“Estudio sobre la accesibilidad de las



personas con discapacidad en espacios públicos, transporte público y casas habitación.”

Índice

Introducción 3

Metodología 5

Objetivo general 6

Objetivos específicos 6

Datos generales 7

Aspectos generales 38

Encuestas 43

Discapacidad auditiva 43

Discapacidad intelectual 59

Discapacidad visual 73

Discapacidad motriz 90

Resumen de resultados 105

Entrevistas con expertos y asociacio-

nes civ iles

Análisis de problemática

107

117

Resumen 144

Estrategias de solución 146

Conclusiones 160

Referencias 164

Introducción

La discapacidad se define como la condición de discapacitado, que a su vez es definida por la Real Academia Española (RAE) como la condición que una persona padece y manifiesta mediante una disminución física, sensorial o psíquica que la incapacita de forma parcial o total para trabajar o llevar a cabo tareas cotidianas de la vida. En México, la discapacidad se clasifica en auditiva, visual, física, mental-psi- cosocial e intelectual. La discapacidad física o motriz ocupa el primer lugar no solo a nivel nacional, sino también en los índices estatales.

Los principios de la convención sobre los derechos de las personas con discapaci- dad establecen que una limitación, o bien, ausencia de capacidad, sin duda alguna afecta la interacción y participación de un individuo en su vida cotidiana, especial- mente en su desarrollo, bienestar y desenvolvimiento en la sociedad.

Derivado de lo anterior, una de las barreras que enfrentan las personas con discapa- cidad es la accesibilidad, es decir, la falta o nula adecuación de infraestructura física y vial (incluidos los espacios públicos) y los sistemas de transporte público.

Este último suele ser uno de los factores que con mayor frecuencia desalienta a las personas con discapacidad al momento de buscar empleo o les impide su movilidad para el manejo de las actividades cotidianas y una de ellas, tal vez la más impor-

tante, acudir a los centros de salud para recibir los servicios pertinentes.

3

Bajo este precepto es que nace la necesidad de investigar y contar con un diagnósti- co estatal que refleje la situación actual de Baja California en materia de discapaci- dad, sobre todo enfocado al acceso que este segmento de población tiene a los espacios públicos, casas habitación e infraestructura vial adecuada para el servicio y tránsito del transporte público, tomando en cuenta variables como el nivel socioeco- nómico de las personas y las condiciones de los espacios anteriormente menciona- dos.

Para contar con el panorama general en la materia buscamos conocer la percepción de personas con discapacidad, personal de asociaciones civiles que atienden a este grupo de población y expertos de colegios de ingenieros, arquitectos y cámaras de construcción respecto a la accesibilidad de dichas personas a estos espacios, con el fin de contar con diversos puntos de vista y enfoques desde diferentes ópticas para detectar la problemática y plantear propuestas de solución para mejorar e incremen- tar dicha accesibilidad.

4

Metodología

Se realizó trabajo de campo aplicando las herramientas y métodos científicos y de investigación más apropiados para el caso, así como la utilización de fuentes con datos oficiales más actualizados disponibles.

En el proceso de investigación, se llevó a cabo una encuesta de percepción con un cuestionario estructurado a personas que tienen alguna discapacidad; este fue enfo- cado al acceso a espacios públicos, casas habitación y servicios de transporte en el Estado. Para ello fueron visitadas asociaciones civiles que brindan apoyo en dicha materia, así como órganos de gobierno que atienden a personas con discapacidad, como lo es el Sistema para el Desarrollo Integral de la Familia (DIF) a nivel estatal.

Además, se llevó a cabo una entrevista con expertos, siendo el caso de colegios de arquitectos, ingenieros y cámaras de construcción, para conocer su opinión acerca de los avances y adecuaciones a la infraestructura en el tema. Para dicha entrevista se aplicó un cuestionario semiestructurado con preguntas enfocadas a la antropome- tría y la infraestructura vial del Estado.

5

Objetivo general

Contar con información suficiente, actualizada y precisa que permita diagnosticar la situación actual acerca de la accesibilidad a la infraestructura física de espacios públicos, casas habitación e infraestructura vial adecuada para el servicio y tránsito del transporte público para dar atención a las personas con discapacidad y que dicho diagnóstico permita establecer recomendaciones que se traduzcan en estrate- gias que den solución a la misma.

Objetivos específicos

Establecer la normativa aplicable para sustentar los datos e información recabada por conducto de las herramientas de encuesta y entrevista.

1.

2. Conocer la percepción de las personas con discapacidad acerca de los espacios públicos, casas habitación y del servicio de transporte en el Estado.

3. Plantear y conocer la problemática, las necesidades y áreas de oportu- nidad, así como los retos a vencer.

4. Conocer por conducto de una entrevista la opinión de arquitectos e ingenieros expertos en la materia.

5. Establecer una estrategia de solución para su imple- mentación tanto a la infraestructura existente como para las futuras construcciones.

6

Datos generales

Tomando como base la Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Disca- pacidad y de la Salud (CIF), presentada en 2001 y citada en el sitio web del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), las personas con discapacidad *“*son aquellas que tienen una o más deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoria- les y que al interactuar con distintos ambientes del entorno social pueden impedir su participación plena y efectiva en igualdad de condiciones a las demás*”.*

La Organización Mundial de la Salud publicó en 2015 el documento *“The Committee on Economic, Social and Cultural Rights, General Comment No. 20, Non-Discrimina- tion in Economic, social cultural rights” generado en 2009, donde establece no sola- mente la definición de “No Discriminación” sino también los principios y las normas que se deben aplicar en políticas, estrategias y programas de salud desde un enfo- que de derechos humanos.*

Lo anterior también se menciona en el estudio de INEGI “La discapacidad en México, datos al 2014” publicado en 2016. A continuación se presenta la tabla con el conteni- do estructurado.

7

Tabla 1. Principios y normas que deben aplicarse en políticas, estrategias y programas de salud desde un enfoque de derechos humanos.

Principios y normas Definición

El principio de no discriminación procura garantizar el ejercicio de los derechos sin discriminación alguna por motivo de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de otra índole, orígenes nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición, por ejemplo: discapacidad, edad, estado civil y familia; orientación e identidad sexual, estado de salud, lugar de residencia y situación económica y social.

No discriminación

Se deberá contar con un número suficiente de establecimien-

Disponibilidad

tos, bienes y servicios públicos de salud, así como de progra- mas de salud.

Accesibilidad

Aceptabilidad

Calidad

Los estacionamientos, bienes y servicios de salud deben ser accesibles a todos. La accesibilidad presenta cuatro dimen- siones superpuestas:

1.- No discriminación.

2.- Accesibilidad física.

3.- Accesibilidad económica (asequibilidad).

4.- Acceso a la información.

Todos los establecimientos, bienes y servicios de salud deberán ser respetuosos de la ética médica y culturalmente apropiados, y sensibles a las necesidades propias de cada sexo y ciclo vital.

Los establecimientos, bienes y servicios de salud deberán ser apropiados desde el punto de vista científico y médico, y ser de buena calidad.

Rendición de cuentas

Los estados y otros garantes de los derechos humanos son responsables de la observancia de los derechos humanos.

Universalidad

Los derechos humanos son universales e inalienables. Todas las personas, en cualquier lugar del mundo, deben ejercerlos.

Fuente: Estudio “La discapacidad en México, datos al 2014”, Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), 2016. 8

Dentro de la tabla anterior cabe mencionar el principio y/o norma de la accesibilidad, nuestro campo de análisis, como método a aplicar dentro de las acciones guberna- mentales y de la sociedad con un enfoque en derechos humanos. Es importante señalar que la información contenida en dicha tabla establece un marco de referen- cia para el desarrollo libre de una persona con discapacidad.

Por accesibilidad entendemos que son las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones a las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sis- temas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, así como a otros ser- vicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Aunado a lo anterior se agrega la accesibilidad universal, que com- prende las condiciones que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos e instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad, asimismo de la forma que más autónoma y naturalmente posible es un “diseño para todos”.

Adicional a lo anterior, de acuerdo con datos del Informe Mundial sobre la Discapaci- dad elaborado por la OMS, en las estimaciones hasta 2010 se calcula que más de mil millones de personas presentan algún tipo de discapacidad, equivalente a aproxima- damente el 15.0% de la población mundial.

Por su parte, datos arrojados por el INEGI indican que hasta 2014, en México vivían aproximadamente 120 millones de habitantes, de los cuales -según la Encuesta Nacional de la Dinámica Demográfica (ENADID) 2014- el

6.0% son personas con discapacidad (PCD). Hasta dicho año, del total de la población con discapacidad a nivel nacional, en Baja California habitaba el 2.8% de la misma, es decir, el 3.9% de la población de la Entidad.

De acuerdo con los datos existentes en el Estado, se encontró que el 46.1% de los habitantes con discapaci- dad son hombres y el 53.9% son mujeres.

9

Gráfico 1. Distribución porcentual de la población con discapacidad por sexo en Baja California.

Hombres

46.1%

Mujeres

53.9%

Fuente: Elaboración propia con datos del estudio “La discapacidad en México, datos al 2014”, Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), 2016.

Baja California es el primer Estado del país donde se reconoce a las personas con autismo y otros trastornos del desarrollo como personas con discapacidad, motivo por el cual son destinatarias de asistencia social por parte de las instituciones estatales. Para ello se creó el Centro de Atención para Personas con Trastornos del Espectro Autista, mismo que cuenta con oficinas en Tijuana y Mexi- cali. Dicho centro cuenta con un grado de atención a través de servicios de diagnóstico e integración social, no solo para pacientes que padecen autismo o trastornos del desarrollo, sino también a sus familiares.

10

Tomando como base lo anterior y el porcentaje de PCD en la Entidad es que se generó una distribución por tipo de discapacidad, la cual se presenta a continuación.

Gráfico 2. Distribución porcentual de la población con discapacidad, según tipo de discapacidad por sexo en Baja California.

Tipo de discapacidad Hombres Mujeres Total

Caminar, subir o bajar usando sus

piernas 10.3% 12.6% 22.9%

Ver (aunque use lentes) 9.2% 10.0% 19.2%

Mover o usar sus brazos o manos 4.3% 7.0% 11.3%

Aprender, recordar o concentrarse 5.5% 7.2% 12.7%

Escuchar (aunque use aparato auditivo) 5.1% 5.6% 10.7%

Bañarse, vestirse o comer 4.0% 4.0% 8.0%

Hablar o comunicarse 3.3% 3.5% 6.8%

Problemas emocionales o mentales 4.4% 4.0% 8.4%

Total **46.1% 53.9% 100.0%**

Fuente: Elaboración propia con datos del estudio “La discapacidad en México, datos al 2014”, Instituto

Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), 2016.

11

La discapacidad puede afectar a cualquier persona a lo largo de su vida, pues no solo puede ser un padecimiento con el que se nace, sino que las causas de la misma son diversas. Hay quienes por accidentes automovilísticos, por alguna enfer- medad o simplemente por el proceso de envejecimiento adquieren algún tipo de dis- capacidad.

En el Estado, la causa más frecuente de las discapacidades por cada 100 personas es una enfermedad, la cual equivale al 47.7% de los casos; la edad avanzada es la siguiente causa más frecuente con el 28.6%; por su parte, el nacimiento ocupa el tercer lugar con un 9.6%, tal como se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 2. Distribución porcentual de la población bajacaliforniana con discapacidad según causa de la discapacidad.

Causas Total

Enfermedad Edad avanzada Nacimiento Accidente Violencia

Otra causa

47.7%

28.6%

9.6%

10.1%

0.4%

3.6%

Total 100.0%

Fuente: Elaboración propia con datos del estudio “La discapacidad en México, datos al 2014”, Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), 2016. .

Otra de las principales causas de la discapacidad son los accidentes. Aunado a dichas causas surgen las denominadas barreras que provocan discapacidad (tér- mino manejado en el estudio realizado por el INEGI), es decir, aquellas donde el individuo mantiene durante un lapso de su vida contacto y busca obtener servicios y accesibilidad a los espacios públicos, al transporte y sobre todo a su hogar. Un cambio abrupto en su estilo de vida genera las ya mencionadas barreras que son definidas en la siguiente tabla.

12

Tabla 3. Barreras que provocan discapacidad.

Barreras que provocan discapacidad Definición

Políticas y normas inadecuadas

El diseño de las políticas no siempre toma en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad o, en ocasiones, las políticas y las normas existentes no se aplican.

Actitudes negativas

Las opiniones y los prejuicios constituyen obstáculos cuando los trabajadores de la salud no logran ver más allá de la discapacidad, los maestros no recono- cen el valor de enseñar a los niños con discapacidad, los empleadores discriminan a las personas con discapacidad y los familiares esperan muy poco de sus parientes que viven con discapacidad.

Falta de prestación de servicios

Las personas con discapacidad son especialmente vulnerables a las deficiencias en servicios tales como la atención de la salud, la rehabilitación, o el apoyo y la asistencia.

Problema con la prestación de servicios

La calidad e idoneidad de los servicios para personas con discapacidad se ven afectadas por problemas como la mala coordinación entre los servicios, la insuficiente dotación de personal, y las competencias y la capacitación inadecuadas del personal.

Financiamiento insuficiente

Los recursos asignados a la ejecución de políticas y planes suelen ser insuficientes. En los documentos de estrategias de reducción de la pobreza, por ejem- plo, en ocasiones se menciona la discapacidad, pero no se prevé financiamiento.

Falta de accesibilidad

Las construcciones (incluidos los espacios públicos), los sistemas de transporte y la información suelen ser inaccesibles. La falta de acceso al transporte es uno de los factores que, con más frecuencia, desa- lienta a las personas con discapacidad a la hora de buscar trabajo o les impide recibir atención de salud. En muchos casos, no se atienden las necesidades de comunicación de las personas con discapacidad. A menudo, la información no está disponible en formatos accesibles y algunas personas con disca- pacidad no logran acceder a TIC\* básicas como teléfonos y televisores.

13

Barreras que provocan discapacidad Definición

Falta de consultas y participación

En muchos casos, se excluye a las personas con discapacidad del proceso de adopción de decisiones sobre cuestiones que afectan directamente sus vidas.

Falta de datos y pruebas

A menudo, la falta de datos rigurosos y comparables sobre discapacidad y pruebas acerca de programas con resultados satisfactorios impide comprender la situación y actuar en consecuencia.

\*Tecnologías de la Información y la Comunicación.

Fuente: Estudio “La discapacidad en México, datos al 2014”, Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) 2016, con base en el documento “Situación mundial de la discapacidad de la Universidad Nacional Autónoma de Honduras”.

Considerando lo anterior es que se generan los principales retos a enfrentar en mate- ria de discapacidad, los cuales pueden verse caracterizados por crear una cultura para la prevención de riesgos y/o enfermedades incapacitantes, así como de con- cientización, solidaridad y respeto de los derechos humanos para PCD. Con base en ello también encontramos que una de las barreras con las que se encuentra una PCD es en el tema de infraestructura, la cual debería facilitar el libre tránsito en los espa- cios públicos, en casas habitación y sobre todo en el transporte.

En Baja California, la Ley para las Personas con Discapacidad otorga la competencia en materia de infraestructura a la Secretaría de Infraes- tructura y Desarrollo Urbano (SIDUE), así como las secretarías de infraestructura en los ayuntamientos.

14

Dichos órganos de gobierno deben impulsar la construcción de infraestructura urbana de carácter público que suprima las barreras físicas y sean planeadas con Diseño Universal, observando lo establecido en el Manual Estatal de Libre Acceso. También deben asegurar la determinación de espacios reservados para personas con discapacidad en los auditorios, cines, teatros, salas de concierto, centros recreativos, deportivos y en general cualquier recinto en el que se presenten espec- táculos públicos. Otra de las estrategias pertinentes es realizar acciones tendientes a eliminar las barreras físicas existentes en los edificios de uso público y equipamien- to urbano.

Para facilitar la accesibilidad a la infraestructura básica, equipamiento urbano y espa- cios públicos se deben contemplar tres puntos fundamentales, mencionados a conti- nuación.

