis de pregrado). Universidad Santo Tomás, Bogotá, Colombia.

Ramírez, C. (06 de Agosto de 2019). Bogotá: así es el transporte público en la capital colombiana. Obtenido de Colombia.com:
<https://www.colombia.com/actualidad/nacionales/bogota-asi-es-el-transporte-publico-en-la-capital-colombiana-217542>

Restrepo, E. (2018). Trabajo de campo. En E. Restrepo, Etnografía: alcances, técnicas y éticas (págs. 51-92). Lima: Fondo Editorial de la Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

Ríos, M. Á., Rodríguez, M. A., & Hernández, J. (2013). Evaluación funcional de la visión: Un enfoque educativo. Orientación Andújar. <https://www.orientacionandujar.es/wp-content/uploads/2013/03/Evaluaci%C3%B3n-funcional-de-la-visi%C3%B3n-un-enfoque-educativo.pdf>

- Rodriguez, N., Segura, A., Chacón, N., & Rosero, A. (Agosto de 2020). SaluData. Observatorio de Salud de Bogotá. Obtenido de <https://saludata.saludcapital.gov.co/osb/index.php/datos-de-salud/enfermedades-cronicas/discapacidad/>
- Sánchez, S. E. D. P. V., & Solier, L. K. V. (2023). Discapacidad visual y multisensorialidad. Caminando en Lima. Bitácora Urbano Territorial, 33(3).
- Sanclemente Pérez, V. (2017). A falta de luz, sonido. Escenarios de movilidad para las personas con discapacidad visual en el sistema de transporte público (MIO) de Cali. Secretaría de Integración Social (2020). *Localidad de Kennedy*. Bogotá D.C.: Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Tachiquin, R. (2021). Dispositivo de asistencia para la movilidad urbana de personas con discapacidad visual mediante el uso de un teléfono inteligente y una interfaz táctil usable.
- Wirth, L. (2005). El urbanismo como modo de vida . *Bifurcaciones* .