



región y sociedad

ISSN e-2448-4849

región y sociedad / año 37 / 2025 / e1973

<https://doi.org/10.22198/rys2025/37/1973>

Autonomía, dependencia e inmovilidad: la capacidad de movilidad de las personas ciegas en León, Guanajuato

Autonomy, Dependence and Immobility: The Mobility Capacity of Blind People in León, Guanajuato

Fernando Rafael Rocha Montelongo*

 <https://orcid.org/0009-0002-6388-2779>

Víctor Hugo Reyna**

 <https://orcid.org/0000-0001-8870-7067>

Recibido: 11 de diciembre de 2024. Aceptado: 7 de mayo de 2025. Liberado: 25 de junio de 2025.

*Universidad La Salle Bajío (ULSB), Licenciatura en Ciencias de la Comunicación. Ave. Universidad #602, Lomas del Campestre, C. P. 37150, León, Guanajuato, México. fernando.rochamontelongo@gmail.com

**Autor para correspondencia. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO), sede México. Carr. Picacho-Ajusco #377, Héroes de Padierna, C. P. 14200, Tlalpan, Ciudad de México, México. vhreyna@flacso.edu.mx



RESUMEN

Objetivo: estudiar la capacidad de movilidad de las personas ciegas o con trastornos visuales en León, Guanajuato. **Metodología:** el análisis se basa en un trabajo de campo etnográfico en el que se realizó observación participante y entrevistas semiestructuradas con cuatro personas que viven con algún tipo de discapacidad visual en esa ciudad. **Resultados:** León es una ciudad discapacitante, no solo por su infraestructura vial, sino también porque su cultura cívica se orienta a inhibir la movilidad de las personas ciegas o con trastornos visuales. **Valor:** al introducir el concepto de motilidad se busca que la información aquí brindada contribuya a expandir el espectro de los estudios sobre discapacidad y movilidad. **Limitaciones:** es un estudio exploratorio que antepone la relación de confianza y la construcción del conocimiento colectivo a la representatividad. **Conclusiones:** la clase social, la inseguridad pública y el acoso callejero deben incorporarse a los estudios sobre discapacidad y movilidad.

■ **Palabras clave:** discapacidad visual; movilidad urbana; espacio discapacitante; León, Guanajuato.

ABSTRACT

Objective: To study the mobility capacity of blind or visually impaired people in León, Guanajuato. **Methodology:** The analysis is based on ethnographic fieldwork involving participant observation and semi-structured interviews with four people living with some type of visual impairment in the city. **Results:** León is a disabling city not only because of its road infrastructure, but also because its civic culture is oriented toward inhibiting the mobility of blind or visually impaired people. **Value:** By introducing the concept of motility, the article seeks to contribute with information to expand the spectrum of studies on disability and mobility. **Limitations:** This is an exploratory study that prioritizes rapport and the collective construction of knowledge over representativeness. **Conclusions:** Social class, public insecurity, and street harassment should be incorporated into disability and mobility studies.

■ **Keywords:** visual impairment; urban mobility; disabling space; León, Guanajuato.

Citar como: Rocha Montelongo, F. R., y Reyna, V. H. (2025). Autonomía, dependencia e inmovilidad: la capacidad de movilidad de las personas ciegas en León, Guanajuato. *región y sociedad*, 37, e1973. <https://doi.org/10.22198/rys2025/37/1973>



INTRODUCCIÓN

Diversos autores han planteado que la relevancia de la movilidad urbana estriba en su vínculo con la autonomía y el sentido de pertenencia (Asplund, Wallin y Jons-son, 2012; Das Neves, Unsworth y Browning, 2023; Fallov, Jørgensen y Knudsen, 2013). En otras palabras, han argumentado que la movilidad urbana importa, porque a través de ella las personas pueden expresar su autonomía como individuos al moverse libremente de un punto a otro y también porque les permite desarrollar un sentido de pertenencia con el lugar que habitan. Siguiendo esta lógica, se puede sostener que las personas son plenamente autónomas y son parte de las ciudades en las que viven cuando tienen la capacidad de desplazarse a voluntad en ellas.

En un sentido general, el vínculo entre movilidad urbana, autonomía y sentido de pertenencia es capacitista, pues ese nexo da por hecho que todas las personas están en igualdad de condiciones para moverse en el espacio urbano y no contempla que las desigualdades afectan la movilidad urbana. Por esto último, durante las últimas décadas, una serie de sociólogos se han dado a la tarea de interrogar el vínculo entre desigualdad y movilidad, encontrando disparidades en acceso, competencia y apropiación. El trabajo de Kaufmann, Bergman y Joye (2004) ha sido cardinal porque introdujo la noción de motilidad. La definen como la capacidad de movilidad de las personas en el espacio social, para remarcar la diversidad de capacidades de la movilidad urbana.

De manera paralela, los estudios sobre discapacidad y movilidad han analizado la forma en que se mueven (o no) en el espacio urbano las personas que viven con algún tipo de discapacidad (Ferrante, 2014; Hernández, 2012; Martínez, 2016). Goggin (2016) ha afirmado que la discapacidad tiene mucho para aportar al estudio de la movilidad, porque “nos ayuda a entender la relación entre diferentes tipos de movi- lidades al estar entretajadas en aspectos clave de las sociedades contemporá- neas” (p. 533). Esto hace que el estudio de la relación entre la discapacidad y la mo- vilidad cobre relevancia no solo para los especialistas en discapacidad y movilidad, sino también para todas las personas que se dedican al estudio de la movilidad.

A pesar de ello, varios autores han reconocido que aún son escasos los es- tudios sobre la movilidad de las personas que viven con algún tipo de discapacidad (Das Neves et al., 2023; Goggin, 2016; Saltes, 2018). Entre los trabajos localizados destaca el estudio de Pyer y Tucker (2017), que interroga los patrones de movilidad de los adolescentes en sillas de ruedas, pues acentúa que estos jóvenes dependen de otras personas debido a los déficits de accesibilidad del transporte público en Reino Unido. De igual manera, la investigación de Das Neves et al. (2023) ilumina un



aspecto poco estudiado: el efecto de las actitudes de los conductores del transporte público en las personas que viven con algún tipo de discapacidad.

En América Latina, se manifiesta mayor interés en examinar el vínculo entre la discapacidad y la movilidad, aunque aún no es una línea de investigación que haya alcanzado el nivel de institucionalización que esperan sus autores para tener más incidencia en el diseño de políticas públicas. Un dossier sobre discapacidad y movilidad recientemente publicado en la *Revista Transporte y Territorio*, el primero de su tipo en una publicación periódica de nuestra región, pretende allanar el camino para las nuevas generaciones de investigadores. En él, sus coordinadores, Fernández, Heredia, Lucioni y Rusler (2023), presentan un estado de la cuestión que pone el énfasis en la relevancia que tiene el análisis de la relación entre la discapacidad y la movilidad en una región que sufre desigualdad.