1. Las acciones en materia de infraestructura se deben ajustar al Diseño Univer- sal.

2. Se debe contar con señalización e incluir tecnologías para facilitar el acceso y desplazamiento de las personas con discapacidad y los elementos de asisten- cia que las acompañen.

3. La adecuación de las instalaciones públicas debe ser progresiva con metas anualizadas.

Reglamentando lo anterior, para el adecuamiento y libre tránsito de las personas con discapacidad y que es funda- mental para la accesibilidad a espacios públicos, transpor- te público y casas habitación existen las “Normas Técnicas Complementarias de la Ley de Edificaciones del Estado, en materia de Proyecto Arquitectónico; condicionantes de Diseño Arquitectónico; de Libre Acceso para Personas con Discapacidad”.

Dichas normas clasifican los espacios de acuerdo con su nivel de intervención, tales como los espacios construidos nuevos, espacios remodelados, ampliados o con cambio de uso. Para dichos niveles establece las siguientes especi- ficaciones:

15

1. Los espacios construidos nuevos deberán proporcionar accesibilidad total en todos sus espacios de uso público.

2. Los espacios remodelados, ampliados o con cambio de uso deberán proporcio- nar accesibilidad razonable en sus espacios principales de uso público.

También nos dice que en cualquiera de las especificaciones, se proporcionará la acce- sibilidad a espacios construidos que brinden un servicio al público de acuerdo con estas Normas Técnicas, siempre y cuando existan dichos espacios de servicio al públi- co en general.

Además, actualmente se cuenta con una Norma Oficial Mexicana (NOM-233-SSA1-2003) que establece los requisitos arquitectónicos para facilitar el acceso, tránsito, uso y permanencia de las personas con discapacidad en estableci- mientos de atención médica ambulatoria y hospitales del Sistema Nacional de Salud. Dicha norma es de observancia obligatoria para la construcción, remodelación de esta- blecimientos de atención médica ambulatoria y hospitales del Sistema.

Si entramos en el punto número uno referente al diseño universal, según la Norma Téc- nica de Libre Acceso para Personas con Discapacidad, este es el *¨diseño de produc- tos y entornos para ser usados por todas las personas al máximo posible, sin adapta- ciones o necesidad de un diseño especializado¨*. Aunado a ello hace mención a que dicho concepto cuenta con un sentido más amplio de lo que comúnmente conocemos como accesibilidad para personas con discapacidad.

El acceso universal comprende todo el entorno que común- mente se utiliza en la vida diaria, como lo son en productos, servicios, acceso a las tecnologías de la información y comunicación y para ello se establece que debe estar al alcance de todos en igualdad de condiciones.

16

Para el cumplimiento de dicho diseño es necesario implementar los siguientes princi- pios:

Gráfico 3. Principios para el cumplimiento del Diseño Universal.

Uso equitativo

Que los entornos puedan ser usados por

personas con distintas capacidades físicas.

Que los entornos se acomoden a un

amplio rango de preferencias y habilida- des individuales.

Uso flexible

Uso simple e intuitivo

Que los entornos sean fáciles de entender,

sin importar la experiencia, conocimien- tos, habilidades del lenguaje o nivel de concentración del usuario.

Que los entornos transmitan la informa-

ción necesaria al usuario para su desplaza- miento, de forma efectiva, sin importar las condiciones del medio ambiente o sus capacidades sensoriales.

Información perceptible

Tolerancia al error

Que los entornos minimicen riesgos y con-

secuencias adversas de acciones involunta- rias o accidentales.

17

Que los entornos puedan ser usados cómoda y eficientemente minimizando la fatiga.

Mínimo

esfuerzo físico

Adecuado tamaño de aproximación de uso

Que los componentes de las construccio-

nes proporcionen un tamaño y espacio adecuado para el acercamiento, alcance, manipulación y uso de los servicios, inde- pendientemente del tamaño corporal, postura o movilidad del usuario.

Fuente: Elaboración propia con datos de la Norma Técnica de Libre Acceso para Personas con Discapacidad.

Para dar cumplimiento a los principios anteriormente mencionados, la norma esta- blece -de forma complementaria- los requerimientos y criterios de accesibilidad uni- versal. Estos los divide en dos criterios compensatorios que deben tomarse en cuenta; en el primero de ellos sucede cuando el individuo porta alguna herramienta de apoyo, como puede ser el caso de lentes, audífonos, sillas de ruedas, bastones, entre otros; el segundo se refiere a los apoyos que forman parte del diseño arquitec- tónico de un establecimiento o vía pública que son zonas compartidas entre los usuarios, son estéticas y permanecen junto al espacio como puede ser el caso de cambios de texturas, rampas, ascensores, pasamanos y apoyos.

Ahora bien, entrando a la formulación de los requerimien- tos y criterios de accesibilidad se toman en cuenta las siguientes consideraciones generales:

Definir medidas y criterios para el diseño de espa- cios y mobiliario que garanticen el uso y acceso a un número cada vez más amplio de personas.

A

Garantizar la continuidad de rutas libres de obstá- culos al interior de las edificaciones y espacios abiertos de uso público y privado.

B

18

Integrar rutas accesibles desde el exterior para que los usuarios ingresen libre- mente y con seguridad hasta el punto deseado se traduce en permitir la accesi- bilidad desde banquetas, paraderos de transporte, estacionamientos y demás lugares que sirvan en el espacio público.

C

Tender hacia un Diseño Universal incluyente para toda la población no segre- gativo o exclusivo para personas con discapacidad.

D

Al tomar en cuenta la división en los criterios anteriores obtendremos los principales requerimientos de accesibilidad para los espacios arquitectónicos, que son funda- mentales para las discapacidades que requieren ayuda o modificaciones en la infraestructura para el libre movimiento. Dichas modificaciones deben realizarse de acuerdo con cada tipo de discapacidad y los requerimientos deben ser los mismos en cada espacio, de modo que los lugares por los cuales transitan cotidianamente no varíen.

Para ello estableceremos los criterios básicos de accesibilidad arquitectónica y pos- teriormente se realizará una división con los criterios por cada tipo de discapacidad.

19

Tabla 4. Criterios básicos de accesibilidad arquitectónica.

Actividad Criterio básico

Llegar desde un punto a otro

Transitabilidad en recorridos o itinerarios tales como andadores y sendas peatonales, pasillos y vestíbulos, lugares de ingreso o de distribu- ción. También aplica en el interior de habitacio- nes y en el entorno urbano. Supone la existen- cia de un “volumen circulatorio libre de riesgo”.

Pasar de un ámbito a otro

Franqueabilidad. Atravesar el cordón de anda- dor, el ingreso a un edificio o a una habitación. Pasar de un espacio público a uno privado; de un piso a otro; de una vía de circulación vehicu- lar a otra peatonal. En el ingreso a edificios, las dificultades más habituales se presentan en los cambios de nivel, materializados con escalo- nes. En los pasajes de un ambiente a otro en espacios interiores, los problemas con anchos de claros libres se suman a problemas de maniobrabilidad: maniobras de giros y trasla- dos de sillas de ruedas.

Aproximarse y posicionarse ante un equipamiento

Asequibilidad. Aborda aquellas acciones o maniobras necesarias para una aproximación funcional. Es decir, procurar una posición adecuada para la utilización de un equipa- miento, instalación sanitaria, asiento; también incluye otras operaciones, como la transferen- cia de silla de ruedas a artefactos sanitarios o a la cama o a un asiento; o la acción de incorpo- rarse: pasar de estar sentado a estar de pie y a la inversa, teniendo en cuenta también posibles elementos de ayuda (bastones, anda- dor, muletas).

Desempeñarse

Usabilidad. Combina los conceptos de alcan- ce, posición y fuerza. Ubicación y diseño de los elementos posibilitando su accionamiento. Optimización de los elementos asibles, mani- pulables, accionables, en función de limitacio- nes en la motricidad fina, fuerza y movilidad de miembros (superiores o inferiores).

Fuente: Elaboración propia con información de la Norma Técnica de Libre Acceso para Personas con

Discapacidad.

20

Como se mencionó anteriormente, hablaremos sobre los criterios de diseño arquitectó- nico por tipo de discapacidad. Se abordarán los criterios para posibilitar a personas con dificultad motora, visual, auditiva y discapacidad intelectual.

Según el INEGI en el documento “Clasificación de tipo de discapacidad”, las personas con discapacidad motora son aquellas que presentan dificultades para caminar, mani- pular objetos y coordinar movimientos para realizar actividades de la vida cotidiana. Este grupo de discapacidad está conformado a su vez por tres subgrupos, especifica- dos a continuación.

210

Discapacidades de las extremidades inferiores, tronco, cuello y cabeza.

220

Discapacidades de las extremidades superiores.

299

Insuficientemente especificadas del grupo de discapacidades motrices.

21

Tabla 5. Criterios para posibilitar a personas con dificultades motoras a realizar diferentes actividades físicas (movilizarse, desplazarse y accionar mecanismos u objetos).

Criterio Descripción

El uso de elementos de ayuda (por ejemplo: anda- deras, muletas, sillas de ruedas y *scooters*)

Holgura espacial

demanda medidas más apropiadas para despla- zarse, maniobrar y aproximarse tanto a equipa- mientos como a instalaciones.

Continuidad de las super- ficies de tránsito

Alcance

Las dificultades en la deambulación generan ciertas formas de desplazamiento (como el uso de calzado con tacón o de silla de ruedas) que requieren reducir al mínimo las irregularidades en la superficie del pavimento; la ausencia de oque- dades (huecos); superficies antideslizantes que simultáneamente no opongan freno al desplaza- miento; pasaje continuo de un nivel a otro median- te rampas suaves y, en el caso de desniveles mayores, medios alternativos de elevación, tales como ascensores o plataformas elevadoras.

Con el uso de muletas, los brazos de las perso- nas están ocupados en sostenerlas y esto provoca que tengan un alcance restringido. Quien camina con andador utiliza ambas manos e, incluso utilizando una, su cuerpo está limitado para extenderse y alcanzar un objeto. Desde que una persona está sentada en una silla de ruedas, sus brazos y alcance visual está a menor altura que en posición de bipedestación (de pie). Las dificultades motrices de origen neu- rológico o muscular, amputaciones, enfermeda- des transitorias, la utilización de un yeso, entre muchas otras variantes, también reducen la posibilidad de articulación y extensión de brazos. Los criterios compensatorios pueden ser un plano de trabajo giratorio; un comando de boto- nes cuyo soporte, originalmente vertical, se incli- na levemente y ello permite un alcance tanto visual como táctil a personas altas o bajas.

22

Accionamientos de

mínimo esfuerzo físico y escasa precisión motora

La presión que se va a ejercer sobre dispositivos como mecanismos de sistemas de apertura y cierre, palancas y llaves de encendido, no debe superar valores que impidan su accionamiento.

Tiempos

Se deben regular los tiempos de duración de determinadas fases para adecuarlos a los usua- rios más lentos. Esto debe ser aplicado en puertas automáticas de ascensores, cambio de luz en los semáforos, tiempos de tolerancia para cada ope- ración en cajeros automáticos, entre otros.

Fuente: Elaboración propia con información contenida en la Norma Técnica de Libre Acceso para Personas con Discapacidad.

Citando el mismo documento de INEGI que habla de la discapacidad visual, este comprende las descripciones que se refieren a la pérdida total de la visión, a la debi- lidad visual (personas que solo ven sombras o bultos), y a otras limitaciones que no pueden ser superadas con el uso de lentes, como desprendimiento de retina, acorea, facoma y otras. Se considera que hay discapacidad cuando está afectado un solo ojo o ambos. Excluye de este tipo de discapacidad al daltonismo, que se caracteriza por el trastorno o ceguera en la visión de los colores, principalmente el rojo, además, aquellas limitaciones visuales que pueden corregirse con el uso de lentes, como la miopía o el astigmatismo.

23

Tabla 6. Criterios para posibilitar a personas con dificultad visual a realizar diferentes actividades.

Criterio Descripción

Se refiere al diseño de los espacios arquitectóni- cos o urbanos tomando en cuenta los elementos que colaboran a distinguir o diferenciar recorridos, como guías continuas (sendas y bordes, mediante paredes o referencias continuas); referencias significativas como hitos (elementos que se desta-

Sendas, bordes, hitos y

postes

can a distancia y proporcionan un referente para la orientación, como un sonido característico, refle- jos, un elemento visual o un elemento del paisaje); señalizaciones (carteles, señales en el entorno inmediato del itinerario que informan o advierten). Dichos elementos, complementados cuando es necesario con elementos de señalética inclusiva (señalizaciones de guía o de advertencia), confor- man señales perceptibles que guían y vuelven la espacialidad más perceptible.

Información anticipada

Esta comprende las secuencias de recorridos y la ubicación tanto de instalaciones como de equipa- mientos.

Condiciones ópticas, de iluminación y de acústica

Información háptica (táctil), sonora o topológica.

Dicha optimización estará en función de las carac- terísticas de las personas que tienen una baja visión. Es de suma importancia el aislamiento y el acondicionamiento acústico, lo cual evita interfe- rencias externas o efectos de eco en interiores.

Esta se utiliza para anticipar obstáculos, cambios de nivel o dirección, así como la presencia de lugares de interés o elementos del equipamiento (por ejemplo, el ingreso a edificios públicos).

Sistemas de aviso táctil

Comprende todos aquellos cambios de textura que tienen como fin comunicar, dirigir o advertir a todo aquel que transite por ciertos itinerarios.

Fuente: Elaboración propia con información contenida en la Norma Técnica de Libre Acceso para Personas con Discapacidad.

24

Para las personas con discapacidad auditiva se toman en cuenta los siguientes criterios:

Tabla 7. Criterios de detección de señales para personas con discapacidad auditiva.

Criterio Descripción

En edificios y espacios tanto de uso público como

Sistemas de aviso, alarmas

o emergencias lumínicas

Consistencia interna de los códigos implementados en sistemas de información y señalización

privado. En términos generales, “todo lo que debe ser auditivo para personas con discapacidad visual, debe ser visual para personas con discapa- cidad auditiva”.

Se refiere a la coherencia del lenguaje construido y utilizado en objetos, carteles, señales, descrip- ciones para orientarse y reconocer itinerarios o lugares de destino.

Fuente: Elaboración propia con información contenida en la Norma Técnica de Libre Acceso para Personas con Discapacidad.

La discapacidad auditiva comprende las descripciones que se relacionan con la pér- dida total de la audición en uno o en ambos oídos, o con la pérdida parcial pero inten- sa, grave o severa en uno o en ambos oídos.

Por último nos encontramos con la discapacidad mental, la cual se encuentra dividida en dos segmentos. El primero de ellos corresponde a la discapacidad intelectual, que comprende a las personas que presentan dificultades para aprender y comportarse, tanto en actividades de la vida diaria como en su relación con otras personas. La dis- capacidad conductual es la segunda división y en ella se encuentran la deficiencia mental, la demencia, psicosis, locura, amnesia, trastornos de personalidad, trastor- nos o alteraciones conductuales, así como trastornos psiquiátricos graves.

25

Tabla 8. Criterios de señales para personas con discapacidad mental (intelectual y/o conductual).

Criterio Descripción

La presencia de elementos destacados facilita la comprensión tanto del espacio como de la orienta-

Hitos y postes

ción. Esto se puede ser marcar mediante el uso de un número o color para destacar la llegada a un sector, o para ubicar el puesto de información en un lugar inmediato a un hito.

Elementos de seguridad

Los pasamanos y elementos de borde proporcio- nan tanto seguridad como contención. Con el mismo criterio deben ser elegidos otros dispositi- vos, como sistemas de apertura y cierre automáti- cos, cuyo accionamiento sencillo podrá evitar atro- pellamientos.

Fuente: Elaboración propia con información contenida en la Norma Técnica de Libre Acceso para Personas con Discapacidad.

Los anteriores requerimientos se llevan a cabo en materia de infraestructura y estos pueden ser vistos de forma tangible en espacios públicos; no obstante, en el tema de transporte público existen algunas indicaciones para el libre acceso de personas con discapacidad.

