

**Movilidad cotidiana de mujeres con discapacidad visual: un acercamiento a sus experiencias y estrategias para desplazarse en la ciudad de Bogotá**

**Autora:** Laura Valentina Prada Rosero

**Director:** Hernando Sáenz Acosta

**Facultad de Sociología**

**Codirectora:** Denize Torres

**Facultad de Diseño Gráfico**

**Universidad Santo Tomás**

Facultad de Sociología

2021

## **Agradecimientos**

*A cada una de las mujeres que con gentileza y amor me abrieron parte de su vida para plasmar en papel sus experiencias y hacer esta tesis posible en medio de la virtualidad.*

*A mi mamá quien creyó en mí y en la carrera desde el principio, y con su amor, sabiduría, detalles y apoyo incondicional en medio de las adversidades me ha guiado en este camino de construirme como persona y profesional. Gracias por cada abrazo, por cada palabra de aliento.*

*A mi abuelita Rosaura por siempre cobijarme con su amor, a mi abuelo Gustavo y abuela Doris por enorgullecerse siempre de mí y a mi familia quienes con amor me han alentado en el proceso y apoyado incondicionalmente.*

*A mi asesor, un profesor con inmensas cualidades que ha compartido conmigo su conocimiento y experticia. Gracias H por proponerme trabajar un tema tan hermoso, por siempre tener las palabras precisas de calma y acompañarme de la manera más juiciosa y amorosa en este proceso.*

*A los amigos de la universidad que me alentaron, apoyaron y confiaron en mí, en especial al equipo dinamita quienes han estado conmigo en estos cinco años brindándome su amor, compañía y los mejores recuerdos de la universidad haciendo de mí una mejor persona.*

*A Patricia Montoya y María Yepes por todo el acompañamiento en este proceso.*

*Al equipo de MODURAL, en especial a Florent Demoraes por su apoyo.*

*A los amigos de vida que estuvieron alentándome en cada momento y dándome fuerzas.*

*A todos ustedes muchas gracias por creer en mí y ser parte de este proceso.*

<b>Tabla de contenido</b>	
<b>Resumen</b> .....	<b>6</b>
<b>Introducción</b> .....	<b>7</b>
<b>1. Planteamiento del problema</b> .....	<b>8</b>
1.1. Objetivo general.....	13
1.2. Objetivos específicos .....	14
1.3. Justificación .....	14
1.4. Estado del arte.....	15
1.4.1. Movilidad cotidiana .....	15
1.4.2. Movilidad y discapacidad .....	17
1.4.3. Movilidad de mujeres.....	19
1.5. Marco Teórico.....	21
1.6. Marco Normativo.....	28
<b>2. Marco metodológico</b> .....	<b>30</b>
<b>3. Capítulo 1: Caracterización de las mujeres con discapacidad visual en Bogotá</b>	<b>31</b>
3.1. La discapacidad visual conceptualmente .....	32
3.2. Caracterización de las PcD visual en cifras .....	36
3.3. Información hallada en los sistemas de información sobre las PcD .....	37
3.4. Conclusiones .....	56
<b>4. Capítulo 2: Caracterización de las movilidades de las mujeres con discapacidad visual</b> .....	<b>58</b>
<b>4.1. Conclusiones</b> .....	<b>78</b>
<b>5. Capítulo 3: Problemáticas y estrategias desarrolladas por las mujeres con discapacidad visual para movilizarse en la ciudad</b> .....	<b>80</b>
5.1. Encuesta y Grupo Focal .....	81
5.1.1. Encuesta .....	81
5.1.2. Grupo Focal .....	85
5.2. Un acercamiento a la movilidad desde las experiencias personales .....	90
5.3. El proceso de rehabilitación .....	92
5.4. La experiencia de movilidad antes y durante la pandemia.....	96
5.5. ¿Qué hace falta para las mujeres con discapacidad visual? .....	101
<b>6. Conclusiones</b> .....	<b>104</b>

**7. Referencias .....108**

**Índice de Tablas**

Tabla 1. Clasificación baja visión .....	34
Tabla 2. Patologías presentadas en la discapacidad visual .....	35
Tabla 3. Causas de la discapacidad visual a corte de 2020 .....	42
Tabla 4. Causas u orígenes de la discapacidad .....	43
Tabla 5. Origen de la discapacidad en relación al % de personas con dificultad permanente para percibir la luz, distinguir objetos o personas a pesar de usar lentes o gafas 2019 .....	45
Tabla 6. Personas con discapacidad visual atendidas por el CRAC por años.....	48
Tabla 7. Población con discapacidad visual que asiste a establecimiento educativo a corte de 2020 .....	49
Tabla 8. Barreras del entorno social en relación porcentual a las personas con dificultad permanente para percibir la luz, distinguir objetos o personas a pesar de usar lentes o gafas 2019 .....	60
Tabla 9. Barreras del entorno inmediato en relación porcentual a las personas con dificultad permanente para percibir la luz, distinguir objetos o personas a pesar de usar lentes o gafas 2019 .....	61
Tabla 10. Dificultades para usar medios de transporte para la población con discapacidad visual EMU 2019 por UTAM.....	66
Tabla 11. Medios de transporte en los que presentan dificultad para moverse población con discapacidad visual según EMU 2019 .....	67
Tabla 12. Motivos de viaje de las personas con discapacidad visual según la EMU 2019 por UTAM.....	69
Tabla 13. Motivos de viaje de las personas con discapacidad visual según la EMU 2019 por UTAM.....	70
Tabla 14. Modo principal en el que se transportan personas con discapacidad visual según la EMU 2019 por UTAM.....	72
Tabla 15. Perfiles de las participantes en el grupo focal.....	86
Tabla 16. Perfiles de las mujeres con discapacidad visual entrevistadas.....	90

## Índice de gráficos

Gráfico 1. Distribución porcentual de las mujeres con discapacidad visual según estrato socioeconómico de su lugar de residencia a corte de 2020.....	38
Gráfico 2. Distribución porcentual de población con discapacidad visual según rango de edad a corte de 2020.....	39
Gráfico 3. Distribución porcentual de personas con discapacidad visual que viven solas o acompañadas a corte de 2020 .....	40
Gráfico 4. Distribución porcentual de personas con discapacidad visual que tienen personas a cargo 2020.....	41
Gráfico 5. Distribución porcentual de causas por las cuales personas con discapacidad visual no estudiaron a corte de 2020 .....	50
Gráfico 6. Distribución porcentual de la actividad en los últimos 6 meses de la población con discapacidad visual a corte de 2020.....	54
Gráfico 7. Distribución porcentual lugar donde encuentran barreras mujeres y hombres con discapacidad visual en Bogotá a corte de 2020.....	62
Gráfico 8. Lugares de destino de las personas que viven en Altos de Cazucá (Soacha) y que declararon tener dificultad para ver, aun utilizando lentes según la EMU 2019 .....	74
Gráfico 9. Lugares de destino de las personas que viven en El Lucero (Ciudad Bolívar) y que declararon tener dificultad para ver, aun utilizando lentes según la EMU 2019 – Bogotá.....	75
Gráfico 10. Lugares de destino de las personas que viven en El Porvenir (Bosa) y que declararon tener dificultad para ver, aun utilizando lentes según la EMU 2019 – Bogotá.....	76
Gráfico 11. Lugares de destino de las personas que viven en El Rincón de Suba y que declararon tener dificultad para ver, aún utilizando lentes según la EMU 2019 - Bogotá .....	77
Gráfico 12. Medio de transporte que más utilizan las mujeres con discapacidad visual encuestadas-2021 en Bogotá.....	82
Gráfico 13. Actividad realizada por las mujeres con discapacidad visual encuestadas antes y después de la pandemia 2021 en Bogotá .....	83
Gráfico 14. Accesibilidad en los espacios para las mujeres con discapacidad visual encuestadas 2021 en Bogotá .....	84
Gráfico 15. Movilidad de las mujeres con discapacidad visual actualmente por motivos en Bogotá 2021 .....	85

## **Resumen**

La desigualdad social en la ciudad puede manifestarse de múltiples formas, una de ellas a través de la movilidad cotidiana. Para determinadas poblaciones no existe o están muy limitadas las posibilidades de elegir cuándo desplazarse, para qué motivos y en que modos de transporte. En esta investigación se analiza el caso de las mujeres con discapacidad visual que habitan en la ciudad de Bogotá. A través de una metodología mixta se realiza una caracterización de la población con discapacidad visual y de sus movilizaciones cotidianas. Asimismo, se identifican algunas de las principales problemáticas y las estrategias que estas mujeres ponen en marcha para resolverlas. Finalmente, la investigación relaciona este tipo de desigualdad con otras dimensiones tales como la educativa, económica, laboral y de accesibilidad que se presentan para la población. En un esfuerzo por avanzar en estudios de tipo transversal se recalca la importancia de analizar las brechas de accesibilidad al espacio urbano desde una perspectiva que integra el género y la discapacidad visual.

## **Palabras clave**

Movilidad Cotidiana, Género, Discapacidad, Bogotá.

## **Introducción**

La presente investigación analiza la movilidad cotidiana de las mujeres con discapacidad visual en la ciudad de Bogotá; teniendo como referencia el proyecto Modural al cual se adscribe, así como el proyecto de investigación: Diseño de materiales ilustrados para la población con discapacidad visual en el marco de la inclusión, bajo el cual surge el acompañamiento con el Instituto Nacional para Ciegos- INCI.

Bajo esa lógica, se propuso identificar las estrategias de movilidad que desarrolla dicha población al movilizarse por la ciudad. Se entiende que la movilidad cotidiana urbana más allá del análisis de los desplazamientos cotidianos es una práctica social bajo la cual pueden entrecruzarse diversas manifestaciones de desigualdad, especialmente aquellas de tipo socioespacial. Asimismo, se propuso caracterizar a esta población por medio de los sistemas de información disponibles en términos sociodemográficos así como educativos, laborales y de accesibilidad. Otros aspectos claves en materia de movilidad se refieren a sus viajes, medios de transporte y dificultad para usarlos teniendo en cuenta la Encuesta de Movilidad Urbana-EMU de 2019.

Experimentar y movilizarse por la ciudad se presenta de forma diferenciada para las mujeres con discapacidad visual por diferentes razones; el hecho de ser mujer de por sí trae consigo la percepción diferenciada de los espacios de la ciudad, ahora al tener una condición de baja visión o ceguera que comprende la discapacidad visual, supone una relación diferenciada con el entorno y la accesibilidad a la ciudad, encontrando que los espacios tanto públicos como privados son excluyentes para las personas con discapacidad visual y en especial para las mujeres.

En ese sentido, la investigación se desarrolló bajo un enfoque interseccional y el paradigma interpretativo, planteando una metodología mixta que se desarrolló en dos momentos. En primer lugar, se hizo uso de fuentes secundarias de información como el Registro para la localización y caracterización de las personas con discapacidad (RLCPD), el Boletín epidemiológico distrital (BED) e informes del Centro de rehabilitación para

adultos ciegos (CRAC) para la caracterización de la población en general y de las condiciones de las mujeres con discapacidad visual, así como el uso de la EMU 2019. En segundo lugar y con el apoyo del Instituto Nacional de Ciegos INCI se desarrolló un grupo focal con un grupo de mujeres para conocer sobre sus experiencias de movilidad antes y durante la pandemia por Covid-19. Este es un evento clave que impacta en la cotidianidad de toda la población y por ende en la movilidad cotidiana. Además de esto, se desarrolló una encuesta a 21 mujeres con discapacidad visual y de ellas se seleccionaron seis para realizar entrevistas con el objetivo de analizar a profundidad desde su trayectoria de vida, cuáles son las principales problemáticas que perciben y qué estrategias desarrollan para movilizarse por la ciudad.

Finalmente se presentan los resultados hallados, en donde puede evidenciarse las diferentes problemáticas que han impactado a la población con discapacidad y en especial a las mujeres con discapacidad visual no sólo en términos de movilidad sino en aspectos educativos, económicos, laborales y de accesibilidad. Se han identificado diferentes brechas de género en los aspectos anteriormente mencionados. Se espera que esta investigación sirva como un insumo para posteriores investigaciones y reflexiones en torno al tema.

## **1. Planteamiento del problema**

La ciudad puede entenderse como un territorio o espacio antrópico que se constituye como campo de análisis, en donde se generan las relaciones sociales e interacciones, así como la producción del espacio en su dimensión geográfica y cultural, en la cual se han construido valores que responden al momento sociohistórico en el que se desarrolla. Algunos de estos han dado primacía a la circulación del capital, la producción y reproducción de este o la fuerza de trabajo, en la cual la organización o estructura urbana se distribuye de tal manera que la circulación y formas residenciales dan predominio al elemento económico. Sin embargo, la ciudad como objeto de análisis es un campo

dinámico en dónde la movilidad se vuelve un elemento de relevancia al intentar comprender las interrelaciones y patrones de desplazamientos que se entretajan en la misma y la relación de aspectos como su población, estructura, medios de transporte, economía, con el espacio urbano construido.

Según la Secretaría Distrital de Movilidad (2017), alrededor de 8 millones de personas viven en Bogotá, en un área urbana de 380km<sup>2</sup>, contando con 21mil habitantes por km<sup>2</sup>, es decir, Bogotá registra una de las mayores densidades poblacionales entre las grandes ciudades del mundo (SDM, 2017, p.19). En ese sentido, pensarse la movilidad en Bogotá es tarea compleja debido a su diversidad y densidad demográfica, comprendiendo que se ha venido consolidando como una ciudad en desarrollo en lógica de metrópoli altamente poblada, de la cual sus ciudadanos no solo demandan condiciones en calidad de empleabilidad, vivienda, recreación, bienes y servicios para desarrollar su vida cotidiana en relación con la exigencia del derecho a la ciudad, sino que demandan de ella la accesibilidad y su efectiva movilidad cotidiana. Por tanto, esta última se convierte en un factor importante a tener en cuenta ya que a través de ella se pueden identificar otras formas de desigualdad socioespacial en relación al hecho de moverse por la ciudad, suscitando debates y poniendo en diálogo las condiciones de las ciudades respecto al tema y lo que éstas pueden brindar para los ciudadanos.

Si bien puede encontrarse que algunas de las problemáticas en la movilidad cotidiana apuntan hacia aspectos de infraestructura de la ciudad, distancias y tiempos de movilización ligados al motivo de desplazamiento, autonomía, accesibilidad al transporte y costo del mismo y un sistema de transporte insuficiente para las demandas de los ciudadanos, es clave dilucidar cómo se manifiestan estos factores para las mujeres con discapacidad visual y los planes, programas o proyectos desarrollados por el distrito en pro de la inclusión social de esta población y por ende, de un desarrollo efectivo de su movilidad cotidiana.

Sin embargo, se encuentra que son pocas las cifras y/o estudios que establezcan una caracterización de la población con discapacidad y en consecuencia de sus condiciones de

movilidad o la correlación entre estas, ya que el último registro que se tenía de esta población antes del censo 2018 data de 2013. No obstante, se encuentra el Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad (RLCPD), esta es una herramienta existente que permite el registro de esta población por voluntad propia en Colombia; allí establece en sus últimos registros actualizados de 2013, que cuentan con 996.967 registros, cifra equivalente al 37.87% de la población total proyectada según Censo 2005 (2.632.255 personas con alguna limitación permanente); en el que se determinó que la proporción de personas con discapacidad es 6.3%. (Ministerio de Salud y Protección social, 2014, p.10). En contraste, según el informe preliminar del censo poblacional realizado por el DANE en 2018, se encuentra que la población efectivamente censada (declaración censal definitiva) en Colombia fue de 44,164,417 de colombianos, y que para Bogotá el total de personas general fue de 7,181,469 de personas; por esa vía en prevalencia de personas con alguna dificultad para realizar actividades diarias se establece que 7,5% son mujeres y 6,8% hombres; además, la causa de la dificultad que más afecta el desempeño diario se encuentran caminar 51%; ver 43,3%; oír 30,1%; entender, recordar 32,6%; agarrar o mover objetos con las manos 45,4%; hablar 29,3%; problemas cardiacos o respiratorios 62,9%; relacionarse 37,2%; comer, vestirse, bañarse 41,3% (DANE, 2018)

Por otro lado, en la información consignada en el documento de Observatorio de Movilidad Bogotá 2017 se encuentra que

Según la dirección de Censos y Demografía del DANE, para marzo de 2010 habitaban en Bogotá alrededor de 190.000 personas que presentan alguna condición de discapacidad. El 96% de esta población habita en residencias de estrato 1, 2 y 3. La Encuesta de Movilidad 2015 identificó un total de 205.132 personas con al menos una limitación física en Bogotá, todas con 5 años o más, y quienes realizan un total de 210.221 viajes en un día hábil. (Secretaría de Movilidad, 2017, p.51)

Asimismo, se encuentra que se da una menor movilización de personas con discapacidad con sólo el 50% en un día hábil, frente al 71% del promedio de la ciudad (Secretaría de Movilidad, 2017, p.51). De allí cabe cuestionarse dos aspectos fundamentales; en primer lugar, qué factores son los que influyen en la movilidad o inmovilidad de esta población, teniendo en cuenta su desagregación por sexo y las condiciones bajo las cuales se realizan los desplazamientos, entendiendo que estas condiciones se manifiestan de forma diferente para esta población en relación con aquellas personas que no presentan algún tipo de discapacidad; en segundo lugar la desarticulación o poca producción de información que no solo caracterice a la población con discapacidad sino sus demandas y problemáticas en general y su relación con la movilidad.

Si bien se ha encontrado una desarticulación o poca producción de información respecto al tema de investigación y población planteada, es importante explorar las entidades, normas, programas, decretos, entre otros elementos, que lo cobijan institucionalmente sin desconocer lo encontrado en estas sobre el tema. En ese sentido, se reconoce el Instituto Nacional para Ciegos (INCI), la cual es una entidad que busca garantizar los derechos de la población invidente o con baja visión, en pro de la inclusión social, educativa, económica política y cultural, así a través de esta institución se comprende y aborda la población con discapacidad visual; además el decreto 470 de 2007 establece la adopción de la Política Pública de Discapacidad para el Distrito Capital (PPDD) con una temporalidad de 2007 a 2020, en el cual se toma como referente que el concepto de discapacidad es dinámico, del cual aún no se tiene un concepto universal por sus características diversas, por tanto, la discapacidad es comprendida como una relación dinámica de la persona con los diferentes entornos políticos, económicos, culturales y ambientales que le generan barreras o limitaciones en su desarrollo de actividades diarias.

Respecto a las políticas de mujeres, el Decreto 166 de 2010 con vigencia hasta 2020, adopta la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género en el Distrito Capital con un enfoque de garantía y restitución de derechos de las mujeres en la zona rural y urbana de la ciudad, alrededor de principios como igualdad de oportunidades, igualdad de trato,

equidad de género, justicia de género, diversidad, autonomía, solidaridad, participación y sororidad; cuya finalidad responde a la erradicación de toda forma de violencia y discriminación contra la mujer, brindar igualdad de oportunidades en aspectos económicos y sociales, así como apuntar al empoderamiento, la identidad cultural, entre otros. No obstante, desde esta política se encuentra un vacío en cuanto a considerar la discapacidad y aspectos de movilidad de las mujeres, es decir, no se encuentran disposiciones, garantías u otros elementos que se establezcan en relación a estos temas.

En ese sentido, se encuentra que para Bogotá existe una política pública para la discapacidad cuya temporalidad termina para el año 2020, en el cual se inicia esta investigación, lo cual genera reflexiones desde dos puntos, en principio las dimensiones abarcadas por la política para la garantía de derechos de las personas con discapacidad cuestionando el abordaje de la movilidad desde la misma y el enfoque de género; por otro lado, se cuestiona por el futuro para esta población en materia de políticas ya que esta acaba para 2020, y su reformulación tendrá que tener en cuenta las nuevas dinámicas sociales generadas por el virus Covid-19, por tanto se establece la duda de cómo se atenderá, abordará y evaluarán las condiciones sociales de las personas con discapacidad y su movilidad. En esa vía, se reconoce la existencia de la política pública de la mujer, la cual su actualización fue publicada para enero de 2021, en donde se considera a la mujer cuidadora y se articula con el plan de desarrollo de la alcaldesa Claudia López, por lo cual sería clave que tanto se abordan problemas de accesibilidad al transporte y su división por sexo, acoso, inclusión, entre otros para las mujeres con discapacidad.

En consecuencia, aunque existen mecanismos para la garantía de derechos y reconocimiento de esta población, se presenta que estos no son del todo articulados y no abarcan la comprensión de las diferentes formas de desigualdad o exclusión que se presentan en múltiples formas para las mujeres con limitaciones visuales al momento de movilizarse y experimentar la ciudad. Sumado a esto, es preciso reconocer y comprender que como sociedad nos encontramos en medio de una declarada pandemia mundial a causa del virus Covid-19, la cual ha obligado al gobierno nacional a decretar el aislamiento

preventivo obligatorio mediante el decreto 457, a partir del 25 de Marzo del 2020, cuyo confinamiento ha pasado por varias extensiones en el territorio nacional, teniendo en cuenta además de esto la cuarentena por localidades y el esquema de cuatro días de trabajo y tres de confinamiento en Bogotá. En ese sentido, es relevante establecer que este es un hecho que transversaliza la investigación y marca un sentido amplio de análisis y comprensión en cuanto a un antes del confinamiento y los impactos de este tanto económica como socialmente, en relación a la movilidad de mujeres con discapacidad visual en la ciudad de Bogotá, puesto que de por sí dicha situación influye y transforma las actividades realizadas por la población que se pretende abordar.

Por tanto, el tema de movilidad cotidiana de mujeres con discapacidad visual se hace relevante para el estudio sociológico ya que como se ha desarrollado, la movilidad supone un análisis profundo de las condiciones en las cuales se movilizan los individuos o por el contrario no lo hacen, en especial las mujeres con limitaciones visuales, debido a escenarios de exclusión social en diferentes aspectos como la caracterización de la población en cifras para la generación efectiva de políticas, avances en la inclusión social, estudios o reflexiones sobre esta población y sus demandas de movilidad, lo cual orienta la investigación a cuestionarse si existe articulación entre los enfoques de género y discapacidad para el tema de la movilidad, que analicen el desarrollo de condiciones para la efectiva accesibilidad, la autonomía, la movilidad de las mujeres y el acceso de estas a los bienes y servicios que ofrece el experimentar la ciudad y cómo experimentarla en épocas de distanciamiento físico.

En ese sentido, la presente investigación se propone indagar por las condiciones, estrategias y/o factores que permiten o influyen en la movilidad cotidiana de mujeres con discapacidad en la ciudad de Bogotá, atendiendo a la siguiente pregunta y objetivos:

**Pregunta problema:**

¿Cuáles son las estrategias desarrolladas por las mujeres con discapacidad visual para movilizarse en la ciudad de Bogotá?

**1.1. Objetivo general:**

Identificar cuáles son las estrategias desarrolladas por las mujeres con discapacidad visual para movilizarse en la ciudad de Bogotá.

### **1.2. Objetivos específicos**

1. Realizar una caracterización de las mujeres con discapacidad visual en la ciudad de Bogotá.
2. Caracterizar las movilidades de las mujeres con discapacidad visual a partir de la Encuesta de Movilidad Urbana- EMU 2019.
3. Describir las principales problemáticas, así como las estrategias desarrolladas por las mujeres con discapacidad visual para movilizarse en la ciudad de Bogotá.

### **1.3. Justificación**

La movilidad cotidiana comprendida en el espectro de movilidad urbana se convierte en un tema relevante en el estudio sociológico, ya que su abordaje supone desentrañar diversas condiciones de carácter social, económico, cultural que se dan en medio de la interacción o el habitar la ciudad en la lógica de la metrópoli como lo es Bogotá. En ese sentido, la movilidad cotidiana de mujeres con discapacidad visual para el análisis sociológico y de estudio en general, toma importancia comprendiendo que este tema ha sido poco abordado o analizado desde diferentes ejes que no entrelazan la temática aquí propuesta, encontrándose estudios referidos únicamente a la estructura urbana de la ciudad, las condiciones del sistema de transporte, la accesibilidad a éstos o el papel de la mujer en la movilidad, olvidando aspectos como la caracterización de esta población para la ciudad de Bogotá, los factores detrás de la movilidad o inmovilidad de las mujeres por la ciudad y lo que esto conlleva para ellas en una condición diferente a la mayoría de la población, es decir, indagar por sus demandas, estrategias de movilidad, políticas, planes y programas que las cobije en materia de derechos, accesibilidad y por supuesto, movilidad.

En ese sentido, la presente investigación es pertinente debido que pretende aportar al conocimiento e información en el marco del proyecto de investigación<sup>1</sup> realizado conjuntamente con el INCI del cual se deriva esta investigación sobre las condiciones, factores y estrategias de movilidad de las mujeres con discapacidad visual en Bogotá, además de la posibilidad de ser un insumo para contribuir en la discusión sobre movilidad, discapacidad y mujeres, comprendiendo las problemáticas que moverse en la ciudad suponen y demandan para ésta población desde diferentes puntos de vista. Se parte de la idea de que no solo es dilucidar la problemática sino extender de cierta forma la voz o participación de estas mujeres respecto al tema; lo cual implica un enfoque transversal o interseccional, que deriva de la comprensión y abordaje en cuanto a una articulación de la movilidad, la discapacidad y el enfoque de género para entender las condiciones de movilidad que para las mujeres con discapacidad visual puede que se manifieste de forma diferente, así como las estrategias que ellas llevan a cabo cotidianamente para desplazarse por la ciudad.

#### **1.4. Estado del arte**

En esta sección se presentarán y analizarán los diversos textos encontrados en relación a la presente investigación sobre movilidad de mujeres en condición de discapacidad visual para la ciudad de Bogotá. Para lo cual el ejercicio investigativo tuvo que preocuparse por rastrear investigaciones cuyo eje temático se relacionara con los temas de movilidad, mujeres y discapacidad.

##### **1.4.1. Movilidad cotidiana**

---

<sup>1</sup> **Proyecto de investigación:** Diseño de materiales ilustrados para la población con discapacidad visual en el marco de la inclusión

Investigadora Principal: Deniz Asceneth Torres Ruíz (Facultad de Diseño Gráfico)

Coinvestigadores: Sthepania Lizarazo Zuluaga y Hernando Sáenz Acosta (Facultad de Sociología)

Proyecto aprobado en la Primera Convocatoria de Innovación y Desarrollo Tecnológico

Universidad Santo Tomás

**Proyecto Modural:** Análisis de las prácticas de movilidad sostenible en las metrópolis de América Latina: estudio comparativo de Bogotá y Lima. Coordinado por Vicent Goueset, Universidad de Rennes Francia.

En este apartado se encuentran investigaciones que abordan la movilidad desde diferentes puntos, como el papel de la ciudad y la relación en ésta con la proximidad, el espacio, así como las desigualdades socio-espaciales en desplazamientos de los individuos; desde Castells (1974) puede comprenderse la ciudad como la expresión de diversos aspectos y contradicciones, en la cual el espacio urbano acoge la estructura social, el consumo y la producción/reproducción de la fuerza de trabajo, en donde el espacio juega un papel importante en el marco de estas relaciones de producción, debido a que según la ubicación residencial, de producción o trabajo en el centro o periferia de la ciudad, se entienden los desplazamientos y los medios para realizarlos, así como el proceso de segregación urbana generado en la ciudad.

Por otro lado, se encuentran estudios que abordan la movilidad cotidiana la cual es el objeto principal de análisis de la presente investigación; analizando a través de ésta las desigualdades socio territoriales, o políticas que generan exclusión social. Gouëset; Demoraes; Figueroa; Guillaume & Zioni (2015) analizan la movilidad urbana y la movilidad cotidiana en el marco de ciudades metropolitanas teniendo en cuenta un proceso de mundialización, realizando un estudio comparativo de tres ciudades latinoamericanas como lo son Bogotá, Santiago y São Paulo. Se aborda a partir de la movilidad cotidiana las dinámicas de desplazamientos de las personas y su relación socioespacial, traducido en entender los sistemas de movilidad de los individuos y las desigualdades socio-territoriales, de acceso al sistema de transporte, así como factores de inmovilidad que se generan en esos procesos de movilidad cotidiana. Palacios (2017) en su tesis de pregrado en sociología, analiza si se presentan o no factores de exclusión social en las políticas de movilidad urbana en tres diferentes periodos de gobierno comprendidos entre 2004 y 2016. Así, desde esta investigación el análisis de la movilidad recae en la importancia e influencia de las políticas desarrolladas en este caso en Bogotá respecto a la movilidad y cómo estas pueden llegar a generar exclusión social para los ciudadanos.

La movilidad cotidiana en Muggenburg; Busch-Geertsema; Lanzendorf (2015) se comprende a través del desarrollo de un marco teórico y del concepto de biografías de

movilidad el cual se propone comprender y explicar los comportamientos diarios de viaje como actividades de rutina, los cuales pueden cambiar debido a eventos clave entendidos como momentos en la vida de la persona que influyen o modifican sus patrones de comportamiento y movilidad a largo plazo; con esta investigación se abre paso a un análisis de la movilidad diferente a la medición de tiempos y cantidad de viajes; se preocupa a partir de biografías de movilidad, partiendo de un análisis individual, por esos patrones de desplazamiento y los eventos clave que influyen y modifican los patrones de movilidad de los individuos, tal como lo hace Lanzendorf (2003) quien a partir del enfoque de Biografías de movilidad o “mobility biographies” propone metodológicamente tres puntos de análisis; la metodología pseudo-panel, memoria autobiográfica y metodología de datos cualitativos en retrospectiva para estudiar la movilidad. Estableciendo el enfoque de biografías de movilidad como un elemento de análisis que permite entender a través de los eventos clave, hábitos y otros factores los cambios de comportamiento de viajes de los individuos que influyen en la movilidad de estos en la ciudad.