Aunque se observa la intención de incluir una gama amplia de discapacidades, esos estudios sobre discapacidad y movilidad se centran en las personas que viven con algún tipo de discapacidad física o con movilidad reducida (Das Neves et al., 2023; Pyer y Tucker, 2017; Saltes, 2018). No resulta sorprendente si se toma en cuenta que el símbolo internacional de accesibilidad con el que se representan los espacios reservados para las personas con discapacidad es una persona en silla de ruedas. Dicho de otra manera, el sesgo hacia la discapacidad física no solo se expresa en los estudios sobre discapacidad y movilidad, sino también en la sociedad en general. Entre las excepciones, se aprecian los trabajos de Hernández (2012) y Martínez (2016), que se enfocan en movilidad y discapacidad visual.

Con la intención de coadyuvar a expandir el espectro de los estudios sobre discapacidad y movilidad, en este artículo se propone poner atención en la movilidad de las personas ciegas o con trastornos visuales. Para tales efectos, se presenta un estudio de caso sobre cuatro personas que viven con algún tipo de discapacidad visual en León, Guanajuato, una ciudad ubicada en El Bajío, la región centro-norte de México. Aunque León exhibe señalizaciones podotáctiles en los paraderos y en las estaciones de transferencia, así como algunos semáforos auditivos, el espacio puede definirse como un “espacio discapacitante” (Saltes, 2018), en tanto que su infraestructura vial y su cultura cívica inhiben la movilidad de esta población.

El análisis se basa, siguiendo a Kaufmann et al. (2004) y Saltes (2018), en el trabajo de campo etnográfico en el que hubo observación participante y entrevistas semiestructuradas cuyo acento estuvo en la capacidad de movilidad de las personas ciegas o con trastornos visuales en una ciudad en la que se intensifican los obstáculos para su movilidad. En este sentido, el artículo interroga la capacidad de movilidad de los sujetos de estudio (agencia), pero en relación con el espacio que



habitan (estructura). Se pretende estudiar el proceso de toma de decisiones en torno a la movilidad, para identificar tres patrones: 1) autonomía, 2) dependencia e 3) inmovilidad. Aunque toda movilidad es interdependiente (Paniagua, 2023), interesa aquí averiguar el sentido que le dan las personas con discapacidad visual.

Se han seleccionado los cuatro sujetos de estudio buscando diversidad en sus patrones de movilidad y en sus perspectivas sobre la discapacidad visual en León, así como en términos de edad y género. Entre los sujetos de estudio figuran una docente de educación especial, dos activistas y creadores de contenido y una persona jubilada. El punto de partida fue la observación participante en la sala braille de la Biblioteca Wigberto Jiménez Moreno, ubicada en el Fórum Cultural Guajalajara en el centro de León, y en los recorridos por la ciudad con los informantes. El objetivo de esta investigación es encontrar cuáles son los factores que permiten y los que inhiben la movilidad de las personas ciegas que viven en León.

El artículo está organizado en tres apartados. En el primero se desarrolla un marco conceptual para el estudio sociológico del vínculo entre discapacidad y movilidad a partir de los conceptos de motilidad de Kaufmann et al. (2004) y de espacio discapacitante de Saltes (2018). En el segundo apartado se describe el diseño metodológico, justificando la muestra y las técnicas de investigación que se emplean. Por último, en el tercero se analiza la capacidad de movilidad de los sujetos de estudio en una ciudad discapacitante, como León. Se concluye que, tanto la infraestructura vial como la cultura cívica de la ciudad inhiben la movilidad de esta población, haciéndolos dependientes de otras personas e incluso los orilla a la inmovilidad.

MOTILIDAD Y ESPACIOS DISCAPACITANTES

Un elemento llamativo de los estudios que hemos revisado sobre la movilidad de las personas que viven con algún tipo de discapacidad es que no se elaboran a partir del concepto de motilidad de Kaufmann et al. (2004). Para los autores de este artículo, esa noción es particularmente pertinente para analizar el vínculo que hay entre la discapacidad y la movilidad, pues alude a las capacidades diferenciadas que tienen las personas cuando intentan moverse en el espacio social. Aunque Kaufmann et al. (2004) no desarrollaron la idea con la intención de enfatizar la discapacidad, se trata de un concepto que posibilita examinar el déficit de la capacidad de movilidad en ciertos individuos y también posibilita conocer qué factores obstaculizan la materialización de sus deseos de movilidad.



En contraste con la noción de movilidad, que se acota a la puesta en práctica de la capacidad de movilidad, la motilidad es un concepto más amplio que remite a los potenciales y a las interdependencias, lo cual orienta a observar la forma en que las estructuras y dinámicas sociales condicionan cómo se mueven, o no, las personas. En el caso de las personas que viven con algún tipo de discapacidad visual, el desplazamiento adquiere más relevancia, porque abre nuevos espacios para investigar la facilidad o la dificultad de su movilidad, ya que realza, en términos de accesibilidad y cultura cívica, tanto las circunstancias físicas de los actores y las del espacio que habitan.

Kaufmann et al. (2004) dicen que la capacidad de movilidad de las personas está conformada por tres elementos: 1) el acceso, 2) la competencia y 3) la apropiación. El primero son las opciones y las condiciones de transporte y comunicación. El segundo son las habilidades que se relacionan de manera directa o indirecta con el acceso y la apropiación. Unas son de carácter físico (habilidad de moverse de un punto a otro), otras de carácter adquirido (licencias, permisos y conocimiento de los códigos de la movilidad) y las últimas de tipo organizacional (planeación de la movilidad y adquisición de información y habilidades). La apropiación se refiere a la manera en que las personas interpretan el acceso y las habilidades que tienen para moverse de un punto a otro.

En el caso de las personas que viven con algún tipo de discapacidad visual, el acceso es dependiente de la accesibilidad de los medios de transporte y de comunicación, pues requieren que estén adaptados a sus necesidades especiales. Las personas ciegas o con trastornos visuales no pueden obtener licencias de conducir, por lo que, en caso de poseer los medios económicos para adquirir un vehículo privado, dependen de un tercero para su conducción. En caso de no poseer los medios económicos, dependen del transporte público y de la accesibilidad de la infraestructura vial de las ciudades. Esto influye de manera importante en la forma en que interpretan y actúan a partir del acceso y de las habilidades de movilidad que tienen y perciben tener.

Si las personas que viven con algún tipo de discapacidad visual perciben que no tienen un sistema de transporte ni uno de comunicación adaptado a sus necesidades (acceso), y si tampoco poseen licencia de conducir ni vehículo propio que puedan conducir (competencia), es más que probable que perciban que su movilidad urbana está restringida a ser pasajeros del transporte público o del privado; además, dependen de sus familiares, amigos o conductores profesionales (apropiación). Esa circunstancia reduce, de manera objetiva y subjetiva, su motilidad o su capacidad de movilidad, lo que afecta su autonomía y su sentido de pertenencia a



las ciudades que habitan (Asplund et al., 2012; Das Neves et al., 2023; Fallov, Jørgensen y Knudsen, 2013).

Como plantean Kaufmann et al. (2004), la motilidad de las personas tiene un nexo con su posición social y depende de la infraestructura vial de sus países. No es lo mismo ser una persona ciega o con algún trastorno visual en México que serlo en Países Bajos; tampoco lo es ser una persona que vive con algún tipo de discapacidad visual que pertenece a la clase baja que serlo perteneciendo a la clase alta. Después de todo, como los mismos autores argumentan, la motilidad es una forma de capital que se puede intercambiar por otras formas de capital. Es decir que su déficit se puede compensar, por ejemplo, mediante el capital económico. Poder compensar o no el déficit recrudece las desigualdades entre quienes tienen y quienes no tienen capacidad de movilidad.