Dichas indicaciones se encuentran dentro de los *Lineamientos de Operación del Fondo de la Accesibilidad en el Transporte para Personas con Discapacidad.* Tales modificaciones o indicaciones para las unidades de transporte y la capacitación de los choferes solo se implementa en los Estados y/o municipios que ejecutan recurso de dicho fondo. Baja California contó con un presupuesto autorizado para 2016 de

$15´875,607.49 de los cuales ejerció el 98.2% según la *Evaluación Específica del Desempeño del Fondo para el Ejercicio 2016.* Las unidades de la Entidad deben contar con las siguientes especificaciones:

26

Tabla 9. Especificaciones Técnicas de Vehículos Adaptados.

Autobús urbano Camionetas

tipo van

Auto tipo sedán

Especificaciones

del vehículo

Especificaciones

del vehículo

Especificaciones

del vehículo

Capacidad mínima: 4 espa- cios adaptados con suje- ción de silla de ruedas.

Autobús tipo urbano chato, control delantero con motor trasero, gas natural compri- mido de 250 HP. Motor rpm torque 730 [Ib-ft@1,300 rpm, o similar.](mailto:Ib-ft@1)

Transmisión: manual. Sistema de dirección:

hidráulica.

Llantas: tipo radiales 11 R

22.5.

Puertas de ascenso y descenso: dos de dos hojas, abatibles con mandos neumáticos.

Capacidad mínima: 3 espacios adaptados con sujeción de silla de ruedas.

Caja de cambios: estándar

6 velocidades.

Neumáticos: 225 / 75 / R16

C.

Puerta lateral (mm) (An x Al): 1,244 x 1,745 corredi- za.

Puertas traseras (mm) (An x Al): 1,568 x 1,789 apertu- ra de 270º.

Asientos: banca de doble asiento pasajero; asiento conductor regulable manualmente (Al/Lg/Pro).

Volante: dirección hidráuli- ca; volante regulable en altura.

Capacidad mínima: 1 espacio adaptado con sujeción de silla de ruedas.

Motor: 4 cilindros. Transmisión: manual 5

velocidades.

Dirección: hidráulica.

27

Especificaciones de

las adaptaciones

Especificaciones de

las adaptaciones

Especificaciones de

las adaptaciones

Capacidad para personas con discapacidad: 4 espa- cios adaptados con rieles para anclajes y cinturones de tres puntos para suje- ción de sillas de ruedas.

Rampa para personas con discapacidad motora o elevador electrohidráulico con plataforma antiderra- pante.

Tubos de pasamanos con señalización en Braille.

Línea guía podotáctil. Señalización para identifi-

car si el vehículo se dispone

en movimiento.

Letrero de ruta electrónico para indicar destino.

Capacidad para personas con discapacidad: 3 asien- tos abatibles dobles con cinturón de seguridad de tres puntos.

Rampa hidráulica con kits de sujetadores retráctiles para 3 sillas de ruedas.

Piso: antiderrapante. Pasamanos de poliuretano

tipo *soft touch* en puerta

lateral.

Pasamanos en toldo con agarraderas.

Pasamanos en costado lateral izquierdo.

Capacidad para personas con discapacidad: 1 espa- cio adaptado con anclas y rieles para sujetar silla de ruedas y cinturón de segu- ridad.

Rampa: manual con tipo de material de fierro alige- rado.

Piso: antiderrapante.

Fuente: Lineamientos de Operación del Fondo para la Accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapacidad.

En el Estado, el Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT), específicamente en la ruta troncal, cuenta con uni- dades y estaciones de transporte con adecuaciones que permiten el libre acceso para PCD. Además, los operado- res cuentan con un protocolo de atención para auxiliar a dichas personas a abordar las unidades.

28

Marco jurídico

En la década de los años ochenta comenzó a ser impulsada la igualdad de derechos de las personas con discapacidad; es por ello que se dan los primeros esfuerzos, donde en 1981 fue declarado el año internacional de los impedidos, con el fin de integrar a las PCD en la participación plena en la vida y el desarrollo de su sociedad, a gozar de unas condiciones de vida similares a las de los demás ciudadanos, y a tener el mismo acceso a los beneficios derivados del desarrollo socioeconómico.

1981

1994

La ONU aprobó las “Normas Uniformes sobre Igualdad de Oportuni- dades para Personas con Discapacidad”, en 1994, como resultado del Decenio de las Naciones Unidas para las personas discapacita- das.

En 1998 la ONU publicó la resolución ONU

1998/31 llamada “Los Derechos Humanos de las

1998

Personas con Discapacidad”.

2000

En el año 2000 se llevó a cabo la “Cumbre Mundial de Organizaciones no Gubernamentales sobre Discapacidad”.

El 3 de mayo de 2008 entró en vigor el protocolo facultativo emanado de la “Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad”, diri- gida a promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos huma- nos y libertades fundamentales para las personas con discapacidad (pro- moviendo el respeto a su dignidad).

2008

29

Normatividad nacional

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Título Primero

Capítulo I.- De los Derechos Humanos y sus Garantías.

En su Artículo 1ro, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos esta- blece que queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condi- ciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias, el estado civil, o cual- quier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o me- noscabar los derechos y libertades de las personas.

La Ley Federal del Trabajo establece la integración de las personas con discapa- cidad al mercado laboral mexicano. Para ello deben realizarse las adecuaciones necesarias a la infraestructura para el libre acceso y esparcimiento a la infraes- tructura.

Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad.

Título Primero

Capítulo Único. - Disposiciones Generales.

En su artículo No. 3 establece a las dependencias, entidades paraestatales y órganos desconcentrados de la Administración Pública Federal, organismos constitucionales autónomos, Poder Legislativo, Poder Judicial, el Consejo, a los Gobiernos de las Entidades Federativas y de los Municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, así como a las personas físicas o morales de los sec- tores social y privado que presten servicios a las personas con discapacidad.

En su artículo No. 4 menciona que las personas con discapacidad gozarán de todos los derechos que establece el orden jurídico mexicano, sin distinción de origen étnico, nacional, género, edad, condición social, económica o de salud, religión, opiniones, estado civil, preferencias sexuales, embarazo, identidad polí- tica, lengua, situación migratoria o cualquier otra característica propia de la con- dición humana o que atente contra su dignidad.

30

Las medidas contra la discriminación tienen como finalidad prevenir o corregir que una persona con discapacidad sea tratada de una manera directa o indirec- ta menos favorable que otra que no lo sea, en una situación comparable. Las me- didas contra la discriminación consisten en la prohibición de conductas que tengan como objetivo o consecuencia atentar contra la dignidad de una persona, crear un entorno intimidatorio, hostil, degradante u ofensivo, debido a la discapa- cidad que esta posee.

Las acciones afirmativas positivas consisten en apoyos de carácter específico destinados a prevenir o compensar las desventajas o dificultades que tienen las personas con discapacidad en la incorporación y participación plena en los ám- bitos de la vida política, económica, social y cultural.

La Administración Pública, de conformidad con su ámbito de competencia, impulsará el derecho a la igualdad de oportunidades de las personas con disca- pacidad, a través del establecimiento de medidas contra la discriminación y acciones afirmativas positivas que permitan la inclusión social de las personas con discapacidad. Será prioridad de la Administración Pública adoptar medidas de acción afirmativa positiva para aquellas personas con discapacidad que pre- sentan un grado mayor de discriminación, como son las mujeres, las personas con discapacidad con grado severo, las que viven en el área rural, o bien, las que no pueden representarse a sí mismas.

Título Segundo

Capítulo IV.- Accesibilidad y Vivienda.

En su artículo No. 16 establece que las personas con discapacidad tienen dere- cho a la accesibilidad universal y a la vivienda, por lo que se deberán emitir normas, lineamientos y reglamentos que garanticen la accesibilidad obligatoria en instalaciones públicas o privadas, que les permita el libre desplazamiento en condiciones dignas y seguras. Las dependencias y entidades competentes de la Administración Pública Federal, Estatal y Municipal, vigilarán el cumplimiento de las disposiciones que en materia de accesibilidad, desarrollo urbano y vivienda se establecen en la normatividad vigente.

En su artículo No. 17 menciona los lineamientos para asegurar la accesibilidad en la infraestructura básica, equipamiento o entorno urbano y los espacios públi- cos; estos se mencionan a continuación:

31

I

II III

Que sea de carácter universal, obligatorio y adaptado para todas las per- sonas.

Que incluya el uso de señalización, facilidades arquitectónicas, tecnolo- gías, información, sistema Braille, lengua de señas mexicana, ayudas técnicas, perros guía o animal de servicio y otros apoyos.

Que la adecuación de las instalaciones públicas sea progresiva.

Además de la Constitución y de las leyes federales en México, existen las Normas Técnicas que rigen las acciones no solo a nivel gubernamental sino tam- bién en las adecuaciones público-privado y privado. Estas se dividen en Normas Oficiales Mexicanas y Normas Mexicanas.

Tabla 1. Normas Oficiales Mexicanas y Normas Mexicanas.

Normas Oficiales Mexicanas Normas Mexicanas

La Norma Oficial Mexicana NOM‐001‐SSA2‐1993 establece los requisitos arquitectónicos para facilitar el acceso, tránsito y permanencia de las personas discapacitadas a los establecimientos de atención médica del Sistema Nacional de Salud.

Norma Mexicana NMX‐R‐050‐SCFI‐2006, referente a Accesibilidad de las Personas con Discapacidad a Espacios Construidos de Servicio al Público ‐ Especi- ficaciones de Seguridad, que tiene por objeto estable- cer las especificaciones de seguridad aplicables a los espacios de servicio al público para posibilitar la acce- sibilidad a las personas con discapacidad. Su campo de aplicación es en todos los espacios construidos de servicio al público.

La Norma Oficial Mexicana NOM‐173‐SSA1‐1998 establece la atención integral para personas con discapacidad.

La Norma Oficial Mexicana NOM‐178‐SSA1‐1998 establece los requisitos mínimos de infraestructura y equipamiento de establecimientos para la atención médica de pacientes ambulatorios.

32

Normas Oficiales Mexicanas Normas Mexicanas

Norma Oficial Mexicana NOM‐001‐STPS‐1999, cuyo objetivo es establecer las condiciones de seguridad e higiene que deben tener los edificios, locales, instala- ciones y áreas en los centros de trabajo, para su funcionamiento y conservación, y para evitar riesgos a los trabajadores. En el numeral 5 establece, entre otras, como obligaciones del patrón que las puertas, vías de acceso y de circulación, escaleras, lugares de servicio para los trabajadores y puestos de trabajo, deben facilitar las actividades y el desplazamiento de los trabajadores discapacitados, cuando estos laboren en el centro de trabajo.

La Norma Oficial Mexicana NOM‐016‐SSA3‐2012 establece las características mínimas de infraestruc- tura y equipamiento de hospitales y consultorios de atención médica especializada.

La Norma Oficial Mexicana NOM‐233‐SSA1‐2003 estipula los requisitos arquitectónicos para facilitar el acceso, tránsito, uso y permanencia de las personas con discapacidad en establecimientos de atención médica ambulatoria y hospitalaria del Sistema Nacio- nal de Salud.

33

Normatividad estatal

Ley para Personas con Discapacidad en el Estado de Baja California.

Título Primero

Capítulo II.- Derechos de las Personas con Discapacidad.

En su artículo No. 4 establece que las personas con discapacidad gozarán de todos los derechos inherentes al ser humano, así como los establecidos en el marco jurídico nacional e internacional, por lo que cualquier distinción, exclusión o restricción por motivos de discapacidad que tenga el propósito o el efecto de obstaculizar o dejar sin efecto el reconocimiento, goce o ejercicio, en igualdad de condiciones, de todos los derechos humanos y libertades fundamentales en los ámbitos político, económico, social, cultural, civil o de otro tipo, será considerada discriminación por motivo de discapacidad.

Título Segundo

Capítulo V.- De la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano y de los Ayuntamientos en Materia de Desarrollo

Urbano.

En su artículo No. 20 establece que la Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano y los Ayuntamientos en el ámbito de sus competencias, serán las autori- dades responsables que vigilarán el cumplimiento de las disposiciones que en materia de accesibilidad, desarrollo urbano y vivienda se establecen en la nor- matividad vigente, así como de las acciones que en materia urbana se impulsen en dicha ley y en los programas, en favor de las personas con discapacidad en el Estado, debiéndose incluir las siguientes:

Impulsar la construcción de infraestructura urbana de carácter público que suprima las barreras físicas y sean planeadas con Diseño Universal, observando lo establecido en el “Manual Estatal de Libre Acceso”, que será creado por el consejo consultivo.

I

II Impulsar la creación de normas, lineamientos y reglamentos que garanti- cen la ejecución de programas de construcción y adaptación de vivien-

das donde se asegure la accesibilidad universal, de conformidad con las normas y especificaciones técnicas de construcción que determinen las autoridades estatales y municipales responsables de los programas de vivienda, con estricto apego a las normas y convenciones internaciona- les.

34

III

IV

V

Realizar acciones tendientes a eliminar las barreras físicas existentes en los edificios de uso público y equipamiento urbano.

Asegurar la determinación de espacios reservados para personas con discapacidad, en los auditorios, cines, teatros, salas de concierto, cen- tros recreativos, deportivos y en general cualquier recinto en que se pre- senten espectáculos públicos.

Incluir programas y estrategias dentro del presupuesto, para lograr el Diseño Universal obligatorio en espacios e instalaciones públicas o priva- das, que les permita el libre desplazamiento en condiciones dignas y seguras, con base en las normas nacionales e internacionales.

Ley de Desarrollo Urbano de Baja California

Titulo primero. Ordenación y regularización del Desarrollo Urbano

Capítulo Primero. Disposiciones generales

En su artículo 3 establece que la ordenación y regulación de los asentamientos humanos en el Estado tenderá a mejorar las condiciones de vida de la población urbana y rural mediante y en la fracción XVII habla sobre el desarrollo y adecua- ción en los centros de población de la infraestructura, el equipamiento y los servi- cios urbanos que garanticen la seguridad y accesibilidad que requieren las per- sonas con discapacidad.

En el Título Cuarto, de la regularización de la propiedad en los centros de pobla- ción, específicamente en el capítulo sexto, de la Tierra para el Desarrollo Urbano y la Vivienda, el artículo 145 establece las acciones que en materia de vivienda lleven a cabo los Gobiernos Estatal y Municipal se dirigirán a los siguientes objeti- vos. Para ello la fracción V habla sobre impulsar acciones y programas en los sectores social y privado que permitan satisfacer subsidiariamente las necesida- des de acceso a vivienda en condiciones de dignidad, esparcimiento y decoro para discapacitados.

35

TÍTULO QUINTO: De las Acciones de Urbanización

Capítulo Primero. Disposiciones Generales

Artículo 147.- Para los efectos de esta Ley se entiende por Acción de Urbaniza- ción, la adecuación del suelo rústico o del suelo previamente urbanizado, que lo habilite para alojar actividades de habitación, educación, esparcimiento y pro- ducción de bienes y servicios, tales como:

VII. La construcción y adecuación de la infraestructura, el equipamiento y los ser- vicios urbanos para garantizar la seguridad y accesibilidad requeridas por las personas con discapacidad.

36

Normatividad municipal

Para los municipios existe normativa referente a la accesibilidad de las personas con discapacidad. Dicha normativa son reglamentos para la atención de PCD.

El 18 de febrero de 2000 se publicó en el Periódico Oficial del Estado de Baja California el “Reglamento para la Atención de Personas con Disca- pacidad en el Municipio de Mexicali, Baja California”.

El 18 de abril de 2008 se publicó en el Periódico Oficial del Estado de Baja California el “Reglamento para el Desarrollo Integral de las Personas con Discapacidad del Municipio de Ensenada, Baja California”.

El 13 de noviembre de 2009 se publicó en el Periódico Oficial del Estado de Baja California el “Reglamento sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad del Municipio de Tijuana, Baja California”.

El 27 de diciembre de 2010 se publicó en el Periódico Oficial del Estado de Baja California el “Reglamento para el Desarrollo de las Personas con Discapacidad del Municipio de Tecate, Baja California”.

El 5 de octubre de 2012 se publicó en el Periódico Oficial del Estado de Baja California el “Reglamento para el Desarrollo Integral de las Personas con Discapacidad del Municipio de Playas de Rosarito, Baja California”.