#### **1.4.2. Movilidad y discapacidad**

En cuanto a la discapacidad, Henao (2018) en su libro lleva a pensarse la discapacidad y la inclusión social de una forma teórica; a partir de éste se comprende cómo la discapacidad se convierte en un asunto de interés estatal y su racionalidad desde la tecnología del poder, es decir, entiende la discapacidad como una categoría de análisis sobre la cual el cuerpo constituye un punto de enunciación sobre el cual se producen los términos de anormal y normal, bajo los cuales se generan relaciones de poder mediante dicha clasificación hacia la cual el estado interviene con políticas públicas.

La discapacidad entonces no sólo se entiende como un punto de enunciación sino como una condición que entra en diálogo con el entorno el cual puede limitar el acceso a diferentes bienes y servicios de la ciudad, entrando en relación con la movilidad y la movilidad cotidiana, en cuanto a limitaciones en la autonomía y la accesibilidad, así como

el análisis geográfico que modifican patrones de movilidad de los individuos con discapacidad. Tal es el caso de Taylor & Józefowicz (2012) quienes entienden la movilidad intraurbana diaria como los desplazamientos que realizan las personas con discapacidad y personas sin ella, principalmente por actividades de salud en la ciudad, interesándose en su estudio desarrollado en Bydgoszcz (Polonia) en la relación entre la accesibilidad en el transporte en relación con la distancia, características arquitectónicas o geográficas de la ciudad o lugar de residencia de las personas con discapacidad, condiciones de infraestructura de los centros de salud hacia los cuales se dirigen personas con y sin discapacidad y el comportamiento espacial de las mismas, planteando una reflexión respecto a qué tanto las condiciones arquitectónicas o espaciales limitan o condicionan el comportamiento espacial de las personas con discapacidad.

Por su parte Cabrera (2019) se interesa por la movilidad urbana y la accesibilidad al espacio público de “ciudadanos sin autonomía” en la ciudad de Lima; abordando en esta categoría a población como niños, adultos mayores y personas con discapacidad, población cuya movilidad o desplazamientos se ven interceptados por dificultades insalvables. Para este autor las dificultades en la accesibilidad son múltiples, encontrando barreras físicas y sociales que además son diversas según el tipo de discapacidad o población sobre la cual se reflexione. Por tanto, se pone en diálogo que pensarse la movilidad de personas con discapacidad requiere un análisis y reflexión profunda sobre las condiciones para alcanzar su autonomía en los desplazamientos por la ciudad, exponiendo que se requiere mayor inclusión en la participación de esta población en los proyectos que la afectan, así como un reconocimiento de sus habilidades en el campo profesional, un mejoramiento en la estructura urbana de la ciudad y del sistema de transporte en Lima, atendiendo a las necesidades propias de la población.

En ese sentido, se encuentra como eje común en ciertas investigaciones que la accesibilidad a los diferentes medios de transporte y la autonomía son preocupaciones transversales al indagar por movilidad y discapacidad, cuyo término también se comprende de diferentes maneras o no se aborda a profundidad; esto se evidencia en la

investigación de Rodríguez & Gómez (2016) quienes abordan la discapacidad explicando que existen personas con deficiencias, limitaciones y restricciones, sin embargo su análisis se centra en la accesibilidad de la red del transporte público para las personas con discapacidad física-motriz en la ciudad de Bucaramanga. Allí se encontró que la ciudad no cuenta con una red de transporte público accesible, además de esto, la infraestructura de las calles de la ciudad complica la movilidad de las personas que por su discapacidad, hacen uso de sillas de ruedas, bastón o caminadores.

Siendo la accesibilidad una preocupación de estudio latente, se encuentra en la investigación de Martínez (2012) el análisis de ésta en el sistema integrado de transporte público en Bogotá para las personas con discapacidad, la cual define como una condición que es mediada por un entorno que es influyente en los accesos a bienes y servicios que pueda llegar a tener el individuo en la ciudad, determinando una buena calidad de vida. Concibiendo la accesibilidad como la oportunidad de acceso a bienes y servicios que la ciudad ofrece, se encontró que la falta de accesibilidad en el transporte urbano genera un proceso de exclusión social y limitación en la autonomía, ya que el sistema integrado de transporte no cumple a cabalidad con la estructura y la normatividad que se establece y requiere para la población con discapacidad para su movilización. En esa vía, en el estudio de Martín (2011) se encuentra nuevamente la preocupación por la accesibilidad a los medios de transporte de las personas con discapacidad visual en Zaragoza, en relación con la seguridad y autonomía de esta población al momento de utilizar los autobuses urbanos. Se halla que la estructura de la ciudad y el transporte poco posibilita la accesibilidad y autonomía de estas personas, así como un incumplimiento de la normatividad establecida que cobija a la población en condición de discapacidad en cuanto a la estructura de la ciudad y el transporte para facilitar su accesibilidad.

### **1.4.3. Movilidad de mujeres**

En los estudios sobre movilidad y mujeres, las investigaciones encontradas tienen puntos transversales, en los cuales la ciudad y el espacio cuentan con una dimensión cultural y se

producen bajo valores que dan primacía a la acumulación de capital que tienen como prioridad la calidad de vida de las personas y el papel de la mujer en ella tal como lo analizan Novas & Paleo (2020), asimismo, la ciudad se edifica según esa estructura económica bajo división de roles género, soportando entonces una segregación urbana por actividades y por género como analiza Amoroso (2020), generando una crítica a la forma urbanística en la que se ha construido la ciudad, reflexionando y apuntando hacia una ciudad cuidadora que supere las diferencias de género y se preocupe por el bienestar de las personas. Figueroa & Forray (2015) confluyen con algunos de estos planteamientos pues expresan que la estructura urbana es un factor que influye en la movilidad cotidiana e inmovilidad de las mujeres, las cuales reducen su movilidad por cuestiones de seguridad o actividades que se le otorgan por su género, en ese sentido, Jirón & Zunino (2017) expresan que el análisis de la movilidad urbana con enfoque de género supone entender no sólo desplazamientos producidos por hombres y mujeres sino una práctica y relación social que expresa relaciones de poder e implica análisis de los espacios y el rol de los hombres y mujeres que permita entrever desigualdad en la accesibilidad en los medios de transporte y movilización en general y las diferentes movilidades como la del cuidado. Precisamente, Zucchini (2016) en su estudio se interesa por la movilidad del cuidado entendida como los trayectos o actividades que realiza la mujer que se hace responsable de otros o del cuidado del hogar y que trasciende la intimidad de este; por tanto, también el análisis de la movilidad recae en reconocer el papel de la mujer en la espacialidad, así como los patrones de movilidad que desarrolla y el papel socioeconómico que ésta desempeña.

La movilidad del cuidado se convierte entonces en un elemento de análisis en los estudios consultados respecto a movilidad y mujer, como se ha evidenciado anteriormente. Hernández (2019) en su estudio en Uruguay expone que es necesario comprender las estructuras de actividades de hombres y mujeres puesto que estas permiten develar brechas de género en la movilidad y desentrañar patrones tanto de movilidad como inmovilidad. En consonancia, Jirón (2007) entiende la movilidad cotidiana como la forma de experimentación de los individuos de la ciudad diariamente, vinculado a la calidad de vida

urbana según el acceso a bienes y servicios, lo cual se genera de diferentes formas y de manera desigual según diversos aspectos como el género, debido a una división por sexo de las actividades que realizan hombres y mujeres, quienes terminan mayoritariamente vinculadas a actividades de cuidado, lo cual implica una experimentación diferente de la ciudad y la movilidad.

Finalmente, en la revisión de investigaciones realizadas se encuentra que éstas tienen elementos de análisis transversales en cuanto a movilidad, mujeres y discapacidad. La accesibilidad es una preocupación latente para las personas con discapacidad en cuanto a los sistemas de transporte, así como la autonomía de estas personas para moverse por la ciudad; por otro lado, se indaga por las condiciones estructurales de la ciudad y los sistemas de transporte. Sin embargo, no se encuentran investigaciones que aborden específicamente la movilidad cotidiana de mujeres con discapacidad visual. Puesto que las investigaciones encontradas sobre mujeres, si bien abordan aspectos de movilidad cotidiana, se dirigen a reflexionar sobre el papel de la mujer en la ciudad, así como develar condiciones de desigualdad en la accesibilidad y los comportamientos y patrones de movilidad.

### **1.5. Marco Teórico**

Para comprender teóricamente el problema que se ha planteado sobre la movilidad de mujeres con discapacidad visual, es importante reconocer que este tema se enmarca en la sociología urbana, entendiéndola como las relaciones sociales que se desarrollan en la ciudad desde la interacción de los individuos en el espacio urbano construido y otros factores. Lo cual supone un análisis que relacione diferentes variables como la movilidad, el género y la discapacidad, esto lo permite la interseccionalidad puesto que en esta se interrelacionan diferentes variables dilucidando las diversas formas de desigualdad que se cruzan en estas.

El enfoque interseccional es entendido a grandes rasgos como una perspectiva teórica y metodológica la cual da cuenta de las relaciones de poder que se desarrollan entre los individuos, a partir de categorías de análisis para enfrentar discriminaciones en múltiples y variados niveles.

La apuesta de la interseccionalidad consiste en aprehender las relaciones sociales como construcciones simultáneas en distintos órdenes, de clase, género y raza, y en diferentes configuraciones históricas que forman lo que Candace West y Sarah Fentersmaker llaman “realizaciones situadas”, es decir, contextos en los cuales las interacciones de las categorías de raza, clase y género actualizan dichas categorías y les confieren su significado. (Viveros, 2016, p.12)

La interseccionalidad implica entender en contexto las particularidades que atraviesan a las personas, en este caso a las mujeres, no sólo en cuestión de género, clase, raza y sexualidad sino en diferentes fuentes de desigualdad, comprendiendo que unas se afectan sobre las otras, y actúan de forma diferente según la particularidad del caso; permite para esta investigación, comprender los diferentes factores que relucen en el análisis de la movilidad de mujeres con discapacidad visual, en relación con dichas fuentes de desigualdad en la movilidad. Por tanto, la interseccionalidad puede entenderse como un puente que permite comprender cómo el hecho de ser mujer (a través de la concepción del género) con discapacidad visual, genera ciertos patrones para movilizarse o no, a través de la ciudad, pues como expresan Tagle & Castillo (2016) “La condición femenina y la discapacidad se presentan, así como la otredad, como lo que no es masculino ni normal. Se aleja de un parámetro arbitrario del ser humano, y niega que la diversidad sea parte de la vida” (p.186), en ese sentido, la discapacidad se entiende desde el modelo social, como una condición que es mediada por el entorno que no cumple o satisface las condiciones necesarias para que las personas con habilidades o condiciones diferentes a las concebidas como normales, puedan acceder a los bienes y servicios que brinda la ciudad a los individuos, así como a la estructura de la misma; en esa vía Tagle & Castillo (2016) consideran que:

La discapacidad se define como una forma de segregación u opresión, desventaja o restricción de actividad, causada por la organización social que no atiende —o atiende muy poco— a las personas que presentan insuficiencias. Las personas no están oprimidas por razones naturales. Éstas serían un factor por considerar,

importante, si se quiere, pero sólo uno. Por el contrario, las limitaciones y la exclusión son el resultado de las acciones de otros, quienes los han diferenciado y minimizado socialmente. (p.190)

Asimismo, la discapacidad podría entenderse como una categoría dentro de un sistema de clasificación y producción de sujetos, en donde el cuerpo es un campo de enunciación estandarizado por un parámetro de normalidad en el marco de relaciones de asimetría y desigualdad entre quienes ejercen el poder de clasificar y quienes son clasificados. “Entonces, la discapacidad es un dominio desde el cual se nombran “cuerpos anormales o enfermos” como discapacitados” (Henoa, 2018, p.29).

Partiendo de entender como la interseccionalidad se muestra como puente para comprender las variables en juego para esta investigación, esclareciendo la comprensión teórica de este enfoque y la discapacidad, es necesario establecer su relación con la movilidad y el género.

Según Ullán (2015), la ciudad se entiende como “un territorio antrópico urbanamente construido que se diferencia de otras formas de transformación antrópica del espacio, como las rurales o las de la vida nómada” (p.11). En ese sentido, la ciudad se convierte en objeto de estudio puesto que en el espacio urbano construido se desarrollan los diferentes procesos sociales, económicos, políticos y culturales, y se produce la interacción social que se ve influida por la relación con el espacio.

Por tanto, la sociología urbana se define como una subdisciplina de la sociología que se especializa en el estudio de las funciones de los subsistemas sociales urbanos dentro del sistema social general y en el estudio de las relaciones sistémicas entre el espacio construido urbano y los procesos sociales que en este y exclusivamente en este, lo que excluye otros espacios o hábitats como el rural se desarrollan. La sociología urbana es la disciplina que se centra en la dimensión sistémica y estructural de la ciudad: en el rol de las ciudades en el sistema social mundial (siguiendo la estela de Castells o Sassen); en el estudio de la relación sistémica entre la forma espacial y la estructura social analizando como diferentes

estructuras espaciales generan diferentes estructuras de relaciones sociales y modos de interacción social. (Ullán, 2015, p.11-12).

En ese sentido, en la sociología urbana, la ciudad es objeto de análisis ya que en esta se presentan diferentes procesos que construyen las interacciones entre el espacio urbano construido y los sujetos que la habitan; estos procesos se han analizado desde diferentes autores y perspectivas, en donde el punto de análisis ha pasado desde entender la ciudad como un subsistema ecológico desde la Escuela de Chicago; entender los movimientos sociales que surgieron en la ciudad exigiendo transformaciones en ellas; movimientos contraculturales urbanos, vecinales, interclasistas así como una reinención del análisis marxista en los procesos urbanos desde la economía política entendiendo el espacio como objeto de explotación dónde se produce y reproduce el sistema capitalista; estudiar el papel de las instituciones estatales y su rol decisivo en la distribución de los recursos, evidenciando relaciones de poder que influyen sobre el bienestar de los ciudadanos; hasta el análisis de autores como Castells o Sassen que analizaron el papel de la ciudad, la cual cumple una función en la economía política del nuevo capitalismo informacional en la sociedad red; o la corriente posmodernista en la que se puede destacar el análisis de la ciudad como elemento provisto de identidad y expresión, al contrario del racionalismo.

Sin embargo, dentro de estos análisis la movilidad ha sido estudiada comprendiéndola desde los procesos de movilidad social o residencial, o por otro lado, se ha abordado meramente los desplazamientos de los individuos de un punto a otro por la ciudad, no obstante,

Como señalan Urry (2000) y Bericat (1994), desde la década de 1990 la movilidad ha ido adquiriendo una importancia relevante en orden a comprender los cambios sociales más generales. Ambos autores sitúan la movilidad socio-espacial y el viaje como aspectos centrales de nuestra sociedad por cuanto están reconfigurando las percepciones sobre el espacio y el tiempo, así como las relaciones y prácticas sociales (García, 2016, p.17).

Dicha relevancia se adquiere mediante el “giro del paradigma de la movilidad” que establecen Sheller y Urry (2018), en donde la movilidad se comprende teóricamente a partir de varios elementos como el papel del movimiento en las instituciones y prácticas sociales, y la complejidad de los desplazamientos y los diferentes modos de las movilidades.

En ese sentido, como permite entrever García, comprender la movilidad en un primer momento en la vida urbana, adquiere relevancia de estudio puesto que, a través de ésta se analizan factores como la estructura urbana en relación a los sistemas de transporte existentes en ella, lo que conlleva a otros elementos como la demanda del transporte y los aspectos sociales implicados en dicha demanda.

Sin embargo, otros factores de análisis son las dinámicas y cambios relacionados a cómo se desplazan los individuos, las interacciones que se generan en la ciudad al experimentarla y una nueva concepción de espacio y tiempo producto de esta experimentación de la ciudad, es decir, se profundiza más allá del estudio de la estructura urbana en relación a los sistemas de transporte, implica “concentrarse más en las experiencias que estas movilidades generan que sólo en los tipos y formas de transporte, ya que la movilidad es más que nada un medio para lograr actividades basadas socialmente y no el objetivo de tales actividades” (Jirón, 2007, p.179). La movilidad entonces se entiende más allá del desplazamiento como un elemento teórico que permite estudiar las relaciones e interacciones sociales que se generan al emprender la acción de desplazarse, “Las movilidades son prácticas sociales con sentido, por lo tanto, experiencias que son representadas y producen cultura, así como expresan y producen relaciones sociales y de poder” (Zunino, Giucci & Jirón, 2018, p.11)

Siguiendo a Jirón, los estudios desde la movilidad cotidiana suponen un análisis que aborde diferentes aspectos de la vida urbana y la cotidianidad, desentrañando desde esta conflictos y desigualdades en las relaciones sociales, en el acceso al transporte y bienes y servicios de la ciudad, elementos que terminan dilucidando aspectos de la calidad de vida urbana de los ciudadanos.

De este modo, la movilidad cotidiana urbana constituye una práctica social cada vez más masiva, recurrente y compleja, fuertemente condicionada con los altos niveles de desigualdad existentes en la ciudad. Por esta razón, el estudio de las estrategias y experiencias de movilidad cotidiana urbana permiten sustentar un enfoque crítico para analizar las relaciones sociales urbanas y particularmente aquellas que conllevan procesos de exclusión social. (Jirón, 2010, p.21)

En ese sentido, la movilidad cotidiana comprendida en la movilidad socio-espacial, además de analizar los desplazamientos de los individuos de un punto a otro y comprender las prácticas cotidianas que se establecen al experimentar la ciudad, dilucidando conflictos, relaciones sociales desiguales y de exclusión social en el acceso y apropiación del espacio, aborda también las motivaciones de viaje y la posibilidad de realizarlos, suponiendo una relación espacio-temporal. Se encuentra entonces que el análisis de la movilidad cotidiana urbana supone tener en cuenta también las posibilidades de acceso reales y potenciales a dicha movilidad, es decir, de moverse espacial y socialmente, traducido en el concepto de motilidad,

Por consiguiente, la motilidad es cómo un individuo o grupo hace suyo el campo de las posibilidades de movimiento y las utilizan. Asimismo, y dado que el grado de acceso y parte de las competencias no son desplegadas equitativamente, su puesta en juego generará tensiones sociales y escenarios conflictuales. (García, 2016, p.18)

García siguiendo la teoría de Bourdieu, expone que se genera un campo de movilidad entendido como un sistema basado en relaciones sociales jerárquicas y de dominaciones entre posiciones, en el cual se genera un habitus particular que caracteriza dicho campo. “En este sistema aparecería una serie de agentes con posiciones bien definidas, los cuales estarían divididos en clases con un desigual acceso a la movilidad y caracterizados por diferentes gustos y modos de distinción en cuanto a sus potenciales o reales desplazamientos” (García, 2016, p.21). El autor propone el capital de motilidad entendido como la posibilidad real o potencial de movilizarse espacialmente, enmarcado en el campo

de la movilidad, el cual se define como un espacio en el que se desenvuelven luchas debido a una distribución desigual.

Por otro lado, al abordar la movilidad cotidiana se tiene en cuenta también un elemento clave como lo es la accesibilidad, la cual puede ser entendida desde diferentes enfoques como los estudios físico-locacionales, estudios fenomenológico-hermenéuticos y estudios integrados. (Zunino, Giucci & Jirón, 2018, p.25) Según el enfoque por el cual se analice la accesibilidad en relación con la movilidad, se entienden diferentes elementos; como la relación entre las limitaciones que se generan debido a las infraestructuras de la ciudad entendiendo la relación espacial como algo externo al sujeto, así como aquellas que se presentan en el proceso de desplazamiento de un punto a otro y el coste que esto tiene para el sujeto (Estudios físico-locacionales); la perspectiva desde los sujetos entendiendo la interacción que este tiene con el espacio y las limitaciones que en este se generan para el acceso a diferentes aspectos, entrevistando una multiplicidad de experiencias al movilizarse (Estudios fenomenológico-hermenéuticos), finalmente, comprendiendo la movilidad desde una perspectiva del sujeto como de los colectivos, considerando que la accesibilidad para la movilidad depende de múltiples factores que la atraviesan, desde desigualdades hasta elementos de los sistemas de transporte (Estudios integrados).

Experimentar la ciudad y el moverse por ésta puede desarrollarse de forma diversa, según las condiciones de cada individuo respecto a género, recursos y demás, “Las desigualdades de género pueden ser exacerbadas por dimensiones físicas, organizacionales, temporales, y socioeconómicas de movilidad. Las consecuencias que tiene la movilidad se pueden percibir al analizar desde una mirada de género la experiencia de moverse o no por la ciudad” (Jirón, 2007, p.182). Por tanto, la movilidad cotidiana vista desde una diferenciación de género se entenderá desde la experiencia que tengan los sujetos respecto a su rol asignado socialmente. Por ende, es importante describir y comprender qué se entiende por género, para ello Marta Lamas (1999) retomando a las teóricas feministas, manifiesta que

Las teóricas feministas, conceptualizan el género como el conjunto de ideas, representaciones, prácticas y prescripciones sociales que una cultura desarrolla desde la diferencia anatómica entre los sexos, para simbolizar y construir socialmente lo que es “propio” de los hombres (lo masculino) y lo que es “propio” de las mujeres (lo femenino). (Lamas, 1999, p.84)

Sin embargo, comprender el género deriva en entender la construcción de la identidad, la diferencia sexual, y entrever que el sujeto puede entenderse como una representación entre lo inconsciente (lo psíquico) y el cuerpo (lo social). “La diferencia sexual es una diferencia estructurante, a partir de la cual se construyen no solo los papeles y prescripciones sociales sino el imaginario de lo que significa ser mujer o ser hombre, por lo tanto no puede ser situada en el mismo nivel que el género” (Lamas, 1999, p.88). Por tanto, es necesario reconocer y reflexionar sobre eso que se le ha asignado “propio” tanto a hombres como a mujeres y las relaciones disímiles o de poder que se generan en la estructura social legitimadas en constructos culturales, según la identidad o la diferencia sexual que recaen en algunas situaciones en un reduccionismo de entender a los seres humanos por su diferencia anatómica. En ese sentido “lo que convierte al estudio de género en algo desafiante y potencialmente muy fructífero es la visión que ofrece de lo que sucede al interior de los sistemas sociales y culturales”(Conway, Bourque & Scott, 2013, p.32), lo cual permite establecer cómo se comprenden los sujetos en la sociedad, y en este caso a las mujeres ya que “el estudio del género es una forma de comprender a las mujeres no como un aspecto aislado de la sociedad sino como una parte integral de ella”( Conway, Bourque & Scott, 2013, p.33)

### **1.6. Marco Normativo**

Considerar y abordar la normatividad existente sobre discapacidad en Colombia, permite dar una aproximación hacia aquellas normas, decretos, acuerdos, convenciones y políticas que respaldan a las personas con discapacidad (PcD), apuntando hacia la protección, reconocimiento, otorgamiento de derechos para la inclusión e igualdad de las personas

con discapacidad. Según el Normograma de Discapacidad para la República de Colombia (2019), a nivel internacional se ha adoptado la Declaración Internacional de los Derechos Humanos; “La convención interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad” aprobada mediante la Ley 762 de 2002, reconociendo que las PcD cuentan con igualdad de derechos y libertades; “La convención sobre los derechos de las personas con discapacidad” de la ONU, aprobada mediante la Ley 1346 de 2009. Por otro lado, a nivel nacional, desde la Constitución Política los artículos que principalmente abordan la discapacidad son art 13, 47, 54 y 68, que grosso modo establecen la responsabilidad del Estado para garantizar la igualdad y protección de las personas en condiciones vulnerables, el desarrollo de política de atención a la población en condición de discapacidad, brindar las condiciones óptimas laborales, de acceso y salud, así como el acceso a educación adaptando las condiciones que necesiten las personas en dicha condición, respectivamente.

Asimismo, se encuentra la ley 1145 de 2007 que establece la creación del Sistema Nacional de Discapacidad; la Ley Estatutaria 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”*, cuyo objetivo es garantizar el ejercicio pleno de derechos de las personas con discapacidad mediante acciones que aseguren la inclusión y eliminación de discriminación por discapacidad, estableciendo derechos de los niños y niñas con discapacidad, el derecho a la habilitación rehabilitación, la destinación de recursos por parte de las entidades estatales para la atención de las PcD, derecho a la protección social, al trabajo, al transporte, a la información y comunicación, participación en la vida política y pública y al control social en los diferentes planes, proyectos y políticas públicas.

El Conpes 166 de 2013 en el cual queda establecido el rediseño de la Política Pública de Discapacidad e Inclusión Social (PPDIS), en la cual se apunta hacia la participación de las instituciones estatales y la sociedad civil para la construcción de esta política con un enfoque de derechos y desarrollo humano, que le permita a las PcD disfrutar del goce pleno de derechos y autonomía. Por otro lado, se encuentra el Conpes 161 de 2013 el cual

establece la Política Pública Nacional de Equidad de Género “Equidad de género para las mujeres”, con el fin de garantizar a las mujeres una vida libre de violencias, fijando el horizonte para los próximos 10 años, incorporando el principio de igualdad y no discriminación, el análisis de género y el enfoque diferencial de derechos.

Finalmente, el decreto 470 de 2007 el cual establece la adopción de la Política Pública de Discapacidad para el Distrito Capital (PPDD) con una temporalidad de 2007 a 2020, allí se instauro el concepto de discapacidad, se orienta hacia la búsqueda del desarrollo humano, social y sostenible de las personas con discapacidad, sus familias, cuidadoras y cuidadores, con el fin de permitir y potenciar en esta población el desarrollo y ampliación de sus capacidades y habilidades, además de garantizar la calidad de vida y la inclusión social.

## **2. Marco metodológico**

Es importante reconocer el paradigma que abarque el ejercicio investigativo que se emprende con este proyecto, pues desde allí se entiende en cierta medida la orientación y reflexión epistemológica y metodológica. La presente investigación se enmarca en el paradigma interpretativo, puesto que lejos de llegar a querer realizar hipótesis o generalizaciones aplicables como leyes generales sobre el tema de estudio o la sociedad, se propone comprender el fenómeno, inmiscuir en los detalles de este y especificidades de los datos para descubrir categorías e interrelaciones. En este paradigma según González (2003) “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” (p.130), por tanto, se pretende indagar, analizar y comprender la movilidad de mujeres con discapacidad visual en la ciudad de Bogotá, a través de las estrategias que estas mujeres desarrollen para movilizarse en la ciudad; esto supone entender que hay elementos y condiciones que se entrelazan y producen dicha realidad, por tanto, no se trata de un fenómeno ni realidad estática, por el contrario, una realidad dinámica y cambiante, que supone de la investigación y el ejercicio

investigativo reconocer relaciones horizontales de construcción de conocimiento, como expresa González (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”(p.131).

En ese sentido, la investigación aborda una metodología mixta puesto que plantea dos momentos para dar respuesta a los objetivos de investigación. En principio, el uso de fuentes secundarias como lo son las bases de datos sobre población con discapacidad y las encuestas de movilidad urbana para analizar y caracterizar dicha población a través de los elementos que se encuentren sobre el comportamiento de movilidad de la población.

Por otro lado, en un segundo momento, la investigación se propuso profundizar por medio de un grupo focal, el desarrollo de una encuesta y entrevistas, cómo se comprende y desarrolla la movilidad de mujeres con discapacidad visual, para esto es importante reconocer la articulación con el INCI (Instituto Nacional para Ciegos) pues el trabajo conjunto con esta institución permitió el acercamiento a la población para realizar la investigación. Así las técnicas de investigación que se ejecutaron fueron un grupo focal con el fin de percibir desde la experiencia del grupo cómo se desarrolla la movilidad, las estrategias que las mujeres desarrollan para poder realizar sus desplazamientos cotidianos en la ciudad, entrevistando los elementos en juego para este hecho. Asimismo, el diseño de entrevistas semiestructuradas, que permitieron acercarse a entender las estrategias de movilidad de estas mujeres, teniendo en cuenta eventos claves bajo la lógica de biografías de movilidad.

### **3. Capítulo 1: Caracterización de las mujeres con discapacidad visual en Bogotá**

El presente capítulo se propone realizar una caracterización de las mujeres con discapacidad visual en Bogotá; para esto se considera preciso aclarar conceptualmente qué se entiende por discapacidad visual, estableciendo que esta tiene una tipología y diferentes

deficiencias o limitaciones que la causan. Seguido de esto, se procederá a evaluar diferentes fuentes de información secundaria que presentan datos respecto a la discapacidad en general y discapacidad visual, rastreando información importante sobre la población fijada en la investigación, con el fin de desarrollar el primer objetivo propuesto para esta.