Se entiende en este artículo que, objetivamente, todo tipo de movilidad es interdependiente, porque “todas las personas [...] dependemos de los otros y de [los] sistemas” (Paniagua, 2023, p. 81) para movernos de un punto a otro. No obstante, también se reconoce que, subjetivamente, las personas que viven con algún tipo de discapacidad están mucho más conscientes de esa interdependencia y que, a menudo, no la interpretan como tal, sino como una dependencia. En contraste, las personas que no viven con ningún tipo de discapacidad perciben el sistema de movilidad como algo dado y que sus patrones de movilidad son autónomos, incluso cuando necesitan familiares, amigos o conductores profesionales para moverse en el espacio que habitan.

Por esta razón se considera oportuno incorporar el concepto de espacio discapacitante de Saltes (2018), para dar sentido a la manera en que las ciudades coadyuvan a que las personas que viven con algún tipo de discapacidad visual perciban que tienen una capacidad de movilidad reducida. Los autores de este texto entienden que la noción de Saltes (2018) pretende invertir la lógica con la que se analiza la relación entre el espacio y la discapacidad: no son las personas las que discapacitan, sino los espacios cuando su diseño no incluye todas las formas de movilidad. Esta idea considera que la discapacidad es una construcción social, lo que va en contra del capacitismo, el cual asume que la discapacidad es algo dado e inevitable que confina a las personas a la inmovilidad (Solsona, 2023).

Si se piensan las ciudades como espacios discapacitantes, se puede desplazar el énfasis que se pone en las necesidades especiales de las personas con algún tipo de diversidad funcional a la manera en que los distintos niveles de gobierno atienden tales necesidades mediante la accesibilidad de la infraestructura vial y del transporte público de las ciudades. La movilidad de las personas con discapacidad,



en este caso la visual, no solo abarca la percepción que de ella tienen estos actores sociales (agencia), sino que, en gran medida, está determinada por el diseño que tenga el espacio que habitan para incluir sus necesidades especiales de movilidad (estructura).

En contraste con Kaufmann et al. (2004) y Saltes (2018), los autores de la presente investigación agregan otra dimensión: la cultura cívica de las ciudades discapacitantes también es un factor causal de la capacidad o de la incapacidad de movilidad de las personas ciegas o con trastornos visuales porque facilita o inhibe su movimiento en el espacio urbano. Como Das Neves et al. (2023) han demostrado, la actitud de los conductores del transporte público, por ejemplo, tiende a inhibir la movilidad de las personas con discapacidad debido a que las hacen sentir minusválidas y fuera de lugar. Esta situación se puede extrapolar a otras interacciones en el espacio urbano que, en lugar de subsanar los déficits de accesibilidad de la infraestructura vial, los magnifica.

DISEÑO METODOLÓGICO

El presente artículo está basado en un trabajo de campo etnográfico en el que se realizó observación participante y entrevistas semiestructuradas entre septiembre de 2023 y febrero de 2024. En él, se pretende estudiar la capacidad de movilidad de las personas ciegas o con trastornos visuales que viven en León y encontrar cuáles son los obstáculos a los que se enfrentan de manera cotidiana en términos de infraestructura vial y cultura cívica. La intención es poner el centro de atención sobre sus decisiones al respecto de la movilidad, pues los autores del artículo advierten que suele haber tres patrones: 1) autonomía, 2) dependencia e 3) inmovilidad. Esto significa que, en ciertas circunstancias, se mueven sin la asistencia de familiares y amigos y que en otras no lo hacen.

La selección de los sujetos de estudio partió de la observación que hubo en la sala braille de la Biblioteca Wigberto Jiménez Moreno. De esta forma se advirtió que, la mayoría de las personas utilizaron el transporte público y describieron entornos obstaculizantes a los que se enfrentaban por ser personas ciegas o por tener trastornos visuales. Considerando esta circunstancia, se optó abordar la investigación etnográficamente en las calles de León, donde se mueven los sujetos de estudio para trabajo, diversión, visitar familiares o amigos y consultar médicos. Otros estudios sobre discapacidad y movilidad también se han inclinado por abordajes de este tipo (Paniagua, 2023; Solsona, 2023; von der Weid, 2023) debido a las características de los sujetos de estudio.



No se pretende que la muestra sea representativa, sino que haya una aproximación a una realidad que es ajena a los autores. Los sujetos permitieron que se observaran sus patrones de movilidad y el diálogo sobre el tema. Este tipo de muestreo se denomina muestreo por conveniencia y consiste en seleccionar a los participantes a partir de su disponibilidad (Scribano, 2007). En el estudio de fenómenos en los que el acceso a las fuentes de información es reducido, en ocasiones, este muestreo es el único recurso con el que cuentan los investigadores. En ese sentido, el enfoque se centró en desarrollar una relación de confianza o *rapport* con las cuatro personas que nos brindaron acceso y no en encontrar más informantes.

El estudio se sustenta en la teorización de Guber (2001) sobre el trabajo de campo etnográfico, en el que dice que es carente de sistematicidad y que se centra en observar a los individuos participantes en sus contextos naturales. Desde una perspectiva constructivista, los autores de este artículo entienden que su sola presencia condiciona a los sujetos de estudio. Por esa razón reemplazaron la búsqueda de objetividad por la construcción colectiva del conocimiento. Esto implicó participar para observar y observar para participar, en términos de involucramiento e investigación. Desde esta perspectiva, no son opuestos del proceso de conocimiento social, sino parte del mismo. Esta circunstancia adquirió aún más sentido cuando se condujeron las entrevistas semiestructuradas, pues lograron obtener información sensible a partir de su relación de confianza con los participantes.

El punto de partida fue un recorrido por el centro de la ciudad con dos de los fundadores del canal de YouTube *Ciegos en la Mira*, quienes se desempeñan, uno como activista y vendedor ambulante y el otro como activista de la comunidad de personas con ceguera y baja visión. Además, se incorporó un ejercicio autoetnográfico en el que hubo una inmersión parcial a la experiencia de motilidad de las personas ciegas o con trastornos visuales. Se logró mediante el recorrido a ciegas de 2.2 kilómetros desde la Biblioteca Wigberto Jiménez Moreno hasta el paso peatonal de la plaza principal de la zona centro leonesa. De esta forma se experimentó, de manera parcial, lo que se observó en el trabajo de campo.

Las entrevistas semiestructuradas dieron mayor soporte empírico al trabajo de campo. Se desarrollaron con cuatro personas con ceguera total o con algún trastorno visual, cada una con distintos patrones de movilidad y perspectivas sobre la discapacidad visual en León. Entre los sujetos figuran una docente de educación especial con ceguera total, encargada de la sala braille en la Biblioteca Wigberto Jiménez Moreno (se le asignó el nombre Docente), dos activistas, creadores de contenido y vendedores ambulantes (se les llamó Activista 1, mujer, y Activista 2, hombre, respectivamente) y una persona jubilada que es usuaria de la sala braille (recibió el



apelativo Jubilado). Como el activismo y el empleo de Activista 1 y de Activista 2 dependen de su movilidad, se decidió realizar los traslados en su compañía.