37

Encuesta de percepción

Aspectos generales

El objetivo de encuestar a personas con discapacidad es conocer su opinión sobre la accesibilidad a espacios públicos, casas habitación y transporte público para detectar demandas, necesidades y puntos de mejora. Fueron aplicados cuestionarios distintos por tipo de discapacidad (auditiva, intelectual, visual y motriz), ya que cada grupo tiene necesidades distintas de accesibilidad; estos fueron divididos en los tres apartados analizados y uno de datos generales para tener noción del nivel socioeconómico, edad, sexo, entre otros aspectos que serán conocidos posteriormente.

Se tuvo un acercamiento con asociaciones civiles para detectar dichas necesida- des con base en la realidad de la vida cotidiana, nivel socioeconómico y educati- vo de las personas, pues a lo largo de la investigación se ha visto que para que los espacios públicos, el transporte público y las casas habitación sean verdade- ra y totalmente accesibles para personas con discapacidad se requieren otras adaptaciones además de rampas, baños, barandales, elevadores, etcétera, las cuales serán mencionadas más adelante.

En Baja California, según el “Directorio Nacional de Asociaciones de y para Per- sonas con Discapacidad” publicado por INEGI, contamos con 31 asociaciones e instituciones que apoyan a Personas con Discapacidad, mismas que se encuen- tran distribuidas de la siguiente manera en el Estado.

Tabla 2. Asociaciones de y para Personas con Discapacidad en Baja California.

|  |
| --- |
| Nombre Municipio |
| Asociación de Ciegos y Débiles Visuales de Mexicali, I.B.P. Mexicali |
| Centro de Atención Múltiple "Jorge Luis Borges" Mexicali |
| Instituto Down de Mexicali Mexicali |
| Fundación Pro-personas con Discapacidad Mexicali |
| Instituto Niño Autista Mexicali |
| Centro Psicopedagógico Problemas de Aprendizaje y Lenguaje Mexicali |
| Centro de Asesoría en Educación Especial Mexicali |
| Asoc. de Físico Limitantes de B.C. A.C. "Grupo Mariposa" Mexicali |
| La Casita Mexicali |
| Centro Operativo para Personas con Discapacidad en Tijuana (red CODIT) Tijuana |
| Olimpiadas Especiales de Baja California, A.C. Tijuana |
| Grupo La Esperanza para Personas Minusválidas Tijuana |
| Escuela de Educación Especial de Impedimentos Motores Tijuana |
| Adam Tijuana |
| Pro-total Integración del Ciudadano Deshabilitado A.C. Tijuana |
| Asociación Pro-concientización Ciudadana Tijuana |
| Asociación Pro-autismo Tijuana |
| Asociación Tijuana en Apoyo al Sordo A.C. Tijuana |
| Consejo del Instituto de Rehabilitación, Capacitación y Trabajo Tijuana |
| Centro de Capacitación para Invidentes Tijuana, A.C. Tijuana |
| Grupo Alianza Tijuana |
| Consejo Pro-ayuda a Personas Discapacitadas en la Ciudad Tijuana |
| Fundación de Olimpiadas Especiales "Club Tigres" Tijuana |
| Organización Filantrópica Emmanuel A.C. Tijuana |
| Centro Psicopedagógico Izcalli "Agua Caliente" Tijuana |
| Asociación de Sordos de Baja California Tijuana |
| Centro de Rehabilitación Auditiva Oral Tijuana |
| Escuela de Audición y Lenguaje Tijuana |
| Fundación de Apoyo para Niños Especiales A.C. (FANE) Tijuana |
| Centro Integr. Lab. Deportiva y Sociocultural de Disc. Físicos Ensenada |

Fuente: Elaboración propia con datos del Directorio Nacional de Asociaciones de y para Personas con Discapacidad publicado por INEGI.

Para aplicar las encuestas de percepción participaron 7 asociaciones de y para per- sonas con discapacidad. Estas fueron aplicadas de acuerdo con el tipo de discapa- cidad que las personas tienen. En la siguiente tabla se mencionan las asociaciones participantes y una descripción de las mismas.

Tabla 3. Asociaciones de y para personas con discapacidad participantes en la encuesta de percepción.

Asociación

Tipo de discapacidad

que atiende

Servicios que presta

Centro de Capacitación para

Invidentes Tijuana, A.C.

Fundación de Apoyo para

Niños Especiales, A.C. (FANE)

Visual

Motriz e intelectual

Ofrece clases y cursos para personas con discapaci- dad visual total o parcial; dichos cursos son sistema Braille (lectura y escritura), matemáticas con ábaco, orientación y movilidad (con bastón blanco), sistema de computación, inglés, actividades de la vida diaria (vestirse, bañarse, cocinar, etc.), valores, instrumen- tos musicales, masoterapia, educación física, canto, manualidades, repostería. También ofrece educación continua a nivel preparatoria y profesional.

Evaluación, diagnóstico y tratamiento; terapia clínica, educativa y conductual; apoyo pedagógico y psicope- dagógico; comunicación y lenguaje; estimulación múltiple, fisioterapia en neurodesarrollo, traumatolo- gía y ortopedia; atención tanatológica, círculo de padres, asesoría familiar y educativa; talleres de educación sexual-social para padres de niños con discapacidad intelectual y autismo; taller de herma- nos; taller de manejo de berrinches, talleres de arte y psicomotricidad; talleres adaptados según las necesi- dades, entrenamientos formativos complementarios, grupos de apoyo emocional-social para niños y adolescentes; jornadas de salud, peluquería para niños y jóvenes especiales; organización de fiestas y eventos para los jóvenes, paseos y campamentos.

Asociación Tijuana en Apoyo al Sordo, A.C. (APSOR)

Auditiva

Trabaja, gestiona e incuba programas que favorez- can el desarrollo de la comunidad y sus familias, brinda atención directa a las familias, capacitaciones y talleres a los especialistas e interesados así como conferencias de sensibilización. Cuentan con una escuela de lengua de señas para sordos (programa de iniciación a fin de garantizar la adquisición de una lengua en la persona sorda). Además, imparte un diplomado de lengua de señas para la comunidad en general y adicional a las actividades con la comuni- dad sorda lleva a cabo conferencias, brinda orienta- ción y gestión.

Programa de Orientación al

Sordo, A.C. (PROSOR)

Auditiva

Esta asociación divide los servicios en tres de las personas involucradas en la discapacidad. En prime- ra instancia cuenta con los servicios para la persona con discapacidad, mismos que son servicios de inter- pretación, orientación-programa (PROGUÍA), Progra- ma de Adquisición de la Lengua Materna (PROSE- ÑA), Programa de Adquisición del español escrito para sordos (PROLECTURA) y el Programa de Adquisición del inglés escrito para sordos (PROENGLISH). El segundo involucrado en la disca- pacidad son los oyentes que pueden ser padres, amigos y/o familiares. Para ellos cuentan con servi- cios como clases de lengua de señas, conferencias informativas sobre cultura sorda, servicios de inter- pretación para reuniones laborales, así como capaci- tación a personal de empresas con empleados sordos. Cuentan con servicios para la mejora conti- nua a intérpretes en lengua de señas, como el Programa de Formación de Intérpretes de Lengua de Señas (PROTERP) y los talleres de desarrollo profe- sional.

Dicha institución ofrece un servicio de estancia para niñas, niños y jóvenes con discapacidad, principal- mente de escasos recursos, en el que se les propor-

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Carita de Dios, A.C. | Intelectual | ciona terapia cognitiva, de lenguaje, fisioterapia, natación (por fuera de la asociación), equinoterapia, |
|  | | alimentación y cuidados básicos. Algunos de los  niños atendidos son capacitados para ser integrados a escuelas regulares. |
| Se generan campañas de concientización para trans-  portistas en materia de discapacidad; estas consisten |
| en vendar los ojos, inmovilizar algunas extremidades  y solicitar a un transportista que maneje una unidad de transporte público para que ellos logren percibir las dificultades que enfrenta una PCD al momento de utilizar el transporte público. Además se les capacita para dar un trato digno a las mismas. |
| Es una asociación generadora de empleo para PCD. En esta, las personas elaboran piñatas y galletas |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Grupo Barreto, A.C. |  | Visual y motriz |  |
|  |  |  |

Taller Pro Discapacitados, A.C. (TallProDis)

Intelectual

para su venta para poder contribuir en los gastos en sus hogares o contar con recursos económicos para sus necesidades. El horario de trabajo es de 9:00 a.m. a 2:00 p.m. de lunes a viernes.

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por cada asociación civil.

En las anteriores asociaciones se logró encuestar a PCD para conocer la percep- ción que tienen sobre el tema de accesibilidad a espacios públicos, transporte público y casas habitación. Como se mencionó anteriormente, las encuestas de percepción fueron divididas por tipo de discapacidad y estas a su vez en los siguientes apartados:

**Datos generales:** información básica de las personas con discapacidad para conocer parte de la realidad de su vida cotidiana.

**Espacios públicos:** percepción de acuerdo con su realidad y tipo de dis- capacidad para conocer las necesidades de accesibilidad a los mismos. **Casas habitación:** información sobre viviendas para detectar puntos de mejora y las adecuaciones necesarias en estas por cada tipo de discapa- cidad.

**Transporte público:** percepción del servicio para detectar demandas, necesidades y adecuaciones óptimas para atender a todos los usuarios.

Es por ello que la interpretación de datos se llevará a cabo de la misma manera. Esto nos permite diagnosticar las necesidades requeridas por personas que padecen cada tipo de discapacidad. En los casos donde no fue posible encues- tar directamente a una persona con discapacidad se contó con el apoyo de un intérprete, tutor o cuidador de la misma.

Encuesta de percepción dirigida a personas con discapacidad auditiva

Datos generales de las PCD

El 68.1% de los encuestados no necesitó un intérprete, tutor o cuidador para con- testar la encuesta, mientras que el 31.9% sí requirió el apoyo de otra persona.

En este apartado de datos generales se iniciará hablando de las PCD de forma general y posteriormente se darán a conocer los datos generales de los intérpretes, tutores o cuidadores en los casos que fueron requeridos (31.9%).

Persona con discapacidad

El 52.4% de los encuestados son hombres mientras que el 47.6% son mujeres.

Hombres

52.4%

Mujeres

47.6%

43

Las PCD en su mayoría son niños y adolescentes con un 28.6%. El siguiente rango de edad más numeroso son adultos de 41 a 50 años con el 26.1%.

61+ años

3.2%

51 a 60 años

5.9%

Edad

5 a 18 años

28.6%

41 a 50 años

26.1%

31 a 40 años

15.9%

19 a 30 años

20.3%

El 27.1% son estudiantes, el 12.6% se dedica a los quehaceres del hogar, las PCD empleadas conforman el 8.9%, el 26.9% de los encuestados son comercian- tes y el 24.5% no trabaja.

No trabaja

24.5%

Comerciante

26.9%

Estudiante

27.1%

Quehaceres del hogar

12.6%

Empleado

8.9%

44

De las PCD encuestadas, el 24.7% estudió solo el nivel preescolar, el 23.2% reali- zó estudios hasta la primaria, el 26.1% hasta la secundaria, para el 12.9% su escolaridad máxima es preparatoria, solamente el 7.7% estudió una carrera uni- versitaria y el 5.4% de los encuestados no estudió.

Universidad

7.7%

No estudió

5.4%

Preescolar

24.7%

Preparatoria

12.9%

Primaria

23.2%

Secundaria

26.1%

Datos generales de los intérpretes, tutores o cuidadores de las PCD. Se toma como base el 31.9% de quienes requirieron el apoyo

De las personas que apoyaron a PCD, el 82.4% son familiares y el 4.2% son intér- pretes, mientras que el 13.4% eran cuidadores de personas con discapacidad.

Cuidador

13.4%

Intérprete

4.2%

Familiar

82.4%

45

El 86.4% son mujeres y el 13.6% son hombres.

Hombres

13.6%

86.4%

Mujeres

Las edades se encuentran concentradas en su mayoría en el rango de 41 a 50 años con el 38.3%, y de 31 a 40 años con el 29.9%.

51 a 60 años

11.7%

61+ años

4.5%

18 a 30 años

15.6%

31 a 40 años

29.9%

41 a 50 años

38.3%

46

Preguntas generales

1. ¿La persona en cuestión tiene una discapacidad o disminución auditiva?

El 73.8% de los encuestados cuentan con una discapacidad auditiva, es decir, sordera total. Las personas con una disminución auditiva conforman el 26.2%.

Disminución auditiva

**26.2%**

Discapacidad auditiva

**73.8%**

2. ¿Cuál es la causa u origen de su discapacidad o disminución auditiva?

La causa más frecuente que las PCD mencionaron fue por enfermedad, alcan- zando el 51.7%. La siguiente mencionada es el proceso de vejez o cuestiones propias de la edad con el 30.1%. Solamente el 16.2% comentó haber nacido con una discapacidad auditiva.

Vejez/edad

**30.1%**

Enfermedad

**51.7%**

Accidente

**2.0%**

Nacimiento

**16.2%** 47

3. ¿La persona con discapacidad puede hablar?

El 93.6% de los encuestados tiene dificultades para hablar. Independientemente de que sus cuerdas vocales no presentan daños o afectaciones, algunas perso- nas con discapacidad auditiva no han recibido terapia de lenguaje para aprender a hablar, razón por la cual la barrera de la comunicación incrementa.

Sí

**6.4%**

No

**93.6%**

Asimismo, es necesario que estas personas aprendan la lengua de señas y la adopten como lengua materna, para posteriormente recibir las terapias y clases necesarias para aprender a hablar, leer y escribir.

4. ¿La persona con discapacidad sabe comunicarse mediante la lengua de señas?

De acuerdo con la información expuesta en la pregunta anterior, para una perso- na con discapacidad auditiva es de suma importancia aprender a comunicarse por medio de la lengua de señas, con el fin de tener una interacción plena con su entorno. Solamente el 27.2% no la ha aprendido o actualmente está aprendiendo a comunicarse a través de esta lengua.

No

**27.2%**

Sí

**72.8%**

48

5. ¿Ha recibido terapia de lenguaje?

II Solamente el 25.4% de las PCD han tomado o están tomando terapia de lenguaje

actualmente.

No

**74.6%**

Sí

**25.4%**

6. ¿La persona tiene la capacidad de leer y escribir?

El 33.9% de los encuestados no tienen la capacidad de leer y escribir porque se encuentran en proceso de aprendizaje o nunca aprendieron, mientras que el

66.1% está compuesto por personas que saben hacerlo.

Sí

**66.1%**

No

**33.9%**

49

7. ¿La persona con discapacidad estudia actualmente?

El 43.2% de los entrevistados se encuentran en una institución educativa, mien- tras que la mayoría correspondiente al 56.8% no está estudiando actualmente.

No

**56.8%**

Sí

**43.2%**

8. ¿La escuela a la que asiste la persona pertenece a algún programa especial

o al sistema educativo tradicional?

La mayoría de las personas encuestadas que sí estudian actualmente (98.3%), se encuentra en escuelas del sistema educativo tradicional, mientras que el 1.7% se encuentra en un programa especial.

Sistema educativo tradicional

**98.3%**

Programa especial

**1.7%**

50

Accesibilidad a casas habitación

Entrando en una de las vertientes de investigación del presente estudio, iniciare- mos con las preguntas referentes a la accesibilidad en casas habitación.

9. Usted vive…

El 45.3% de las PCD encuestadas vive con sus padres, el segundo porcentaje más alto es 36.1% conformado por quienes viven con sus abuelos, mientras que el 0.4% de las personas viven solas.

Solo

**0.4%**

Con sus amistades

**18.2%**

Con sus abuelos

**36.1%**

Con sus padres

**45.3%**

Las opciones de “Con su pareja” y “Con sus hijos” no forman parte de la muestra debido a que no fueron mencionadas por los encuestados.

\*

10. ¿Cómo se comunica con las personas con las que vive?

El 66.3% se comunica con su familia por medio de la lengua de señas, el 33.5%

lo hace de forma escrita y el 0.2% se comunica de forma verbal.