### **3.1. La discapacidad visual conceptualmente**

La discapacidad ha pasado por un proceso de comprensión diversa, entendiéndosela desde diferentes modelos, tal como se expresa en el Documento Conpes 166

Es así como se identifica un primer modelo *médico biológico*, determinado por la consideración de la PcD como una persona con un problema individual centrado en una alteración corporal que requiere cuidados médicos y que la lleva a asumir un papel de paciente. En este caso el tratamiento es dirigido de manera unilateral por el profesional de la salud y los aspectos sociales no forman parte de la fundamentación ni de la actuación entorno a PcD<sup>2</sup>. (DNP, 2013, p.14)

Entonces, la discapacidad ha pasado de entenderse desde un modelo que la reconocía como una deficiencia física en la persona, la cual debía tener un tratamiento médico, a un modelo social dentro del cual se puede encontrar también un enfoque de derechos.

Un segundo modelo es el denominado social, el cual centra el problema de la discapacidad en la sociedad y no en el individuo. Así, la discapacidad no es un atributo de la persona, sino un complejo conjunto de condiciones creadas por el entorno. En tal sentido, plantea que las actuaciones se deben dar bajo un enfoque social, y estar dirigidas a modificar el entorno para garantizar la participación de las PcD en la vida social. (DNP, 2013, p.14)

Así, se llega al concepto de discapacidad como el resultado de la interacción entre una limitación física, mental o sensorial de una persona con su entorno, el cual no le permite realizar a cabalidad actividades de la vida cotidiana, el acceso a diferentes bienes y servicios y a la ciudad, limitando el desarrollo de su autonomía, aspecto al cual, por medio de políticas públicas y sociales, se apunta a transformar.

---

<sup>2</sup> Personas con Discapacidad

Para comprender la discapacidad visual, es importante tener en cuenta que “la visión es, de todos los sentidos, el que más información proporciona, y es crucial para realizar las actividades cotidianas. Tiene un papel muy importante en la comunicación y, por tanto, en las relaciones que se precisan para vivir en sociedad” (ONCE<sup>3</sup>, 2011, p.77). De este modo, la discapacidad visual se entiende grosso modo como la alteración en el sentido de la vista que limita la realización de ciertas actividades, presentando principalmente dos tipos: baja visión y ceguera, que llevan a comprender de manera profunda este tipo de discapacidad, sus causas y el grado de afección visual. El Análisis de situación de salud visual en Colombia de 2016 establece que,

Según el Consejo Europeo de Optometría y Óptica (ECCO, 2011) “la baja visión describe una anomalía visual que restringe la capacidad de realizar tareas visuales en el día a día. Este impedimento, no puede corregirse con gafas normales, lentes de contacto o intervención médica. Tipos obvios de anomalía visual son la pérdida de agudeza visual y la pérdida de campo visual. Otros ejemplos son la pérdida de sensibilidad al contraste, anomalías en visión del color visión nocturna, así como un aumento de la sensibilidad a la luz (como deficiencia al deslumbramiento o fotofobia).” (Ministerio de Salud, 2016, p. 22)

En ese sentido, *la baja visión* se entiende como una alteración de la función visual pese a recibir tratamiento, o según el INCI (2020) como la

Condición en la que la persona presenta una alteración permanente del sistema visual por causas congénitas y/o adquiridas, impidiendo la realización de tareas que requieren el uso de la visión, situación que mejora con el empleo de ayudas técnicas como lupas, contraste, iluminación o tecnológicas como softwares lectores de pantalla o electrónicas entre otras (p.10).

Por otro lado, la ceguera puede comprenderse como la pérdida total de la visión, bien sea por daños en los ojos o en el sistema nervioso. Según la ONCE (2011), el Consejo Internacional de Oftalmología en 2002 concibe la ceguera como la pérdida total de visión

---

<sup>3</sup> Organización Nacional de Ciegos Españoles

y por tanto se utilizan habilidades para sustituirla, y la deficiencia visual se describe como la pérdida de funciones visuales como la agudeza y el campo visual (p.79-80).

En ese sentido, al abordar la discapacidad visual es importante reconocer también términos como agudeza y campo visual. La primera se refiere a la capacidad de distinguir y percibir estímulos visuales o formas de los objetos a corta y larga distancia, esta puede ser cuantificada midiendo 20 pies (6 metros) de distancia del objeto o letras a reconocer, es decir, “La agudeza visual evalúa el funcionamiento de la zona central de la retina” (ONCE, 2011, p.81). La segunda se refiere al área o campo que el ojo puede abarcar fijando un solo punto de vista.

“El campo visual presenta dos zonas diferenciadas: la central y la periférica. La primera corresponde a los 30° desde la fijación y proporciona información de las formas, los detalles y los objetos, así como de la posición de estos. La parte periférica abarca el resto del campo y se utiliza preferentemente para analizar las relaciones espaciales y favorecer los desplazamientos”. (ONCE, 2011, p.83)

Conocer esta terminología se vuelve relevante para comprender las diferentes dificultades que se presentan dentro del espectro de la discapacidad visual, teniendo en cuenta las diferentes partes que pueden afectarse en la visión. Para la baja visión “En términos cuantitativos se dice que aún después de tratamiento y/o corrección refractiva común se logra una agudeza visual en el mejor ojo de 20/603 a percepción de luz, y/o campo visual menor de 10° desde el punto de fijación” (INCI, 2020, p.10). Lo anterior permite identificar que la baja visión presenta una clasificación de leve a muy profunda según la medición de agudeza visual.

**Tabla 1. Clasificación baja visión**

<b>Clasificación Baja visión</b>	
Leve	cuando la agudeza visual se encuentra entre 20/60 y 20/70
Moderada	cuando la agudeza visual se encuentra entre 20/80 y 20/160

Severa	cuando la agudeza visual se encuentra entre 20/200 y 20/400
Profunda	cuando la agudeza visual se encuentra entre 20/500 y 20/1000
Muy profunda	cuando la agudeza visual se encuentra entre 20/1250 y percepción de luz

*Fuente: Elaboración propia basada en la cartilla del INCI “Baja visión y entorno escolar” p.10.*

Asimismo, se encuentran diferentes patologías relacionadas a la baja visión, que permiten identificar algunas formas en las que se puede presentar esta limitación visual.

***Tabla 2. Patologías presentadas en la discapacidad visual***

<b>Patologías</b>	<b>Definición</b>	<b>Patologías relacionadas</b>
Opacidad de medios transparentes (córnea, cristalino y vítreo)	Afecta la habilidad de la persona para percibir con nitidez los detalles de los objetos y el color	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Catarata</li> <li>• Opacidad del humor vítreo</li> <li>• Enfermedades de la córnea como queratocono</li> <li>• Cambios de la forma de la pupila</li> </ul>
Pérdida del campo visual central	Se evidencia cuando se percibe una mancha en el centro del objeto que se está viendo. También se puede presentar molestias a la luz y alteraciones en la visión del color	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Degeneración Macular</li> <li>• Agujero Macular</li> <li>• Enfermedad de Stargardt</li> </ul>
Pérdida del campo visual periférico	La habilidad para percibir objetos o personas que se encuentran a los lados, es parcialmente obstruida, su campo de visión puede estar tan limitado que solamente la persona pueda ver el centro de los objetos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Glaucoma</li> <li>• Retinitis Pigmentosa</li> <li>• Tumor cerebral</li> <li>• Alteraciones en vía óptica</li> </ul>

*Fuente: Elaboración propia basada en la cartilla del INCI “Baja visión y entorno escolar”*

Lo anterior expone que, al enfrentarnos con la discapacidad visual, es importante reconocer las diferentes deficiencias o anomalías que afectan la visión, en donde las alteraciones pueden presentarse por separado o de manera conjunta, y en diferentes edades, lo cual significará un proceso diferente para la persona con discapacidad en su autorreconocimiento y posterior habilitación o rehabilitación funcional<sup>4</sup>, así como en su interacción con el espacio.

### **3.2. Caracterización de las PcD visual en cifras**

Teniendo en cuenta el bagaje conceptual, caracterizar la población con discapacidad en Bogotá es una tarea compleja, debido a que puede encontrarse que las PcD presenten diferentes anomalías visuales y limitaciones de otro tipo conjuntamente, elementos bajo los cuales se basan los diferentes sistemas de información que se consulten para registrar y caracterizar la población. Asimismo, como se expresó en el planteamiento del problema, son pocas las cifras o estudios producidos institucionalmente que caractericen a la población en general con alguna discapacidad y, por tanto, su desagregación por tipo de discapacidad, en este caso visual, teniendo en cuenta que, al hablar de discapacidad visual, se abarca a las personas con baja visión y ceguera.

Sin embargo, en cuanto a informes sobre discapacidad actuales se hallaron 3 fuentes que serán objeto de descripción y análisis. El Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad (RLCPD)<sup>5</sup>, el cual basa sus registros en la Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapacidad y de la Salud-CIF, es decir, tiene en cuenta las alteraciones permanentes, limitaciones en la actividad entre otros aspectos; este registro es procesado por el INCI, consultado en agosto 10 de 2020. Por otro lado, el Boletín Epidemiológico Distrital de septiembre de 2019, el cual basa sus análisis desde el

---

<sup>4</sup> La rehabilitación funcional se refiere al proceso llevado a cabo para la inclusión social de las personas con discapacidad visual.

<sup>5</sup> Cabe recordar que el RLCPD, es una base en la cual actualmente las PcD se registran voluntariamente, lo cual parte de un proceso de autorreconocimiento de la discapacidad. Por otro lado, en este registro se presentan una serie de preguntas para las personas con discapacidad con la intención de conocer dónde se encuentran y cuáles son sus condiciones.

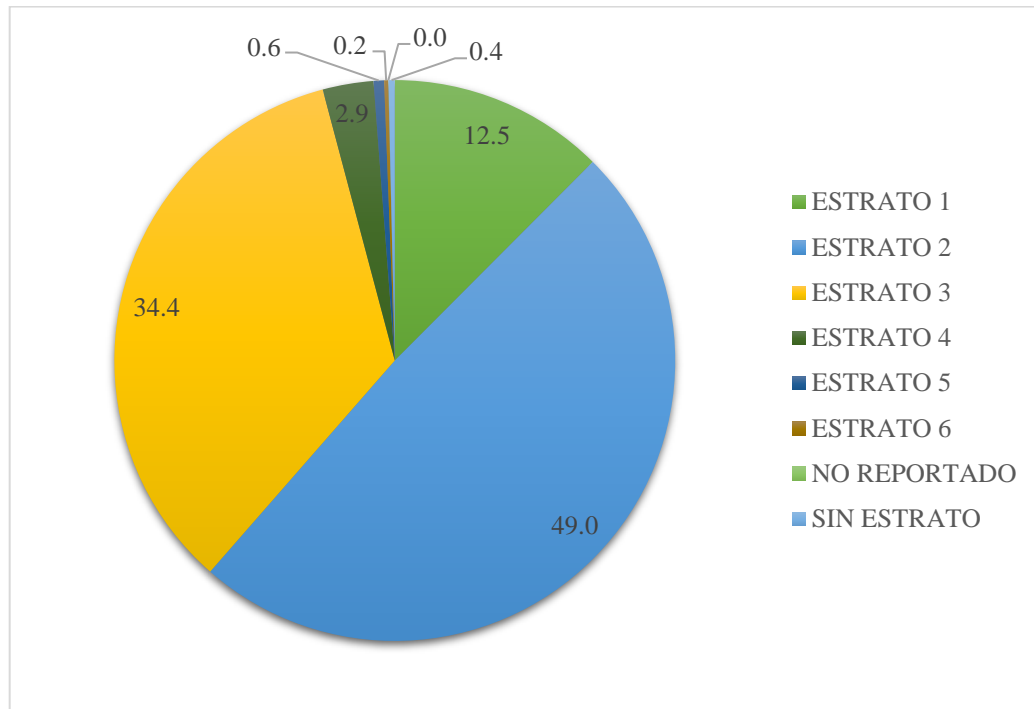
RLCPD como fuente, en ese sentido, se encontrará en el desarrollo del capítulo, que se intentará cruzar algunos datos encontrados en las dos anteriores fuentes nombradas; por último, se encuentra el Informe de Resultados del Centro de Rehabilitación para Adultos Ciegos (CRAC) para el año 2019.

Cabe resaltar, que en este texto, se está abordando la discapacidad como categoría de análisis, puesto que se entiende que esta es producto de la interacción de limitaciones físicas, elementos del ambiente, factores personales y sociales, que no se remiten a una única limitación, dificultad, deficiencia o alteración permanente, por lo que se pueden encontrar diferentes tipos de discapacidad como la física, auditiva, intelectual, sordoceguera, psicosocial y múltiple.

### **3.3. Información hallada en los sistemas de información sobre las PcD**

La Secretaría de Salud realizó para 2019 el Boletín Epidemiológico Distrital (BED), en el cual se realizó una depuración de los datos hallados en el RLCPD, encontrando 98.675 registros de PcD residentes en Bogotá durante el período de 2012-2018, de los cuales 47.704 fueron hombres y 50.971 mujeres; además 18.308 personas se registraron para 2017 y 18.310 para 2018. Por otro lado, gracias al apoyo del INCI, se realizó una consulta al Sistema Integrado de Información de la Protección Social (SISPRO) del RLCPD de 2020, arrojando para Bogotá el registro de 316.381 personas con alteraciones permanentes, de los cuales 107.812 cuentan con alteraciones permanentes en los ojos, de estos 42,3% son hombres y 51,6% son mujeres. En ese sentido, para esta sección se utilizarán los datos del año 2020 a menos de que se señale lo contrario.

**Gráfico 1. Distribución porcentual de las mujeres con discapacidad visual según estrato socioeconómico de su lugar de residencia a corte de 2020**

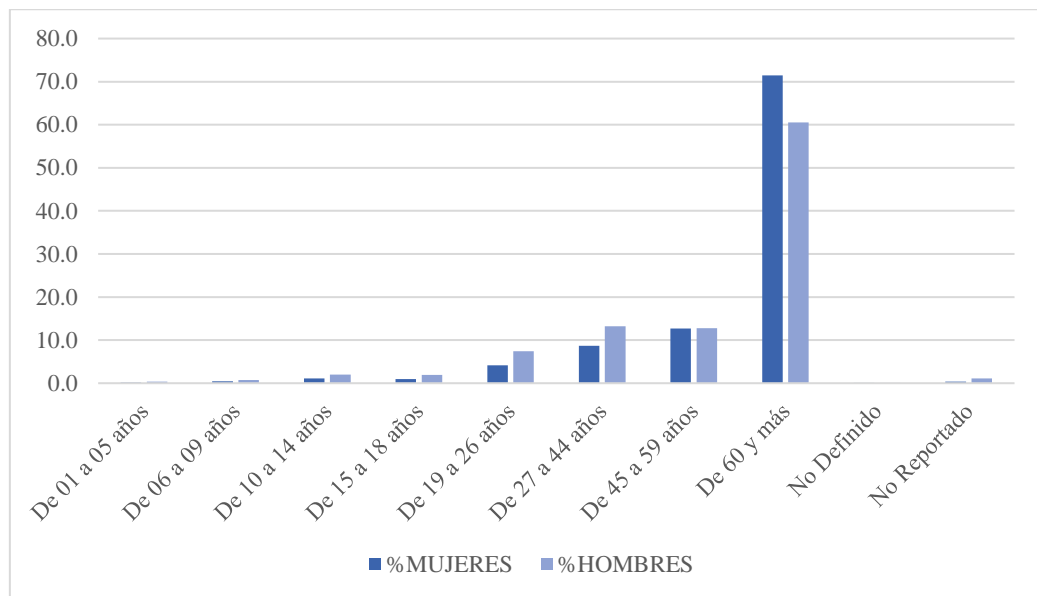


Fuente: Elaboración propia basado en los datos del *Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad-RLCPD- Bogotá- agosto 10-2020*

Según la información contenida en el estudio “*Mujeres y hombres en Bogotá en 2014: Condiciones de vida e igualdad de derechos*” elaborado por la Secretaría Distrital de Planeación, la mayoría de la población bogotana se encuentra entre los estratos dos (41,31%) y tres (36,02%) (SDP, 2016, p.20), si bien esta información puede considerarse antigua, no deja de ser valiosa puesto que da un indicio la estructura de condiciones socioeconómicas de quienes habitan la ciudad; ahora, si contrastamos con la información que presenta el RLCPD, se muestra que de las 62.142 mujeres con discapacidad visual, 30.426 (49%) se encuentran en estrato dos, 21.394 (34,4%) en estrato tres y 7.751 (12,5%) en estrato uno, evidenciando que esta población vive en zonas habitadas generalmente por hogares con bajos ingresos.

Frente al grupo etéreo, el 71,4% de las mujeres se encuentran entre los 60 y más años, el 12,7% entre los 45 y 59 años, el 8,7% entre los 27 a 44 años y el 4,2% entre los 19 y 26 años, encontrando que la discapacidad visual afecta principalmente a las mujeres adultas jóvenes y adultas mayores, teniendo en cuenta que para estas últimas el desarrollo de limitaciones visuales puede deberse a aspectos relacionados con la edad. Este aspecto, se presenta igual tanto para las mujeres como los hombres con discapacidad visual, ya que el 60,5% de estos se encuentran en los 60 años y más.

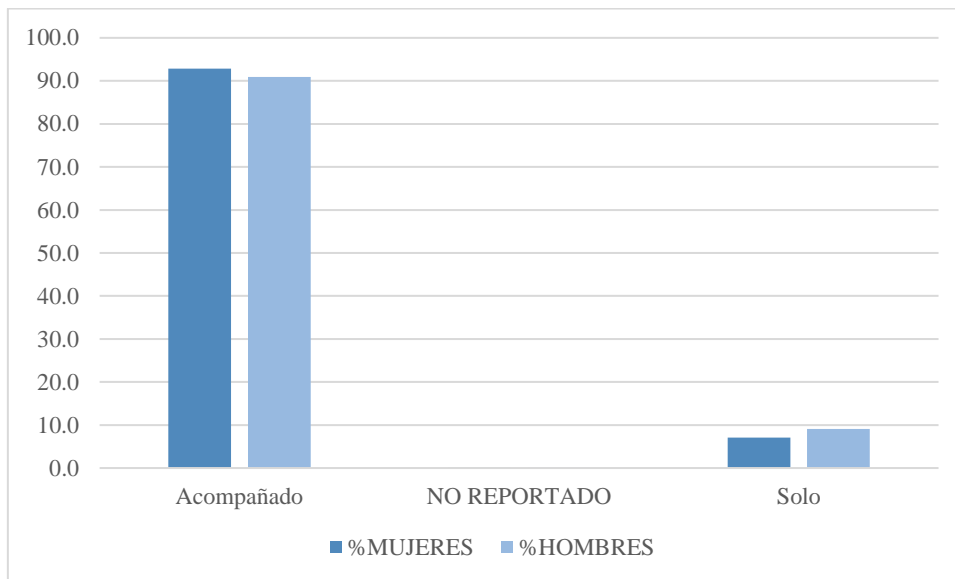
**Gráfico 2. Distribución porcentual de población con discapacidad visual según rango de edad a corte de 2020**



*Fuente:* Elaboración propia basado en los datos del *Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad-RLCPD- Bogotá- agosto 10-2020*

Por otro lado, según el RLCPD se pueden desarrollar dos aspectos correspondientes a la proporción de las PcD visual que viven solas o acompañadas y la proporción de estas que tienen personas a cargo.

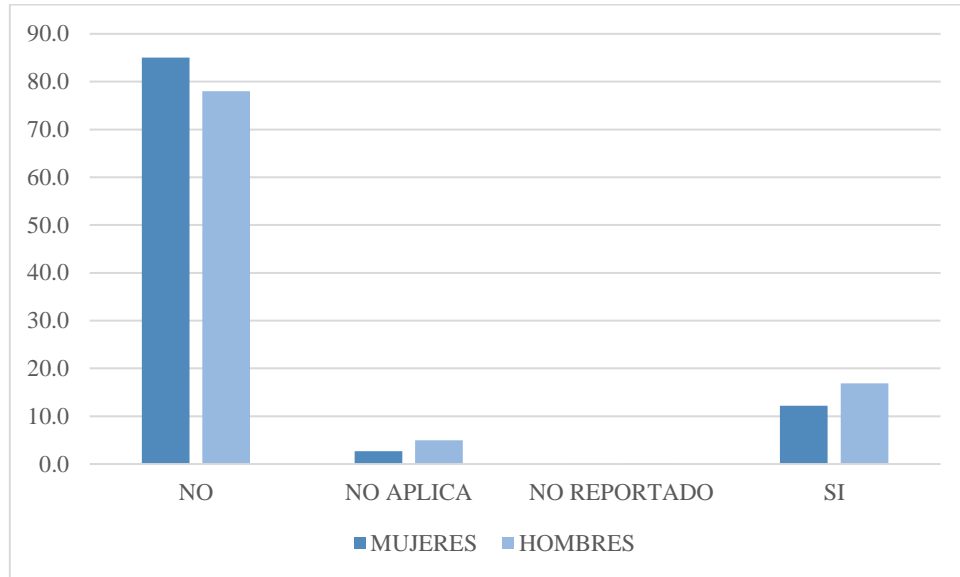
**Gráfico 3. Distribución porcentual de personas con discapacidad visual que viven solas o acompañadas a corte de 2020**



*Fuente: Elaboración propia basado en los datos del Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad-RLCPD- Bogotá- agosto 10-2020*

Según lo anterior, se encuentra que los hombres (9,1%) en mayor medida que las mujeres (7,1%) tienden a vivir solos. Por otro lado, los hombres en mayor proporción tienen personas a cargo en contraste con las mujeres.

**Gráfico 4. Distribución porcentual de personas con discapacidad visual que tienen personas a cargo 2020**



*Fuente:* Elaboración propia basado en los datos del *Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad-RLCPD- Bogotá- agosto 10-2020*

La información anterior, no permite determinar a qué se hace referencia con la pregunta de si tiene personas a cargo, ya que de allí se pueden derivar dos aspectos fundamentales que recaen en la figura de proveedor económico y quién toma las decisiones en el hogar, señalando una posible jefatura del hogar. En ese sentido, la información de las gráficas anteriores permite establecer un análisis preliminar de un elemento sociocultural que responde a los roles socialmente establecidos tanto para hombres como mujeres; de los datos puede inferirse que los hombres con discapacidad visual pueden presentarse como proveedores económicos del hogar debido a que estos tienen más personas a cargo, y como se encontrará más adelante, estos se encuentran en mayor proporción trabajando respecto de las mujeres.

Por otro lado, según lo establecido en el Boletín Estadístico sobre el Empoderamiento económico de las mujeres en Colombia (2020), 6 millones de mujeres (40,7%) están al frente de los hogares (p.1), por esa vía es menester considerar el papel de la mujer en este

caso, que si bien se muestra proveedora del hogar, también recae en ella el rol de cuidadora, reflejando lo que expone Lamas (1999) en cuanto a la comprensión del género, entendiendo que para las mujeres se han construido socialmente roles y actividades que permean su identidad; es decir, en la mujer ha recaído el papel de cuidadora y sujeto de protección, esto se presenta tanto para las mujeres sin alguna limitación visual como para aquellas que tienen limitaciones visuales.

En cuanto a las causas de la discapacidad en las mujeres, en el RLCPD puede encontrarse que principalmente 42,4% mujeres la tienen por enfermedad en general; 14,3% por alteración genética/hereditaria y 5,4% por accidente, en contraste con los hombres quienes en un 11,6% la tienen por accidente.

**Tabla 3. Causas de la discapacidad visual a corte de 2020**

<b>CAUSAS DE LA DISCAPACIDAD VISUAL</b>		
	<b>%MUJERES</b>	<b>%HOMBRES</b>
ACCIDENTE	5,4	11,6
ALTERACION GENETICA, HEREDITARIA	14,3	12,3
COMPLICACIONES EN EL PARTO	1,9	3,1
CONDICIONES DE SALUD	2,4	3,6
CONFLICTO ARMADO	0,1	1,1
CONSUMO DE PSICOACTIVOS	0,2	1,1
DESASTRE NATURAL	0,0	0,1
DIFICULTADES EN LA PRESTACION	0,9	1,2
ENFERMEDAD EN GENERAL	42,4	36,2
ENFERMEDAD PROFESIONAL	1,6	2,2
LESION AUTOINFLIGIDA	0,2	0,3
NO APLICA	27,8	22,9

NO DEFINIDO	0,0	0,0
OTRA CAUSA	2,3	2,5
VICTIMA DE VIOLENCIA	0,5	1,9
TOTAL	100	100

*Fuente: Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad-RLCPD- Bogotá- agosto 10-2020*

Es importante considerar que de las causas de la discapacidad según el RLCPD se puede inferir a una hipótesis respecto a las diferencias de género, ya que son los hombres los que más presentan la discapacidad por accidente, lo que lleva a tener en cuenta las condiciones socioculturales en las cuales al hombre se le adjudican ciertos roles sociales en donde su integridad se ve más expuesta a experimentar riesgos, mientras que el espectro en el que se conciben las mujeres se desenvuelve en roles de cuidadora o de permanencia en el hogar, exponiendo menos su integridad, lo que podría explicar dicha causa. Por otro lado, se encuentra que una de las causas se desarrolla por enfermedad profesional en donde los hombres vuelven a estar unos puntos por encima de las mujeres, esto se explica más adelante puesto que es posible evidenciar que los hombres con discapacidad visual se encuentran en mayor medida vinculados laboralmente en contraste a las mujeres con discapacidad visual.

Por otro lado, en el estudio del Boletín Epidemiológico distrital, se identifican doce casusas u orígenes de la discapacidad, algunas con subcategorías, en las que se encuentran:

**Tabla 4. Causas u orígenes de la discapacidad**

<b>Casusas u orígenes de la discapacidad</b>			
1	condiciones de salud de la madre durante el embarazo	7	consumo de psicoactivos (psicoactivos aceptados socialmente y psicoactivos socialmente no aceptados)
2	complicaciones durante el parto	8	desastre natural (terremoto, inundación, deslizamiento, otro desastre natural)

3	enfermedad general	9	accidente (de tránsito, en el hogar, en el centro educativo, de trabajo, deportivo, otro tipo de accidente)
4	alteración genética-hereditaria	10	víctima de violencia (en el interior del hogar, por delincuencia común, por violencia social, por otra forma de violencia)
5	lesión autoinfligida	11	conflicto armado (arma de fuego, bomba, minas antipersonas, municiones sin explotar, artefactos explosivos improvisados, otro tipo de arma)
6	enfermedad profesional (medio ambiente físico del lugar de trabajo, condiciones de seguridad, contaminantes, carga de trabajo física o mental, organización del trabajo, otra enfermedad profesional)	12	dificultades en la prestación de servicios de salud (atención médica inoportuna, equivocaciones en el diagnóstico, formulación o aplicación equivocada de medicamentos, deficiencias en la calidad de la atención, otra dificultad en la prestación de servicios)

Fuente: Elaboración propia basado en el Boletín epidemiológico de la Secretaría de Salud, 2019.

De estas causas u orígenes de la discapacidad, se identifican y establecen catorce tipos de *limitaciones o dificultades permanentes* como: Pensar-memorizar; Percibir la luz, distinguir objetos o personas, a pesar de usar lentes o gafas; Oír, aun con aparatos especiales; Distinguir sabores y olores; Hablar y comunicarse; Desplazarse en trechos cortos, por problemas respiratorios o del corazón; Masticar, tragar, asimilar y transformar los alimentos; Retener o expulsar la orina; tener relaciones sexuales-tener hijos; Caminar, correr o saltar; Mantener sanos la piel, las uñas y los cabellos; Relacionarse con las demás personas y el entorno; Llevar, mover y utilizar objetos con las manos; Cambiar y mantener las posiciones del cuerpo; Alimentarse, asearse, vestirse por sí mismo. (Secretaría de Salud, 2019)

Lo anterior, establece una forma diferente de abordar y concebir la discapacidad visual según las fuentes de información, ya que para el RLCPD se establece propiamente las personas con discapacidad visual y en el boletín epidemiológico se encuentra a través de la limitación permanente de Percibir la luz, distinguir objetos o personas a pesar de usar

lentes o gafas. En ese sentido, se encuentra en el Boletín un porcentaje de las PcD visual sin desagregación por sexo en relación con el origen de su discapacidad.