En el caso de Docente, se pueden describir sus patrones de movilidad como mayormente acotados a los traslados de su hogar a su trabajo y viceversa. Aunque es una persona plenamente adaptada a la movilidad urbana, la inseguridad ha hecho que en ciertos momentos opte por depender de su red de apoyo. En el caso de Jubilado, quien perdió la vista en un accidente de motocicleta, su movilidad es aún más reducida, porque su familia teme que por su edad y discapacidad sea vulnerable a nuevos accidentes y asaltos. Este caso en particular expone la relevancia de la teorización de la capacidad de movilidad como una forma de capital (Kaufmann et al., 2004), porque Jubilado se ve obligado a moverse en la motocicleta de su hijo a pesar de que perdió la vista en un vehículo de ese tipo.

Estudios sobre los patrones de movilidad de comunidades específicas, como el de Kesselring (2006), también se llevaron a cabo con muestras pequeñas. Esta decisión aleja a esos trabajos y a la presente investigación del afán de generalizar de las técnicas de investigación cuantitativas. No obstante, esa situación posibilita ahondar en las experiencias y en las percepciones de grupos que no han sido lo suficientemente estudiados por las ciencias sociales. Aunque se reconoce el carácter exploratorio de este artículo, en él no solo se describe lo que hacen, piensan y sienten los sujetos de estudio en el momento de decidir sus patrones de movilidad, sino que también se busca teorizar a partir de la observación participante y las entrevistas semiestructuradas que se realizaron.

Los testimonios aquí presentados gozan del consentimiento de los cuatro sujetos de estudio para ser mostrados y están dotados de la identidad de cada persona. Sin embargo, para los efectos de esta publicación, se ha optado por solo mostrar los perfiles que identifican a cada uno de ellos para resguardar sus identidades. La intención es comprometer lo menos posible a los informantes en caso de que alguien investigue sus nombres en algún buscador de internet y encuentre este artículo. Se considera que este grupo de individuos es relevante para la investigación empírica, pues en él hay casos en los que la persona con discapacidad visual ha experimentado la movilidad urbana durante más de dos décadas y quienes, en contraste, apenas tienen un lustro de experiencia.



AUTONOMÍA, DEPENDENCIA E INMOVILIDAD

Los estudios sobre discapacidad y movilidad plantean que toda movilidad, incluso la de las personas que no tienen discapacidad, es interdependiente (Fernández et al., 2023; Paniagua, 2023; Solsona, 2023). El objetivo de esta conceptualización es acentuar la capacidad de agencia de las personas con alguna discapacidad y orientar la investigación empírica hacia las estrategias que estas personas emplean para moverse en el espacio urbano. Siguiendo a Kaufmann et al. (2004), el abordaje del presente estudio también entiende que la movilidad es interdependiente, pero clasifica los patrones de movilidad de los sujetos de estudio en: autonomía, dependencia e inmovilidad a partir del sentido que ellos confieren a cada una de esas alternativas.

La división de los patrones de autonomía y de dependencia se articula por medio de la dependencia que los sujetos de estudio perciben tener con sus familiares, amigos o profesionales del cuidado. Entienden que son autónomos cuando pueden moverse de un punto a otro sin solicitar asistencia, aunque están conscientes de que dependen de la señalética y de la voluntad de las distintas personas que no necesariamente son parte de su red de apoyo. Por su parte, entienden que son dependientes cuando perciben que no tienen otra opción que solicitar asistencia a familiares, amigos o profesionales del cuidado para moverse de un punto a otro. Por último, la inmovilidad se presenta cuando prefieren no moverse con tal de no enfrentar los obstáculos del espacio discapacitante.

Autonomía

En un mundo ideal con ciudades verdaderamente adaptadas a todas las capacidades de movilidad de sus habitantes, las personas ciegas o con trastornos visuales podrían moverse a voluntad en cualquiera de ellas. Como plantea la teoría, esa circunstancia posibilitaría que se sintieran individuos autónomos y podrían desarrollar un sentido de pertenencia con el lugar que habitan (Asplund et al., 2012; Das Neves et al., 2023; Fallov et al., 2013). Por lo tanto, las ciudades adaptadas a sus necesidades, que solo son una realidad en algunas democracias consolidadas, contribuirían a que sus patrones de movilidad no tuvieran obstáculos. Por el contrario, estarían llenas de oportunidades, y las haría sentir personas plenas y no personas carentes de capacidad.

Para los sujetos de estudio, el punto de partida para encontrar la autonomía es aceptar la discapacidad: “La discapacidad, ¿se acepta o uno se acostumbra a vivir con ella? Yo la acepté” (Activista 1, comunicación personal). Para los participantes,



la autonomía no está dada, porque la discapacidad visual la condiciona. Esa situación los obliga a desarrollar habilidades y a adquirir herramientas para adaptarse, en la medida de lo posible, a una ciudad que los excluye y discapacita. Para quienes pierden la vista de manera gradual, supone aceptar la pérdida, vivir el duelo y aprender a vivir con la discapacidad. Para quienes su discapacidad visual es congénita, la pérdida y el duelo se aprenden en el entorno familiar.

En este contexto, el apoyo institucional es vital para que las personas ciegas o con trastornos visuales desarrollen las competencias necesarias para moverse por su cuenta en la ciudad. La Biblioteca Wigberto Jiménez Moreno, Cáritas o la extinta Ciegos y Débiles Visuales Unidos de León, Asociación Civil (CYDVULAC) enseñan a usar el bastón, el sistema braille; también acompañan a quienes necesitan aprender a moverse por las calles y a utilizar el transporte público. Las instituciones también dan la oportunidad de crear comunidad, lo cual es esencial para el aprendizaje horizontal y para obtener un sentido de pertenencia. Esas circunstancias influyen en la autonomía porque demuestran a los individuos “que pueden hacer las cosas” (Docente, comunicación personal).

El objetivo de la capacitación es transformar la idea de que la discapacidad es un obstáculo para la movilidad urbana y dotarla de un nuevo significado con el objeto de que las personas usen su capacidad de agencia para relacionarse con su entorno y adquieran seguridad en un espacio que no necesariamente está adaptado a sus necesidades. No obstante, poner en práctica la autonomía encuentra estructuras sociales y culturales que condicionan la motilidad o su capacidad de movilidad, no tanto por la discapacidad de los individuos, sino por la falta de capacidad que tienen las ciudades para incluir las necesidades de los otros en las dinámicas cotidianas. A pesar de ello, buscar la autonomía los lleva a ejercer su agencia y enfrentar un sistema de movilidad deficiente y excluyente.