Verbal

**0.2%**

Escrita

**33.5%**

Lengua de señas

**66.3%**

51

11. ¿En su hogar cuenta con alguna señal de luz (foco, lámpara, linterna) para

percatarse del movimiento que hay dentro de este?

Uno de los indicadores que ayudan a las personas con discapacidad auditiva para el libre movimiento en su hogar son las señales de luz. Estas les avisan que alguien toca la puerta o entra a una habitación, entre otras cosas. En este sentido, el 72.4% cuenta con señales de luz en su hogar.

No

**27.6%**

Sí

**72.4%**

A quienes contestaron tener señales de luz en sus viviendas se les preguntó cuántas tienen. El 69.1% tiene de 1 a 3 señales, el 18.3% tiene entre 4 y 7 y el

12.6% cuenta con 8 o más.

8 o más

**12.6%**

4 a 7

**18.3%**

1 a 3

**69.1%**

52

Accesibilidad a transporte público

12. ¿Usted utiliza unidades de transporte público en su ciudad?

El 93.7% de los encuestados utiliza el transporte público y el 6.3% no lo utiliza ya que un familiar cuenta con automóvil. El 100.0% de quienes contestaron que no utilizan el transporte público conocen a una persona sorda que sí lo utiliza.

No

**6.3%**

Sí

**93.7%**

13. Cuando ha abordado unidades de transporte público, ¿cómo ha sido el trato

recibido por parte de los choferes?

El trato recibido por parte de los choferes es considerado malo por el 31.3% de los encuestados. El 29.4% afirmar que es regular.

Muy bueno

Muy malo

**19.6%**

**2.5%**

Bueno

**17.2%**

Malo

**31.3%**

Regular

**29.4%**

53

14. ¿Ha tenido dificultad para comunicarse con los choferes del transporte

público?

El 78.4% de los entrevistados manifestó que siempre tiene dificultades para comunicarse con los choferes del transporte público.

Nunca

**2.4%**

Casi siempre

**19.2%**

Siempre

**78.4%**

15. ¿Los choferes del transporte público le han cobrado una tarifa preferencial?

El 83.6% aseguró que las unidades de transporte público no cuentan o no respe- tan la tarifa preferencial para PCD, el 13.2% dice que casi siempre se les ha cobrado con descuento y el 3.2% afirmó que siempre ha recibido dicho benefi- cio.

Siempre

**3.2%** Casi siempre

**13.2%**

No tienen tarifa

preferencial

**83.6%**

54

16. ¿Los choferes del transporte público le han dado un asiento preferencial

para personas con discapacidad?

El 60.8% de los entrevistados comentaron que los transportistas no cuentan con asientos preferenciales para PCD en sus unidades, mientras que el 24.9% afirmó que casi siempre les otorgan dichos asientos.

Siempre

**9.1%**

No tienen asientos preferenciales

**60.8%**

Casi siempre

**24.9%**

Nunca

**5.2%**

17. ¿Las unidades de transporte público tienen señales que indican las para-

das?

El 85.4% de los participantes afirmó que las unidades de transporte público no cuentan con señales que indiquen las paradas; el porcentaje de quienes mencio- naron que sí las tiene es mínimo, alcanzando el 11.5%.

Algunas

**3.1%**

No

**85.4%**

Sí

**11.5%**

55

18. ¿Los camiones tienen algún botón en funcionamiento para solicitar la

parada?

El 76.7% de los encuestados mencionaron que las unidades no cuentan con un botón en funcionamiento para solicitar las paradas. El 8.6% dijo que el transporte sí los tiene y el 14.7% afirmó que solo algunas unidades cuentan con estos.

Algunos

**14.7%**

Sí

**8.6%**

Accesibilidad a espacios públicos

No

**76.7%**

19. ¿En qué espacios públicos considera que faltan intérpretes de lengua de

señas para ayudar a personas con discapacidad auditiva?

Los resultados arrojados por la encuesta muestran que los espacios donde más se requieren intérpretes de lengua de señas son hospitales y restaurantes con el

26.1% y 23.8% respectivamente.

Todos los anteriores

**10.7%**

Edificios gubernamentales

**19.3%**

Hospitales

**26.1%**

Restaurantes

**23.8%**

Centros de espectáculos

**15.8%**

Centros deportivos

**4.3%**

Los restaurantes no forman parte de los espacios públicos; sin embargo, fueron mencionados por las personas

\*

con discapacidad debido a que son espacios que frecuentan con regularidad. 56

20. ¿De qué manera se puede ayudar a personas con discapacidad auditiva

para mejorar su interacción en los espacios públicos?

El 26.7% de los encuestados consideró que promover en la sociedad el aprendi- zaje de la lengua de señas es una manera de apoyarlas para mejorar su interac- ción en los espacios públicos. En segunda instancia, el 25.9% consideró que se debe contratar a intérpretes en estadios, centros de espectáculos, centros de recreación e instancias gubernamentales.

Todas las anteriores

**4.3%**

Fundando una institucion guberna- mental que defienda los derechos y apoye a personas con discapacidad.

**8.0%**

Promoviendo en la sociedad el aprendizaje de la lengua de señas.

**26.7%**

Colocando más señales de luz

**11.5%**

Capacitando en lengua de señas a quienes son el primer contacto de atención

**23.6%**

Contratando a intérpretes en estadios, centros de convención y centros de recreación

**25.9%**

21. ¿De qué manera cree que se puede apoyar más a personas con discapaci-

dad o disminución auditiva para mejorar su accesibilidad a espacios públicos?

El 38.8% de las PCD auditiva mencionó que instalar más letreros y/o señalamien- tos es la mejor manera para apoyar a la mejora en la accesibilidad a espacios públicos.

Todas las anteriores

**7.2%**

Promoviendo en la sociedad el aprendizaje de la lengua de señas

**22.4%**

Brindando aparatos auditivos a personas con disminución auditiva

**19.3%**

Instalando más letreros y/o señalamientos

**38.8%**

Instalando señal parlante para personas con disminución auditiva

**12.3%**

57

22. ¿Qué medio considera idóneo para difundir campañas que promuevan el

respeto e inclusión de las personas con discapacidad o disminución auditiva?

El 42.3% de las PCD auditiva encuestadas consideraron que el mejor medio para difundir una campaña que promueva el respeto y la inclusión es por redes socia- les, seguido por pláticas en escuelas y centros de trabajo con el 28.6%.

Todos los anteriores

**5.7%** Folletos

**8.4%**

Pláticas en escuelas y centros de trabajo

**28.6%**

Periódico

**2.2%**

Redes sociales

**42.3%**

Radio

**2.7%**

Televisión

**10.1%**

58

Encuesta de percepción dirigida a personas con discapacidad intelectual

Datos generales de las PCD

El 8.6% de personas con discapacidad intelectual entrevistadas no necesitaron un intérprete para contestar la encuesta, mientras que el 91.4% contaron con el apoyo de un intérprete, tutor o cuidador para contestar.

En este apartado de datos generales se iniciará hablando de las PCD de forma general y posteriormente se darán a conocer los datos generales de los intérpre- tes, tutores o cuidadores en los casos que fueron requeridos (91.4%).

Persona con discapacidad

El 58.2% de los encuestados son hombres mientras que el 41.8% son mujeres.

Mujeres

**41.8%**

Hombres

**58.2%**

59

Las PCD son en su mayoría niños y adolescentes, alcanzando 37.6%. El siguiente rango de edad más numeroso son los adultos jóvenes equivalente al 29.1%.

41 a 50 años

**13.5%**

51 a 60 años

**6.4%** 61+ años

**4.2%**

5 a 18 años

**37.6%**

31 a 40 años

**9.2%**

19 a 30 años

**29.1%**

El 83.1% de las PCD intelectual entrevistadas no se encuentran trabajando, el

10.5% son amas de casa, el 5.2% está inscrito en una institución educativa, el 0.7%

se encuentra empleado y solamente el 0.5% son comerciantes.

Comerciante

**0.5%**

Empleado

**0.7%**

Ama de casa

**10.5%**

Estudiante

**5.2%**

No trabaja

**83.1%**

60

De las PCD encuestadas, el 28.9% no cuentan con estudios y el 26.5% cuenta con la primaria como escolaridad máxima. Solamente el 5.6% acudió a la universidad.

Universidad

**5.6%**

Preparatoria

**9.5%**

No estudió

**28.9%**

Secundaria

**16.8%**

Preescolar

**12.7%**

Primaria

**26.5%**

Datos generales de los intérpretes, tutores o cuidadores de las PCD. Se toma

como base el 31.9% de quienes requirieron el apoyo

De las personas que apoyan a PCD discapacidad intelectual, el 93.5% son familia- res y el 2.7% son amigos o conocidos, mientras que el 3.8% son cuidadores.

Amigo

**2.7%**

Cuidador

**3.8%**

Familiar

**93.5%**

61

El 89.5% de estos son mujeres y el 10.5% son hombres.

Hombres

**10.5%**

Mujer

**89.5%**

Las edades de los cuidadores fluctúan entre 51 a 60 años y de 31 a 40 años, predo- minando estos grupos con 30.5% y 25.8% respectivamente.

61+ años

**9.2%**

51 a 60 años

**30.5%**

18 a 30 años

**10.6%**

31 a 40 años

**25.8%**

41 a 50 años

**23.9%**

62

Preguntas generales

1. ¿Cuál es la causa u origen de su discapacidad?

En su mayoría, es decir el 63.6%, manifestaron que la causa u origen de la disca- pacidad en los encuestados viene de nacimiento, seguido por accidentes con el

25.1%.

Vejez/edad

**7.7%**

Accidente

**25.1%**

Enfermedad

**3.6%**

Nacimiento

**63.6%**

2. ¿La persona con discapacidad puede hablar?

Solamente el 69.7% de las PCD intelectual entrevistadas pueden hablar.

No

**30.3%**

Sí

**69.7%**

63

3. ¿La persona ha recibido algún tipo de terapia de lenguaje?

El 23.6% de los encuestados ha recibido terapia de lenguaje y la mayoría, con el

76.4%, no ha recibido.

Sí

**23.6%**

No

**76.4%**

4. ¿La persona tiene la capacidad de leer y escribir?

Es muy bajo el porcentaje de personas que no saben leer, alcanzando solo el

20.3%. La mayoría, el 79.7%, sabe hacerlo.

No

**20.3%**

Sí

**79.7%**

64

5. ¿La persona con discapacidad estudia actualmente?

Actualmente, solo el 5.2% de los encuestados se encuentra inscrito en una insti- tución educativa.

Sí

**5.2%**

No

**94.8%**

6. ¿La escuela a la que asiste la persona pertenece a algún programa espe-

cial o al sistema educativo tradicional?

Del porcentaje de las personas que estudian, el 35.5% lo hace en una institución con programa especial, mientras que el 64.5% estudia en un sistema educativo tradicional.

Programa especial

**35.5%**

Sistema educativo tradicional

**64.5%**

65

Accesibilidad a casas habitación

7. Usted vive en. . .

El 68.4% las PCD intelectual encuestadas viven en casa y el 31.6% en aparta-

mentos.

Apartamento

**31.6%**

Casa

**68.4%**

8. Usted vive…

El 62.5% de las PCD intelectual encuestadas viven y se encuentran bajo el cui- dado de sus abuelos, el 27.3% viven con sus padres, el 6.7% con su pareja y

3.5% con amistades.

Con amistades

**3.5%**

Con su pareja

**6.7%**

Con sus padres

**27.3%**

Con sus abuelos

**62.5%** 66

9. El lugar en el que vive es…

El 53.7% de las PCD intelectual viven en un espacio muy chico, el 30.5% habita en un espacio chico y en contraste el 1.7% vive en un espacio muy amplio y el 5.4% en un espacio que se considera amplio.

Muy amplio

**1.7%**

Amplio

**5.4%**

Mediano

**8.7%**

Muy chico

**53.7%**

Chico

**30.5%**

10. ¿Cómo se comunica con las personas con las que vive?

Cabe resaltar que el 69.7% de las PCD intelectual tienen la capacidad de comunicar- se con las personas con las que viven, mientras que un 25.8% no puede hacerlo y solamente un 4.5% lo hace de forma escrita.

Palabra escrita

**4.5%**

No puede

**25.8%**

Verbal

**69.7%**

67

11. ¿Ha hecho adecuaciones en su hogar para mejorar la accesibilidad y movili-

dad de la persona en este?

Sí

**15.3%**

No

**84.7%**

Accesibilidad a transporte público

12. ¿Usted utiliza unidades de transporte público en su ciudad?

El 69.1% de los encuestados afirmaron utilizar el transporte público como medio de movilidad dentro de la ciudad, el 11.4% lo utiliza en ocasiones y por último el 19.5% no utiliza el transporte público.

El 100.0% de quienes dijeron no utilizar el transporte público dijeron que conocen a una PCD intelectual que lo utiliza.

A veces

**11.4%**

No

**19.5%**

Sí

**69.1%**

68

13. Cuando ha abordado unidades de transporte público, ¿cómo ha sido el trato

recibido por parte de los choferes?

Al momento de preguntar cómo ha sido el trato recibido por los choferes del trans- porte público, el 31.5% consideró que es malo, el 25.0% opinó que es muy malo, el

16.2% mencionó que el trato es regular y entrando de manera positiva el 15.0% ha recibido un buen trato y el 12.3% comentó que es muy bueno.

Muy bueno

**12.3%**

Muy malo

**25.0%**

Bueno

**15.0%**

Malo

**31.5%**

Regular

**16.2%**

14. ¿Ha tenido dificultad para comunicarse con los choferes del transporte públi-

co?

El 86.5% de las PCD entrevistadas mencionó que siempre tiene dificultades para comunicarse con los choferes del transporte público. El 9.4% casi siempre tiene dificultades y el 4.1% nunca ha tenido problemas. El 100.0% de los encuestados son acompañados mientras circulan en el transporte público.

Casi siempre

**9.4%**

Nunca

**4.1%**

Siempre

**86.5%**

69

15. ¿Los choferes del transporte público le han cobrado una tarifa preferencial?

El 75.1% de los encuestados mencionó que los choferes no cuentan con una tarifa preferencial para PCD.

Siempre

**5.3%**

Casi siempre

**19.6%**

No tiene tarifa

**75.1%**

16. ¿Los choferes del transporte público le han dado un asiento preferencial

para personas con discapacidad?

El 58.3% de las unidades de transporte público en el Estado no cuentan con asientos preferenciales para personas con discapacidad. Para aquellos donde hay, el 10.2% de los choferes siempre otorga el asiento para una PCD, el 27.5% casi siempre y por último el 4.0% nunca otorga el asiento preferencial.

Siempre

**10.2%**

No tiene asientos preferenciales

**58.3%**

Casi siempre

**27.5%**

Nunca

**4.0%**

70



Accesibilidad a espacios públicos

17. ¿En qué espacios públicos considera que faltan adecuaciones para mejorar la accesibilidad de personas con discapacidad intelectual?

El 33.9% de las PCD entrevistadas consideró que los hospitales son los sitios en los que más faltan adecuaciones para mejorar la accesibilidad, seguido por edi- ficios gubernamentales y por centros comerciales y de espectáculos.

Restaurantes

**16.2%**

Edificios

**25.1%**

Centros de espectáculos

**22.5%**

Centros deportivos

**2.4%**



Hospitales

**33.9%**

Los restaurantes no forman parte de los espacios públicos; sin embargo, fueron mencionados por las personas con discapacidad debido a que son espacios que frecuentan con regularidad.

\*

18. ¿De qué manera cree que se puede apoyar más a personas con discapacidad

intelectual para mejorar su accesibilidad a espacios públicos?

Para generar una mejora en la accesibilidad a espacios públicos, el 52.9% de las PCD intelectual opinaron que la construcción de pasamanos incrementará su accesibilidad, seguido por la instalación de rampas que cumplan con la Norma Técnica, alcanzando el 30.1%.

Puertas con sistema de cierre

**17.4%**

Colocar pasamanos

**52.5%**

Colocar rampas de acceso 71

**30.1%**

19. ¿Qué medio considera idóneo para difundir campañas que promuevan el

respeto e inclusión de las personas con discapacidad intelectual?