**Tabla 5. Origen de la discapacidad en relación al % de personas con dificultad permanente para percibir la luz, distinguir objetos o personas a pesar de usar lentes o gafas 2019**

<b>Origen de la discapacidad</b>	<b>% de Personas con dificultad permanente de Percibir la luz, distinguir objetos o personas a pesar de usar lentes o gafas</b>
Condiciones de salud de la madre durante el embarazo	20.4
Complicaciones durante el parto	19.4
Enfermedad general	26.2
Alteración genética, hereditaria	23.2
Lesión autoinfligida	20.6
Enfermedad profesional	18.1
Consumo de psicoactivos	5.9
Desastre natural	15.4
Accidente	23.6
Víctima de violencia	26.7
Conflicto armado	22.3
Dificultades en la prestación de servicios de salud	28.9
Otra causa	12.7

*Fuente: Elaboración propia basada en la Tabla 2 “Frecuencia porcentual de las dificultades permanentes registradas según origen de la discapacidad y barreras percibidas según dificultades. Bogotá, D. C., 2012-2018” (Secretaría de Salud, 2019, p.16)*

La anterior tabla nos permite entrever que según el boletín, las causas u orígenes de la discapacidad visual son principalmente por Dificultades en la prestación de servicios de salud 28,9%; Víctima de violencia 26,7%; Enfermedad general 26,2% y Alteración genética hereditaria 23,2%; aspectos que permiten dar un primer análisis puesto que no es

desconocido que Colombia cuenta con un sistema de salud debilitado y con trabas en la atención de la población además de pocos mecanismos de prevención y atención para las personas con discapacidad, teniendo en cuenta que el acceso de estas a un buen sistema de salud muchas veces se ve limitado. En ese sentido, Tagle & Castillo (2016) permiten comprender ciertos factores que podrían incidir sobre estos orígenes de la discapacidad

Además, bajo la óptica de las ciencias sociales, la discapacidad guarda relación con otras formas de exclusión, maltrato y discriminación. La pobreza, en cierto modo, facilita la discapacidad y la hace más evidente. Esto se explica por una deficiente alimentación durante el embarazo, carencia de servicios públicos, falta de atención médica de calidad, inexistencia de estimulación temprana y ausencia de otros estímulos positivos. Ser pobre no es una elección, al menos no en la mayor parte de los casos, sino el resultado de la geopolítica económica y de la inequitativa distribución del ingreso per cápita. No es lo mismo, por tanto, tener atrofia senil y contar con mucho dinero, que padecer el peso de la edad avanzada y no tener ni los recursos para alimentarse. (p.181)

Por otro lado, el Informe de Resultados del Centro de Rehabilitación para Adultos Ciegos (CRAC), institución privada prestadora de salud, encargada de realizar labores y procesos de habilitación/rehabilitación para niños, adolescentes, adultos y adulto mayor, con discapacidad visual (personas ciegas y de baja visión), algunos con discapacidad cognitiva, dificultades auditivas, depresión, ansiedad, bipolaridad y síndrome de asperger, para facilitar su inclusión social; presenta una serie de estadísticas de usuarios atendidos en total, por sedes, por grupo etéreo, sexo, y diagnósticos. En las estadísticas del CRAC se puede encontrar que en el periodo comprendido entre 2018 a 2019, se atendieron a 1119 personas, 608 usuarios activos y 511 egresados. De esta población, 181 correspondieron a usuarios ciegos atendidos en Bogotá, 919 usuarios con baja visión y 19 por proceso de Habilitación Básica Funcional (HBF)<sup>6</sup>. Por grupo etéreo y sexo, puede encontrarse que para la sede principal se atendieron un total de 851 personas. De estas 450 fueron mujeres, 377 con baja visión, 63 ciegas y 10

---

<sup>6</sup> Esta es dirigida según el CRAC, a niños con discapacidad visual entre los 5 y 14 años en etapa de educación formal, para el desarrollo de habilidades y destrezas para su inclusión social.

niñas en HBF; por otro lado, 401 hombres, 307 con baja visión, 85 ciegos y 09 niños en HBF. De esto se resalta que 62,7% de los usuarios atendidos se encuentran entre los 45 y más de 60 años, encontrando que las personas con baja visión de los 20 a 44 años representan un 14,8%, las de 46 a 60 años el 17,7% y las de más de 60 años un 37%, y el 80,8% de la población atendida corresponde a personas con baja visión.

En cuanto a la sede Norte, 268 usuarios fueron atendidos, de estos, 157 fueron mujeres, de las cuales 139 con baja visión y 18 ciegas; en cuanto a los hombres 111 fueron atendidos, 96 con baja visión y 15 ciegos. El 65,3% de los usuarios atendidos se encuentran entre los 45 y más de 60 años; el 64,5% de la población corresponde a personas con baja visión, en donde el 2,2% se encuentra entre los 0 y 5 años, el 20,4% de los 6 a los 19 años y el 41,9% entre los 20 y 44 años.

Por otro lado, se encuentran las estadísticas de los *Diagnósticos más relevantes en ceguera* para la sede principal de la institución. El 60,6% fue diagnosticado con Glaucoma de Ángulo abierto, un 12,2% con Retinopatía de la prematuridad, un 10,6% con Retinopatía Diabética, un 9% con Desprendimiento de retina con ruptura y un 7,4% Distrofia hereditaria de la retina. En cuanto a la *baja visión* se encuentra la Degeneración de la mácula con un 28,8%; Miopía degenerativa con 24%; Distrofia hereditaria de la retina con 19,2%; Glaucoma de ángulo abierto con 17,3% y Atrofia óptica con 10,6%.

Para la sede norte, se encuentra que los *Diagnósticos más relevantes en ceguera* se distribuyen con un 23,8% para Atrofia óptica, 19% para Miopía degenerativa, Distrofia hereditaria de la retina, Glaucoma ángulo abierto y Retinopatía diabética. Para Baja visión se encuentra la Degeneración de la mácula con 34,6%; Distrofia hereditaria de la retina con 27,2%; Miopía degenerativa con 16%; Atrofia óptica con 11,1% y Glaucoma de ángulo abierto con 11,1%.

En suma, las cifras consultadas del CRAC permiten tener una perspectiva respecto a una proporción de las personas con discapacidad visual para la ciudad Bogotá, entendiendo que esta puede tipificarse por diferentes diagnósticos que afectan de forma diferente a hombres y mujeres en distintas edades. Teniendo en cuenta los informes por años con los

que cuenta la institución, es posible mostrar una perspectiva de las personas atendidas a lo largo de 4 años, evidenciando que han sido más las personas de baja visión atendidas con un total de 2609 personas, como se muestra a continuación:

**Tabla 6. Personas con discapacidad visual atendidas por el CRAC por años**

<b>Discapacidad visual</b>	<b>2019</b>	<b>2018</b>	<b>2017</b>	<b>2016</b>	<b>TOTAL</b>
<b>Baja visión</b>	919	693	698	299	2609
<b>Ceguera</b>	181	173	178	200	732
<b>Habilitación funcional básica</b>	19	30	29	37	115
<b>TOTAL</b>	1119	896	905	536	3456

*Fuente: Elaboración propia basado en los Informes de Resultados del CRAC de los años 2016,2017, 2018 y 2019.*

Cabe resaltar que tanto el Boletín de la Secretaría Distrital de Salud como el Informe de resultados del CRAC no son totalizantes de la población con discapacidad y discapacidad visual, ya que, para el caso del Boletín, el RLCPD es la principal fuente y esta parte del registro voluntario y el autorreconocimiento de alguna discapacidad; por otro lado, el CRAC como institución privada parte de las personas que acuden a ella para su habilitación/rehabilitación y así apuntar a la inclusión social. Sin embargo, permiten tener una visión de la proporción de esta población y las dificultades, barreras, casusas o tipos de diagnósticos que van relacionados con la discapacidad.

### *Educación*

En esta sección es posible identificar por los datos del registro, que se presenta poca asistencia a centros educativos por parte de las mujeres con discapacidad visual en contraste con los hombres como se puede apreciar en la tabla de asistencia a establecimiento educativo. Es importante tener en cuenta que esta población se encuentra principalmente en un grupo etáreo de adultos jóvenes y adultos mayores, por lo cual el

acceso a la educación se evaluaría en niveles de educación superior, sin embargo esta sería una hipótesis, ya que con los datos del registro no puede establecerse claramente.

**Tabla 7. Población con discapacidad visual que asiste a establecimiento educativo a corte de 2020**

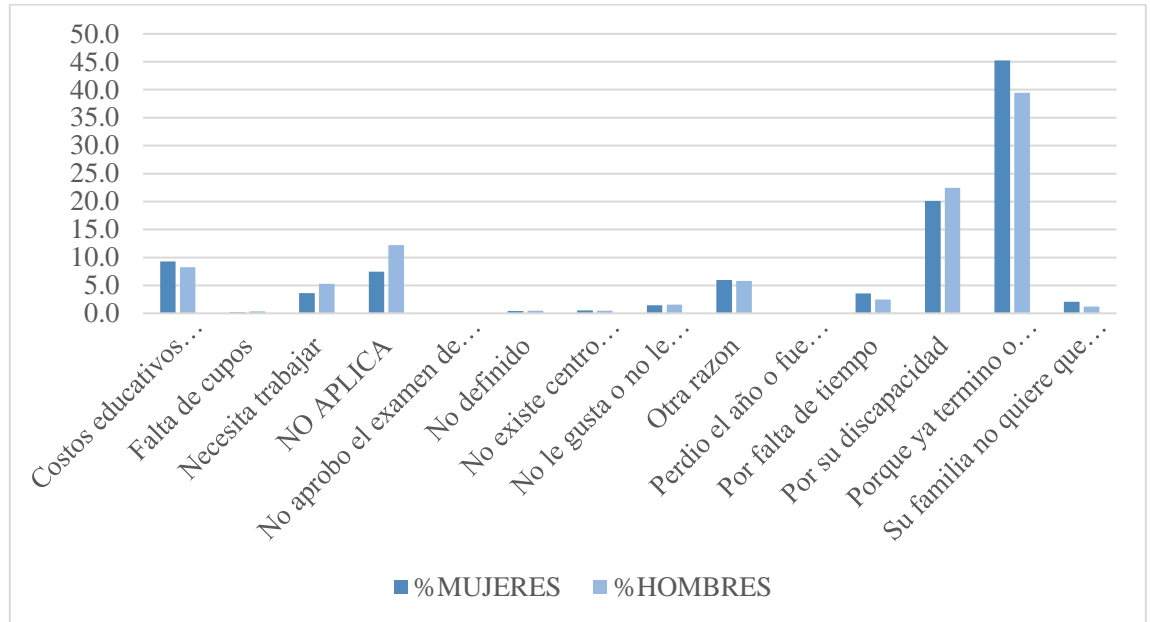
	MUJERES	HOMBRES	%MUJERES	%HOMBRES
NO	57.389	39.930	92,4	87,5
NO APLICA	210	301	0,3	0,7
NO REPORTADO	71	72	0,1	0,2
SI	4.472	5.306	7,2	11,6
Total general	62.142	45.609	100	100

*Fuente:* Elaboración propia basada en los datos del *Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad-RLCPD- Bogotá- agosto 10-2020*

Sin embargo, según la base de datos del SIMAT<sup>7</sup> a mayo de 2020, se encuentran 578 registros para alumnos con discapacidad visual, 306 registros para género masculino y 272 registros para género femenino, lo cual permite evidenciar una desigualdad en género respecto a las niñas matriculadas para el acceso a la educación en contraste con los niños.

<sup>7</sup> Sistema de Matrícula Estudiantil de Educación Básica y Media.

**Gráfico 5. Distribución porcentual de causas por las cuales personas con discapacidad visual no estudiaron a corte de 2020**



*Fuente: Elaboración propia basado en los datos del Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad-RLCPD- Bogotá- agosto 10-2020*

Relacionando la anterior tabla y gráfica, se puede dar cuenta de varios aspectos de las condiciones educativas de las personas con discapacidad visual. En primer lugar, se evidencia que las mujeres minoritariamente asistieron a centros educativos en contraste con los hombres, y que una de las principales razones corresponde a porque ya terminó de estudiar o considera que no está en edad para hacerlo, reafirmando de cierto modo la anterior hipótesis planteada respecto al grupo etáreo en relación con el nivel educativo.

En segundo lugar, se empieza a develar las barreras que se presentan para las PcD visual, puesto que la razón por la cual no estudian corresponde a “por su discapacidad”, lo cual lleva a cuestionarse la accesibilidad en el sistema educativo colombiano y en la ciudad para que esta población pueda acceder y ejercer este derecho fundamental en condiciones y garantías plenas, teniendo en cuenta que son diferentes los medios que pueden utilizarse

para el acceso y aprendizaje de esta población, es decir, no sólo se requiere del conocimiento y aplicación del sistema braille para las personas y mujeres con discapacidad visual, además de esto, debe pensarse en la adaptación del ambiente y del sistema educativo en Colombia, pensando en la educación incluyente tanto en aspectos físicos, tecnológicos y académicos en lo que refiere al currículo y metodologías de enseñanza, que dirige también hacia la sensibilización de los docentes y planta educativa en todos sus niveles para brindar a la población con discapacidad visual la atención integral en el proceso educativo.

Tal como exponen Aquino, García e Izquierdo (2012) se establece la necesidad de diseñar dispositivos sociales y técnicos que permitan el uso óptimo de los aparatos tecnológicos para que los estudiantes aprovechen sus capacidades cognitivas de manera más autónoma (p.16), considerando que para las personas con discapacidad visual dependiendo de su edad, el momento en el que desarrolla la dificultad en su visión y el tipo de anomalía que la afecta, se realiza un proceso diferente bien sea Habilitación básica funcional (HBF) para los niños o rehabilitación funcional para los adultos.

En tercer lugar, se encuentra la relación socioeconómica que incide a la poca accesibilidad al sistema educativo colombiano, puesto que los costos educativos elevados o la falta de dinero se presentan como un factor relevante respecto a por qué las mujeres con discapacidad visual mayoritariamente que los hombres no asisten a un centro educativo; teniendo en cuenta como ya se expresó anteriormente que estas se encuentran en estratos socioeconómicos medios-bajos, evidenciando una baja accesibilidad a la educación entendiéndose en ese caso, poca posibilidad de desarrollo a nivel educativo para esta población.

Sumado a esto se relacionan las variables de trabajo y falta tiempo, puesto que los hombres indican no poder estudiar porque necesitan trabajar y las mujeres mayoritariamente por falta de tiempo. Por esa vía, según el estudio de la SDP basado en la encuesta multipropósito 2014, se va identificando una brecha entre hombres y mujeres en este caso

en cuanto a la educación se refiere ya que más hombres que mujeres para este año ocupó la mayor parte del tiempo estudiando “En 2014 un 18,4% de la población ocupó la mayor parte de su tiempo estudiando. De estas personas, hubo un poco más de hombres (19,7%) que de mujeres (17,3%) en dicha actividad y esta diferencia también se observa en todas las localidades” (SDP, 2016, p.23); si comparamos esta información con el informe de *Tiempo de cuidados: las cifras de la desigualdad*, puede entreverse que esta brecha de género ha sido sostenida con el paso del tiempo, puesto que las mujeres dedican menos tiempo a la educación, en este último caso, por motivos como dirigir parte de su tiempo al cuidado de otras personas, entre otras. Cabe aclarar que esta brecha se dirige más hacia el uso del tiempo que al acceso, ya que, según el estudio, las mujeres logran alcanzar en mayor proporción que los hombres, estudios en educación técnica, tecnológica o universitaria.

### *Participación*

En cuanto a la participación, según el RLCPD, se encuentra que sólo el 3,2% de las mujeres participan en actividades ciudadanas en contraste con el 86,9% que no lo hace. Al respecto en las motivaciones del por qué no participa, se encuentra principalmente que el 28% indica que no participa por su discapacidad, el 24,7% porque no existe o no conocen las actividades ciudadanas, el 10,7% por falta de tiempo y el 8,4% por falta de dinero. Esta poca participación va evidenciando tanto una desigualdad en el acceso a diferentes aspectos como de género, pues según la Secretaría Distrital de Planeación

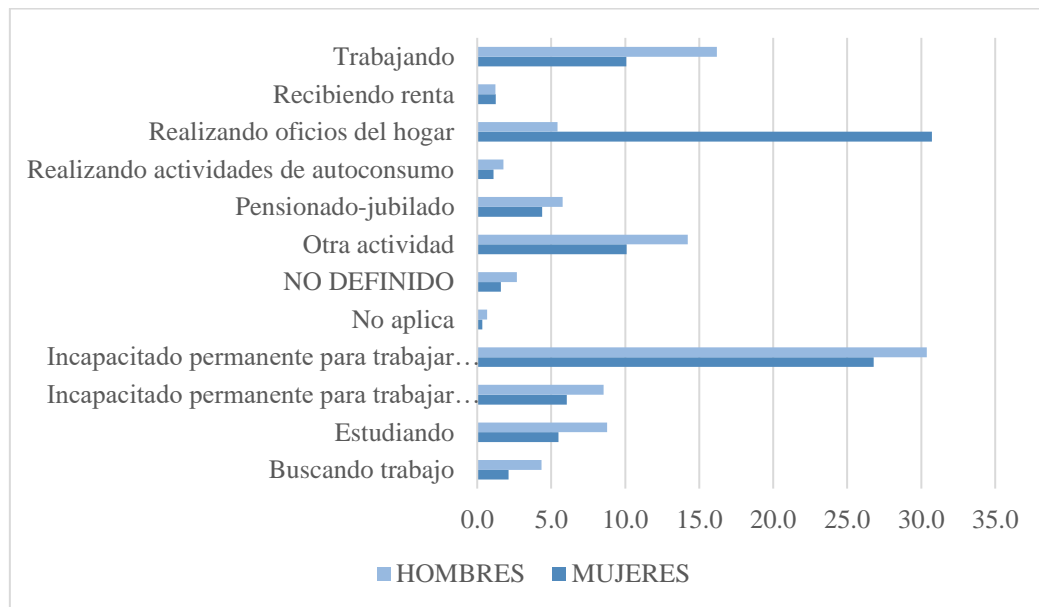
Los hombres (52%), más que las mujeres (49,10%), pertenecen a alguna organización. Esta prevalencia de la participación de los hombres se observa en la mayoría de los tipos de organización, en especial en las artísticas, deportivas, políticas, de propiedad horizontal, Juntas de Acción comunal y barriales, organizaciones étnicas, y organizaciones LGBT. La participación de las mujeres solo es mayor que la de los hombres en las organizaciones de tipo religioso, asociaciones de padres y madres de familia, voluntariados, y adultos mayores. (SDP, p.53, 2016)

Lo anterior puede leerse en clave de la interseccionalidad que se plantea para la investigación, lo cual permite entrever que para las personas con discapacidad y en especial para las mujeres con discapacidad, su limitación visual influye en distintos factores como el acceso a la educación, la accesibilidad a la infraestructura de la ciudad y la participación en los procesos sociales. De esta forma, para las mujeres en general, se designan ciertas actividades en las cuales recae su uso del tiempo, además de presentarse brechas en la accesibilidad y participación. Reconociendo que las actividades de trabajo doméstico enmarcadas en la economía del cuidado recaen tanto en mujeres con y sin discapacidad visual, teniendo en cuenta que cuando se aborda esta población, por un lado, estas pueden estar al cuidado de otras personas (en menor medida) o alrededor de ellas se encuentran sus cuidadoras.

### *Trabajo*

La brecha de género es más visible con los datos que muestra el RLCPD para la categoría de trabajo, puesto que si se contrasta la actividad en los últimos 6 meses entre mujeres y hombres se devela que sólo el 10% de las mujeres se encuentran trabajando, en contraste con el 16,2% de los hombres; evaluando la actividad de oficios del hogar, 30,7% de las mujeres se encontraban realizando esta tarea en comparación con el 5,4% de los hombres, es decir, que los oficios del hogar siguen recayendo en las mujeres mientras que estas participan en menor medida del mercado laboral. Un 83,7% de las mujeres con discapacidad visual en Bogotá indicaron que su capacidad para el trabajo se ha visto afectada por su discapacidad, en contraste con el 13% las cuales indicaron que no y un 3,3% no aplican o no reportan. En tanto a la actividad económica, se encuentra que 4,5% de las mujeres están en el sector servicios y el 2,7% en el comercio, también se encuentra que 4,5% se desempeñan como trabajador por cuenta propia y 2,5% mujeres como obrero-empleado particular.

**Gráfico 6. Distribución porcentual de la actividad en los últimos 6 meses de la población con discapacidad visual a corte de 2020**



*Fuente:* Elaboración propia basado en los datos del *Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad-RLCPD- Bogotá- agosto 10-2020*

Respecto a lo anterior, según el Boletín estadístico de ONU mujeres, pese a que la participación en el mercado laboral de las mujeres es un derecho y una condición necesaria para garantizar su autonomía, “cerca de la mitad de las mujeres están fuera de la fuerza laboral” (SDP, 2020, p.2), esto relacionado con el 10% de población de las mujeres con discapacidad visual que se encuentra trabajando, da cuenta de una problemática social que envuelve a las mujeres y se refiere a la poca participación en el mercado e inserción laboral. De esta información es importante analizar varios puntos; el primero es tener en cuenta la poca participación de las mujeres con discapacidad visual en el mercado laboral, considerando que la mayoría de ellas afirman que su discapacidad ha incidido en su capacidad para trabajar.

Otro punto recae en el factor de educación pues puede analizarse que son pocas las mujeres que asistieron a un centro educativo, este aspecto va relacionándose con el acceso laboral, presentándose una brecha para las mujeres en estos accesos, ahora bien,

La brecha es menor conforme se alcanzan niveles educativos mayores, y mayor en las áreas rurales y en las mujeres sin instrucción. Incluso en las cabeceras, en donde las mujeres suelen incorporarse más al mercado que en las áreas rurales, su tasa de participación es diecisiete puntos porcentuales menor que la de los hombres (57% vs 74%) (DANE, 2020, p.2).

Si bien con estudios educativos mayores puede reducirse la brecha de acceso laboral de las mujeres en general, este aspecto es preocupante para las mujeres con discapacidad visual puesto que según el RLCPD, para el 46,8% de las mujeres su último nivel cursado fue básica primaria, el 22,6% básica secundaria, el 20,7% ningún estudio, el 3,6% nivel técnico o tecnológico y sólo el 2,8% alcanzaron nivel universitario.

Por otro lado, el uso del tiempo es primordial en cuanto al poder realizar diferentes actividades como educarse o trabajar, ya que como se ha intentado establecer a lo largo del texto, sigue permaneciendo roles socialmente asignados a las mujeres con oficios del hogar.

Las responsabilidades y el tiempo dedicado al hogar o al cuidado de personas dependientes, sin recibir remuneración, restringe notablemente la posibilidad de las mujeres de contar con ingresos propios, de buscar opciones en el mercado laboral, de participar plenamente en la política y en la sociedad, al mismo tiempo que las relega de la protección social. Esta situación se ha visto exacerbada en el marco de la emergencia por el COVID-19. (DANE, 2020, p.5)

En ese sentido, es de suma relevancia tener en cuenta esa economía del cuidado o el trabajo doméstico puesto que para las mujeres con o sin discapacidad, este aspecto forma parte de la cotidianidad, ya que el trabajo doméstico suele ser direccionado principalmente hacia las mujeres, en las cuales recaen no sólo las tareas y/u oficios del hogar sino en algunos casos, el cuidado bien sea directo, indirecto o pasivo de otras personas.

Reconocer la importancia de los cuidados implica tomar en cuenta que el tiempo que se dedica a los cuidados y apoyo para otras personas, conlleva en muchas ocasiones que las personas cuidadoras, principalmente mujeres, dejen de hacer otras actividades también necesarias para el desarrollo propio. Desde el año 2013, la Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo (CIET) ha reconocido formalmente el trabajo doméstico y los cuidados no remunerados como trabajo de producción para el autoconsumo, una de las cinco formas de trabajo, junto con el trabajo en la ocupación, el trabajo en formación no remunerado, el trabajo voluntario y otras actividades productivas (OIT, 2013). (DANE, 2020, p.14)

Por tanto, es necesario considerar como se ha venido desarrollando, que hay diferentes barreras e inequidades que conducen al reconocimiento de brechas de género, que limitan el acceso para las mujeres y en particular aquellas con discapacidad visual en el mercado laboral, la educación, la participación, accesibilidad, entre otros aspectos.

### **3.4. Conclusiones**

Finalmente, analizando la información hallada de las tres fuentes anteriormente desarrolladas, se puede llegar a varias reflexiones preliminares. En primer lugar, es necesario comprender que la discapacidad visual se aborda como una categoría, lo cual implica que se entiende a partir de la diferenciación de otro tipo de discapacidades como la física, auditiva, etc. Así como de las diferentes deficiencias, limitaciones en la actividad y participación, anomalías, factores ambientales y personales que entran en juego en relación a la visión de las personas, puesto que teniendo en cuenta esto, puede comprenderse las restricciones a las que se enfrentan las personas y mujeres en el desarrollo de actividades cotidianas, asimismo, se establecen las diferentes formas de atención y desarrollo del proceso de rehabilitación para esta población. Por esa vía, se pone en discusión cómo se estructuran los diferentes sistemas de información existentes en el país para el registro y caracterización de las PcD, puesto que son los que están estableciendo una forma de comprensión de la población, en este caso para los 3 sistemas

desarrollados, se aborda la discapacidad visual mediante las limitaciones, deficiencias, alteraciones y dificultades para ver.

Por otro lado, se puede establecer que hay una mayor proporción de mujeres con discapacidad visual en comparación con los hombres, evidenciando que se presenta en las mujeres este aspecto en edad adulta y adulta mayor, en cambio para los hombres es a edades menores. Asimismo, se evidencia que la discapacidad visual se hace presente mayoritariamente mediante la baja visión en contraste con la ceguera, lo cual puede leerse en clave de la generación de políticas diferenciales para la adaptación medioambiental para las personas con baja visión y ceguera mejorando su inclusión social.

El desarrollo y análisis de las cifras halladas en los diferentes sistemas de información, parte de un estudio comparativo que permite entrever que para las mujeres en general se presentan unas condiciones de segregación o una brecha de género en el acceso a la educación y el ambiente laboral, teniendo en cuenta que principalmente esta población se encuentra en estratos medios y bajos; brecha que se mantiene para las mujeres con discapacidad visual, pues se presenta una limitación para el desarrollo de sus actividades cotidianas mediada por barreras tanto del entorno social como inmediato, sumado a la dificultad en el acceso al desarrollo educativo y acceso laboral, ya que pocas mujeres logran culminar su proceso de formación académica o pocas se encuentran inmersas en el mercado laboral. De allí subyace otro factor importante que recae en que las mujeres que sí se encuentran inmersas en el mercado laboral tienen peores condiciones que los hombres como el tipo de contrato ya que 1,3% de los hombres con discapacidad visual tienen contrato a término fijo en contraste con las mujeres quienes representan un 0,9 en este ítem (RLCPD, 2020).

La información desarrollada en el capítulo devela que se presentan unas condiciones sociales desfavorables para las personas con discapacidad visual en general en el sentido de que son varios factores los que influyen en las limitaciones al acceso a derechos fundamentales como la accesibilidad en sus diferentes niveles: educativos, físicos y económicos; condiciones que se amplían para las mujeres con discapacidad visual pues

sigue existiendo mayor dificultad para educarse, trabajar y desligarse de las actividades del cuidado direccionadas a ellas principalmente. Reflejando la necesidad de los estudios de género de corte interseccional, en primera medida para el mejoramiento de los sistemas de información que las abordan, puesto que estos son los que miden sus condiciones sociales.

De esta manera, lograr una efectiva caracterización de las mujeres con discapacidad visual, que permita la comprensión y lectura profunda de las condiciones sociales, económicas, culturales y políticas, para la disminución de dichas brechas existentes. Asimismo, teniendo una lectura clave y acertada de estos elementos de la población femenina con discapacidad visual, es posible entrever las condiciones y características de su movilidad cotidiana.

#### **4. Capítulo 2: Caracterización de las movilidades de las mujeres con discapacidad visual**

En el anterior capítulo se presentó una caracterización de las personas y mujeres con discapacidad visual desde un enfoque de género. A continuación se exponen algunas características sobre sus condiciones de movilidad cotidiana en la ciudad. Interesa comprender específicamente aspectos como la accesibilidad, modos y motivos de los viajes realizados, teniendo en cuenta los efectos causados por la actual pandemia que ha transformado las dinámicas sociales y la forma de relacionarse no sólo con el espacio sino con las personas; elementos que entrarán en diálogo con la presentación y análisis de la información hallada del documento publicado por la Secretaría Distrital de Movilidad respecto a la Encuesta de Movilidad Urbana 2019.

En el presente capítulo se enseñarán los resultados obtenidos del procesamiento de los microdatos de la movilidad de las personas con discapacidad visual, a partir de las que indican tener limitaciones visuales en la EMU para 3 zonas de análisis en Bogotá y 1 en Soacha, considerando su importancia en cuanto a las relaciones que sus habitantes

sostienen con la ciudad; teniendo en cuenta el interés de analizar las características de movilidad de esta población en zonas periféricas de la ciudad pertenecientes a barrios populares que cuentan con condiciones de movilidad desfavorables, entendiendo que esta investigación se inscribe en el proyecto Modural<sup>8</sup>, el cual pretende analizar las prácticas de movilidad sostenible; proyecto que brinda aspectos metodológicos para el análisis de las movilidades de la población objetivo.