La situación resulta paradójica si se considera que León tiene líneas de transporte urbano incluyente (TUI), precisamente para contribuir a la autonomía de las personas que viven con alguna discapacidad. El problema es que el TUI solo comprende la periferia, lo que beneficia a quienes viven en zonas alejadas, pero no a quienes se mueven en el centro de la ciudad. Debido a esta circunstancia, las personas ciegas y débiles visuales tienen diferentes formas de adaptarse para usar el sistema de transporte público, por ejemplo, crear mapas mentales a partir de su experiencia (contar baches, topes y vueltas del trayecto, entre otras) o rechazar el apoyo de terceros por temor a que no los guíen de manera adecuada y que los desvíen de sus destinos:



A veces [te da] miedo de que, cuando vas a tomar el camión y le dices a la gente, “Oye, ¿sabes qué?, voy a tomar la 58...” y la gente dice, “¡Ahí viene!” [...], y te subes a otro camión. Ése es el miedo que te da, [...] vas a otro destino, y dices “¿Hacia dónde me lleva?”, “¿Dónde me bajo?”, y luego: “¿Dónde tomo otro camión para regresarme?” (Docente, comunicación personal)

Además de la falta de cultura cívica y empatía, Docente argumenta que también los conductores del transporte público pueden obstaculizar el uso de este medio, pues deben seguir normativas que no son flexibles ante las necesidades específicas de cada pasajero e ignoran sus peticiones, lo que se convierte en un obstáculo más para encontrar la autonomía. Esta situación coincide con los hallazgos de Das Neves et al. (2023) sobre el efecto de las actitudes que tienen los conductores del transporte público en las personas que viven con alguna discapacidad y confirma que ese personal es un actor relevante para el sistema de movilidad, porque lo posibilita o porque lo impide. Su intransigencia puede desalentar la movilidad e incluso poner en riesgo a las personas con discapacidad visual:

Le dije al señor, “Yo aquí me bajo”, porque sentí el tope... Y uno, pues, para facilitar, porque vas adelante y te bajas por la puerta de adelante, ¿no? Pues el chofer me dice: “No, para atrás”. Le digo, “Oye, pero estás viendo mi condición”. [Me respondió:] “No, bájate por atrás”. (Docente, comunicación personal)

Aunado a ello, la dinámica de trabajo de los conductores del transporte público, en la que hay horarios de revisión muy estrictos, tiende a ir en sentido contrario de los ritmos y la forma de movilidad de las personas ciegas o con trastornos visuales. Activista 1 narró una escena en la que un chofer le exigía que se pegara el bastón al cuerpo para no importunar al resto de los pasajeros, pero para ella era problemático seguir sus indicaciones, porque no sabía si el camión tenía escaleras rectas o en caracol: “Si yo no puedo tener mi bastón tocando, ¿cómo están las escaleras? [Te] dicen, ‘Es que lo marca doble el pasaje¹. Vuelvo a lo mismo, ¿cómo quieres que te ayude, si tú no me ayudas a mí también?’” (Activista 1, comunicación personal).

En este sentido, la observación participante y los testimonios de los sujetos de estudio permiten advertir que el sistema de movilidad de León inhibe la capacidad de movilidad de las personas con discapacidad visual. Lo que Kaufmann et al. (2004) definen como acceso: las opciones y las condiciones de transporte y comunicación, en este caso distan de ser óptimas e incluyentes. Además, la cultura cívica de la ciudad produce más obstáculos, ya que las personas “normovisuales” tienden a tirar basura en las calles y en las banquetas, lo que las personas ciegas o con trastornos visuales no pueden detectar con sus bastones y evadir. Lo mismo ocurre con

¹ Le cobra dos veces el costo del pasaje.



toldos y carteles, como se percató uno de los autores cuando se golpeó con un cartel plegable en su recorrido a ciegas.

En suma, los participantes del estudio tienen cierto grado de autonomía y capacidad de movilidad, pero deben ponerlas en práctica en resistencia con el espacio discapacitante que habitan (Saltes, 2018). Si no lo hacen así, se ven obligados a solicitar la asistencia de familiares y amigos o a no moverse. Sin embargo, aunque hay personas que quieren asistirlos en sus traslados, esas personas están desinformadas y esa carencia hace que ejerzan una asistencia no deseada que puede interrumpir encontrar la autonomía: “Cuando vas a subir a la oruga [Optibus], lo que uno hace con el bastón es tocar el espacio [...] para calcular el paso que vas a dar. Mucha gente piensa que se te va el bastón [...], y lo que hace es levantarte, y tú dices: ‘¡Oye, no me levantes!... porque estoy mirando el espacio que hay’” (Docente, comunicación personal).

Dependencia

El trabajo de campo dio oportunidad de observar distintas circunstancias en las que los sujetos de estudio se ven obligados a depender de alguien más para moverse de un punto a otro en la ciudad, lo que limita su autonomía. Contrario a lo que se podría suponer, lo que los lleva a ese patrón de movilidad no es el sistema de movilidad capacitista, el déficit de infraestructura vial adaptada, el estado de las calles y de las banquetas, la intransigencia de los conductores del transporte público o la ignorancia de las personas “normovisuales” que intentan ayudarlos, sino la discriminación de ciertas instituciones públicas que condicionan el acceso a las personas con trastornos visuales si no vienen con un acompañante sin discapacidad, porque se considera que no podrá realizar de manera adecuada las actividades que requiere.

Activista 1 relató que un funcionario público la obligó a ir “con alguien visual” (Activista 1, comunicación personal) para inscribirse en un taller de repostería financiado con recursos públicos. La circunstancia evidencia que una persona acostumbrada a oponer resistencia a la ciudad discapacitante de León, en ocasiones debe someterse a una estructura social que no es sensible a sus capacidades especiales y que sistemáticamente interpreta a su discapacidad visual como un obstáculo. Contó que se sintió muy frustrada e impotente porque la obligaron a adaptarse a lo “no discapacitado”, a una norma social que la excluye, en lugar de darle la oportunidad de participar y hacer las cosas a su manera:



Era la única chica que admitieron ahí, pero batallé [...], pero un montón [...], para que me aceptaran en la Plaza de la Ciudadanía Griselda Álvarez. Tardé dos meses para que me aceptaran, pero con condiciones [...] de que [...] “Vente con alguien visual para que te esté apoyando a hacer las cosas” [...]. “¿Qué caso tiene?”, le digo. O sea, tampoco soy así, la gran cosa, pero si un ciego quiere aprender, déjalo [...] que por sí solo toque, que por sí solo haga las cosas [...]. ¿Para qué quiero a alguien que me esté haciendo las cosas? [...]. Yo no tengo miedo a cortarme. (Activista 1, comunicación personal)

En este caso, al igual que en el de Docente en el transporte público, la mirada capacitista sobre la discapacidad visual hace suponer a los observadores externos que las personas ciegas o con trastornos visuales no están en condiciones de valerse por sí mismas, por lo que deben estar supervisadas por alguien sin discapacidad visual para reducir el riesgo de accidentes. A pesar de que Activista 1 declaró que entiende las buenas intenciones de las personas “normovisuales”, para ella esta lógica es un tanto absurda, porque “en cualquier momento puede haber accidentes, tanto de gente que sí ve como de gente que no ve” (Activista 1, comunicación personal). Este proceder provoca la dependencia forzada en la que solicitar asistencia deja de ser una opción y se convierte en una obligación:

Desgraciadamente, Fer, [...] es muy raro que [mi mamá] esté disponible, porque siempre tiene muchas, muchas cosas que hacer. Y hermanas no tengo. Hermanos, el otro, ahorita está en condiciones de discapacidad. Entonces, a ver, mi hermano, pues trabaja, mi mamá no puede, mi papá, pues menos. (Activista 1, comunicación personal)

Una situación diferente experimenta Jubilado. En contraste con los otros sujetos de estudio, él perdió la vista hace un lustro, por lo que aún está en un proceso de adaptación y aprendizaje de las competencias que Kaufmann et al. (2004) hablan sobre la movilidad urbana. Dada su edad, su familia ha decidido que lo mejor es que lo acompañen en todos sus desplazamientos. Uno es a la Biblioteca Wigberto Jiménez Moreno. En esos casos, su hijo se encarga de moverlo, pero por su condición económica, lo tiene que hacer en un medio de transporte más proclive a sufrir un siniestro, la motocicleta: “el muchacho me trae en la moto y me lleva; viene por mí” (Jubilado, comunicación personal).