El medio idóneo para difundir campañas que promuevan el respeto e inclusión de las PCD intelectual son las redes sociales, mencionado por el 33.7% de los entrevistados, seguido por un 33.6% que comentó que el mejor medio son pláti- cas en escuelas y centros de trabajo para concienciar a la sociedad.

Todos los anteriores

**9.5%**

Folletos

**7.5%**

Pláticas en escuelas y centros de trabajo

**33.6%**

Redes sociales

**33.7%**

Televisión

**8.3%**

Periódico

**2.5%**

Radio

**4.9%**

72

Encuesta de percepción dirigida a personas con discapacidad visual

El 55.5% de las PCD visual que fueron encuestadas son hombres y el 44.5% son mujeres.

Mujeres

**44.5%**

Hombres

**55.5%**

El 33.7% de los encuestados tiene entre 19 y 30 años, el 26.5% tienen de 31 a 40 años y con un porcentaje muy cercano al anterior se encuentra el rango de 5 a 18 años contando con el 25.5%; quienes tienen de 41 a 50 años alcanzaron el 7.3%, el 4.1% lo ocupan quienes tienen de 51 a 60 años y por último las PCD visual de 61 años o más equivalen al 2.9% de los encuestados.

51 a 60 años

**4.1%**

41 a 50 años

**7.3%**

61+ años

**2.9%**

5 a 18 años

**25.5%**

31 a 40 años

**26.5%**

19 a 30 años

**33.7%**

73

El 54.2% de los encuestados no cuenta con un empleo; el 19.9% se encuentra dentro del mercado laboral, el 11.5% están inscritos en una institución educativa, seguido a ese porcentaje se encuentran las PCD visual que son amas de casa con el 8.3% y quienes son comerciantes ocupan el 6.1%.

Estudiante

**11.5%**

No trabaja

**54.2%**

Ama de casa

**8.3%**

Empleados

**19.9%**

Comerciantes

**6.1%**

El 38.8% de las PCD visual entrevistadas no cuenta con estudios, el 20.1% tiene como último nivel la secundaria, seguido por el jardín de niños con 18.7%, la prima- ria es el cuarto porcentaje contando con el 15.3%; quienes cuentan con la prepara- toria y la universidad ocupan el 5.6% y el 1.5% respectivamente.

Jardín de niños

**18.7%**

No estudió

**38.8%**

Universidad

**1.5%**

Preparatoria

**5.6%**

Primaria

**15.3%**

Secundaria

**20.1%**

74

Preguntas generales

1. ¿Usted tiene una discapacidad o disminución visual?

De las personas encuestadas, el 73.9% cuenta con una discapacidad visual, es decir, ceguera completa. El 26.1% es representado por quienes sufren una dismi- nución visual o ceguera parcial.

Disminución visual

**26.1%**

Discapacidad visual

**73.9%**

2. ¿Cuál es la causa u origen de su discapacidad o disminución visual?

La causa u origen más frecuente de la discapacidad o disminución visual proviene de nacimiento, alcanzando el 39.7%, seguido por el proceso de envejecimiento con el 30.2%. La enfermedad como causa de discapacidad fue mencionada por el

11.6% de los encuestados y, por último, el 18.5% mencionó que esta se debe a un accidente.

Enfermedad

**11.6%**

Vejez/edad

**30.2%**

Accidente

**18.5%**

De nacimiento

**39.7%**

75

3. ¿Usted utiliza bastón?

El 98.5% de los encuestados utiliza un bastón como apoyo para la movilidad en su entorno y solamente el 1.5% no cuenta con uno.

No

**1.5%**

Sí

**98.5%**

4. ¿Cuenta con el apoyo de un perro guía?

Solamente el 0.4% de las PCD visual encuestadas cuenta con el apoyo de un perro guía para el movimiento en su entorno. Dicho porcentaje es debido a que el 99.6% mencionó que es muy costoso contar con este tipo de ayuda, mientras que otros comentaron que no tienen porque no les es permitido ingresar con estos a los dis- tintos establecimientos en el Estado.

Sí

**0.4%**

No

**99.6%**

76

5. ¿Sabe leer y escribir en sistema Braille?

El 63.2% de los encuestados sabe leer y escribir en sistema Braille. El 36.8% no sabe o se encuentra en proceso de aprendizaje.

No

**36.8%**

Sí

**63.2%**

La escolaridad de las personas con discapacidad visual encuestadas no está relacionada con su conocimiento del sistema Braille debido a que algunas no asisten a la escuela pero conocen dicho sistema y viceversa.

\*

6. ¿Usted estudia actualmente?

El 11.5% de los encuestados se encuentra inscrito en una institución educativa en el Estado.

Sí

**11.5%**

No

**88.5%**

77

7. ¿La escuela a la que asiste pertenece a algún programa especial o al siste-

ma educativo tradicional?

Del 11.5% de quienes están estudiando, el 60.5% se encuentra en una escuela con sistema educativo tradicional y solo el 39.5% en una institución con programa especial.

Sistema educativo tradicional

**60.5%**

Programa especial

**39.5%**

Accesibilidad a casas habitación

8. Usted vive en. . .

Un porcentaje sorpresivo de PCD visual viven en apartamentos (71.9%) mientras que el 28.1% vive en casas, 68.9% de las cuales son de un solo piso y el 31.1% de dos pisos (con las habitaciones en el segundo piso).

Una casa

**28.1%**

Un apartamento

**71.9%**

78

9. Usted vive…

Al momento de preguntar con quiénes viven, el 51.3% de las PCD visual respon- dieron que comparten un hogar con sus padres, el 44.5% con sus abuelos, el 3.5% con su pareja sentimental y solo el 0.7% con amigos y/o conocidos.

Con su pareja

**3.5%**

Con sus amigos o conocidos

**0.7%**

Con sus abuelos

**44.5%**

Con sus padres

**51.3%**

10. El lugar en el que vive es…

El 36.5% de los entrevistados viven en un espacio chico, el 24.2% en un espacio muy chico, el 22.5% en un lugar mediano, el 15.6% en un espacio amplio y por último el 1.2% de las PCD visual habitan en un espacio muy amplio.

Muy amplio

**1.2%**

Muy chico

**24.2%**

Chico

**36.5%**

Amplio

**15.6%**

Mediano

**22.5%**

79

11. ¿Qué adecuaciones en su hogar considera que facilitarán su entrada y

salida a este?

Las adecuaciones que se realizan con mayor frecuencia en las viviendas son seña- les con sonido, mencionadas por el 22.5% de los encuestados, mientras que el

21.5% comentó que acomodar de forma uniforme los objetos facilita su movimien- to. Colocar barreras como rejas metálicas o cercos de madera en los escalones fue mencionado por el 20.6% de las personas. Las menos frecuentes son la construc- ción de rampas en lugar de escalones (5.2%), colocar piso antiderrapante (3.3%) y solo el 5.2% mencionó que no cuenta con adecuaciones en su hogar.

Ninguno

**5.2%**

Señales con sonido

**22.5%**

Barreras en escalones

**20.6%**

Piso antiderrapante

**3.3%**

Rampas en lugar de escalones

**5.2%**

Cambios de textura

**12.2%**

Barandales

**9.5%**

Acomodo del mobiliario

**21.5%**

80

Accesibilidad a transporte público

12. ¿Usted utiliza unidades de transporte público en su ciudad?

El 53.5% de los encuestados utiliza el transporte público, el 30.5% lo utiliza frecuentemente y el 16.0% no lo utiliza. Sin embargo, el 100.0% de quienes no usan el transporte público conocen a personas con discapacidad que sí lo utili- zan.

Frecuentemente

**30.5%**

Nunca

**16.0%**

Siempre

**53.5%**

13. De las unidades de transporte público que utiliza, ¿cuál le es más fácil abor-

dar?

En opinión de los encuestados, la unidad de transporte público que es más fácil de abordar son los camiones del Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) específicamente la ruta troncal, mencionado por el 48.8% de las perso- nas, seguido por los taxis libres con un 24.9%, mientras que Uber fue menciona- do por el 16.3% de los encuestados.

Calafia

**1.3%**

Uber

**16.3%**

Camión del SITT

**48.8%**

Taxi libre

**24.9%**

Camión medianos

**8.2%**

Taxi de ruta

**0.5%** 81

14. ¿Qué transporte público de su ciudad le parece más económico?

El 48.3% de las PCD visual entrevistadas consideran que el transporte público más económico son los camiones del SITT, específicamente los de la ruta troncal, seguido por Uber, mencionado por el 26.8% de las personas. Los menos económi- cos son las calafias (4.5%) y los taxis de ruta (3.5%). El 9.5% de los encuestados consideró que ningún transporte público de su ciudad es económico.

Uber

**26.8%**

Calafia

**4.5%**

Taxi libre

**5.3%**

Camión mediano

**2.1%**

Ninguno

**9.5%**

Camión del SITT

**48.3%**

Taxi de ruta

**3.5%**

15. ¿A qué unidades de transporte público tiene más dificultad para abordar?

Las calafias son las unidades de transporte público con las que las PCD visual entrevistadas tienen mayor dificultad para abordar, respuesta que fue mencionada por el 45.0% de las personas, seguido por los camiones medianos, alcanzando el

31.1%. Los taxis de ruta ocupan el 18.4%.

Camión del SITT

**1.6%**

Calafia

**45.0%**

Camión mediano

**31.1%**

Uber Taxi de ruta

**3.9% 18.4%**

82

16. Cuando aborda unidades de transporte público, ¿cómo es el trato que recibe

por parte de los choferes?

La siguiente interpretación fue llevada a cabo con el 100.0% de los usuarios que utiliza cada tipo de transporte público de su ciudad.

Las calafias de Tijuana son el medio de transporte peor calificado en el Estado, pues el 66.6% de los usuarios con discapacidad encuestados mencionó que el trato recibido de parte de sus operadores es malo, seguido por los camiones me- dianos (48.7%) que comentaron que el trato es malo. Es importante recalcar que dichas interpretaciones se basan en los porcentajes totales. El SITT es el transpor- te mejor calificado, pues el 46.5% de los usuarios mencionaron que el trato que reciben por parte de los choferes es muy bueno.

Taxi de ruta Camión

Taxi libre

Malo

**31.3%**

mediano

Malo

**48.7%**

Malo

**39.3%**

Uber Calafia

Muy bueno

**28.5%**

Malo

**66.6%**

Camión del

SITT Muy bueno

**46.5%**

El análisis hace referencia al transporte público del municipio de Tijuana dado que por cuestiones topográficas las personas con discapacidad tienen mayor dificulta-

\*

da para abordar dichas unidades.

83

17. ¿Los choferes le dan tiempo suficiente para abordar las unidades?

La siguiente interpretación fue llevada a cabo con el 100.0% de los usuarios que utiliza cada tipo de transporte público en su ciudad.

El 98.5% de los usuarios del SITT comentaron que los choferes casi siempre pro- porcionan el tiempo suficiente para abordar las unidades, seguido por Uber y taxis libres con el 85.3% y 67.3% respectivamente. Por su parte, el 96.6% de los usua- rios de las calafias aseguraron que los choferes no les permiten abordar las unida- des con el tiempo suficiente, mientras que los taxis de ruta fueron los siguientes con el porcentaje más alto, alcanzando el 88.4%.

Taxi de ruta Camión mediano

Taxi libre

Casi siempre Casi siempre Siempre

**88.4%**

**62.9%**

**67.3%**

Uber Calafia

Siempre

**85.3%**

Casi siempre

**96.6%**

Camión del SITT Siempre

**98.5%**

84

18. ¿Los choferes respetan la tarifa preferencial para personas con discapacidad?

La siguiente interpretación fue llevada a cabo con el 100.0% de los usuarios que utiliza cada tipo de transporte público en su ciudad. En esta interpretación no aplica el sistema de transporte de Uber ni los taxis libres debido a su modalidad de pago.

El 100.0% de usuarios del SITT mencionaron que los choferes de las unidades res- petan la tarifa preferencial para PCD; por su parte, comentaron que algunos chofe- res de taxis de ruta no respetan dicha tarifa, mencionando que incluso algunos no les permiten abordar las unidades. Con respecto a quienes no cuentan con tarifa preferencial para este segmento de la población las más mencionadas fueron las calafias de Tijuana (99.3% de los usuarios), los taxis de ruta (98.4%) y por último los camiones medianos (74.0%).

Taxi de ruta

Camión

mediano Calafia

No cuenta con tarifa preferencial

**98.4%**

No cuenta con tarifa preferencial

**74.0%**

No cuenta con

tarifa preferencial

**99.3%**



Camión del SITT Siempre

**100.0%**

85

19. ¿Los choferes respetan los asientos preferenciales para personas con discapa-

cidad?

La siguiente interpretación fue llevada a cabo con el 100.0% de los usuarios que utiliza cada tipo de transporte público en su ciudad. En esta interpretación no aplica el sistema de transporte de Uber ni los taxis libres.

En el 98.3% de los casos los choferes de las unidades del SITT respetan los asien- tos preferenciales para PCD. Por otro lado, el 100.0% de los usuarios de los taxis de ruta aseguran que los choferes no respetan los asientos preferenciales, seguido por las calafias y los camiones medianos con el 91.8% y el 86.7% respectivamente.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Taxi de ruta | Camión mediano | Calafia |
| No tiene asientos  preferenciales | No tiene asientos  preferenciales | No tiene asientos  preferenciales |
| **95.5%** | **86.7%** | **91.8%** |

Camión del SITT Siempre

**98.3%**

86

Accesibilidad a espacios públicos

20. ¿Las banquetas por las que usted transita facilitan el acceso a espacios públi-

cos de su ciudad?

Solo el 13.8% de los encuestados consideró que todas las banquetas por las que transita le facilitan el acceso a espacios públicos de su ciudad, mientras que el

23.6% opinó que algunas y la mayoría, que es el 36.9%, aseguró que ninguna.

Ninguna

36.9%

Todas

13.8%

Casi todas

5.6%

Algunas

23.6%

Pocas

20.1%

21. ¿En qué espacios públicos considera que falta señal parlante para personas

con discapacidad o disminución visual?

El 39.3% de los encuestados consideró que hacen falta señales parlantes para personas con discapacidad en los semáforos, seguido por el 24.4% de quienes consideran que en centros comerciales, el 15.6% en centros de espectáculos o culturales como lo son cines, teatros, museos, etcétera.

Centros de espectáculos

15.6%

Centros deportivos

11.9%

Semáforos

39.3%

Centros comerciales

24.4%

Banquetas

3.1% Parques

2.1% 87

Edificios gubernamentales

3.6%

22. ¿Los pisos de los espacios públicos por los que transita cuentan con señal

podotáctil?

El 58.8% de las PCD entrevistadas comentó que ninguno de los espacios públicos por los que transita cuenta con señales podotáctiles para facilitar su desplaza- miento, mientras que el 30.6% mencionó que solo algunos espacios cuentan con esta herramienta de apoyo y el 1.3% contestó que todos los espacios cuentan con ella.

Todos

1.3%

Ninguno

58.8%

Casi todos

0.8%

Algunos

30.6%

Pocos

8.5%

23. ¿De qué manera cree que se le puede brindar más apoyo a personas con

discapacidad o disminución visual para mejorar su accesibilidad a espacios pú- blicos?

Las dos opciones más mencionadas como herramienta que brinde apoyo a PCD o disminución visual para mejorar su accesibilidad a espacios públicos fueron la ins- talación de señales parlantes y colocando piso podotáctil con el 43.5% y 38.3% respectivamente.

Permitiendo el uso de un perro guía

9.3%

Colocando piso podotáctil

38.3%

Todas las anteriores

1.2%

Instalando señalamientos y letreros en sistema Braille

4.5%

Brindando bastones

3.2%

Instalando señales parlantes

43.5%

88

24. ¿Qué medio considera idóneo para difundir campañas de educación vial y

cortesía urbana que exhorten al respeto e inclusión de las personas con discapa- cidad o disminución visual?

Por último, el medio que las personas entrevistadas consideraron idóneo para difundir campañas son las pláticas en escuelas o centros de trabajo, mencionadas por el 38.3% de los encuestados.