Por consiguiente, cabe aclarar que las zonas de análisis en las que desarrollan los viajes las personas con discapacidad visual y que se abordarán en el procesamiento de los datos de la EMU 2019, serán las ya establecidas en el proyecto Modural para la ciudad de Bogotá; por tanto, es preciso establecer metodológicamente como se establecieron dichas zonas. La unidad espacial de referencia son las UTAM (Unidad Territorial de Análisis de Movilidad). Para esta investigación tuvo lugar un proceso de diagnóstico y caracterización de las condiciones de pobreza y de movilidad de la ciudad (Caracterización de las condiciones de movilidad, aproximación al nivel socioeconómico de los hogares); una segunda etapa en donde se configuró una tipología de grandes conjuntos de zonas desfavorables en Bogotá (Selección de indicadores, Clasificación y descripción de los grupos de zonas, Comparativo de las zonas con condiciones sociales y de movilidad muy desfavorables) y una tercera etapa donde se consideraron criterios adicionales. (Demoraes, et al., 2020, p.3)

Por tanto, las zonas o UTAM elegidas correspondieron a territorios densamente poblados, con condiciones geográficas específicas y de movilidad complicada en cuanto al acceso, trayecto y demás para la ciudad, lo cual establece 4 UTAM correspondientes a: Altos de Cazucá en Soacha (575), El Porvenir en Bosa (86), El Lucero en Ciudad Bolívar (67) y El

---

<sup>8</sup> Modural es un programa internacional y pluridisciplinario financiado por la ANR (Agencia Nacional de la Investigación) de Francia. Está enfocado en las prácticas de movilidad cotidiana con motivo trabajo o estudio en Bogotá y Lima, haciendo hincapié sobre dos temas que constituyen un reto para la urbe y la inclusión social: la movilidad sostenible y la situación específica de las periferias populares que reúnen hoy gran parte de la población urbana. (Demoraes, et al., 2020, p.3)

Rincón en Suba (28), las cuales serán puntos de análisis en el procesamiento de datos de la EMU 2019 correspondiente para este capítulo.

Antes de dar paso a los resultados de la EMU, se considera importante señalar que en el RLCPD y el Boletín Epidemiológico Distrital (BED) existía información sobre las condiciones de movilidad para las PcD. Por ejemplo, a partir del BED puede establecerse y analizarse que para las personas con discapacidad visual existen barreras que impactan en su movilidad.

**Tabla 8. Barreras del entorno social en relación porcentual a las personas con dificultad permanente para percibir la luz, distinguir objetos o personas a pesar de usar lentes o gafas 2019**

<b>Barreras del entorno social</b>	<b>% Personas con dificultad permanente para percibir la luz, distinguir objetos o personas a pesar de usar lentes o gafas</b>
Andenes-aceras	67,8
Calles-vías	81,1
Parques, plazas, estadios, teatros, iglesias	63,1
Paraderos, terminales de transporte	63,3
Vehículos de transporte público	76,3
Centros educativos	23,2
Lugares de trabajo	25,1
Centros de salud, hospitales	36
Centros comerciales, tiendas, plazas de mercado	39,9
Otros lugares	12,7
No hay barreras	6,9

*Fuente: Elaboración propia basada en la Tabla de la Secretaría de Salud del Boletín epidemiológico distrital. P.19.*

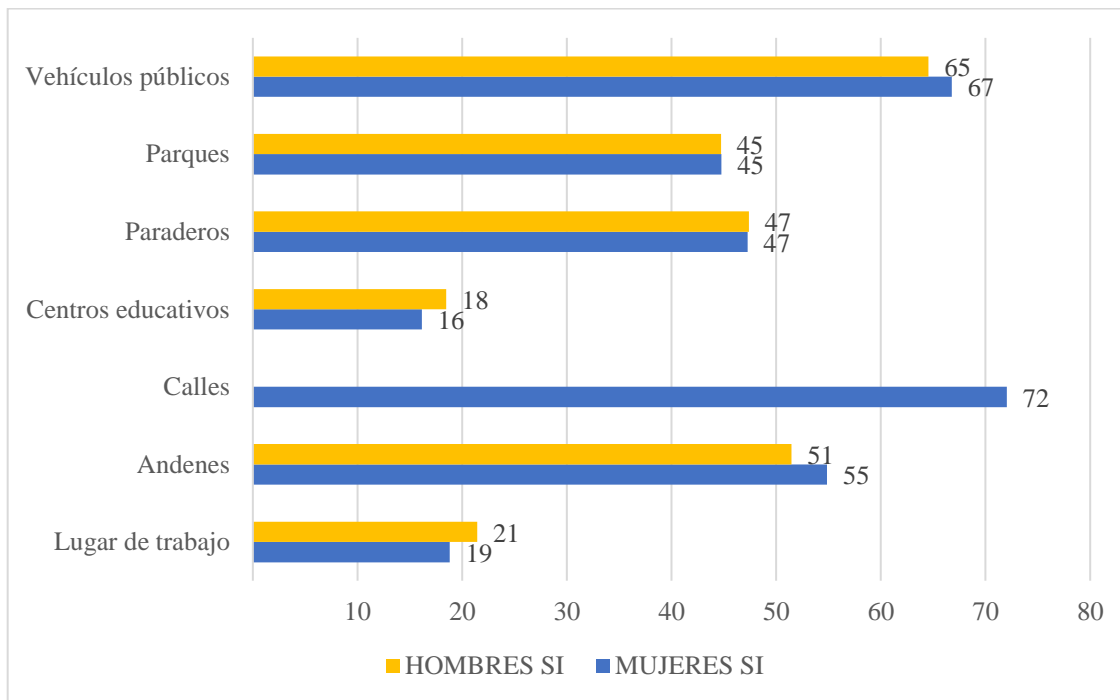
De esta manera se observa que Calles y vías (81,1%), Vehículos de transporte público (76,3%), Andenes y aceras (67,8%), Paraderos y terminales de transporte (63,3%), es decir infraestructuras de carácter público se convierten en barreras del entorno social para las PcD visual, evidenciando una latente problemática en cuanto a la accesibilidad de los espacios.

**Tabla 9. Barreras del entorno inmediato en relación porcentual a las personas con dificultad permanente para percibir la luz, distinguir objetos o personas a pesar de usar lentes o gafas 2019**

<b>Barreras del entorno inmediato</b>	<b>% Personas con dificultad permanente para percibir la luz, distinguir objetos o personas a pesar de usar lentes o gafas</b>
Dormitorio	15,7
Sala-comedor	17,3
Baño-sanitario	22,7
Escaleras	70,7
Pasillos-patios	53,1

*Fuente: Elaboración propia basada en la Tabla de la Secretaría de Salud. P.18.*

**Gráfico 7. Distribución porcentual lugar donde encuentran barreras mujeres y hombres con discapacidad visual en Bogotá a corte de 2020**



*Fuente: Elaboración propia basada en los datos del RLCPD 2020*

Si bien la información del Boletín Epidemiológico no realiza un comparativo entre hombres y mujeres, el RLCPD permite hacer este contraste, encontrando que dentro del total de las mujeres registradas, el lugar donde mayoritariamente estas encuentran barreras son las calles, elemento que no fue posible contrastarlo con los hombres ya que no aparecía dicho aspecto para estos. Asimismo, es posible corroborar que en general tanto para hombres como para mujeres con discapacidad visual se presentan barreras en lugares públicos como privados, sin embargo, para las mujeres en mayor medida suelen ser andenes y vehículos públicos, aspectos sumamente importantes a considerar puesto que son lugares esenciales en la movilidad de las personas, además de esto, cabe cuestionarse qué representan dichas barreras para las mujeres teniendo en cuenta la seguridad al movilizarse por dichos lugares, considerando como se expresó anteriormente que las

calles repuntan como barreras, y es este escenario en donde se desarrollan los desplazamientos y se experimenta la ciudad en diferentes actividades.

El RLCPD y el BED permitieron indagar por diferentes elementos que fueron útiles para la caracterización de la población, sin embargo, estas fuentes no ofrecen información respecto a la movilidad de las mujeres con discapacidad visual, por tanto, se acude a la Encuesta de Movilidad Urbana para ahondar en el tipo y las condiciones de movilidad de los hogares y personas de la ciudad. En ese sentido, según la Secretaría Distrital de Movilidad (2019) la Encuesta de Movilidad es una herramienta que permite recolectar información tanto de las condiciones socioeconómicas de los hogares y las personas, como de las condiciones que influyen en la toma de decisiones de las personas sobre su movilidad y las características de los viajes que realizan; información que es utilizada para la planeación del transporte y la comprensión de la movilidad en la ciudad. (p.1)

En Bogotá se han realizado 4 encuestas cuyos propósitos han estado alrededor de la caracterización de la movilidad en la ciudad y los factores que esto abarca; la primer encuesta realizada data de 2005, la cual tuvo como objetivo la revisión y actualización de la red vial georreferenciada disponible en la ciudad; la realizada en el año 2011 cuyo objetivo fue hallar características de la oferta y la demanda del transporte, la caracterización de los desplazamientos, ajuste de los parámetros de calibración del modelo de transporte y validación de las matrices obtenidas; la encuesta realizada en 2015 que tuvo como propósito la caracterización de la movilidad urbana incluyendo por primera vez, información relevante de viajes de personas con movilidad reducida.

Finalmente, la encuesta más reciente realizada para el año 2019, tuvo como objetivo la caracterización de la movilidad de la población igual o mayor a 5 años que residen en el área urbana de Bogotá y 18 municipios aledaños<sup>9</sup>, realizando la encuesta de Origen-destino de hogares (EODH) y la Encuesta Origen-Destino de Interceptación (EODI); dicha encuesta constó de tres aspectos importantes: la caracterización socioeconómica (en

---

<sup>9</sup> Bojacá, Cajicá, Chía, Cota, El Rosal, Facatativá, Funza, Gachancipá, La Calera, Madrid, Mosquera, Sibaté, Soacha, Sopó, Tabio, Tenjo, Tocancipá y Zipaquirá.

donde se abordan los hogares, viviendas, personas y vehículos del área de estudio); de la movilidad (en donde se abordan aspectos como número, tasa, propósito, distribución horaria de viajes, entre otros) y de origen y destino de los viajes.

Se puede hallar en la información presentada de la encuesta que se encontraron 21.828 formularios aplicados dentro de la EODH, de allí 17.557 correspondieron a Bogotá, representando el 80,4% de la muestra; por su parte las 4.271 encuestas restantes fueron aplicadas en los 18 municipios aledaños. Por esa vía, fueron encontrados 2'995.531 hogares de los cuales el 83.8 % correspondieron a Bogotá con 2'509.393.

Por su parte, se hallaron 167.078 encuestas de interceptación, para las cuales se determinó la ubicación en donde se realizarían, el periodo y número de encuestas por ubicación en transporte privado (auto, moto, taxi con pasajero y vehículo liviano de transporte especial con pasajero), bicicleta, transporte público y estaciones de Transmilenio (Secretaría Distrital de Movilidad, 2019).

Como se puede apreciar la EMU 2019 se divide en estos dos bloques, los cuales indagan por las movilidades de la población encontrada en el área de estudio, sin embargo, cabe aclarar que dicha encuesta se dirige a una población en general, es decir, no tiene como objetivo analizar el caso de la población con discapacidad y por ende los resultados no son representativos para el universo de estudio, sin embargo, muestra algunos elementos importantes de su movilidad. Asimismo, para efectos de este capítulo, se analizará la información presentada en el módulo dedicado a personas, resultado de abordar a las personas pertenecientes a los hogares encuestados, además de indagar por los viajes, modo de transporte y las dificultades para desplazarse en dichos modos.

Según lo hallado en la EMU, para 2019 en Bogotá se encontraron 658.331 personas con alguna dificultad para moverse, oír, ver, hablar y/o comunicarse u otra, entendiendo que dicha dificultad puede presentarse simultáneamente con otras, es decir, puede presentar más de una dificultad. Asimismo, se evidencia que para la capital, las personas con dificultades para ver son mayoritarias con un 39,8% es decir 262.015 personas con discapacidad visual, seguido de las personas con dificultad para moverse con un 38,6%.

De estas personas que presentaron alguna dificultad para moverse, oír, ver, hablar y/o comunicarse el 55,5% indicaron tener dificultades para usar uno o varios modos de transporte público o privado en contraste con el 44,5% que indicaron no tener dificultades.

Por esa vía, la EMU estableció que en un día típico se realizaron 18'996.286 viajes en el área de estudio donde 15'831.826 se realizaron por personas residentes en la ciudad de Bogotá; ahora, considerando los viajes peatonales mayores o iguales a 15 min y los realizados en otras modalidades de transporte con mayor o igual duración de 3 min, se realizaron 16.007.299 viajes donde 13'359.727 se desarrollaron en Bogotá por parte de las personas encuestadas. Al contrastar dicha información para las personas con discapacidad o con alguna dificultad para moverse, oír, ver, hablar y/o comunicarse encuestadas en Bogotá, se encuentra que la movilidad de esta población representa el 9,35% de los viajes es decir, 1'246.781 (Secretaría Distrital de Movilidad, 2019, p.72).

Por su parte, se encontró que el mayor registro de cantidad de viajes al día por persona con discapacidad encuestadas recae en aquellas que presentan dificultad para ver con 2.08 viajes en contraste de aquellas que presentaron dificultad para moverse con 1.49 viajes por persona. (Secretaría Distrital de Movilidad, 2019, p.109) En cuanto a la partición modal de los viajes para las personas con discapacidad que fueron encuestadas, se encuentra que estas hacen uso principalmente de los desplazamientos a pie y el sistema de transporte público “El 41.0 % de los viajes se realizan a pie, seguido de Transmilenio con el 11.7 y SITP zonal con el 11.6 %” (Secretaría Distrital de Movilidad, 2019, p.123).

Como ya se mencionó al inicio del capítulo se trató de hacer un análisis más específico de la movilidad de las personas con discapacidad visual en las 4 zonas de estudio del proyecto Modural, en ese sentido, son cuatro los aspectos a presentar: La dificultad para moverse en 1 o más medios de transporte y los medios de transporte en los cuales presenta dificultad; el motivo de viaje y el modo principal en que realizan los viajes; teniendo en cuenta que la EMU no tuvo por objeto de estudio la población con discapacidad visual, por ende, se presentan unos datos de carácter exploratorio.

La EMU permitió ver los resultados del número de viajes que realizó la población con discapacidad el día anterior, en donde se muestra que el 22,4%<sup>10</sup> de las personas con discapacidad visual que fueron encuestadas en la EMU2019 no realizaron viajes el día anterior. Este es un porcentaje considerable que lleva a pensarse sobre la inmovilidad de las personas con discapacidad visual en la ciudad, teniendo en cuenta como se verá en la siguiente gráfica que existe en general dificultades para el uso de los medios de transporte de la ciudad, esto sumado a las barreras ya expuestas.

**Tabla 10. Dificultades para usar medios de transporte para la población con discapacidad visual EMU 2019 por UTAM**

# de Medios	Utam 575 Altos de Cazucá (Soacha)			Utam 67 El Lucero (Ciudad Bolívar)			Utam 86 El Porvenir (Bosa)			Utam 28 El Rincón (Suba)		
	Mujeres	Hombres	Total	Mujeres	Hombres	Total	Mujeres	Hombres	Total	Mujeres	Hombres	Total
<b>En un solo medio</b>	12	16	28	11	10	21	13	13	26	13	9	22
<b>En dos medios</b>	1		1			0		1	1	1		1
<b>En tres medios</b>	2	1	3	2	1	3		3	3	3	3	6
<b>Total</b>			32			24			30			29

*Fuente: Elaboración propia, basada en la base de datos de la EMU 2019. Secretaría Distrital de Movilidad.*

En ese sentido, se puede evidenciar que no hay una diferencia marcada de género entre las personas con discapacidad visual que indicaron tener dificultades para usar uno

<sup>10</sup> Es importante aclarar que la EMU presenta la población neta con discapacidad visual y la cantidad de esta con el factor de expansión aplicado, siendo 629 y 98.687 respectivamente. De ahora en adelante se trabajará con las cifras sin factor de expansión.

o tres medios de transporte, es decir, en general, a las PcD visual encuestadas se les dificulta usar al menos un tipo de transporte en las UTAM presentadas. Al ahondar en los medios de transporte en los cuales presentan dificultad la población con discapacidad visual para moverse, es preciso aclarar que inicialmente la encuesta presenta 12 medios y la opción de todos los anteriores, sin embargo, se crean algunas combinatorias como se verá en la siguiente tabla.

**Tabla 11. Medios de transporte en los que presentan dificultad para moverse población con discapacidad visual según EMU 2019**

Medios de transporte	Utam 575 Altos de Cazucá (Soacha)			Utam 67 El Lucero (Ciudad Bolívar)			Utam 86 El Porvenir (Bosa)			Utam 28 El Rincón (Suba)		
	Mujeres	Hombres	Total	Mujeres	Hombres	Total	Mujeres	Hombres	Total	Mujeres	Hombres	Total
Automóvil			0			0			0	1		1
Motocicleta			0	2	1	3	1	1	2	4		4
Bus, buseta, microbús, Bus escalera, chiva	1	1	2	1		1			0	1		1
Sistema integrado de transporte (Transmilenio, SITP, Transmicable)		1	1							7		
Bicicleta			0			0			0			0
Bicitaxi	5	7	12	1	1	2	2	5	7			0
Motocicleta y Bus, buseta, microbús	1		1			0			0	2		2
Motocicleta, bus, buseta,	2	1	3	2		2			0	1		1

microbús y Transmicable												
Automóvil, Motocicleta y Bus escalera, chiva			0		1	1			0			0
Bus, buseta, microbús y Bus escalera, chiva			0					1	1		1	1
Bus, buseta, microbús y Transmicable			0				1		1			0
Bus, buseta, microbús; Transmilenio y Transmicable			0					1	1			0
Motocicleta, bus, buseta, microbús; Bus escalera, chiva			0					1	1			0
Campero, Jeep y Bus escalera, chiva			0					0		1		1
Automóvil, Bus escalera, chiva y Bicicleta			0					0			1	1
Automóvil, Motocicleta y Bus, buseta, microbús			0					0			1	1

Todos los anteriores	6	7	13	7	8	15	10	7	17		9	9
<b>Total</b>	15	17	<b>32</b>	13	11	<b>24</b>	14	16	<b>30</b>	17	12	<b>22</b>

*Fuente: Elaboración propia, basada en la base de datos de la EMU 2019. Secretaría Distrital de Movilidad.*

Puede observarse que en general, las personas con discapacidad visual que fueron encuestadas presentan dificultad al usar medios de transporte como bus, buseta o moto, y todos los medios de transporte en general, es decir, es poca la accesibilidad para las personas con discapacidad visual al hacer uso de los medios de transporte en la ciudad, sin embargo, su movilidad es adaptada a los medios de transporte en los cuales menos se les dificulta usarlos, por lo cual llama la atención como en medios como Transmilenio y SITP no se presentan dificultades para su uso, a excepción de la Utam 28 en donde se encuentran 7 mujeres que manifestaron presentar dificultad.

**Tabla 12. Motivos de viaje de las personas con discapacidad visual según la EMU 2019 por UTAM**

Valor	Motivo	UTAM 575 Altos de Cazucá (Soacha)			Utam 67 El Lucero (Ciudad Bolívar)		
		Mujeres	Hombres	Total	Mujeres	Hombres	Total
1	Trabajar	3	9	12	3	4	7
2	Asuntos de trabajo			0		1	1
3	Estudiar	1		1	1	1	2
4	Recibir atención en salud		1	1	1		1
5	Ver a alguien			0			0
6	Volver a casa			0			0

7	Buscar/Dejar a alguien	8	1	9	1		1
8	Buscar/Dejar algo			0			0
9	Comer/ Tomar algo			0			0
10	Compras	2		2	3	2	5
11	Trámites	1		1		1	1
12	Recreación y cultura	1		1	1	1	2
13	Buscar trabajo			0		1	1
14	Actividades con fines religiosos			0			0
15	Cuidado de personas			0			0
16	Actividad física y deporte			0	2		2
77	otro			0			0
<b>Total</b>		16	11	27	12	11	23

*Fuente: Elaboración propia, basada en la base de datos de la EMU 2019. Secretaría Distrital de Movilidad.*

**Tabla 13. Motivos de viaje de las personas con discapacidad visual según la EMU 2019 por UTAM**

Valor	Motivo	Utam 86 El Porvenir (Bosa)			Utam 28 El Rincón (Suba)		
		Mujeres	Hombres	Total	Mujeres	Hombres	Total
1	Trabajar		5	5	2	3	5
2	Asuntos de trabajo	1	1	2		1	1

3	Estudiar	1	1	2	3		3
4	Recibir atención en salud	1		1	1	3	4
5	Ver a alguien	2	1	3			0
6	Volver a casa			0			0
7	Buscar/Dejar a alguien	1	3	4	2	1	3
8	Buscar/Dejar algo			0	2		2
9	Comer/ Tomar algo			0			0
10	Compras	3	1	4	2	1	3
11	Trámites		1	1	2	1	3
12	Recreación y cultura	1	1	2	1		1
13	Buscar trabajo			0			0
14	Actividades con fines religiosos			0		1	1
15	Cuidado de personas			0			0
16	Actividad física y deporte			0			0
77	otro			0	1		1
<b>Total</b>		10	14	<b>24</b>	16	11	<b>27</b>

*Fuente: Elaboración propia, basada en la base de datos de la EMU 2019. Secretaría Distrital de Movilidad.*

Por su parte, al abordar por los motivos de viaje<sup>11</sup> para las UTAM establecidas, se encuentra que entre la población encuestada, la movilidad pendular para las mujeres se hace más por motivos de estudio en contraste con los hombres que se desarrolla más por asuntos de trabajo o trabajo propiamente, esto se relaciona con lo desarrollado en el capítulo anterior considerando que las mujeres tenían una baja empleabilidad pero en contraste con los hombres llegaban a ocuparse en estudio en mayor medida. Sin embargo, al observar otros motivos propios de actividades cotidianas, llama la atención cómo el motivo de movilidad por compras sobresale más para las mujeres con discapacidad visual que para los hombres, es decir, se puede entrever a partir de los motivos de viaje, como las mujeres con discapacidad visual desarrollan ciertas actividades que los hombres realizan en menor medida. Asimismo, otro aspecto que llama la atención recae en el motivo de movilidad de cuidado, ya que este no sobresale en las 4 UTAM establecidas, sin embargo, en la población general, resultan sólo 13 viajes por dicho motivo de los cuales 9 fueron realizados por mujeres y 4 por hombres.

**Tabla 14. Modo principal en el que se transportan personas con discapacidad visual según la EMU 2019 por UTAM**

Modo principal	UTAM 575 Altos de cazuca (Soacha)			Utam 67 El Lucero (Ciudad Bolívar)			Utam 86 El Porvenir (Bosa)			Utam 28 El Rincón (Suba)		
	Mujeres	Hombres	Total	Mujeres	Hombres	Total	Mujeres	Hombres	Total	Mujeres	Hombres	Total
A pie	11		11	9	5	14	7	4	11	8	6	14
Alimentador		1	1			0			0			0
Auto		2	2			0			0		1	1
Bicicleta			0		1	1		2	2	2	1	3
Bicitaxi			0			0			0			0

<sup>11</sup> Es importante aclarar que al procesar las tablas por motivos de viaje, se tuvo en cuenta aquellos cuyo punto de partida es el hogar, por ende, no se ahonda en otro tipo de viajes.

Cable			0			0			0			0
Intermunicipal	2		2			0	1	1	2			0
Moto			0			0		1	1			0
Patineta			0			0			0			0
SITP provisional	1	1	2	1		1		1	1	2		2
SITP zonal			0	2	3	5		2	2	1	2	3
Transmilenio	1	6	7		2	2		2	2	3	1	4
Transporte escolar			0			0			0			0
Transporte informal	1	1	2			0	2	1	3			0
Transporte publico individual			0			0			0			0
Otro			0			0			0			0
<b>Total</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>27</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>23</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>24</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>27</b>

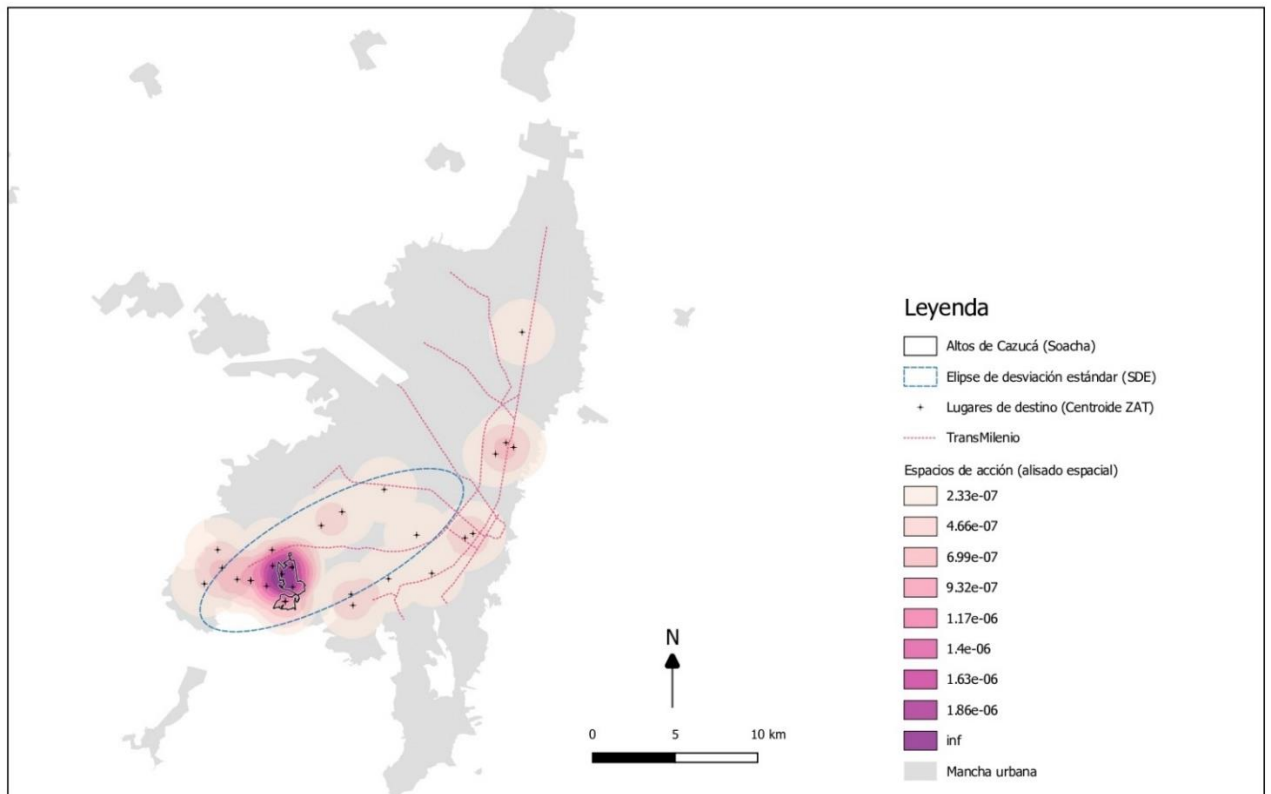
*Fuente: Elaboración propia, basada en la base de datos de la EMU 2019. Secretaría Distrital de Movilidad.*

Ahora bien, al indagar por el modo principal en el que se transportan las personas y mujeres con discapacidad visual se encuentra que principalmente en las UTAM escogidas, la población se desplaza a pie, sin embargo, más las mujeres que los hombres realizan sus desplazamientos de esta forma. Asimismo, el conjunto de transporte comprendido por Transmilenio, SITP provisional y zonal, y Alimentador, son los otros medios usados por las mujeres y los hombres con discapacidad visual para transportarse, resaltando de estos

elementos como las ayudas audibles con las que cuenta el sistema y que intentan vencer una de las barreras físicas que se presentan para las PcD visual.

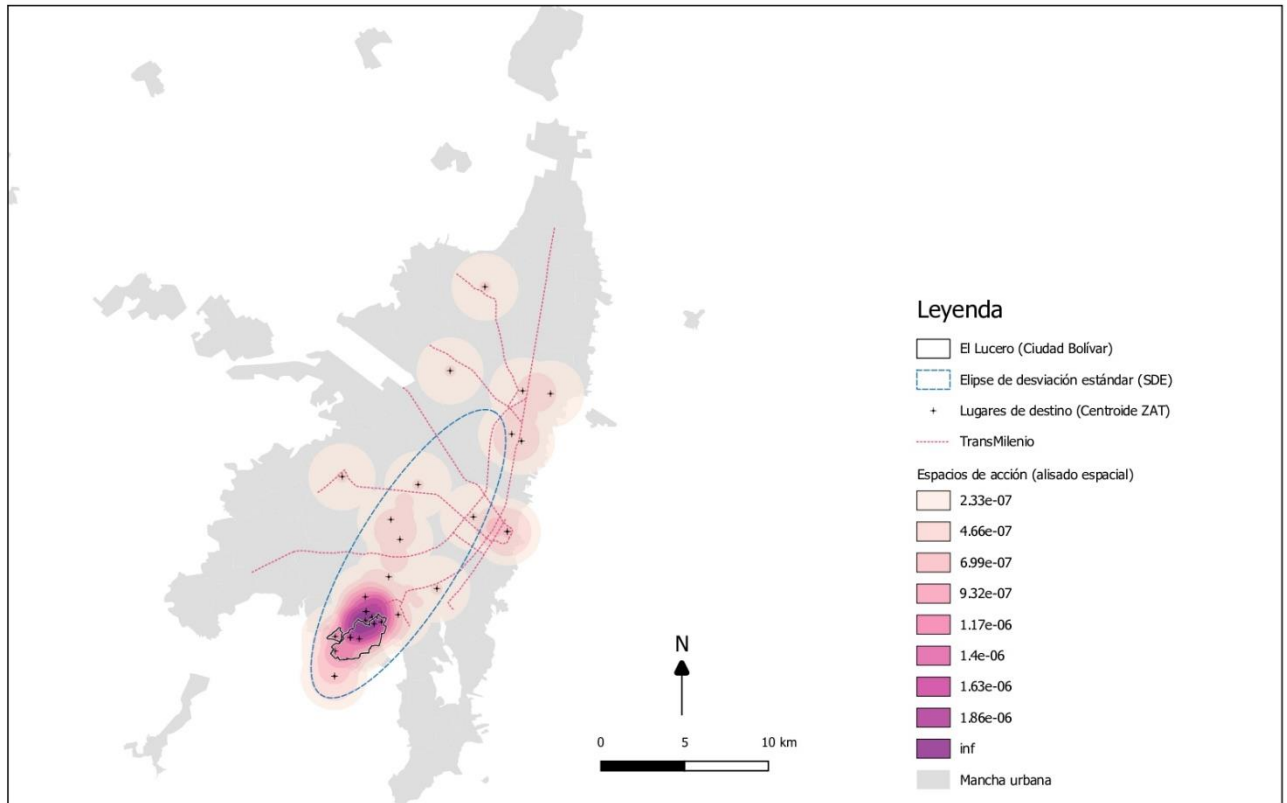
Por esa vía, al indagar por los lugares de destino por UTAM de las personas con discapacidad visual, se observa que los viajes se presentan próximos a la zona de residencia de las PcD visual en las diferentes UTAM.