Depender de sus familiares conlleva una limitante sobre las actividades que puede realizar e inhibe el desarrollo de nuevas habilidades acordes con su discapacidad visual. En particular, a él le frustra tener que depender de la disponibilidad de sus familiares y no tener los medios económicos para externalizar estas tareas de cuidado a un profesional, sea un taxista o un chofer empleado por una plataforma



de movilidad. Por ejemplo, él sabe que, además de lo que está aprendiendo en la Biblioteca Wigberto Jiménez Moreno sobre el sistema braille, podría estar adquiriendo otras habilidades en el Instituto Guanajuatense para las Personas con Discapacidad (INGUDIS) o en Cáritas. Pero los únicos patrones de movilidad a los que tiene acceso son la dependencia y la inmovilidad:

Mi mujer no tiene tiempo, porque ahí está en la cocina [...], y que esto y aquello. Como te digo, a mí me gusta el canto. Me gustaría aprender [a tocar la] guitarra, manualidades [...] pero, pues dice uno [...], pues me rechingo porque, pues, no hay quien me lleve. (Jubilado, comunicación personal)

El caso de Jubilado expone que no es suficiente ofrecer cursos para personas con discapacidad visual si no se ofrece también un medio de transporte seguro y adaptado a sus necesidades de movilidad. Aunque los otros sujetos de estudio buscan la autonomía por medio de distintas estrategias de resistencia a la ciudad discapacitante, su calidad de vida mejoraría sustancialmente si los gobiernos estatales y municipales ofrecieran ir por ellos a sus domicilios para llevarlos a sus clases. Las personas no solo se ahorrarían los costos monetarios de su traslado, sino que también evitarían los riesgos de la movilidad, y desarrollarían la autonomía al empezar a interpretar como algo dado e inalienable ese servicio de transporte adaptado.

En una sociedad como la mexicana, en la que es habitual que las familias reemplacen a las instituciones en las labores de cuidado, las interdependencias de la movilidad (Paniagua, 2023) son bastante comunes: las personas se “echan raites²”, se ceden el paso y se auxilian en el transporte público, en la medida de lo posible. La interdependencia y la solidaridad están presentes en la mente de las personas ciegas o con trastornos visuales, pues saben que, en caso de surgir alguna emergencia, pueden solicitar asistencia a un tercero para compensar de manera parcial los obstáculos de la ciudad discapacitante que es León. Así lo expresó Activista 1, quien emplea la función de accesibilidad integrada de los teléfonos inteligentes, el *TalkBack*, pero sin prescindir de la interacción humana:

Siempre va a haber también algo [...], y hay que aceptarlo también. Aunque seamos muy independientes en algunas cosas, va a haber otras [en las] que no, [en las] que necesitamos de alguien, aunque no lo queramos aceptar. Siempre va a haber algo que digas, “¡Chin, necesito el apoyo de alguien!” [...]. Entonces, tratamos, sí, de ser independientes [...], pero sabes que [si] alzo la mano [y le digo a alguien] “Ayúdame, échame la mano, ¿no?, ayúdame a llenar el formulario” [...] Porque, aunque tenga el *TalkBack*, pues no, ya no está en mis manos, porque el *TalkBack* no me permite acceder [a todo]. (Activista 1, comunicación personal)

² En México, “echar raites” es una expresión coloquial que se emplea como sinónimo de “dar un aventón”, que significa trasladar a una persona en un vehículo sin cobrarle por ello.



Inmovilidad

La pérdida repentina o paulatina de la visión supone un evento traumático en la vida de las personas que no nacen con discapacidad visual. De acuerdo con los sujetos de estudio, esto produce un shock que los inmoviliza en todos los sentidos. Hay días, semanas e incluso meses de duelo en los que la sensación de incapacidad hace que la movilidad urbana pase a un segundo plano: “A veces se quedan ahí, encerrados, ya no quieren vivir [...] Dicen que ya no quieren vivir, no quieren salir a ningún lado” (Docente, comunicación personal). Jubilado experimentó esta situación recientemente. Confesó que “ya [s]e andaba matando, [que lo] estaba consumiendo [la desesperación y que] ya estaba todo engarrñado” (Jubilado, comunicación personal).

Ese estado de inmovilidad temporal posterior al shock de recibir la noticia se supera poco a poco gracias a las redes de apoyo, así como a las instituciones y organizaciones que facilitan la adaptación a la discapacidad visual. Pese a ello, la conmoción que inmoviliza se presenta en distintas circunstancias. Por ejemplo, en el recorrido con Activista 1 y con Activista 2, los ladridos de los perros en el espacio urbano alteraron a Activista 2 (comunicación personal), quien dijo: “Se te dejan ir”. Explicó que, para él, cualquier ruido fuerte e inesperado, como el ladrido de un perro, los autos que pasan con la música a todo volumen o el retumbar de los tambores lo “desubican bien cañón” (Activista 2, comunicación personal).

Otra situación cotidiana que los mantiene en alerta es percibir inseguridad, sobre todo, si se tiene en cuenta que, durante la última década, Guanajuato se ha convertido en uno de los estados más peligrosos de México (Merlo, 2025). Para las personas ciegas o con trastornos visuales, la inseguridad es un factor que inhibe su movilidad y reduce su búsqueda de autonomía, pues incrementa la incertidumbre sobre lo que hallarán en las calles y los hace sentir potencialmente vulnerables. Este factor es aún más relevante en la movilidad nocturna, cuando se asume que se incrementa el riesgo y con ello los motivos para no salir solo: “Yo lo que quiero es andar solo, la verdad, pero ahorita hay mucho descontrol, mucho malviviente” (Jubilado, comunicación personal).

Para Docente, el estado actual de la inseguridad en Guanajuato es un problema que afecta a la sociedad en su conjunto, pero que a las personas que viven con alguna discapacidad visual las hace particularmente vulnerables, porque en situaciones de violencia armada, como las que abundan en la entidad, pueden quedar totalmente desorientadas y expuestas: “No me siento muy segura, porque, pues, dondequiera ya hay asaltos, [pero] ahorita más por los asesinatos que ha habido. A lo mejor tú vas caminando en el bulevar o en el camión y se suelta una balacera. Te

³ “Bien cañón” en México significa “muy fuerte”.



toca a ti, y tú ¿para dónde corres?” (Docente, comunicación personal). El testimonio muestra que los factores que exceden la infraestructura vial condicionan la motilidad de las personas que pertenecen a esa comunidad.