Todos los anteriores

0.8%

Folletos

12.3%

Pláticas

38.3%

Redes sociales

33.5%

Periódico

1.2%

Radio

8.3%

Televisión

5.6%

89

Encuesta de percepción dirigida a personas con discapacidad motriz

El 51.5% de las PCD motriz encuestadas son hombres mientras que el 48.5%

son mujeres.

Mujeres

48.5%

Hombres

51.5%

Las edades de las PCD entrevistadas oscilan en los rangos de 5 a 18 años con un 25.3%, de 19 a 30 años con 31.5%, seguido por el 18.9% de personas que tienen de 31 a 40 años, el 9.5% de 41 a 50 años, el 8.6% tiene de 51 a 60 años y por último las personas mayores de 61 años con el 6.2%.

51 a 60 años

8.6%

61+ años

6.2%

41 a 50 años

9.5%

5 a 18 años

25.3%

31 a 40 años

18.9%

19 a 30 años

31.5%

90

La ocupación de las PCD motriz entrevistadas varía de esta forma: el 26.7% son estudiantes, un 24.0% no se encuentran dentro del mercado laboral, el 23.5% son empleados, el 13.3% son comerciantes y solo el 12.5% se dedican al hogar.

No trabaja

24.0%

Estudiante

26.7%

Comerciante

13.3%

Ama de casa

12.5%

Empleado

23.5%

El grado máximo de estudios del 32.8% de los entrevistados es la preparatoria, el 25.9% estudió hasta la secundaria, el 21.6% cuenta con la primaria como máxima escolaridad, el 10.2% cuenta con una carrera universitaria, el 5.6% solo cursó preescolar y el 3.9% restante no cuenta con estudios.

Universidad

10.2%

Preescolar

5.6%

No estudia

3.9%

Preparatoria

32.8%

Primaria

21.6%

Secundaria

25.9%

91

Preguntas generales

1. ¿Cuál es el origen y/o causa de su discapacidad?

El origen o causa más frecuente de la discapacidad motriz son los accidentes, mencionada por el 36.6% de los encuestados, seguido por enfermedad con el

29.5%.

Vejez/edad

12.1%

Enfermedad

28.5%

Accidente

36.6%

De nacimiento

21.8%

2. ¿Qué herramienta de apoyo utiliza para su movilidad?

El 67.5% de las personas entrevistadas utilizan una silla de ruedas para su movili- dad, el 20.7% un bastón y por último el 11.8% cuenta con muletas como herramien- ta de apoyo.

Bastón

20.7%

Muletas

11.8%

Silla de ruedas

67.5%

92

Accesibilidad a casas habitación

3. Usted vive en…

El 53.9% de las PCD motriz encuestadas viven en apartamentos y el 46.1% en casas, 82.1% de las cuales son de un solo piso y 17.9% de dos pisos.

Un apartamento

53.9%

Una casa

46.1%

4. El lugar en el que vive es…

El 41.3% de los encuestados respondieron que viven en un lugar chico, mientras que el 37.2% comentó que vive en uno muy chico.

Muy amplio

3.8%

Amplio

3.8%

Mediano

12.1%

Muy chico

37.2%

Chico

41.3%

93

5. Usted vive. . .

El 36.8% de los encuestados vive con sus abuelos, el 35.5% con sus padres, el

26.1% con su pareja y por último, con un gran porcentaje de diferencia, se encuen- tra el 1.6% de los encuestados que viven con amistades.

Con su pareja

26.1%

Con amistades

1.6%

Con sus papás

35.5%

Con sus abuelos

36.8%

6. En caso de no contar con ellas, ¿qué adecuaciones en su hogar considera

que facilitarían su entrada y salida a este?

El 75.3% de las PCD motriz entrevistadas considera que las adecuaciones más necesarias son las rampas en su hogar. Aunque gran parte de las personas vive en lugares chicos o muy chicos, solo el 1.4% mencionó los espacios más amplios como las adecuaciones que facilitarían la entrada o salida a su hogar.

Mobiliario a una altura adecuada

Ninguna

1.2%

Piso antiderrapante

7.2%

9.6%

Barandales

5.3%

Espacios más amplios

1.6%

Rampas

75.3%

94

7. En caso de no contar con ellas, ¿qué adecuaciones en su hogar considera

que facilitarían su movilidad dentro de este?

El 36.9% de los encuestados considera que su hogar requiere espacios más am- plios para facilitar la movilidad dentro de este y el 18.1% mencionó el piso antide- rrapante, seguido por el 12.5% que requiere barandales.

Mobiliario a una altura adecuada

14.1%

Rampas

12.3%

Ninguna

2.6%

Piso antiderrapante

18.1%

Baños con accesorios

3.5%

Espacios más amplios

36.9%

Barandales

12.5%

Accesibilidad a transporte público

8. ¿Usted utiliza unidades de transporte público en su ciudad?

El 39.6% de las PCD motriz utilizan casi siempre las unidades de transporte públi- co de su ciudad como medio de movilidad, con un porcentaje muy cercano se encuentra quienes siempre utilizan el transporte público (38.5%) y solo el 21.9% nunca lo utiliza.

Nunca

21.9%

Siempre

38.5%

Casi siempre

39.6%

95

9. De las unidades de transporte público que utiliza, ¿cuál le es más fácil abor-

dar?

Para el 68.6% de las PCD motriz entrevistadas, las unidades del SITT en Tijuana son las más fáciles de abordar.

Taxi libre

4.2%

Calafia

1.5%

Uber

8.6%

Ninguna

5.1%

Camión mediano

6.2%

Taxi de ruta

5.8%

Camión del SITT

68.6%

10. ¿A qué unidades de transporte público tiene más dificultad para abordar?

El 38.2% de los encuestados mencionó que las calafias son el medio de transporte público al que tienen mayor dificultad para abordar, seguido de los taxis tipo furgo- neta con el 28.4%.

Ninguna

3.9%

Camión del SITT

1.3%

Taxi de ruta

19.4%

Calafia

38.2%

Camión mediano

28.4%

Uber

2.4%

Taxi libre

6.4%

96

11. Cuando aborda unidades de transporte público, ¿cómo es el trato que recibe

por parte de los choferes?

La siguiente interpretación fue llevada a cabo con el 100.0% de los usuarios que utiliza cada tipo de transporte público de su ciudad.

El 86.3% de quienes utilizan el SITT consideran que el trato que recibe por parte de los choferes es muy bueno, seguido por el servicio de Uber y de taxis libres con el

26.9% y 18.6% respectivamente. De forma contraria, los choferes de las calafias fueron los peor calificados en su trato, mencionados por el 46.8% de los encuesta- dos.

Taxi de ruta Camión

Taxi libre

Muy malo

**39.4%**

medianos

Malo

**45.6%**

Bueno

**18.6%**

Uber Calafia

Muy bueno

**26.9%**

Muy malo

**46.8%**

Camión del

SITT Muy bueno

**86.3%**

97

12. ¿Los choferes del transporte público le dan tiempo suficiente para abordar

las unidades?

La siguiente interpretación fue llevada a cabo con el 100.0% de los usuarios que utiliza cada tipo de transporte público de su ciudad.

El transporte público que otorga el tiempo suficiente para que las PCD aborden son Uber, mencionado por el 97.4%, con el 96.2% se encuentra el SITT y con el

92.1% los taxis libres.

Taxi de ruta Camión mediano

Taxi libre

Nunca Nunca Siempre

**97.6%**

**86.2%**

**92.1%**

Uber Calafia

Siempre

**97.4%**

Nunca

**98.8%**

Camión del SITT Siempre

**96.2%**

98

13. ¿Los choferes del transporte público esperan a que usted tome asiento antes

de poner en marcha las unidades?

La siguiente interpretación fue llevada a cabo con el 100.0% de los usuarios que utiliza cada tipo de transporte público en su ciudad. En esta no aplica el sistema de transporte de Uber ni los taxis libres.

El 91.2% de los encuestados considera que los choferes del SITT esperan a que las PCD tomen asiento para poner en marcha las unidades. Los peor calificados fueron los conductores de las calafias, pues el 96.3% de sus usuarios mencionaron que estos nunca esperan a que las personas tomen asiento, seguido por los de camiones medianos u otros (68.8%) y por último los de taxis de ruta con el 67.1%.

Taxi de ruta Camión mediano

Calafia

Nunca Nunca Nunca

**67.1%**

**68.8%**

**96.3%**

Camión del

SITT Siempre

**91.2%**

99

14. ¿Los choferes del transporte público respetan la tarifa preferencial para

personas con discapacidad?

La siguiente interpretación fue llevada a cabo con el 100.0% de los usuarios que utiliza cada tipo de transporte público en su ciudad. En esta interpretación no aplica el sistema de transporte de Uber ni los taxis libres debido a su modalidad de pago.

Las unidades del SITT de nueva cuenta perfilaron con el mayor porcentaje, pues en este caso los usuarios afirman que los conductores siempre respetan la tarifa para PCD. En el caso de los taxis de ruta, el 100.0% de los entrevistados mencionó que no cuentan con tarifa preferencial, mientras que el 57.4% de los usuarios de camiones medianos u otros aseguraron que siempre respetan la tarifa preferencial. El 45.0% de los entrevistados comentó que en algunas calafias no hay tarifa prefe- rencial y el 39.7% dijo que, de haberla, los choferes nunca la respetan.

Taxi de ruta No cuenta con tarifa preferencial

Camión

mediano Calafia

No respeta la tarifa preferencial

**100.0%**

**57.4%**

**39.7%**

Camión del SITT Siempre

Siempre

**100.0%**

100

15. ¿Los choferes del transporte público respetan los asientos preferenciales

para personas con discapacidad?

La siguiente interpretación fue llevada a cabo con el 100.0% de los usuarios que utilizan cada tipo de transporte público en su ciudad. En esta no aplica el sistema de transporte de Uber ni los taxis libres.

El 95.6% de los usuarios del SITT afirmaron que siempre les otorgan los asientos preferenciales en unidades. Por su parte, las calafias de Tijuana cuentan con el mayor porcentaje de usuarios que afirmaron no se respetan los asientos preferen- ciales (93.2%).

|  |  |
| --- | --- |
|  | Camión |
| Taxi de ruta | mediano Calafia |
| No respeta los asientos preferenciales | No cuenta con asientos No respeta los asientos preferenciales preferenciales |
| **49.3%** | **68.5% 93.2%** |

Camión del SITT Siempre

**95.6%**

101

16. ¿Las rampas para personas con discapacidad permiten el acceso a los espa-

cios públicos de su ciudad?

El 39.4% de las PCD motriz encuestadas consideran que ninguna de las rampas de los espacios públicos de su ciudad facilitan el acceso a los mismos debido a que son muy inclinadas, algunas son muy cortas y otras están mal ubicadas.

Todas

4.7%

Casi todas

8.3%

Ninguna

39.4%

Algunas

19.5%

Pocas

28.1%

17. ¿En qué espacios públicos considera que faltan rampas para personas con

discapacidad?

El 29.7% de las personas entrevistadas aseguraron que las banquetas son los espacios donde se requiere mayor cantidad de rampas las ciudades del Estado, seguido por parques con el 18.5% y por centros de espectáculos con el 17.3%.

Centros de espectáculos

17.3%

Banquetas

29.7%

Centros deportivos

24.5%

Parques

18.5%

Centros comerciales

4.7%

Edificios gubernamentales

5.3%

102

18. ¿Considera que los cajones de estacionamiento para personas con discapaci-

dad son espaciosos para facilitar su movimiento?

Por una parte, el 41.2% de las PCD motriz encuestadas considera que los cajones de estacionamiento de los espacios que frecuenta o ha visitado son angostos y limitan su movilidad; por otra, el 36.4% opina que los cajones de los espacios que visita regularmente tienen dimensiones anchas que facilitan su movilidad.

Ningun cajón permite la movilidad

4.7%

Estan muy pegados un cajon del otro

41.2%

Cuentan con el ancho y largo adecuado

36.4%

Son cajones muy chicos

14.7%

19. Los barandales para personas con discapacidad de los espacios públicos

son…

Para el 49.7% de los encuestados los barandales que se encuentran en los espa- cios públicos tienen la altura correcta para facilitar su movilidad.

Muy bajos

2.5%

Muy altos

16.7%

Bajos

18.7%

Altos

12.4%

Regulares

49.7%

103

20. ¿Considera que los baños para personas con discapacidad de los espacios

públicos son amplios y facilitan su desplazamiento dentro de estos?

El 84.5% de las PCD motriz encuestadas considera que todos los baños de los espacios públicos son amplios y facilitan su desplazamiento dentro de estos.

Pocos

5.8% Ninguno

4.9%

Algunos

3.6%

Casi todos

1.2%

Todos

84.5%

21. ¿Qué medio considera idóneo para difundir campañas de educación vial y

cortesía urbana que exhorten al respeto e inclusión de las personas con disca- pacidad?

El 40.1% de los encuestados considera que las pláticas en escuelas y centros de trabajo son el medio idóneo para difundir campañas de educación vial y cortesía urbana, seguido por el 39.4% de personas que mencionaron las redes sociales.

Todos los anteriores

6.5%

Folletos

4.2%

Pláticas en la escuela

40.1%

Redes sociales

39.4%

Periódicos

1.5%

Televisión

3.6%

Radio

4.7%

104

Resumen de resultados

Tanto personal de asociaciones civiles como algunas personas con discapacidad entrevistadas manifestaron que otras adecuaciones necesarias en los espacios públicos del Estado son la señal parlante, instalación de más letreros, señales en sis- tema Braille, baños familiares, entre otras.

Asimismo, el 95.0% del territorio de cada municipio no cuenta con las adecuaciones necesarias para la accesibilidad, pues solo los primeros cuadros de las ciudades y determinados espacios cuentan con rampas y otros accesos, debido principalmente a la topografía del Estado, el aumento de la población y falta de verificación de que los espacios diseñados cumplan con las normas de construcción establecidas.

Respecto a casas habitación, algunas adecuaciones comprenden el desarrollo de habilidades de la persona y la adaptación a su entorno y viceversa, como la discapa- cidad auditiva, cuya necesidad apremiante es que la persona aprenda a comunicar- se y quienes la rodean con ella, así como señales de alerta en caso de emergencia; en particular de la discapacidad visual, las mayores adaptaciones requeridas son la distribución adecuada del mobiliario en el hogar y la instalación obstáculos en los escalones para evitar accidentes, como rejas o puertas de madera.

Las mayores adecuaciones requeridas en los hogares de personas con discapacidad motriz son rampas, habita- ciones en un solo piso o a distancias cortas y espacios de tamaño adecuado para permitir su desplazamiento. Dependiendo el nivel socioeconómico es posible que solo algunas personas puedan hacer dichas adaptacio- nes; sin embargo, se debe tomar en cuenta la ubicación y el tamaño de las viviendas para verificar que esto sea posible.

106

Respecto a personas con discapacidad intelectual, es complejo generalizar las ade- cuaciones necesarias en sus hogares, ya que ello depende de su padecimiento y si su discapacidad no está aunada a otra, como la motriz. En estos casos es convenien- te conocer los casos de las personas y las recomendaciones médicas para adecuar sus viviendas.

En cuanto al transporte público, las personas con discapacidad motriz son quienes tienen más dificultad para abordar las unidades y estar cómodos en los asientos. En el caso de quienes utilizan sillas de ruedas es prácticamente imposible abordar camiones o calafias, por lo que requieren otro medio de transporte como automóviles, taxis libres, Uber o camiones de la ruta troncal del SITT.

Las personas con discapacidad auditiva no tienen dificultades para abordar unida- des pero sí para comunicarse con las personas, por lo que es oportuno que los vehí- culos tengan señales de luz y más letreros. Algunas personas que padecen discapa- cidad visual tienen dificultades para abordar unidades de transporte cuando son de modelos distintos a los que suelen utilizar. No obstante, su necesidad más apremian- te es estar en comunicación con otras personas para abordar las unidades correctas, así como con los operadores u otros pasajeros para solicitar el descenso en el sitio correcto.