**Gráfico 8. Lugares de destino de las personas que viven en Altos de Cazucá (Soacha) y que declararon tener dificultad para ver, aun utilizando lentes según la EMU 2019**



Fuentes: EMU2019 - Viajes desde la casa - Número de viajes: 35  
Realización: ANR Modural - UMR ESO 6590 CNRS - Université Rennes 2 / IFEA / Universidad Santo Tomás - 25/03/2021  
Técnica cartográfica: alisado espacial por núcleos (función Epanechnikov, radio: 2 km, tamaño del píxel: 100m<sup>2</sup>) - Software QGIS - Discretización: intervalos de igual amplitud

**Gráfico 9. Lugares de destino de las personas que viven en El Lucero (Ciudad Bolívar) y que declararon tener dificultad para ver, aun utilizando lentes según la EMU 2019 – Bogotá**

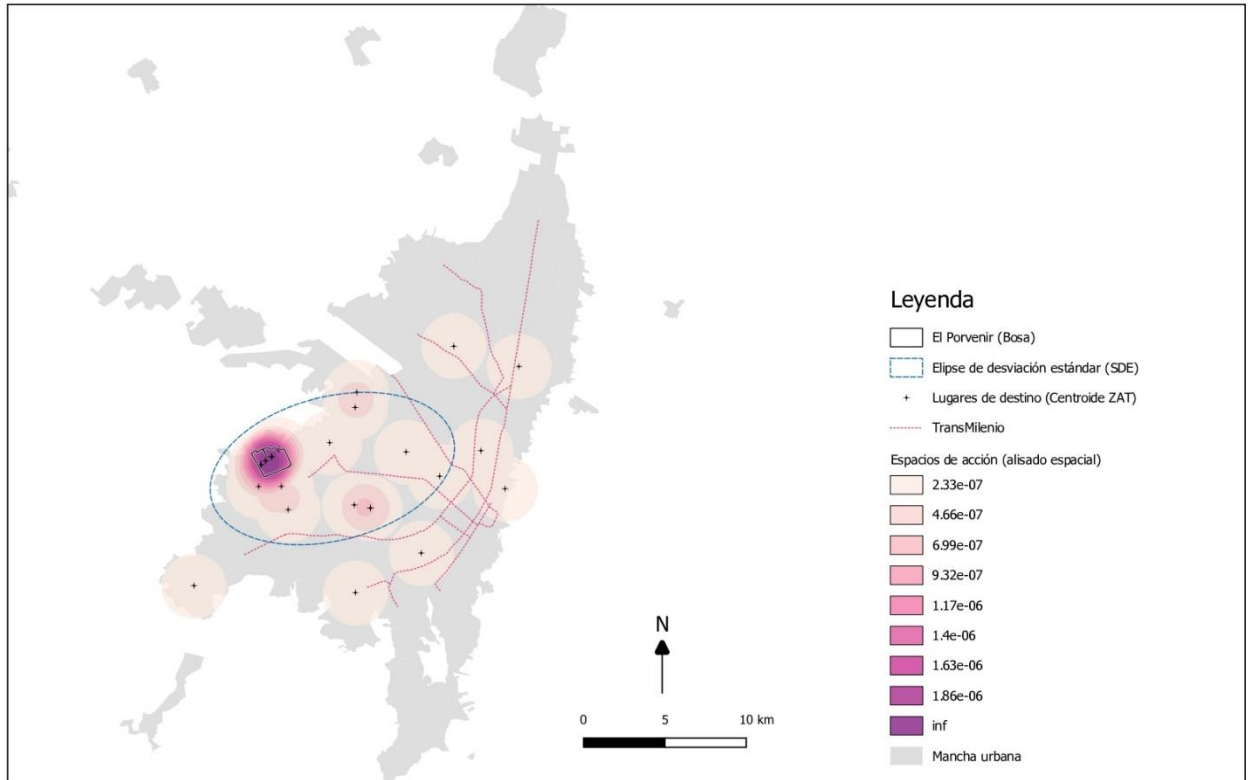


Fuentes: EMU2019 - Viajes desde la casa - Número de viajes: 31

Realización: ANR Modural - UMR ESO 6590 CNRS - Université Rennes 2 / IFEA / Universidad Santo Tomás - 25/03/2021

Técnica cartográfica: alisado espacial por núcleos (función Epanechnikov, radio: 2 km, tamaño del píxel: 100m<sup>2</sup>) - Software QGIS - Discretización: intervalos de igual amplitud

**Gráfico 10. Lugares de destino de las personas que viven en El Porvenir (Bosa) y que declararon tener dificultad para ver, aun utilizando lentes según la EMU 2019 – Bogotá**

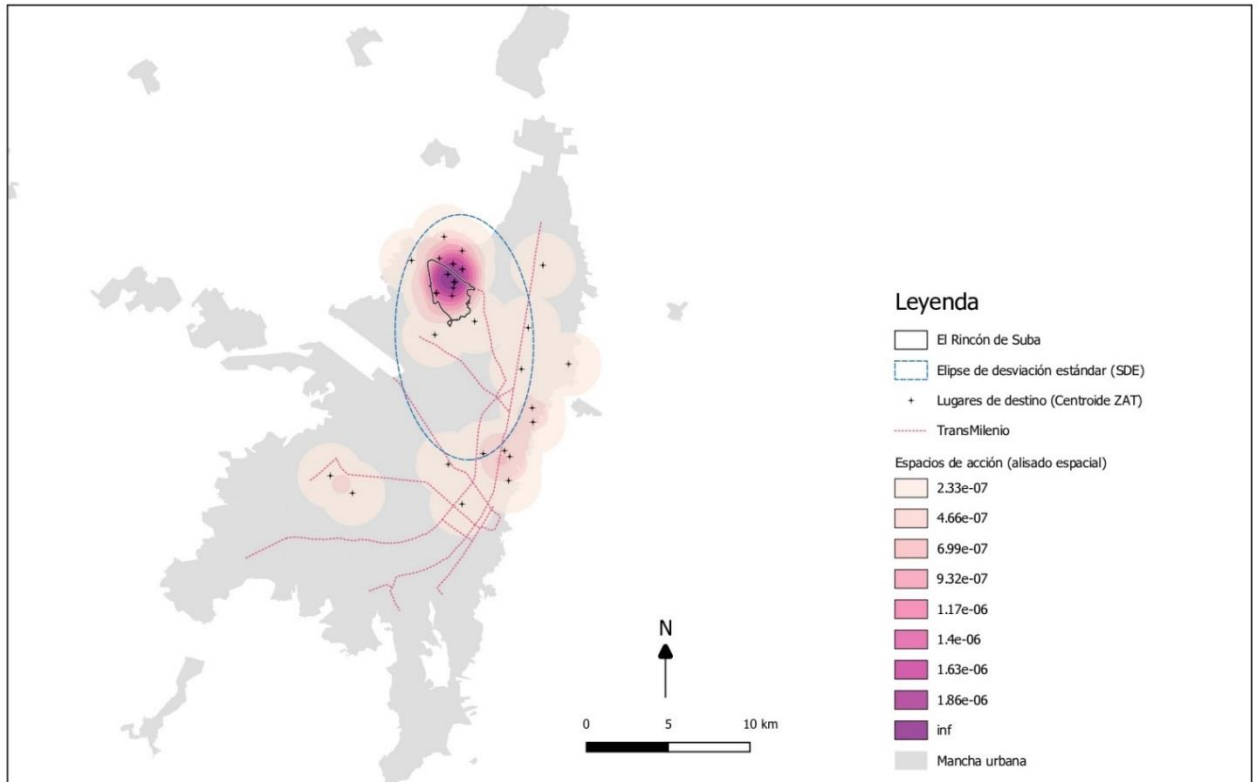


Fuentes: EMU2019 - Viajes desde la casa - Número de viajes: 30

Realización: ANR Modural - UMR ESO 6590 CNRS - Université Rennes 2 / IFEA / Universidad Santo Tomás - 25/03/2021

Técnica cartográfica: alisado espacial por núcleos (función Epanechnikov, radio: 2 km, tamaño del píxel: 100m<sup>2</sup>) - Software QGIS - Discretización: intervalos de igual amplitud

**Gráfico 11. Lugares de destino de las personas que viven en El Rincón de Suba y que declararon tener dificultad para ver, aún utilizando lentes según la EMU 2019 - Bogotá**



Fuentes: EMU2019 - Viajes desde la casa - Número de viajes: 35  
 Realización: ANR Modural - UMR ESO 6590 CNRS - Université Rennes 2 / IFEA / Universidad Santo Tomás - 25/03/2021  
 Técnica cartográfica: alisado espacial por núcleos (función Epanechnikov, radio: 2 km, tamaño del píxel: 100m²) - Software QGIS -Discretización: intervalos de igual amplitud

Ahora al analizar los viajes en relación a los motivos de estos para las mujeres con discapacidad visual en las 4 UTAM resulta importante tener en cuenta elementos como que si bien Soacha no hace parte de Bogotá, es un territorio clave de considerar puesto que mantiene diferentes relaciones con la ciudad, asimismo, presenta una diversidad del medio de transporte utilizado por las mujeres con discapacidad visual encuestadas según el motivo de desplazamiento, teniendo en cuenta si se movilizan dentro del municipio, es decir, zonas cercanas a su zona de residencia (desplazándose a pie) o hacia otros sectores de la ciudad (utilizando transporte intermunicipal, Transmilenio o SITP). Asimismo, se encuentra que si bien según las UTAM varían los motivos de desplazamiento de las

mujeres con discapacidad visual, oscilando entre Trabajo, Estudio, Recibir atención en Salud, Buscar/ Dejar a alguien, Compras y Recreación y Cultura; los medios más empleados por estas para realizar dichas actividades, suelen ser el Transmilenio, Sitp provisional o zonal y a pie, esto último se relaciona con lo anteriormente encontrado en cuanto a los desplazamientos próximos a la zona de residencia.

#### **4.1. Conclusiones**

La información desarrollada a lo largo del capítulo permite evidenciar varios aspectos respecto a la movilidad de las personas y mujeres con discapacidad visual. Zunino, Giucci & Jirón (2018) plantean que la accesibilidad se entiende como condición de la movilidad, lo cual se relaciona no sólo a la dimensión físico-material del espacio, sino también con las barreras que sujetos y grupos sociales enfrentan cotidianamente para acceder a la ciudad, entendiendo la accesibilidad como práctica social (p.27). En ese sentido, la accesibilidad es un término clave al abordar la movilidad puesto que esta no sólo se refiere a la posibilidad de desplazamiento físico que condiciona al sujeto, sino la relación con el entorno que este tiene para dicha movilidad; lo cual es posible relacionar con la información desarrollada a lo largo del capítulo, conforme al objetivo de caracterizar la movilidad de las mujeres con discapacidad visual, puesto que se halla que estas enfrentan barreras tanto del entorno inmediato como social, lo cual evidencia una problemática en cuanto a la accesibilidad y la planeación de los espacios tanto públicos como privados en la ciudad.

Por consiguiente, la accesibilidad es un punto importante al indagar por las condiciones de movilidad de las personas y mujeres con discapacidad visual y los desplazamientos o viajes que estos realizan, puesto que de allí se derivan factores como la vulnerabilidad y seguridad de esta población al movilizarse o no por la ciudad. Entendiendo que según la EMU la población con discapacidad representa en menor proporción los viajes realizados en la ciudad, es decir, existe una alta proporción de mujeres y hombres con discapacidad en general y visual que no se movilizan y la inmovilidad, la cual también es otro factor

importante de análisis en relación a esta población, pues se cuestiona por los motivos por los cuales se presenta una tasa de no desplazamientos, elemento que queda pendiente para próximas encuestas de movilidad.

Por otro lado, la información encontrada en los sistemas de información y la EMU permiten analizar la movilidad de las mujeres con discapacidad visual en diferentes puntos. El primero corresponde a una dificultad pronunciada para la población al uso de los medios de transporte, esto seguido a una proporción de la población que no se moviliza. Ahora, al ahondar en los motivos de desplazamiento se evidencia una movilidad pendular en donde los hombres con discapacidad visual se desplazan más por trabajo y las mujeres más por estudio, sin embargo, estos motivos no son únicos y sobresalen otros como compras, recibir atención en salud y recreación y cultura; además se evidencia el desplazamiento cercano a las zonas de residencia, lo cual indica la necesidad de encontrar cerca al hogar bienes y servicios, comprendiendo que la gran parte de desplazamientos se realizaron a pie dentro de la población con discapacidad visual encuestada en las zonas establecidas. El segundo punto recae en reconocer que las mujeres con discapacidad visual se movilizan por diferentes razones, es decir, los motivos de viaje para las encuestadas oscilaron entre estudio, compras, buscar/dejar a alguien en las UTAM seleccionadas, y que los medios que más utilizan son el sistema integrado de transporte Transmilenio y a pie.

Si bien se han observado avances en cuanto a las Encuestas de Movilidad Urbana, considerando que sólo desde 2015 se empezó a tener en cuenta a la población con discapacidad en general en la encuesta, es importante desarrollar en futuras construcciones y aplicaciones de la encuesta un enfoque diferencial y de género, que permita ahondar a profundidad sobre la movilidad de la población con discapacidad y las mujeres con discapacidad visual, teniendo en cuenta que con la información recolectada en estas encuestas se toman decisiones importantes en lo concerniente a la movilidad, sistemas de transporte e infraestructura para la ciudad.

En ese sentido, aunque la información recolectada en las encuestas de movilidad es importante para la elaboración de políticas públicas para mejorar las condiciones de movilidad, no se desconoce que las mujeres con discapacidad visual han ido desarrollando estrategias para su efectiva movilidad y más en la época de distanciamiento físico que se ha establecido por efectos de la pandemia que atraviesa nuestra época, lo cual se desarrollará de forma más detallada en el próximo capítulo.

### **5. Capítulo 3: Problemáticas y estrategias desarrolladas por las mujeres con discapacidad visual para movilizarse en la ciudad**

Los capítulos anteriores han permitido caracterizar en términos generales a la población con discapacidad visual y en particular a las mujeres con dicha limitación, tanto en aspectos sociodemográficos como en sus movilidades urbanas. En este capítulo se pretende describir algunas de las principales problemáticas de las mujeres con discapacidad visual, así como las estrategias que estas desarrollan para movilizarse en la ciudad de Bogotá. Para tal fin, se presentarán los resultados hallados en el trabajo de campo realizado con el acompañamiento de la Unidad de Investigación del Instituto Nacional de Ciegos- INCI<sup>12</sup>, a partir de las técnicas aplicadas tales como grupo focal, encuesta y entrevistas realizadas a la población, en cuanto a la movilidad y su cotidianidad.

Ahondar en la movilidad cotidiana de las mujeres con discapacidad visual ha supuesto explorar más allá de sus trayectos y los medios en los cuales los realizan, por ende, se ha propuesto indagar por las condiciones y problemáticas alrededor de la movilidad de esta población; considerando que para este capítulo lejos de pretender establecer generalizaciones, se parte de entender la existencia de diferencias y particularidades que inciden en la comprensión de sus movilidades, como presentar la discapacidad de nacimiento bien sea ceguera o baja visión, o adquirirla a lo largo de su vida. Entendiendo que la actual pandemia por Covid-19 ha generado impactos en la movilidad y la forma en

---

<sup>12</sup> Agradeciendo la colaboración de Patricia Montoya y María del Rosario Yepes, quienes estuvieron al tanto de todo el proceso de formulación y aplicación de los instrumentos.

cómo la población se desenvuelve para desplazarse por la ciudad, se parte de analizar para este capítulo dichos impactos desde las experiencias de movilidad de las mujeres con discapacidad visual, encontrando que son varios los elementos que dificultan la movilidad, la participación e inclusión de las personas con discapacidad en general, y las mujeres con discapacidad visual en particular.

## **5.1. Encuesta y Grupo Focal**

### **5.1.1. Encuesta**

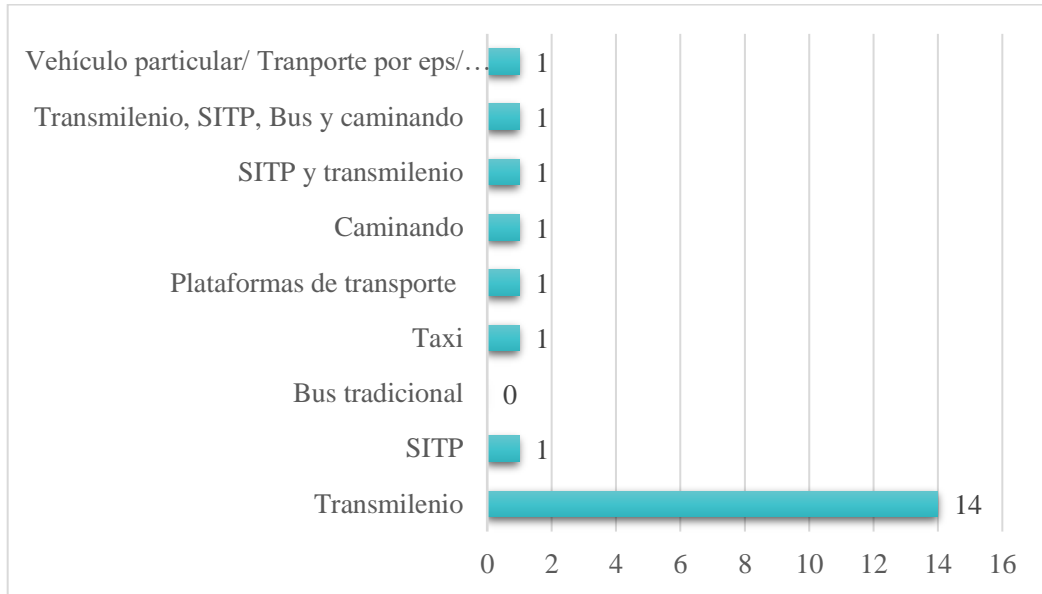
Una de las actividades desarrolladas con el apoyo del INCI ha sido una encuesta<sup>13</sup> realizada a 21 mujeres con discapacidad visual en la ciudad de Bogotá. Cabe resaltar que estos resultados son exploratorios, sin embargo, llegan a coincidir con algunos elementos hallados en la EMU. De las mujeres encuestadas, 10 presentaban baja visión en contraste con 11 que presentaban ceguera total; de estas 10 indicaron ser hijas de la jefe o el jefe de hogar y 7 ser jefas de hogares, es decir, la figura que en el hogar se encarga de la toma de decisiones y provisión económica.

Al indagar por la movilidad de esta población, 13 indicaron movilizarse solas y 8 acompañadas; siendo Transmilenio el medio de transporte más utilizado por las encuestadas, este aspecto coincide con lo hallado en la EMU.

---

<sup>13</sup> Encuesta realizada en el mes de febrero de 2021

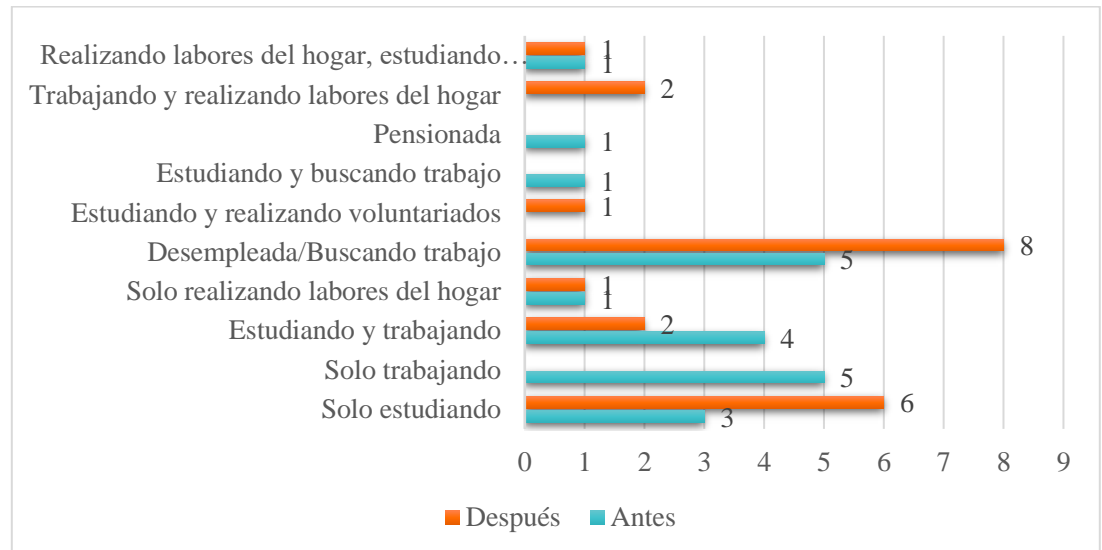
**Gráfico 12. Medio de transporte que más utilizan las mujeres con discapacidad visual encuestadas-2021 en Bogotá.**



*Fuente: Elaboración Propia*

Asimismo, es importante tener en cuenta que la pandemia ha traído consigo diferentes dinámicas como el autocuidado y medidas de bioseguridad que exigen mantener distancia física entre los usuarios de transporte público, en ese sentido, al indagar si se ha disminuido la ayuda en el transporte público para movilizarse, 11 de las mujeres encuestadas indicaron que sí, 9 que no y 1 indicó no movilizarse en el transporte durante la pandemia. Por esa vía, puede identificarse un cambio en las actividades antes y durante la pandemia para las mujeres.

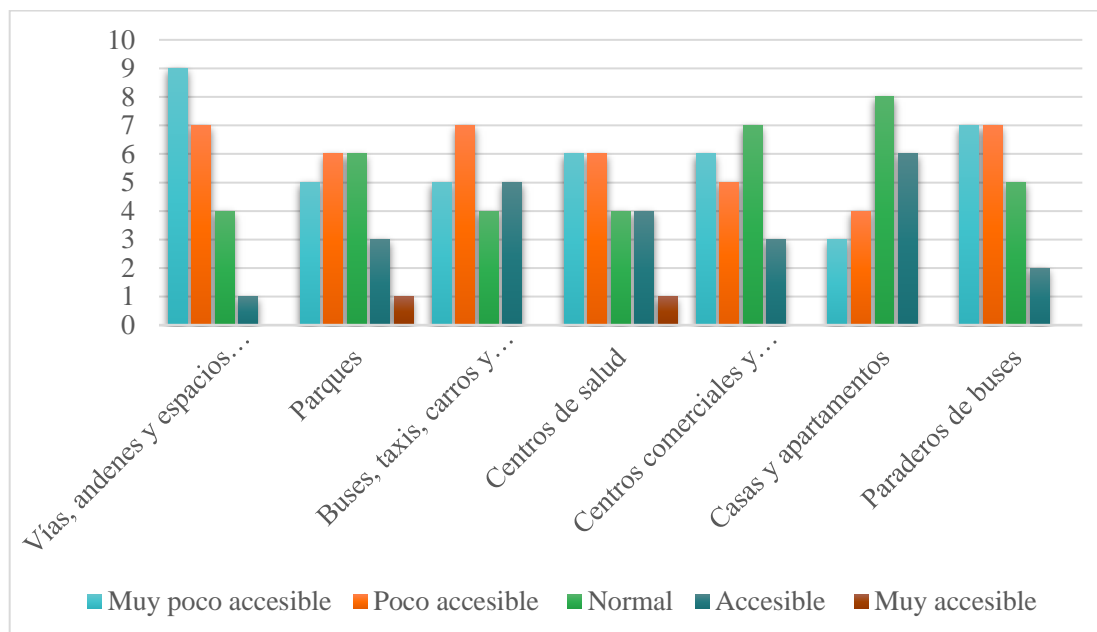
**Gráfico 13. Actividad realizada por las mujeres con discapacidad visual encuestadas antes y después de la pandemia 2021 en Bogotá**



*Fuente: Elaboración propia*

Puede observarse que la ocupación de las mujeres antes de la pandemia oscilaba entre solo trabajando, desempleada o buscando trabajo y sólo estudiando principalmente, sin embargo, los efectos de la pandemia conllevaron a unas cuarentenas extendidas que trasladaron las actividades al hogar e incrementaron las labores realizadas en este. En ese sentido, entre las encuestadas aumentó el desempleo, las labores del hogar, y se encontraron mujeres solo estudiando o estudiando y trabajando. Por otro lado, la accesibilidad como se encontró anteriormente es un punto neurálgico en la ciudad para las personas con discapacidad visual y las mujeres con dicha limitación, puesto que los espacios públicos suelen percibirse como poco accesibles para las mujeres.

**Gráfico 14. Accesibilidad en los espacios para las mujeres con discapacidad visual encuestadas 2021 en Bogotá**

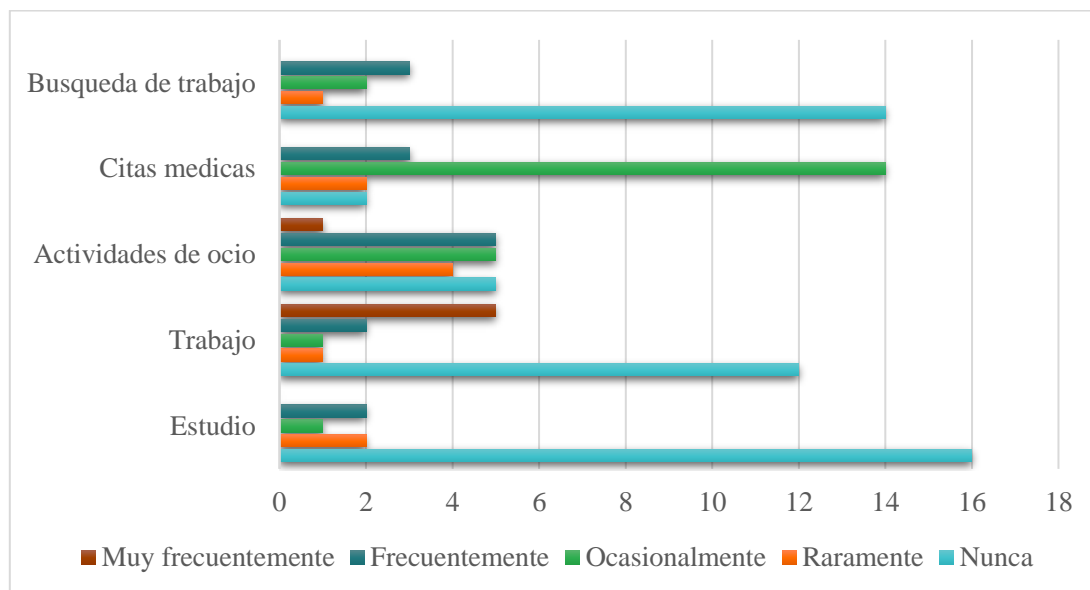


Fuente: Elaboración propia

En contraste, solo los parques y centros de salud se puntuaron como muy accesibles aunque con una baja puntuación; por su parte los Buses, taxis, carros y estaciones de Transmilenio, Casas y apartamentos, Centros comerciales y edificios privados, se puntuaron como accesibles. En general, la accesibilidad en los espacios públicos o privados suele ser poca evidenciando que se presentan dificultades para movilizarse en la ciudad para las mujeres con discapacidad visual.

Por otro lado, la encuesta indicó que si bien antes de la pandemia se presentaba una movilidad más frecuente por parte de las mujeres encuestadas, por motivos de estudio o trabajo, durante la pandemia dicha movilidad se ha visto reducida.

**Gráfico 15. Movilidad de las mujeres con discapacidad visual actualmente por motivos en Bogotá 2021**



*Fuente: Elaboración propia*

La encuesta permitió ahondar en aspectos como los medios de transporte utilizados, los motivos de desplazamiento, accesibilidad en los espacios así como en la seguridad que sienten las mujeres con discapacidad visual al movilizarse en los medios de transporte, siendo el SITP donde 8 de las mujeres encuestadas se sienten muy inseguras seguido del Transmilenio con 6 mujeres en contraste con 7 y 3 mujeres que indicaron sentirse seguras y muy seguras respectivamente en Plataformas de transporte. Lo anterior permite evidenciar cuantitativamente dichos elementos de la movilidad de las mujeres con discapacidad, sin embargo, en el grupo focal se ahonda de una manera cualitativa cómo son estas experiencias de movilidad para las mujeres con discapacidad visual.