Aunque el riesgo de la violencia armada es relativamente democrático y afecta a hombres y mujeres por igual, al menos en el plano de la percepción, el acoso sexual callejero es un peligro que aqueja de manera particular a las mujeres ciegas o con trastornos visuales. Activista 1 reconoce que cualquier persona con discapacidad visual es vulnerable a un asalto, pues no están en condiciones de anticipar el acercamiento de personas sospechosas, pero que para las mujeres es diferente, porque, además de asaltarlas, las pueden tocar de una manera indebida: “A un hombre ciego lo pueden asaltar [...], pero, o sea, a una mujer, pues, la pueden toquetear. [Una vez] estaba frente a mi papá y junto con la maestra [...], entonces pasó un bato y me agarró las nalgas” (Activista 1, comunicación personal).

Los estudios de género y de movilidad han advertido que los desplazamientos en el espacio urbano de hombres y mujeres están marcados por la desigualdad y reproducen sistemas de poder, como el capitalismo y el patriarcado, para ejercer control social sobre los cuerpos de las mujeres (Castañeda, 2024). En el caso de acoso sexual callejero a las mujeres ciegas o con trastornos visuales, no se circunscribe a una intimidación visual o verbal y el agresor tiende a aprovechar la vulnerabilidad de las víctimas para llegar al contacto físico. Cuando ocurre, queda una huella indeleble en las mujeres con discapacidad visual. A partir de ese momento presienten que cualquier aproximación sospechosa de un hombre puede escalar con rapidez y transformarse en violencia de género:

Una vez yo iba a mi casa, casa de mi mamá [...]. Mi papá quedó en esperarme en el paradero, y no llegaba [...] y no llegaba [...] Dije, “pues yo me voy sola”. Dije, “pues ya conozco, y ahorita mi papá me encuentra en el camino, ¿no?”. Entonces, pasa junto a mí una persona en moto, y le digo, “¿Qué hace arriba de la banqueta, si está el bulevar?”. Entonces, primero me rebasó [...]. Después yo iba caminando y escuché el ruido de la moto, y dije, “Ay, no, aquí está este”. Lo rebasé, y el señor otra vez se volvió a regresar y [me dije a mí misma] “Esto ya no me gustó, ¿que trae este señor?”. [Me] dije “¿Qué hago?” [...]. Entonces, yo lo rebasé y, ya más adelante, yo lo sentí y me quedé en shock. Y yo lo que hice fue aventarlo. Desde ahí, tengo mucho miedo. Tengo mucho miedo. Ya cuando escucho una moto o a un ciclista, me da miedo, porque siento que me van a hacer algo. (Docente, comunicación personal).

Estas experiencias han condicionado los patrones de movilidad de Docente y han provocado que se reduzcan solo a desplazamientos de su hogar a su trabajo y vice-



versa. También han provocado que sea más dependiente de su padre para moverse de un punto a otro: “Me da coraje que hagan eso; sí andas frustrada y [te da] impotencia [no poder] hacer nada. ¿A dónde corres? ¿A quién le gritas?” (Docente, comunicación personal). En contraste, para Activista 1 se convierte en un obstáculo más para sortear en la ciudad discapacitante: “¿Qué hacemos, Fer? O sea, ni modo [que] gritar que me agarró [...] ¿Quién? ¿Cómo voy a decir qué camisa traía? ¿De qué color [era su camisa]? ¿O [de qué tono era su] piel? No servimos como testigos oculares” (Activista 1, comunicación personal).

Los mecanismos de control social machista en el espacio público activan otros mecanismos de control social machista en el seno familiar: en particular las figuras paternas acentúan los riesgos de la movilidad de las mujeres con discapacidad visual y ofrecen la solución de reducir o suprimir los traslados. También las infantilizan cuando propician que ellas dependan de ellos por completo. Estas actitudes van en contra de la autonomía, por lo tanto, debe haber una resistencia ante ellas para evitar que se impongan como nueva normalidad: “[Yo] por eso no dejé de salir, Fer, porque [...], o sea, muchas chicas [con discapacidad visual] que yo conozco, han pasado por algo así [por un caso de acoso sexual callejero], y [ya] no salen por miedo” (Activista 1, comunicación personal).

El miedo se reproduce socialmente en escenarios más allá del acoso sexual callejero y hace que las familias adopten una postura protectora e inmovilizadora. En el caso de Jubilado, cuando él y su esposa utilizan el transporte público, ella le dice que tiene miedo de que él vuelva a caerse, “pues, ahorita, más bien, ella es la que tiene miedo de que yo me vaya en camión con ella. Le digo, ‘No, pues, miedo, ¿por qué?’. Porque, pues, ya uno tiene calculado con el bastón la distancia [entre un punto y otro] y todo eso” (Jubilado, comunicación personal). Aun así, en el momento de la entrevista, él no la había convencido y ella prefiere disminuir la cantidad de viajes con él y que mejor dependa de su hijo, aunque existan los riesgos de moverse en motocicleta.

El proteccionismo no solicitado también se expresa más allá del ámbito familiar y fomenta que las personas con discapacidad visual se enfrenten a escenarios donde se las ve con lástima: “Me llegó a pasar en la oruga, en la base. La gente me decía, ‘¡Ay, pobrecita! ¿Por qué andas sola? ¿Por qué tu familia te deja sola?’” (Docente, comunicación personal). Esas situaciones se relacionan con una cultura cívica que, de manera inadvertida, en su afán de protegerlas, reduce su capacidad de movilidad. Esto funciona así en la ciudad discapacitante, porque de esa forma la ciudad no está obligada a transformarse e incluir en ella todas las capacidades. Como dijo Activista 1, se asume que las personas ciegas no salen de sus casas y que no necesitan hacerlo (Activista 1, comunicación personal).



CONCLUSIONES

El objetivo de este artículo es estudiar la capacidad de movilidad de las personas ciegas o con trastornos visuales que viven en León. La investigación parte de los conceptos de motilidad de Kaufmann et al. (2004) y de espacio discapacitante de Saltes (2018), así como de un trabajo de campo etnográfico en el que se realizó observación participante y entrevistas semiestructuradas. Uno de los hallazgos es que la infraestructura vial y la cultura cívica de la ciudad inhiben la movilidad de las personas con discapacidad visual, pero, además, hay factores sociales más amplios (la clase social, el desorden urbano, la inseguridad pública y el acoso callejero) que realmente pueden fomentar la dependencia a las redes de apoyo o la inmovilidad en el espacio urbano.

Empíricamente, este estudio presenta las primeras evidencias del vínculo que hay entre la discapacidad visual y la movilidad urbana en León, una ciudad donde se articulan las cinco armadoras de automóviles y los patrones de motorización tardía (Covarrubias, 2013). Ahí la movilidad de las personas con discapacidad no es una prioridad (Montezuma, 2009). Aunque solo se han contemplado cuatro sujetos de estudio, se considera que hay evidencia para identificar algunos factores que no se habían contemplado: el ruido, la inseguridad y el acoso. Haberlos identificado puede coadyuvar a que estudios posteriores ahonden en las experiencias y en la percepción de las personas ciegas o con trastornos visuales de León, con énfasis en la población femenil.

De manera teórica se ha puesto a prueba la noción de motilidad de Kaufmann et al. (2004), en un contexto social totalmente diferente al que fue originalmente desarrollada. Ahí dialogó con el concepto de espacio discapacitante de Saltes (2018) para dar sentido a los patrones de movilidad de los sujetos de estudio. En contraste con los estudiosos de la discapacidad y de la movilidad que remarcan la interdependencia de la movilidad (Fernández et al., 2023; Paniagua, 2023; Solsona, 2023), los autores del artículo consideran fundamental colocar el énfasis en la reducción sistemática de la capacidad de movilidad que producen la ciudad y sus habitantes porque de esta forma se puede identificar qué factores pueden transformarse para incrementar la capacidad de movilidad.