### **5.1.2. Grupo Focal**

El ejercicio del grupo focal tuvo como objetivo un acercamiento exploratorio para conocer cómo eran las experiencias de las mujeres con discapacidad visual respecto a su movilidad

cotidiana, teniendo como participantes 5 mujeres cuyos perfiles fueron variados en cuanto a su ocupación y origen de su discapacidad, distinción que da diferentes percepciones de la movilidad y de cómo experimentar la ciudad.

**Tabla 15. Perfiles de las participantes en el grupo focal**

<b>Participante</b>	<b>Profesión</b>	<b>Perfil</b>	<b>Tipo de discapacidad visual</b>
Participante 1	Fisioterapeuta	Participante de la red de mujeres con discapacidad visual	Baja visión
Participante 2	Licenciada y magíster en inglés	Campo de acción en pedagogía	Ceguera de nacimiento
Participante 3	Administradora de empresas, con especialización en proyectos de desarrollo	Campo de acción planeación estratégica	Baja visión, Retinopatía miópica
Participante 4	Estudiante de psicología		Discapacidad visual
Participante 5		Trabaja con la secretaría distrital de la mujer, referente de mujeres con discapacidad y cuidadoras de la dirección de enfoque diferencial	Ceguera por retinosis pigmentosa.

*Fuente: Elaboración propia*

Cuestionarse por la movilidad en una ciudad como Bogotá para la población con discapacidad visual es tarea compleja que requiere un ejercicio juicioso de caracterización y profundo análisis, entendiendo que si bien existen sistemas de información como el RLCPD como se ha desarrollado a lo largo del documento, estos en ocasiones suelen ser insuficientes para abordar la población, pues elementos como la geolocalización o georreferenciación por localidades de la población es casi que inexistente por dichos sistemas de información. En ese sentido, otro punto poco considerado en cuanto a la movilidad de las mujeres con discapacidad visual resulta ser la distinción entre la parte

urbana y rural de la ciudad, lo cual se explica a través de que los sistemas integrados de transporte o en torno a la movilidad se centran en la ciudad. Es decir, en la ciudad puede encontrarse un conjunto de medios de transporte tanto públicos, privados o informales que cubren las demandas de movilidad de la población. En ese sentido, experimentar la ciudad y moverse en ella, se presenta de manera diferente según el medio de transporte al cual puede accederse, sin embargo, la percepción de inseguridad y vulnerabilidad es transversal al moverse como mujer con discapacidad visual, tal como lo expresa la entrevistada:

Yo pienso que si toca revisar el tema de la vulnerabilidad de las mujeres, tienen razón en el hecho de que las mujeres obviamente tenemos más vulnerabilidad, pero no tanto la que tenemos nosotros, sino la que nos ocasiona el entorno que es diferente, o sea puedo reconocerme que soy mujer vulnerable pero más es el entorno que me ocasiona la vulnerabilidad, el hecho de la movilidad, andenes, calles, el transporte, que digamos que el diseño de las vías, el diseño del transporte, no tienen el enfoque de género, no tienen como esa diferenciación para las mujeres que para los hombres, no importa que las mujeres seamos ciegas o de baja visión, digamos que hay un grado de inseguridad más para nosotras, porque el tema del acoso, el tema del hurto del atraco, la inseguridad, es más dura para las personas con discapacidad visual porque finalmente nosotros no podemos identificar claramente un agresor, por ejemplo, si nos roban en un Transmilenio y cogen a varias personas diciendo que ellos son, nosotros no podemos identificar cuál de ellos son o cuál de ellos fue el que nos agredió, entonces digamos que esas dificultades que nos ocasiona el entorno para nuestra libre movilidad. (Participante 5, Comunicación personal del grupo focal, 11 de diciembre de 2020)

En ese sentido, al hablar de movilidad cotidiana es importante considerar no solo elementos como la accesibilidad, sino la vulnerabilidad a la que se sienten expuestas las mujeres al desplazarse o usar un medio de transporte en la ciudad, puesto que esto guía el análisis en cuanto a las experiencias de movilidad de las mujeres con discapacidad visual y por ende las percepciones que estas construyen sobre el espacio. Asimismo, es importante considerar el impacto que la pandemia por Covid 19 ha tenido sobre la movilidad de estas mujeres, puesto que se reconoce un cambio en sus movi-  
lidades

oscilando desde el uso de otros medios de transporte a los que habitualmente usaba, hasta tener una movilidad más reducida de la que presentaba antes de tal evento.

Yo para movilizarme generalmente uso de todo, dependiendo para donde vaya, digamos que ahorita con el tema de la pandemia, la verdad he tratado de no usar transporte público; obviamente es costoso el tema de usar un Uber, un Cabify o plataformas de estas pero igual uso Transmilenio también, el SITP por supuesto; muy rara vez tomo un taxi, la verdad prefiero utilizar plataformas como Uber y estas, pero sí, básicamente Transmilenio y el SITP, insisto, depende mucho de a dónde vaya, pero el Transmilenio es muy útil para esto (participante 2, Comunicación personal del grupo focal, 11 de diciembre de 2020)

La pandemia ha influido en la forma de moverse de las mujeres con discapacidad visual, si bien unas cambian sus modos de transporte, por ejemplo, de usar transporte público como Transmilenio a plataformas de transporte como Uber, esto se debe también a la capacidad adquisitiva o los recursos económicos de cada una, así como el motivo por el cual se moviliza, además de la oferta de transporte en el lugar de vivienda o trabajo y la facilidad de acceso a dicho transporte, elementos que también influyen en la movilidad. Esto se traduce según García (2016) en el capital de motilidad, es decir, la capacidad real o potencial con la cuentan las mujeres con discapacidad visual para moverse por la ciudad, y que se encuentra dentro del campo de la movilidad donde diferentes agentes acceden a esta según sus posibilidades, recursos y posición social. Tal como lo indica la participante del grupo focal, durante la pandemia su movilidad se vio restringida, asimismo, su medio de transporte predilecto cambia según sus recursos o el lugar al que se dirige.

Yo ahorita no es que salga mucho, antes salía más, pero igual tanto antes como ahora pues mi medio de transporte siempre ha sido Transmilenio, yo vivo en Soacha, entonces es la mejor forma de salir de aquí porque la autopista sur pues es terrible, entonces creo que ni bus, ni alguna otra plataforma me sacaría de acá fácil y rápido pues como si lo hace Transmilenio. Claro, eso trae pues otras implicaciones como que los buses estén llenos constantemente y demás, pero finalmente es el servicio más útil por lo menos para mí (Participante 4, Comunicación personal del grupo focal, 11 de diciembre de 2020)

Por esa vía, otra de las participantes resalta cómo se presentan inequidades para la población con discapacidad en torno al transporte, puesto que no sólo es el acceso o la infraestructura sino la falta de auxilios que solventen el costo de los pasajes, comprendiendo que la ciudad cuenta con un sistema público de transporte costoso y pocos beneficios para las personas con discapacidad visual.

Otra cosa que considero importante es el costo del transporte; yo he tenido la fortuna de vivir en diferentes países y si he visto que tristemente Colombia es el único que no tiene subsidios de transporte para las personas con discapacidad, y es triste porque pues si vemos las cifras de desempleo las personas en condición de discapacidad creo que está por encima del 80% y pues 10 pasajes pues evidentemente no son lo suficiente, o pues no sé cómo hicieron el estudio las personas de la alcaldía mayor o la secretaría de movilidad para determinar que nosotros pues según ellos estamos en casa y seguramente solo salimos 5 veces al mes, no sé digo yo, es una cosa muy absurda, no hablo de políticas asistencialistas, sin embargo si me parece que el transporte es vital para que cualquier persona en nuestra condición pueda tener una mayor inclusión, o sea, si uno no tiene a veces, se de casos de compañeros que se les dificulta tomar un SITP o un Transmilenio pues porque no tienen los 3.000 o bueno lo que sea, entonces si es como ese llamado de atención a las autoridades y plantear que no tenemos un subsidio como si ocurre en muchos otros países, que no creo que sea una cuota muy alta y evidentemente es un bienestar para toda la población. (participante 2, Comunicación personal, 11 de diciembre de 2020)

Otro aspecto importante que se desenvuelve en la experiencia de movilidad de la población y las mujeres con discapacidad visual recae en la estigmatización por la cual ha pasado dicha población en dos aspectos; antes de la pandemia se les discriminaba por su condición al abordar medios de transporte público encasillando su movilidad a motivos de trabajo informal en el transporte. Por otro lado, durante la pandemia se estigmatizó a la población con discapacidad visual por su vulnerabilidad frente al virus excluyéndolos de la movilidad o el contacto por su necesidad de interacción física en el transporte.

Y el último tema, yo no sé si les pasaba y con esto respondo a tu pregunta, cuando el transporte era urbano, cuando no había Transmilenio, a mí me ocurría mucho que como varios compañeros usaban o usan aún hoy el transporte como medio de trabajo, no me paraban los buses porque me veían con el bastón y no sé si había un imaginario muy fuerte en que nosotros siempre nos subíamos a pedir o a cantar

o no sé; y yo sufría muchísimo, yo estudiaba ahí por la 72 y para mí era super complicado tomar transporte porque los conductores me veían y veían que yo ponía el bastón y salían en pura y nunca paraban, claro, esto con el Transmilenio ya no sucede porque el Transmilenio sí o sí te para, sí me ha pasado que me subo al vagón y los demás vendedores me dicen como ¿va a trabajar? Y yo ¿cómo así? Pero bueno, por lo menos uno ya se puede subir. Fíjate que yo no sé mis compañeras dónde vivan pero aquí aún quedan rutas de transporte así de este... que no pertenece al SITP sino que es de monedas, y aún existen muchas prevenciones para tomar el transporte ahí. Aquí he visto en la primero de mayo esos que todavía son de moneditas, y a veces es difícil porque ellos piensan que uno se va a subir a cantar o algo así y hay prevenciones sociales frente a eso. (Participante 2, comunicación personal, 11 de diciembre de 2020)

Finalmente, el desarrollo del grupo focal permitió identificar varios factores que se conectan entre sí al abordar la movilidad cotidiana de las mujeres con discapacidad visual; de la misma manera se encuentra que el medio de transporte elegido o usado varía según los recursos, el motivo del viaje y la facilidad de acceder a este, así como la percepción de seguridad sobre el mismo, en ese sentido, la experiencia de movilidad de las mujeres ha develado ciertas situaciones de desigualdades sociales en diferentes elementos como se verá a continuación a partir de las entrevistas con diferentes mujeres.

## 5.2. Un acercamiento a la movilidad desde las experiencias personales

Para dar respuesta al objetivo propuesto se realizaron seis entrevistas<sup>14</sup> a mujeres con discapacidad visual, con baja visión y ceguera, cuyos perfiles se describirán en el siguiente cuadro.

**Tabla 16. Perfiles de las mujeres con discapacidad visual entrevistadas**

Entrevistadas	Tipo de discapacidad	Edad	Perfil/Ocupación
Entrevistada 1	Ceguera por retinosis pigmentaria. Adquirió su discapacidad a los 35 años	55 años	Trabaja con la secretaría distrital de la mujer, referente de mujeres con discapacidad y cuidadoras de la dirección de enfoque diferencial

<sup>14</sup> Las entrevistas fueron realizadas gracias al apoyo del INCI en brindar los contactos pertinentes para la investigación.

Entrevistada 2	Actualmente tiene Ceguera por problemas de desprendimiento de retina y degeneramiento de la mácula. Sin embargo su limitación visual empieza por miopía a los 8 años.	68 años	Pensionada, economista, pertenece a la Asociación Nacional de exalumnos del CRAC, donde es la vicepresidenta de la junta directiva. Perteneció a la cooperativa de trabajo y servicio de invidentes, donde es la secretaria del consejo de administración y es presidenta de la liga de limitados visuales de Bogotá.
Entrevistada 3	Ceguera de nacimiento por una enfermedad adquirida en el proceso de gestación de la madre.	35 años	Estudió Licenciatura en psicología y pedagogía, tiene una especialización en gerencia de proyectos educativos y una maestría en educación.
Entrevistada 4	Baja visión	35 años	Fisioterapeuta, Participante de la red de mujeres con discapacidad visual.
Entrevistada 5	Actualmente tiene Ceguera por glaucoma bilateral. Sin embargo su discapacidad inicia a temprana edad con baja visión	23 años	Deportista de Golbol, trabaja informalmente en Transmilenio con su esposo quien también tiene discapacidad visual.
Entrevistada 6	Ceguera total por intoxicación a los 17 años	52 años	Estudia talento humano en el SENA, se encuentra cesante, trabaja ocasionalmente haciendo masajes a domicilio o en su casa. Es maestra de discipulado.

*Fuente: Elaboración propia*

Al ahondar sobre la movilidad cotidiana de las mujeres con discapacidad visual, es preciso establecer la diferenciación entre el tipo de discapacidad visual, es decir, si la limitación en la vista es por baja visión o ceguera, además si esta es de nacimiento o adquirida por una enfermedad o evento fortuito, ya que según estas condiciones se experimenta de forma distinta o se desarrollan de forma diferente las estrategias de movilidad.

Las trayectorias de vida de las mujeres con discapacidad visual sin duda evidencian o develan distintos elementos en cuanto a su movilidad cotidiana, es decir, si bien no se pretende realizar una reconstrucción de la historia de vida de la entrevistada, si se apunta a identificar diferentes eventos claves que influyen o han influido en su movilidad. Dichos eventos clave se establecen a través de diversos elementos en el transcurso de vida de la persona, por ejemplo, el momento en el que adquiere o se le diagnostica la enfermedad

que produce la discapacidad visual, recibir rehabilitación en una institución, ser partícipe de entidades de carácter social, recibir educación, conformar una familia, encontrar trabajo o quedarse sin él.

### **5.3. El proceso de rehabilitación**

El proceso de rehabilitación básica funcional (en niños) o rehabilitación (en adultos), puede entenderse como un evento clave en las biografías de movilidad, puesto que en este proceso que es desarrollado generalmente por el CRAC, las personas y mujeres con discapacidad visual reciben orientación en la movilidad, elementos para el aprendizaje (como aprender el sistema braille) y atención para el proceso emocional por el cual se pasa al perder la vista. Sin embargo, para el caso de la entrevistada 3, dicho proceso no se realizó de tal forma, pues contó con una atención diferente.

Digamos que como tal rehabilitación yo siento que no tuve. Yo siento que mi proceso fue un poco como el de cualquier otro niño, tal vez las diferencias que se tuvieron por la época es que tuve, bueno tengo una mamá muy juiciosa todavía, donde ella en ese tiempo el INCI tenía una labor distinta que era más de atención, lo que permitía hacer unos procesos diferentes con niños con jóvenes, con adultos, entonces en ese momento ellos tenían un proyecto inicial de estimulación temprana donde mi mamá me llevó a esta estimulación temprana, entonces creo que eso fue bastante ayuda. Luego estuve en una institución desde primaria, desde muy pequeña en preescolar en una institución para solo personas con discapacidad visual y cuando terminé quinto si ya empecé a interactuar en colegios con personas que no tenían discapacidad. (Entrevistada 3, comunicación personal, 31 de marzo de 2021)

En este caso, la entrevistada inicialmente estuvo rodeada de un entorno que facilitaba sus actividades en la infancia y la educación acorde a su discapacidad, asimismo, tuvo una forma diferente de orientación que influyó en su forma de desenvolverse cotidianamente, es decir, en este caso, desde la misma institución educativa se brindaron los elementos para desenvolverse sin que su ceguera fuera una limitante; sin embargo, la entrevistada evidencia el choque al cambiar de institución educativa y movilizarse para asistir al nuevo colegio, ya que estuvo toda su primaria en un colegio para niños con discapacidad visual

y posteriormente se incorporó a un colegio distrital en donde la inclusión estaba iniciándose.

Por su parte, la entrevistada 1 relata cómo su proceso de rehabilitación si bien fue difícil inicialmente, marca un evento clave en el momento en que este mismo proceso de rehabilitación le ayuda a asumir su pérdida y desarrollar actividades de participación relacionadas con su discapacidad.

Sí, yo recibí rehabilitación en el Centro de Rehabilitación para Adultos Ciegos, fue un proceso un poco complejo inicialmente pues por el duelo y todas esas características normales que una persona adquiere la discapacidad, pero yo encontré pues digamos que también a través de la rehabilitación, encontré como un escape a toda la problemática pues porque desde el CRAC empecé a vincularme con grupos de amigos, grupos de participación y entonces pues digamos que mi vida cambia pues muy positivamente en el sentido que empiezo a compartir con personas con mi misma discapacidad pero además empecé a conocer a otras personas con otros tipos de discapacidad, entonces eso me hizo pues digamos que avanzar mucho emocionalmente en el duelo y sentirme útil pues con mi vida y con las otras personas, pues obviamente cuando uno adquiere la discapacidad que no tiene todavía como una noción de que qué voy a hacer con mi vida, pues entonces uno se siente totalmente negado a la vida como que inútil, como que tengo que volver a comenzar, volver a aprender a leer y escribir, bueno. Entonces digamos que todo eso lo solucioné a través de todos esos procesos de participación. (Entrevistada 1, comunicación personal, 26 de marzo de 2021)

Como se ha expresado, el CRAC ha sido la entidad encargada de realizar dicho proceso, esto supone en las mujeres con discapacidad visual adquieren las herramientas para desplazarse, sin embargo, como puede evidenciarse con los relatos de las entrevistadas este proceso trae aspectos diferentes para cada una.

Estuve prácticamente dos años porque para mí fue inicialmente un poco el tema del bastón fue un poco duro pero bueno, y sumado a eso no había terminado mi bachillerato, había quedado en mitad de once, entonces pues gracias a todas estas herramientas y a la rehabilitación me permitió cerrar ese ciclo en el 2013 y también lograr hacer la prueba del ICFES en el 2014, si señora. (Entrevistada 6, comunicación personal, 8 de abril de 2021)

Para algunas de estas mujeres el proceso de rehabilitación fue complejo de realizar, para otras trajo posibilidades, mientras que para otras significó el proceso de adaptación a su condición. Entre estas, se encuentra el uso o no del bastón, desde el cual se puede analizar cómo se presentan diferentes formas de acceder a medios para movilizarse, según como se desenvuelva cada mujer, por ejemplo, la entrevistada 3 expresa utilizar el bastón o en algunas ocasiones ser usuaria de perro guía “Yo utilizo bastón, pero con la persona que vivo, mi esposo, él también es ciego y él utiliza perra guía, entonces digamos que la perrita también por el amor y todo esto ya me guía también a mi cuando se necesita” (Comunicación personal, 31 de marzo de 2021). No obstante, la entrevistada 4 expresa utilizarlo en ciertas ocasiones, hecho que se le posibilita por su condición de baja visión,

“Pues el bastón lo uso...sí lo uso pero la verdad que yo lo emplee como se debe usar para una persona ciega pues no, porque a veces yo detecto... Por ejemplo cuando paso de oscuridad a luz... Ahorita si me toca utilizarlo más cuando salgo por cuestiones de movilidad, pero normal yo tengo mi bastón y todas las herramientas que tenga a la mano las utilizo” (Entrevistada 4, comunicación personal, 30 de marzo de 2021)

Asimismo, la entrevistada 5 expresa ser usuaria de bastón ya que por recursos económicos no puede acceder a perro guía, el caso de ella evidencia cómo se genera desigualdad en el acceso a los recursos que la limita a sólo utilizar un medio de ayuda para su movilidad.

“El perro guía, pues yo estuve haciendo las diligencias pero la verdad es que para sostener el perro guía hay que tener digamos una economía estable y pues no me daba el presupuesto, si tengo para la niña no tengo para el perro, así que lo que yo uso es el bastón blanco”. (Entrevistada 5, comunicación personal, 30 de marzo de 2021)

Por su parte, la entrevistada 2 también indica ser usuaria de bastón “No, yo uso mi bastón desde que empecé a rehabilitarme en el CRAC, todavía con baja visión empecé a utilizar mi bastón, nunca le tuve fobia, siempre lo acepté como algo que era parte de mi cuerpo ya” (Comunicación personal, 30 de marzo de 2021). En cuanto a la entrevistada 1, es usuaria de bastón y perra guía (Violeta). Con la perra guía se moviliza a los lugares que

más pueda y le permitan el acceso de esta. Para citas médicas expresa no acudir a la perrita por experiencias en estos sitios de salud, además las condiciones climáticas son un factor clave para decidir si movilizarse con ella o no; finalmente la entrevistada 6 también es usuaria de bastón y expresa “Yo uso bastón y pues yo amo ese flaco, le llamo el flaco, lo amo, no puedo salir sin él a ningún lado” (Comunicación personal, 8 de abril de 2021). Si bien el bastón es una herramienta principal al momento de orientación, el uso de este para algunas se marca como un evento clave en el momento que lo aceptan como parte de su cuerpo para movilizarse.

De los testimonios presentados podemos plantear algunos elementos centrales para comprender las estrategias implementadas por las mujeres. Un aspecto importante es que de acuerdo al tipo de discapacidad visual se hace necesario el uso de recursos externos para la movilidad. Estos recursos que van desde un bastón hasta un perro guía implican contar con determinados ingresos, pero además, influyen en las condiciones de desplazamiento de las mujeres. El proceso de rehabilitación influye en la experiencia de movilidad pues como se ha evidenciado, en este las mujeres adquieren los elementos y las primeras estrategias para movilizarse por la ciudad. Por ejemplo, antes de acudir a su rehabilitación la entrevistada 5 se movilizaba acompañada de su madre quien la llevaba de gancho, sin embargo, cuando empezó su rehabilitación se hizo usuaria del bastón, el cual también brinda autonomía al movilizarse.

Y ya después cuando empecé a aceptar la discapacidad pues empecé a utilizar el bastón. Pues me daba pena, pero tenía que empezar a usarlo, porque uno va creciendo, va adquiriendo la autonomía entonces ya empecé a hacer parte de mí el bastón. (Entrevistada 5, comunicación personal, 30 de marzo de 2021)

O por ejemplo, la entrevistada 1 se movilizaba con su padre quien la acompañaba a todos los lugares a donde ella se dirigía y con su proceso de rehabilitación adquirió autonomía; la entrevistada 4 inicialmente se movilizaba con sus padres, estos le enseñaron a reconocer los letreros y colores de las busetas y colectivos. Estos aspectos han ido dando luces de

los elementos considerados al momento de movilizarse y por ende desarrollar las estrategias de movilidad, tales como los recursos económicos, el lugar al cual se dirigen en relación con el tiempo con el que se cuenta para hacerlo, así como los elementos aprehendidos con el proceso de rehabilitación.

#### **5.4. La experiencia de movilidad antes y durante la pandemia**

La pandemia por Covid-19 ha traído consigo cambios sustanciales en diferentes aspectos de la vida social y por ende la forma en que los seres humanos nos relacionamos con el entorno, esto supone entender que dichos cambios no han sido ajenos a cómo se desarrollaba la rutina y los desplazamientos de las mujeres con discapacidad visual, teniendo en cuenta que la ciudad pasó por varias etapas de cuarentena en donde la movilidad fue restringida estrictamente por un periodo de tiempo mediante cuarentena general y luego progresivamente por cuarentenas sectorizadas.

Movilizarse por una ciudad como Bogotá implica para sus habitantes la planificación de sus desplazamientos, o por lo menos, considerar la distancia, el tiempo y el medio en el cual se movilizará; esto para las mujeres con discapacidad visual se desarrolla en función de sus actividades y posición en el hogar.

Por ejemplo, la entrevistada 1 expresa que sí planifica sus desplazamientos en función del tiempo y la distancia, además cabe tener en cuenta que se considera mujer cuidadora de su madre por lo cual su tiempo se divide entre sus actividades de trabajo y el hogar. Asimismo, hace uso de transporte público según el lugar al que se dirija y el tiempo con el que cuenta para hacerlo, de lo contrario, hace uso de medios como taxi o plataformas de transporte.

Sí claro, tengo que planificarlos por los tiempos de que uno gasta en el desplazamiento, tú sabes que digamos que casi siempre las citas médicas son relativamente cerca y las camino pero entonces yo me gasto casi media hora caminando, por lo que yo te digo... bueno si voy con violeta, si he ido una vez a la eps ya que me acuerdo, una sola vez con violeta que casi no me dejan entrar pero pues digamos que con violeta es un poco más práctico, pero si tengo que mirar cuánto tiempo me gasto en el traslado para poder llegar a tiempo a la cita médica,

entonces lo tengo que planificar. (Entrevistada 1, comunicación personal, 26 de marzo de 2021)

Por esa vía, la entrevistada 2 también expresa ser mujer cuidadora de su madre y planifica sus desplazamientos en relación con la distancia y el tiempo, asimismo no hace uso de transporte público debido a motivos de salud, por ende las plataformas de transporte son su medio predilecto o en su defecto taxi.

Pues yo trato con dos horas de anticipación estar organizada para poder salir a tiempo y llegar al sitio de la cita con los 15 o 20 min que dicen que debe estar uno allí en las citas médicas. En las otras reuniones lo mismo, como dos horas antes dejo organizado aquí el desayuno, salgo en la plataforma con una media horita antes que generalmente me desplazo hacia la calle octava sur o hacia la calle segunda con 24, para llegar a tiempo a las reuniones que me soliciten. (Entrevistada 2, comunicación personal, 30 de marzo de 2021)

El ejemplo de las dos anteriores entrevistadas permite evidenciar que la planificación de los desplazamientos es transversal para las mujeres con discapacidad visual entrevistadas, además otro elemento que se encuentra en común en estas recae en la importancia que el tiempo y la distancia ocupan en cuanto al desarrollo de las actividades. Sin embargo, puede evidenciarse cómo la pandemia ha influido en dichas actividades y la planificación de los desplazamientos hasta el fin mismo de moverse cambia debido a la emergencia sanitaria, sobresaliendo otros elementos como moverse en horas valle (en caso de moverse en Transmilenio), la seguridad en el transporte y la ciudad.

He tenido la oportunidad de montarme en Transmilenio pero no en horas tan congestionadas, no en horas tan pico porque en eso procuro cuidarme. las veces que he ido procuro que sea no tan lejos y que sea en horas más valle, que vea y sienta que los buses están más vacíos. (Entrevistada 4, comunicación personal, 30 de marzo de 2021)

En ese sentido, las experiencias de las mujeres con discapacidad visual entrevistadas al movilizarse por la ciudad en época de pandemia y distanciamiento físico son variadas, puesto que son múltiples los elementos que cada una percibe.

Ahorita en pandemia pues rinde más el movilizarse uno, la movilidad es un poquito más rápida por lo que pues la gente no está saliendo constantemente, no hay el trancón tan terrible como existía anteriormente, aunque ya está empezando nuevamente a generarse los trancones, ya pues está, con la vacuna ya se solventó todo y empiezan a salir más pero bueno. Anteriormente tocaba salir con un poquito más de tiempo para poder llegar al sitio a la hora adecuada. (Entrevistada 2, comunicación personal,

Otro elemento importante recae en las barreras que se han presentado, no sólo las actitudinales, sino físicas y sociales. La entrevistada 3 expresa como antes de la pandemia se estaba ganando terreno con los andenes o espacio público, sin embargo, por la pandemia, vuelve a presentarse este inconveniente en cuanto a la invasión del espacio público impidiendo la libre movilidad. Por esa vía, la misma entrevistada encuentra que antes de la pandemia se percibía más simpatía o empatía hacia las personas con discapacidad visual en el transporte o el entorno donde se movilizaban, “la discapacidad no les era totalmente indiferente” (Entrevistada 3, comunicación personal, 31 de marzo de 2021), dejando como reflexión que la pandemia trajo consigo aislarse del otro y menos empatía por las personas con discapacidad visual. La emergencia sanitaria y el confinamiento no sólo ha impactado en las condiciones de accesibilidad, restringiendo la movilidad y generando barreras actitudinales que permiten entrever las entrevistadas desde sus experiencias,

Antes de la pandemia pues había un poco más de movilidad, un poquito más de movilidad y había un poco más de conciencia ciudadana, porque dejémos de cosas, hay personas muy lindas, hay personas que quizás están pasando por lo mismo con algún familiar, hay personas que incluso no pertenecen a Bogotá y pertenecen a otra región del país y resulta que ellas son las que más colaboran. (Entrevistada 6, comunicación personal, 8 de abril de 2021)

Además de esto ha traído consigo efectos de carga laboral y emocional, tal como lo expresa la entrevistada 1

El confinamiento digamos que le trae otras condiciones de vida a uno que es que uno también ha estado muy encerrado, con una carga laboral inmensa, no hemos salido, pues yo no he salido mucho, y no solamente laboral, la carga laboral sino la jornada del cuidado también, entonces como que eso le trae también a uno muchos problemas emocionales, hay momentos que uno ya no quiere estar en esto. (Entrevistada 1, comunicación personal, 26 de marzo de 2021)

En suma, los relatos de las entrevistadas permiten evidenciar que la pandemia como evento externo a ellas ha impactado de diversas formas en sus movilidades, encontrando una ciudad poco accesible tanto antes como durante de las diversas cuarentenas. Ante esto las mujeres se han adaptado en varios aspectos como su forma de moverse (teniendo en cuenta horarios menos congestionados, realizar varias actividades en un solo día para evitar salir frecuentemente), los medios en los cuales se moviliza (plataformas de transporte para evitar abordar el transporte público o tomar taxi) y adoptar medidas de bioseguridad (adaptarse al uso del tapabocas).

<b>HACIA UNA TIPOLOGÍA DE ESTRATEGIAS</b>	
<b>Factores</b>	<b>Desarrollo</b>
<b>Rehabilitación en el CRAC</b>	Uso del bastón, orientación a partir de los sentidos, paredes y baldosas podotáctiles, acudir a las personas alrededor.
<b>Localización en el espacio metropolitano</b>	Considerar el tiempo que transcurre hacia donde se moviliza y la distancia del lugar de movilización (bien sea desde el hogar o lugar de trabajo)

<b>Oferta en el servicio de transporte</b>	Basado en la elección y uso del transporte público Transmilenio-SITP (por su funcionalidad o por sus recursos económicos) El uso de plataformas de transporte (basado en su capacidad económica y distancia del lugar donde se encuentra hasta donde se dirige, así como por motivos de salud) Uso de taxi (por motivos de salud o tiempo)
<b>Motivo de viaje</b>	Toma su decisión de movilidad basado en el motivo de viaje, bien sea por salud, trabajo, ocio, actividades de cuidado
<b>Rol en el hogar</b>	La ocupación o rol de la mujer en el hogar (mujer cuidadora, trabajadora, jefa de hogar)
<b>Medio de orientación</b>	Uso del bastón o no, acceso a perro/a guía, movilidad sola o acompañada

*Fuente: Elaboración propia*

De esta forma, si bien no puede establecerse una generalidad de las estrategias utilizadas por las mujeres con discapacidad visual en la ciudad de Bogotá para movilizarse; las experiencias y recursos que han desarrollado y apropiado las mujeres entrevistadas dan un primer acercamiento para la investigación en torno al desarrollo de unas tipologías de estrategias empleadas por las mujeres con discapacidad visual en su movilidad cotidiana, a partir de las cuales se entreven los factores importantes y decisivos en el desarrollo de las estrategias de movilidad de estas mujeres en su cotidianidad.

Por otro lado, ahondar en la movilidad cotidiana a partir de los relatos de las entrevistadas ha develado la existencia de desigualdades sociales en cuanto al acceso<sup>15</sup> para las mujeres con discapacidad visual en lo que se ha abordado como motilidad. Es decir, las mujeres con discapacidad visual cuentan con la posibilidad real o potencial de movilizarse que abarca el grado de acceso, competencias y apropiación. En cuanto al grado de acceso se

<sup>15</sup> Entendiéndose este en un término más amplio desde la accesibilidad, en infraestructura, recursos económicos.

ha podido evidenciar que este se divide en dos: los recursos económicos propios y la oferta de los servicios y beneficios de transporte. Ante esto, se ha evidenciado un acceso desigual que se presenta para las mujeres y personas con discapacidad visual, al no recibir subsidios eficientes que cubran sus desplazamientos o medios de transporte lo suficientemente accesibles en todos sus aspectos. Por su parte en cuanto a las competencias y apropiación se analiza a la forma en como las mujeres con discapacidad visual entrevistadas se han adaptado a su entorno y generado las diferentes estrategias para moverse teniendo en cuenta diferentes elementos como los conocimientos adquiridos en su proceso de rehabilitación para orientarse, hacer uso de plataformas de transporte, del bastón, o moverse en Transmilenio en horas no tan congestionadas, pedir ayuda en el transporte y tener puntos de referencia hacia donde desplazarse.

#### **5.5. ¿Qué hace falta para las mujeres con discapacidad visual?**

“Cuando nos empiecen a ver como mujeres nos van a reconocer”

(Entrevistada 3, comunicación personal, 31 de marzo de 2021)

La reflexión en cuanto a la movilidad cotidiana de las mujeres con discapacidad visual ha permitido ahondar en diferentes elementos que se han expuesto a lo largo del documento, en este punto no puede dejarse pasar el análisis desde una perspectiva de género en cuanto a la movilidad. Tal como lo expresan Zunino, Giucci & Jirón (2018),

Se advierte que las implicancias de movilidad en la vida de las personas no son homogéneas; estas son vividas de manera diferenciada por hombres y mujeres, niños y niñas; entre mujeres y entre hombres. Ello hace que las prácticas de movilidad sean distintas y tengan diversas implicancias de género. (p.79)

En ese sentido, moverse por la ciudad si bien es una experiencia diferente para cada persona con discapacidad, para las mujeres con discapacidad visual tiene diferentes implicaciones y un rango de vulnerabilidad como se ha desarrollado anteriormente. Partiendo de comprender que la sociedad en la cual nos encontramos está estructurada en prácticas machistas y patriarcales que limitan la participación de la mujer, encasillándola

en oficios del hogar o restringe sus posibilidades de acceso a la educación o vinculación laboral como pudo observarse en el capítulo 1; por ejemplo la entrevistada 3 expresa las carencias que se presentan al indagar por una política pública de mujeres.

No pues realmente yo siento que no está funcionando nada. Yo siento que la mirada que se tiene aquí es muy patriarcal, que aquí hay una política para mujer y ni siquiera estábamos contempladas nosotras, ya nos contemplaron pero porque nos quejamos, pero pues es que es muy difícil que nos contemplen como mujeres cuando no nos ven como mujeres sino como niñas, nunca nos ven con mayoría de edad sino siempre nos ven como menores de edad, que necesitamos la ayuda del otro. Entonces creo que hace falta en temas de salud, en temas de cultura, en temas de todo, creo que no hay gran cosa la verdad. Que nos hagan tallercitos y que nos mencionen y eso, no pues muchas gracias pero que haya una mirada seria frente a las mujeres con discapacidad en este país no. (Entrevistada 3, comunicación personal, 31 de marzo de 2021)

La entrevistada pone en debate un aspecto de suma importancia al hablar sobre mujeres con discapacidad visual y su movilidad el cual recae en el reconocimiento como mujeres, lo cual implica reconocer su capacidad de agencia independientemente de su limitación, ya que la perspectiva desde que suele vérselas recae en una visión limitada o asistencialista.

Es decir, destaca más el déficit derivado de las marcas corporales y las limitaciones en la movilidad de las mujeres, que las posibilidades y estrategias que suelen poner en marcha y que con frecuencia rebasan el imaginario social dominante que las ubica como incapaces, inferiores y víctimas permanentes. (Cruz, 2013, p.61-62)

Sin embargo, algunas de las entrevistadas reconocen el esfuerzo que realiza la institucionalidad por abordar las necesidades y problemáticas de las mujeres y aquellas con discapacidad visual desde un enfoque de género.

Pues la política pública ha tenido tantas modificaciones y pues en la parte de la mujer se ha creado ahorita el sistema de la política pública de la mujer para que puedan las mujeres con discapacidad igualmente no ser vulneradas tanto por su discapacidad como por ser mujeres, en eso se está trabajando aunque desafortunadamente existe todavía ese problema de que la mujer todavía es tenida

en un segundo plano y han sido muy afectadas, muy vulneradas, muy maltratadas las mujeres, pero pues en la secretaría de la mujer se está trabajando duro y parejito para que podamos tener mejores condiciones y no se nos vulneren esos derechos que tenemos como seres, como ser mujer en ese sentido. (Entrevistada 2, comunicación personal, 30 de marzo de 2021)

En ese sentido, la construcción de la política pública tiene como retos subsanar las diferentes problemáticas y desigualdades a las que se ven expuestas las mujeres con discapacidad visual, empezando por su reconocimiento dentro de las políticas no sólo de mujer sino de movilidad en el distrito. Tal como lo expresa la entrevistada al establecer la importancia de la mujer cuidadora.

El año pasado se hizo un gran ejercicio con respecto a la reformulación con respecto a la política pública de mujer y género, y ya se incluyó porque desde la primera política pública que se hizo que fue como en el 2008, no se tenía en cuenta las mujeres con discapacidad y se evidencio la importancia que es la mujer con discapacidad y cuidadora. (Entrevistada 4, comunicación personal, 30 de marzo de 2021)

Por otro lado, es importante también cuestionarse el papel de participación que tienen las mujeres con discapacidad en los diferentes movimientos sociales o grupos de participación, y el peso que estas tienen en la toma de decisiones para el desarrollo de las políticas públicas. Tal como lo expresa la entrevistada, esta participación es limitada y no se tiene una visión propiamente desde las mujeres y sus necesidades.

El ser mujer con discapacidad pues también digamos que existen programas pero todavía les falta que tenga la importancia necesaria para que sean totalmente efectivos y ayuden realmente a las mujeres con discapacidad, las políticas públicas siempre se han quedado muy cortas en el tema de género, porque digamos que inclusive los movimientos sociales y políticos de personas con discapacidad siempre han sido liderados por hombres y obviamente con sus pensamientos machistas que permiten que las mujeres apoyen pero ya como en una segunda o tercera instancia, entonces siempre se toman las decisiones que los hombres lideran. (Entrevistada 1, comunicación personal, 26 de marzo de 2021)

La movilidad cotidiana urbana vista desde esta perspectiva de género ha permitido poner en debate las diferentes problemáticas y apuestas que las mujeres con discapacidad visual perciben en su cotidianidad, reconociendo desde su subjetividad que se experimenta de forma diferente la ciudad siendo mujer y teniendo discapacidad visual, tal como lo exponen Zunino, Guicci & Jirón (2018)

La dimensión corporal implica considerar situaciones de mayor o menor vulnerabilidad en el uso del espacio público, los sistemas de transporte e infraestructura, sobre la violencia, el abuso y el acoso sobre el cuerpo y las diversas emociones y afectos que surgen en movimiento. Finalmente, las dimensiones socioeconómicas o culturales, como los roles de género, las responsabilidades, la edad, la etnia, la educación o el ingreso, tienen impactos en la diferenciación en cuanto a la experiencia de moverse. (p.83)

Por tanto, en términos de política pública las diferentes entidades tienen el reto de construir herramientas que abarquen dichas problemáticas existentes para las mujeres con discapacidad visual en torno a sus movilizaciones, lo cual no supone únicamente el desplazamiento o no de estas, sino acciones dirigidas a combatir la inseguridad, el acceso a la educación, inserción laboral y accesibilidad a la ciudad, y el reconocimiento como mujeres con autonomía y capacidad de agencia en los diferentes ambientes en los que estas se encuentren.

## **6. Conclusiones**

En esta investigación se han identificado los diferentes factores que influyen en las mujeres con discapacidad visual al moverse en la ciudad de Bogotá y que son base para la construcción de las tipologías de estrategias de movilidad para esta población. Mientras en el capítulo uno se realizó una caracterización de la población en el segundo se presentó un análisis para cuatro zonas de Bogotá en virtud de la vinculación de esta investigación al proyecto MODURAL. Finalmente y con el apoyo del equipo de investigación del INCI se conocieron las principales problemáticas y factores influyentes en la movilidad para

las mujeres con discapacidad visual, especialmente en tiempos de restricciones impuestas por los impactos ocasionados por la pandemia del COVID -19.

Abordar la movilidad cotidiana de las mujeres con discapacidad visual es una problemática que demanda una mirada integral que reconozca aspectos tales como las condiciones sociales, económicas, culturales y políticas de esta población, teniendo en cuenta que la movilidad en el espacio urbano no se reduce simplemente a un desplazamiento de un punto a otro, sino a las condiciones que posibilitan o no dichos desplazamientos para la población en cuestión, como el acceso a la oferta de transporte, los motivos más frecuentes y las condiciones familiares que influyen en esto.

Este abordaje integral señala algunos aspectos que deben ser revisados especialmente de cara a futuras investigaciones o para quienes están decidiendo sobre política pública. En primer lugar, es necesaria la unificación de criterios o la generación de un censo sobre la población con discapacidad visual en Bogotá y/o Colombia, ya que se observó diferencias en el abordaje por parte de las entidades estatales a través de sus sistemas de información. El RLCPD es un registro voluntario el cual puede contener información no depurada o insuficiente, además no es de fácil acceso para su consulta, es decir, si bien es una fuente útil presenta fallas en su estructura y por ende desarticulación en la información, teniendo en cuenta además que son escasas las fuentes de información en relación a las PcD. Por ejemplo, para el país en general se encontraba información que data de 2013 y la información parcial del censo de 2018 y para Bogotá el Boletín Epidemiológico Distrital (BED) y los diversos informes que se utilizaron donde se encontró información sobre la población; otro punto encontrado a parte de la desarticulación de la información o estadística alrededor de la población recayó en la forma de abordaje en dichos sistemas e informes, en donde la discapacidad se abordó desde las limitaciones en la actividad o la participación como lo establece la CIF y en otras la discapacidad como categoría.

Estos sistemas de información permitieron identificar las diferentes problemáticas para la población con discapacidad en general y visual, pero lo más importante en este caso, la brecha o desigualdad de género latente para las mujeres con discapacidad visual en

algunos elementos como diferencias en el acceso a la educación, condiciones labores dignas, dificultades en el uso del transporte traducidas en barreras de tipo físico y social, inseguridad y dificultad para moverse en espacios públicos, esto sumado a los impactos que ha traído consigo la actual pandemia por COVID 19 como la carga laboral y de cuidado, restricciones en la movilidad, entre otras.

En ese sentido, indagar por la movilidad cotidiana de las mujeres con discapacidad visual ha puesto sobre la mesa los diferentes escenarios que rodean a la población con discapacidad en general y a las mujeres con discapacidad visual, generando el cuestionamiento en torno al concepto mismo de discapacidad y lo que esto conlleva para las personas que cuentan con alguna limitación en este caso visual al relacionarse con su entorno, teniendo en cuenta que la discapacidad desde la institucionalidad en Colombia y la Política Pública de Discapacidad del distrito se aborda como un concepto dinámico en el cual la limitación con la que cuenta la persona interactúa con el entorno, bajo un enfoque social o de derechos.

No obstante, el capítulo 1 y el capítulo 2 permitieron entrever la existencia de relaciones desiguales para las mujeres con discapacidad visual en torno a la accesibilidad en los espacios lo cual se evidencia también en sus condiciones de movilidad. Asimismo, la información hallada en el capítulo 2 deja varias reflexiones en torno a la movilidad de la población con discapacidad en la ciudad. Si bien se reconoce que a partir de la EMU 2015 se empieza a considerar a la población con discapacidad en dicho instrumento, aún es precaria la información de sus moviidades en una encuesta de tal propósito y tamaño para la ciudad. Es decir, los resultados de este instrumento sirven al distrito para la toma de decisiones en cuanto a los aspectos de movilidad urbana para la ciudad y que no se contemple plenamente la población con discapacidad y en este caso visual genera diversas cuestiones al respecto, sin embargo, al mismo tiempo genera las posibilidades de mejora de dichos instrumentos en considerar en mayor medida a esta población y su movilidad e inmovilidad. Si bien existen políticas con los enfoques diferenciales, territoriales y de género que propenden hacia la mejora de las condiciones de la calidad de vida urbana,

siguen presentándose situaciones de desigualdad en el acceso a los bienes y servicios de la ciudad.

Por ejemplo, al analizar aquellas zonas con las peores condiciones de movilidad en Bogotá y Soacha se observa que es imperante mejorar el sistema integrado de transporte de Transmilenio, pues este es el medio que más utilizan las mujeres y población con discapacidad visual para movilizarse, además de los entornos y espacios públicos, es decir la infraestructura y malla vial complementaria debido a que otra gran parte de los desplazamientos se realizan caminando. Esto considerando que la movilidad urbana deja de ser un momento único en la cotidianidad de las personas, esta se entiende como una práctica social, un aspecto relevante de la vida de las personas y refleja condiciones de la calidad de vida urbana de las mujeres con discapacidad visual, condiciones que son desfavorables por sus grados de desigualdad, inaccesibilidad e inseguridad en el transporte y espacio público.

Lo anterior pudo contrastarse con los testimonios de las experiencias de movilidad de las mujeres con discapacidad visual entrevistadas, las cuales, si bien tienen percepciones diferentes por ejemplo de cómo ha impactado la pandemia en su movilidad y rutina, coinciden con la existencia de barreras que se acrecentaron durante la pandemia y sus diferentes momentos. Esto en una lectura interseccional supone comprender que la experiencia de habitar y movilizarse por la ciudad siendo mujer y teniendo discapacidad visual limita las opciones de participación en múltiples aspectos por un entorno y sociedad excluyente que no sólo genera barreras físicas sino sociales, las cuales se traducen en la falta de oportunidades laborales y acceso a la educación, recarga en las tareas del cuidado, desigualdades económicas y falta de programas culturales y espacios que faciliten y/o fortalezcan la participación de la población con discapacidad y en particular de las mujeres con discapacidad visual en la toma de decisiones y formulación de acciones afirmativas.

En ese sentido, la presente investigación abre la puerta para la realización o continuidad de análisis u otras investigaciones, así como la generación de líneas de investigación en relación a la movilidad de las mujeres con discapacidad. También se considera importante

reflexionar desde el campo de la política pública teniendo en cuenta que en el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024, la alcaldía de Claudia López apunta a generar políticas con un enfoque de género, territorial, ambiental y por esa vía la política pública de mujer para la ciudad la cual fue actualizada y publicada en enero de 2021, cuentan con estos enfoques. Asimismo, empieza la reformulación de la política pública de discapacidad sobre la cual pueden desarrollarse diferentes análisis sobre las medidas y acciones a desarrollar para disminuir las brechas existentes para la población con discapacidad, instando a la articulación de las entidades como la Secretaría de la Mujer, la Secretaría de Integración Social y la Secretaría de Movilidad.

Es importante la promoción de los enfoques diferenciales, de género e interseccional para diseñar programas y proyectos orientados a la población con discapacidad y a las mujeres con discapacidad visual, para generar los espacios de escucha, debate, evaluación y aplicación de planes y proyectos que mejoren su calidad de vida urbana y condiciones de movilidad. Por ejemplo, campañas de concientización con la ciudadanía y no sólo a las personas con discapacidad visual sobre cómo desarrollar su movilidad para atender los problemas de cultura ciudadana en torno a la discapacidad que señalan las mujeres entrevistadas; el desarrollo de aplicaciones accesibles y actualizadas del sistema de transporte para una facilidad de la movilidad; la asignación de recursos suficientes para subsidios de transportes acordes a la realidad de los desplazamientos de las mujeres con discapacidad, entre otras acciones.

## **7. Referencias**

- Amoroso, S. (2020). Urbanismo con perspectiva de género. Hacia una ciudad ‘cuidadora’. *Revista Crítica Urbana. Vol.III. Núm. 11. p.8-10*
- Aquino Zúñiga, S. P, García Martínez, V, & Izquierdo, J. (2012). La inclusión educativa de ciegos y baja visión en el nivel superior: Un estudio de caso.

Sinéctica, (39), 01-21. Recuperado en 14 de octubre de 2020, de:  
[http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1665-109X2012000200007](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-109X2012000200007)

- Cabrera, F. (2019). Movilidad Urbana, espacio público y ciudadanos sin autonomía: El caso de Lima. (Tesis doctoral) Universidad Autónoma de Barcelona.
- Castells, M. (1974). La cuestión urbana en Los elementos de la estructura espacial, I. La articulación del sistema económico en el espacio y Del estudio del espacio al análisis de "la ciudad": El sistema urbano. Siglo XXI editores.
- Conway, J; Bourque, S; Scott, J. El concepto de género en Lamas, M. (2013) El género. La construcción cultural de la diferencia sexual. México. Universidad autónoma de México.
- CRAC. (2016). Informe de Resultados. Recuperado de:  
<https://cracolombia.org/wp-content/themes/crac/images/INFORME-2016.pdf>
- CRAC. (2017). Informe de Resultados. Recuperado de:  
<https://cracolombia.org/wp-content/themes/crac/images/INFORME-2017.pdf>
- CRAC. (2018). Informe de Resultados. Recuperado de:  
<https://cracolombia.org/wp-content/themes/crac/images/INFORME-RESULTADOS-2018.pdf>
- CRAC. (2019). Informe de Resultados. Recuperado de:  
<https://cracolombia.org/wp-content/themes/crac/images/INFORME-GESTION-2019.pdf>
- Cruz, M.P. (2013). Teoría feminista y discapacidad: un complicado encuentro en torno al cuerpo. Revista de investigación y divulgación sobre los estudios de género. Número 12. p.51-71
- DANE. (2018). Resultados censo nacional de población y vivienda 2018. Recuperado de: <https://www.dane.gov.co/files/censo2018/informacion-tecnica/cnpv-2018-presentacion-3ra-entrega.pdf>

- DANE. (2020). Boletín Estadístico: Empoderamiento económico de las mujeres en Colombia. Recuperado de: <https://www2.unwomen.org/-/media/field%20office%20colombia/documentos/publicaciones/2019/09/boletin%20estadistico%20onu%20mujeres%20-%20marzo%202020.pdf?la=es&vs=3252>
- DANE. (2020). Tiempo de cuidados: las cifras de la desigualdad. Recuperado de: <https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/genero/publicaciones/tiempo-de-cuidados-cifras-desigualdad-informe.pdf>
- Decreto 166. (2010). "Por el cual se adopta la Política Pública de Mujeres y Equidad de Género en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones". Bogotá, 04 de Mayo, 2010.
- Decreto 470 (2007). "Por el cual se adopta la Política Pública de Discapacidad para el Distrito Capital". Bogotá, 12 de Octubre 2007.
- DNP. Documento CONPES 166 “Política Pública Nacional De Discapacidad E Inclusión Social”. (Diciembre 09 de 2013). Recuperado de: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Social/166.pdf>
- Dureau, F; Lulle, T; Souchaud, S; Contreras, Y. (2015). Recorrer la metrópoli: prácticas de movilidad cotidiana y desigualdades socio-territoriales en Gouëset, V; Demoraes, F; Figueroa, O; Guillaume, L y Zioni, S. (Ed.) Movilidades y cambio urbano Bogotá, Santiago y São Paulo. (pp.303-344) Universidad Externado de Colombia.
- Figueroa, C & Forray, R. (2015). Movilidad femenina: los reverses de la utopía socio-espacial en las poblaciones de Santiago de Chile. DOI: <http://dx.doi.org/10.7440/res54.2015.04>
- García-Jerez, F. (2016). «La movilidad socio-espacial desde la teoría de Pierre Bourdieu: capital de motilidad, campo de movilidad y habitus ambulante». Sociedad y economía, No. 31 (julio - diciembre 2016): p.15-32.
- González, A. (2003). Los paradigmas de investigación en las ciencias sociales. ISLAS. 45(138), 125 - 135.

- Henao, A. (2018). Desnaturalización de la inclusión social de la discapacidad. Desujeciones desde una lectura foucaultiana en La enunciación del anormal y del discapacitado. Bogotá: Ediciones Universidad Central.
- Hernández, D. (2019). Ideas para agendas emergentes. Género y equidad: el caso de la movilidad cotidiana. PNUD Uruguay
- INCI. (2020). Baja Visión y Entorno Escolar. Imprenta Nacional para Ciegos. Recuperado de: <http://www.inci.gov.co/sites/default/files/cartillas1/BajaVisionyEntornoEscolar.pdf>
- Jirón, P & Zunino, D. (2017). Movilidad Urbana y Género: experiencias latinoamericanas. Revista Transporte y Territorio, (16),1-8 ISSN.
- Jirón, P. (2007 julio-diciembre). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. Revista venezolana de estudios de la mujer caracas. Vol. 12-nº29
- Jirón, P; Lange, V; Bertrand, S. (2010). EXCLUSIÓN Y DESIGUALDAD ESPACIAL: Retrato desde la movilidad cotidiana. Revista INVI, vol. 25, núm. 68, mayo, 2010, pp. 15-57. Universidad de Chile. Santiago, Chile
- Lamas, M. (1999): “Género, diferencia de sexo y diferencia sexual” en ¿Género?, Debate Feminista, Año 10, Vol. 20, México, edición de octubre.
- Lanzendorf, M. (10-15. August 2003). Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behaviour (Conference paper) 10th International Conference on Travel Behaviour Research.
- Ley Estatutaria de 2013. “por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad”. Febrero 27 de 2013. Recuperado de: <https://discapacidadcolombia.com/phocadownloadpap/LEGISLACION/LEY%20ESTATUTARIA%201618%20DE%202013.pdf>

- Martín, M. A. (2011). Accesibilidad de los medios de transporte: valoración de dificultades relacionadas con la discapacidad visual en los autobuses urbanos de Zaragoza. *Integración: Revista digital sobre discapacidad visual*, 61, 42-70.
- Martínez, D. (2012). Estrategias para promover la accesibilidad, cobertura y calidad en el sistema de transporte público urbano para la población con discapacidad física: caso Bogotá. (Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia)
- Ministerio de Salud y Protección social. (2014). LÍNEA BASE OBSERVATORIO NACIONAL DE DISCAPACIDAD: ANÁLISIS DESCRIPTIVO DE INDICADORES. Bogotá.
- Ministerio de Salud. (2016). ANÁLISIS DE SITUACIÓN DE SALUD VISUAL EN COLOMBIA. Recuperado de: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/PP/ENT/asis-salud-visual-colombia-2016.pdf>
- Ministerio de Salud. (2019). Normograma de Discapacidad para la República de Colombia. Recuperado de: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/PS/Normograma-discapacidad.pdf>
- Müggenburg, H; Busch-Geertsema, A; Lanzendorf, M. (2015). Mobility biographies: A review of achievements and challenges of the mobility biographies approach and a framework for further research. *Journal of Transport Geography* 46 (2015) 151-163
- Novas, M; Paleo, S. (2020). El feminismo y la producción de espacios para la vida. Sobre la jerarquía de valores en la arquitectura, el urbanismo y la ordenación del territorio. *Revista Crítica Urbana. Vol.III. Núm. 11. p.4-7.*
- ONCE. (2011). Discapacidad visual y autonomía personal: Enfoque práctico de la rehabilitación. Recuperado de: [https://sid.usal.es/idocs/F8/FDO26230/discap\\_visual.pdf](https://sid.usal.es/idocs/F8/FDO26230/discap_visual.pdf)

- Palacio, N. (2017). Exclusión social desde la movilidad urbana un análisis de las políticas de movilidad de 2004 a 2016 en Bogotá D.C. (Tesis de pregrado, Universidad Santo Tomás) Repositorio institucional USTA: <http://hdl.handle.net/11634/4031>
- RLCPD. (2020). Base de datos del Registro para la Localización y Caracterización de las Personas con Discapacidad. Consultado en Agosto 10 de 2020.
- Rodríguez, J & Gómez, J. (2016). Análisis preliminar de accesibilidad para personas con discapacidad física-motriz a los servicios de transporte público en el área metropolitana de Bucaramanga. Universidad Pontificia Bolivariana. PUENTE Revista Científica.
- SDP. (2016). Mujeres y Hombres, condiciones de vida e igualdad de derechos. Recuperado de: [http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/3.\\_mujeres\\_y\\_hombres\\_bogota2016.pdf](http://www.sdp.gov.co/sites/default/files/3._mujeres_y_hombres_bogota2016.pdf)
- Secretaría de Salud. (2019, septiembre). Boletín Epidemiológico Distrital: “Discapacidad en Bogotá, origen y barreras” (No.6). <http://saludata.saludcapital.gov.co/osb/wp-content/uploads/2020/02/BED-VOL16-No-6-publicado.pdf>
- Secretaría Distrital de Movilidad. (2017). Observatorio de Movilidad. Bogotá, D.C.
- SIMAT. (2020). Base de datos: Reporte matriculados con discapacidad visual. Mayo 2020.
- Tagle López, E & Castillo Fernández, D. (2016). Sociología de la discapacidad. Tla-Melaua, revista de Ciencias Sociales. Facultad de Derecho y Ciencias Sociales. Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México / issn: 1870-6916 / Nueva Época, año 10, No 40, abril/septiembre 2016, pp. 176-194.
- Taylor, Z; Józefowicz, I. (2012). Daily mobility of disabled people for healthcare facilities and their accessibility in urban space. Institute of Geography and Spatial

Organization Polish Academy of Sciences. *Geographia Polonica*. Volume 85, Issue 3, pp. 5-22 <http://dx.doi.org/10.7163>

- Ullán de la Rosa, F. (2015). *Sociología urbana: de Marx y Engels a las escuelas posmodernas*. Madrid, Spain: CIS - Centro de Investigaciones Sociológicas. Recuperado de <https://elibro.net/es/ereader/usta/52081?page=24>.
- Viveros, M. (2016). *La interseccionalidad: una aproximación situada a la dominación*. Debate Feminista
- Zucchini, E. (2016). *Género y transporte: análisis de la movilidad del cuidado como punto de partida para construir una base de conocimiento más amplia de patrones de movilidad. El caso de Madrid*. (Tesis doctoral) Universidad Politécnica de Madrid. [http://oa.upm.es/39914/1/ELENA\\_ZUCCHINI.pdf](http://oa.upm.es/39914/1/ELENA_ZUCCHINI.pdf)
- Zunino Singh, D; Giucci, G & Jirón, P. (2018). *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*. Biblos