Además de las interdependencias, se examinó el sentido que los sujetos de estudio dan a sus patrones de movilidad con el objetivo de comprender cuándo y cómo se sienten autónomos, dependientes o inmóviles. Todos dependemos de los demás cuando nos movemos en el espacio urbano, pero la población de interés no lo percibe ni lo experimenta como interdependencia, porque no puede asumir el rol de conductor o guía de sus familiares y amigos. Más aún, cuando buscan su



autonomía, la ciudad, su infraestructura vial y sus habitantes se esmeran en discapacitarlos y en hacerles sentir que están fuera de lugar, que deben solicitar asistencia o quedarse en casa.

Futuras investigaciones podrían inspirarse en este trabajo de carácter exploratorio para analizar los patrones de movilidad de las personas con discapacidad visual de León o de otras ciudades de México y del mundo. Podrían replicar este estudio o acotarse a alguno de los aspectos tratados aquí. Así como se destaca la relevancia que tiene el análisis con perspectiva de género de la movilidad de las mujeres con discapacidad, se considera que lo mismo puede hacerse desde la perspectiva de masculinidades con los hombres. ¿Qué implica, por ejemplo, para un hombre perder la vista y no solo no poder seguir siendo el sostén económico de su familia, sino además tener que depender de los demás para moverse de un punto a otro?

AGRADECIMIENTOS

Los autores agradecen a las tres personas dictaminadoras por sus críticas y sugerencias. También agradecen al público de la mesa sobre salud y desigualdades del IX Congreso Nacional de Ciencias Sociales por su retroalimentación. Este artículo está dedicado a nuestros sujetos de estudio en agradecimiento por habernos permitido entrar en su mundo.

REFERENCIAS

- Asplund, K., Wallin, S., y Jonsson, F. (2012). Use of public transport by stroke survivors with persistent disability. *Scandinavian Journal of Disability Research*, 14(4), 289-299. doi: <https://doi.org/10.1080/15017419.2011.640408>
- Castañeda, P. (2024). Gender and mobility: Engaging women's mobile lives. En L. Peake, A. Datta y G. Adeniyi-Ogunyankin (coords.), *Handbook on gender and cities* (pp. 356-365). Northampton: Edward Elgar Publishing.
- Covarrubias, A. (2013). Motorización tardía y ciudades dispersas en América Latina: definiendo sus contornos; hipotetizando su futuro. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo*, 6(11), 12-43. doi: <https://doi.org/10.11144/Javeriana.cvu6-11.mtcd>



- Das Neves, B., Unsworth, C., y Browning, C. (2023). 'Being treated like an actual person': Attitudinal accessibility on the bus. *Mobilities*, 18(3), 425-444. doi: <https://doi.org/10.1080/17450101.2022.2126794>
- Fallov, M. A., Jørgensen, A., y Knudsen, L. B. (2013). Mobile forms of belonging. *Mobilities*, 8(4), 467-486. doi: <https://doi.org/10.1080/17450101.2013.769722>
- Fernández, F., Heredia, M., Lucioni, N., y Rusler, V. (2023). Presentación del dossier: *Discapacidad y movilidad*. *Revista Transporte y Territorio* (28), 2-10. doi: <https://doi.org/10.34096/rtt.i28.13044>
- Ferrante, C. (2014). *Renguear el estigma: cuerpo, deporte y discapacidad motriz (Buenos Aires, 1950-2010)*. Buenos Aires: Biblos.
- Goggin, G. (2016). Disability and mobilities: Evening up social futures. *Mobilities*, 11(4), 533-541. doi: <https://doi.org/10.1080/17450101.2016.1211821>
- Guber, R. (2001). *La etnografía: método, campo y reflexividad*. Buenos Aires: Grupo Editorial Norma.
- Hernández, M. (2012). Ciegos conquistando la Ciudad de México: vulnerabilidad y accesibilidad en un entorno discapacitante. *Nueva Antropología* (76), 59-81. Recuperado de <https://revistas-colaboracion.juridicas.unam.mx/index.php/nueva-antropologia/article/view/15197>
- Kaufmann, V., Bergman, M. M., y Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745-756. doi: <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>
- Kesselring, S. (2006). Pioneering mobilities: New patterns of movement and motility in a mobile world. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 269-279. doi: <https://doi.org/10.1068/a37279>
- Martínez, A. F. (2016). La "Ciudad de los ciegos", un entorno discapacitante: experiencias urbanas y barreras en el centro de Santiago. *Boletín Electrónico de Geografía* (4), 32-49. Recuperado de https://www.academia.edu/37784665/La_ciudad_de_los_ciegos_un_entorno_discapacitante_experiencias_urbanas_y_barreras_en_el_centro_de_Santiago



Merlo, M. (9 de marzo de 2025). Ni Sinaloa, ni Guerrero... El estado más violento de México es Guanajuato. *ABC Internacional*. Recuperado de <https://www.abc.es/internacional/robo-combustible-convierte-guanajuato-estado-violento-mexico-20250303125002-nt.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.abc.es%2Finternacional%2Frobo-combustible-convierte-guanajuato-estado-violento-mexico-20250303125002-nt.HTML>

Montezuma, R. (2009). El derecho a la vida en la movilidad urbana y el espacio público en América Latina: la necesidad de un reequilibrio entre los subsistemas motorizado y no motorizado. En J. Erazo (coord.), *Inter/secciones urbanas: origen y contexto en América Latina* (pp. 293-300). Quito: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales Ecuador (FLACSO). Recuperado de <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/42367.pdf>

Paniagua, L. (2023). “¡Y, sin embargo, nos movemos!”: Cuerpos y experiencias de las personas con discapacidad en ciudades capacitistas. *Revista Transporte y Territorio* (28), 75-98. doi: <https://doi.org/10.34096/rtt.i28.13048>

Pyer, M., y Tucker, F. (2017). ‘With us, we, like, physically can’t’: Transport, mobility and the leisure experiences of teenage wheelchair users. *Mobilities*, 12(1), 36-52. doi: <https://doi.org/10.1080/17450101.2014.970390>

Saltes, N. (2018). Navigating disabling spaces: Challenging ontological norms and the spatialization of difference through ‘embodied practices of mobility’. *Mobilities*, 13(1), 81-95. doi: <https://doi.org/10.1080/17450101.2017.1333279>

Scribano, A. O. (2007). *El proceso de investigación social cualitativo*. Buenos Aires: Prometeo Libros.

Solsona, D. (2023). Biografías móviles de personas con discapacidad en territorios rurales del sur de Chile: hacia una tipología de sus movilidades. *Revista Transporte y Territorio* (28), 56-74. doi: <https://doi.org/10.34096/rtt.i28.13047>

Von der Weid, O. (2023). No caminho: técnica, movimento e ritmo na formação de cães-guia. *Revista Transporte y Territorio* (28), 34-55. doi: <https://doi.org/10.34096/rtt.i28.13046>