Dependiendo del padecimiento, algunas personas con discapacidad intelectual utilizan el transporte público acompañadas de un cuidador, en su mayoría un familiar. Por lo tanto, es complejo generalizar las adecuaciones necesarias para atender a esta población pues se deben analizar los casos particulares, especialmente si pade- cen más de una discapacidad.

Una variable a considerar es el nivel socioeconómico de las personas con discapacidad para saber qué medio de transporte utilizan, ya sea el transporte público, taxis libres, Uber o automóvil propio o de un familiar, depen- diendo de sus recursos, así como de su realidad y nece- sidades. No obstante, una gran parte de los encuestados considera que el sistema de transporte público del Estado requiere ser modernizado y accesible para todos.

107

Entrevistas a expertos en accesibilidad a

los espacios públicos de personas con

discapacidad

Como se ha mencionado a lo largo de este estudio, fueron realizadas entrevistas a personal de asociaciones civiles que atienden a población con discapacidad, así como a expertos de cámaras de construcción, arquitectos, colegios de ingenieros y personas que padecen una discapacidad, para conocer diversas perspectivas respecto a los aspectos analizados.

Para ello, se han planteado una serie de preguntas referentes a los tres aspectos en los que se enfoca el estudio: casas habitación, transporte público y espacios públicos, entendiendo lo anterior desde la perspectiva del desenvolvimiento, en primer lugar, de las personas en su entorno cotidiano, posteriormente saber si tienen o no acceso a unidades de transporte público para desplazarse a diversos puntos de su ciudad para fines personales y/o recreativos, y por último conocer si las personas con discapacidad tienen un adecuado acceso al entorno comunitario

y qué mejoras pueden llevarse a cabo para disminuir las deficiencias en la materia.

Entrevistas a asociaciones civiles de y para personas con discapacidad

Cabe mencionar que las asociaciones civiles en las que hubo acercamiento y pláti- cas atienden a personas con discapacidad motriz, intelectual, visual y auditiva.

Como introducción a este apartado, a continuación se darán a conocer datos de dichas asociaciones y un resumen de los servicios que prestan, para posteriormen- te pasar a las entrevistas con arquitectos y expertos de cámaras de construcción.

En primer lugar fue contactada la Fundación de Apoyo para Niños Especiales (FANE), dirigida por Karla Carrillo. Esta asociación civil tiene más de 20 años de prestar servicio en la ciudad de Tijuana, fungiendo como un centro terapéutico para niños con necesidades especiales asociadas o no a una discapacidad, ya sea un padecimiento o trastorno como problemas conductuales o emocionales, TDH (hipe- ractividad), síndrome de Down, autismo, etcétera.

108

Dicha asociación se enfoca no solo en la atención a los niños sino también a su familia, pues considera a la misma el pilar fundamental para el sano desarrollo de quienes tienen necesidades especiales. En esta fundación son atendidos princi- palmente niños con discapacidad intelectual y algunos que padecen otros tipos de discapacidad.

Simultáneamente tuvimos contacto con Eduardo López, quien funge como con- sejero municipal tanto para los derechos de las personas con discapacidad como en el transporte público de Tijuana, así como representante de la población con discapacidad de dicha ciudad. Ha desempeñado labores en cuestiones de políticas públicas, buenas prácticas, normatividad y leyes en favor de este sector de la población.

Posteriormente se tuvo contacto con la asociación Programa de Orientación al Sordo (PROSOR), a cargo de Arturo Villegas Franco, quien trabaja con la comuni- dad sorda desde 1992. Esta asociación sirve como un enlace entre las personas sordas y el entorno que les rodea (familiar, escolar, laboral y social), para ayudar- las a integrarse a este de forma óptima y adecuada, por lo cual orienta asimismo a personas que apoyan a quienes padecen discapacidad auditiva.

PROSOR brinda servicios, imparte clases, talleres, capacitaciones, programas, tutorías, cursos y sesiones a instituciones gubernamentales, no gubernamentales y la comunidad en general. Lleva a cabo actividades tanto dentro como fuera de la asociación en apoyo a la comunidad sorda de todas las edades.

Más adelante hubo un acercamiento al Centro de Ca- pacitación para Invidentes (CCI), presidido por José de Jesús Cortez Martínez. Esta asociación imparte clases de lectura y escritura en sistema Braille, orientación y movilidad, uso del bastón blanco, actividades de la vida diaria, computación parlante, capacitación educa- tiva (INEA para quienes no concluyeron su formación académica) y laboral, entre otras.

109

Asimismo fue visitada la Asociación Tijuana en Apoyo al Sordo (APSOR), fundada en 1993 y dirigida por Graciela Rascón. Esta tiene como objetivo apoyar a las personas sordas que no saben leer, escribir y hablar para que puedan comuni- carse con las personas a su alrededor, a través de la enseñanza de lengua de señas mexicana.

Además acudimos a las oficinas de la red CODIT (Centro Operativo para Perso- nas con Discapacidad en Tijuana), espacio creado por el DIF y administrado por organizaciones que atienden a este sector de la población. Esta red es presidida por Arturo Villegas Franco y en ella se dialogan políticas públicas, estrategias de solución y áreas de oportunidad para ampliar la accesibilidad e inclusión de las personas con discapacidad.

En CODIT se encontraban presentes Arturo Villegas Franco representando tanto a esta red como a PROSOR, José de Jesús Cortez Martínez del CCI, Martha Pineda representando al Grupo Barreto, Ángeles Buenrostro de TallProDis, así como personal de la guardería Carita de Dios, que atiende a niños y jóvenes con discapacidad intelectual.

Por último fue llevada a cabo una entrevista a personal del Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) para plantear preguntas acerca de la operación de dicho sistema, detectar las mejoras a implementar para satisfacer la demanda de usuarios con discapacidad, así como evaluar la viabilidad de implementarlo en los demás municipios del Estado.

El objetivo de entrevistar a las personas y organizaciones mencionadas anteriormente fue conocer su percepción respecto a la calidad de la infraestructura en el Estado para brindar más accesibilidad a las personas con disca- pacidad, así como las demandas, necesidades, áreas de oportunidad y puntos de mejora en esta materia.

110

Entrevista a expertos de cámaras de construcción, colegios de arquitectos e

ingenieros

La materia medular del presente estudio es la accesibilidad de las personas con discapacidad a los espacios públicos. A nivel federal, estatal y municipal existen instrumentos técnico-jurídicos para regular el diseño y la construcción de dichos espacios, los cuales deben cumplir con los requisitos establecidos en tales linea- mientos.

Específicamente tomando en cuenta la entrevista con expertos en la materia de la infraestructura en Baja California, a continuación se presentan los resultados y la información relevante brindada por el arquitecto Jesús Martín Beas Becerra, quien cuenta con una maestría en valuación y un doctorado en Desarrollo Global; además, entrevistamos al arquitecto Eucario Vázquez Enríquez, quien labora como supervisor de obra en la Subdirección de Obras Públicas del Ayuntamiento de Tijuana.

1. ¿La Secretaría de Infraestructura y Desarrollo Urbano determina adecuadamente los espacios reservados para personas con discapacidad en los espacios públicos?

**Jesús Martín Beas:** Sí. Por una parte, según lo establece la norma, se debe acondicionar un cajón por cada veinticinco cajones o más, y en los casos donde existan veinticinco cajones se acondicionará por lo menos un cajón adaptado. Por otra parte, en los edificios públicos o privados, como sitios donde se brindan servicios médicos, clínicas, hospitales, centros de rehabilitación, oficinas públi- cas oficiales, etcétera, deberá incrementarse a dos cajones por cada veinticinco.

**Eucario Vázquez:** Sí. Los cajones de estacionamiento se encuentran con la ubicación exacta para que las PCD puedan ingresar a los espacios; sin embargo, con- sidero que hay espacios donde se colocan por mera obligación y en ese momento no cumplen con las medi- das correctas. Se encuentra bien establecido pero hace falta dar seguimiento al cumplimiento de la norma.

111

2. ¿Considera que la infraestructura urbana pública cumple con los requisitos de suprimir las barreras físicas y es planeada de acuerdo con el Diseño Universal para facilitar la accesibilidad de personas con discapacidad? ¿Podría hablarnos de ello?

**Jesús Martín Beas:** No, seguimos con un porcentaje mayor de PCD que cada vez les es más difícil ingresar o interactuar en los espacios, más a menudo vemos que deben ser acompañados por un cuidador o familiar para que ellos puedan contar con la movilidad correcta, quitando su sentido de independencia. Muchas banquetas no cuentan con rampas o solo las hay en los primeros cuadros de las ciudades. Hay lugares cuyas puertas no tienen el abatimiento correcto (hacia afuera) de modo que esto les dificulta abrirlas, a menos que estas sean eléctri- cas; en los semáforos no contamos con señales parlantes que beneficien a las PCD visual. No todas las vialidades cuentan con isla para el ascenso y descenso de la población en general o, si cuenta con ellas, no tienen las mismas especifica- ciones, lo cual no permite el libre movimiento de todos. Por ejemplo, si estuvieran de la misma forma, las PCD visual podrían contar con movilidad en su entorno sin problemas porque conocen la estructura del lugar, de otra manera deben buscar las salidas alternas.

**Eucario Vázquez:** Hablar de un diseño universal es bastante complejo, aunque se encuentra estipulado para que sea de esa manera los intereses malversan en cierta medida las construcciones, no contamos con las herramientas necesarias para que todo tipo de personas circulen libremente. Por lo general nos enfoca- mos en las PCD motriz, pero ¿qué hay de las indicaciones o especificaciones que se deben hacer para PCD auditiva y visual?, con ellos deben realizarse otro tipo de mejoras: por un lado, las señales parlantes no solo en semáforos sino también en el transporte público; por otro lado, contar con señales de luz que homologuen los iconos para que quien cuente con una discapacidad auditiva pueda tener movilidad, y de nueva cuenta en el transporte público contar con un instrumento que vaya indicando las paradas. Es evidente que no todas las cone- xiones y rampas en las calles cuentan con la misma inclinación o largo, existen algunas que son imposibles de circular y en ese sentido no podemos decir que contamos con un diseño universal, es decir, homologado.

112

3. ¿Conoce cuáles son las normas y especificaciones técnicas de construcción funda- mentales en la adaptación de viviendas y/o espacios públicos para facilitar la accesi- bilidad de personas con discapacidad? ¿Podría hablarnos de ellas?

**Jesús Martín Beas:** Por una parte, en el año 2004 CONAVI (Comisión Nacional de Vivienda) lanzó los “Criterios de Diseño para Vivienda Adaptable y Accesible” con la finalidad de crear una guía para los constructores y con ello contar con espacios y viviendas accesibles para todas las personas. Por otra parte, tenemos en materia de discapacidad la Norma Técnica para el Libre Acceso de las Perso- nas con Discapacidad en el Estado, norma que rige la Secretaría de Infraestruc- tura y Desarrollo Urbano del Estado; en ellas podremos encontrar las especifica- ciones y criterios de construcción que cada obra debe seguir. La norma está sumamente estructurada porque contiene las medidas, los ángulos y sobre todo se encuentra ilustrada, lo que permite una consulta profunda. Se establece de forma específica cada tipo de discapacidad y los espacios a los que va dirigido. Como herramienta de consulta es de suma importancia para los desarrolladores. Es una lástima que estando tan completa, esta no se siga y las construcciones no se lleven a cabo como debe ser.

**Eucario Vázquez:** En temas de vivienda es un poco más complejo, como en todas las normas, existen adecuaciones para cada tipo de discapacidad. Por un lado, la Norma Técnica establece las adecuaciones para vialidades, espacios públicos, estacionamientos, baños y demás, pero específicamente en vivienda no los contiene. Por otro lado, hablando de espacios públicos -como se acaba de mencionar- se encuentran las especificaciones de los cajones de estaciona- miento, y sin duda alguna las rampas son las que atraen la atención, donde esta- blece que no deben tener más de 6.0% de inclinación; este puede ir aumentando dependiendo el largo. Además, en la Ley de Edificaciones del Estado se estable- ce el símbolo internacional de la accesibilidad que debe ser colocado en cada espacio público. En la Norma Técnica también encontramos los símbolos por cada tipo de adecuaciones, estas se colocan en los lugares donde se han reali- zado adecuaciones para que las PCD tengan la confianza de ingresar y contar con un libre movimiento. Uno de los puntos que sin duda es importante son las medidas que deben tener los baños para que permitan el desplazamiento de una silla de ruedas, además de una persona que puede entrar para auxiliar a la PCD.

113

El abatimiento de las puertas siempre debe ser hacia afuera y es importante homologar este sentido. Dentro del baño debe haber pasamanos a una altura no mayor a un metro, ya que es esta la altura correcta para que alguien que utiliza silla de ruedas pueda contar con el apoyo y sobre todo es importante el tipo de excusado que se utilizará, no podemos colocarlo a la misma altura que el resto porque esto dificulta un poco al momento de trasladarse de la silla al excusado. Las banquetas deben contar con rampas en sus conexiones y estas a su vez deben tener antiderrapante o una textura que no permita los resbalones. Esto es solo por mencionar algunas adecuaciones o especificaciones.

4. ¿Considera que la infraestructura urbana pública cuenta con señalización y tecno- logía que facilita el acceso y desplazamiento de personas con discapacidad?

**Jesús Martín Beas:** No, es sorprendente cómo viviendo tan cerca de una de las potencias más importantes del mundo y con lo avanzado que se encuentra el Estado de California, nuestra Entidad no tome como ejemplo las acciones que se ejecutan en materia de infraestructura que permita la accesibilidad para perso- nas con discapacidad. Nos hace falta avanzar al respecto; en Tijuana, por ejem- plo, contamos con un semáforo parlante en la Zona Centro y tiene ya bastante tiempo sin funcionar. No contamos con el primer cuadro de la ciudad en las con- diciones óptimas, y mucho menos en las más transitadas. Nos encontramos con rampas que sobrepasan el 6.0% de inclinación en casi todos los comercios, sin la distancia necesaria entre los pasamanos, muchas de dichas rampas sin anti- derrapante o con algún material que permita la estabilidad no solo de una silla de ruedas al circular, sino también de una persona que usa muletas o simplemente de alguien que desea trasladar mercancía con un “diablito”.

114

**Eucario Vázquez:** Es importante resaltar en este punto los semáforos parlantes que son de vital importancia para las PCD visual y que no hemos visto; dichos semáforos son de gran apoyo para lograr cruzar la calle de manera segura. Como se mencionó anteriormente, el transporte público es uno de los rubros más impor- tantes en este ámbito, ya que en Baja California es donde más se debe invertir en tecnología, porque contamos con un Fondo de Aportaciones Federales para la Accesibilidad de Personas con Discapacidad y no se mira plasmado, solamente el Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) cuenta con unidades actuali- zadas, pero es necesario colocar señales parlantes y de luz que permitan a las PCD visual y auditiva conocer la parada en la que se encuentran.

Dichas unidades cuentan con rampas para quienes ingresaron en una silla de ruedas. Estas tienen espacios reservados y con cinturón para poder asegurar a las personas, y el chofer debe dar atención a las mismas. En las paradas hay que homologar las islas de ascenso y descenso para que la bajada de los pasajeros sea de manera armonizada y sin batallar, atendiendo a todo tipo de discapaci- dad.

5. Cuando un espacio público no cuenta con suficientes accesos para personas con discapacidad o bien, cuando estos no cumplen las normas y especificaciones técnicas de construcción, ¿cuál es la sanción o multa aplicable en dichos casos?

**Jesús Martín Beas:** Cuando te encuentras por realizar una construcción ya sea de un centro comercial, un edificio o complejo habitacional, se presenta el pro- yecto donde contenga las especificaciones para PCD; sin embargo, en muchos casos solo se queda en papel. Cuando se hacen adecuaciones en los hogares, la ciudadanía desconoce que debe solicitar un permiso de construcción a la Dirección de Administración Urbana y es ella la encargada de hacer primero una visita para verificar si tiene permisos de construcción, y de no contar con él solo realizan una observación y se invita al responsable para que acuda a las instala- ciones a tramitarlo.

115

**Eucario Vázquez:** En la Dirección de Administración Urbana a través del Regla- mento de acciones de Urbanización de los Ayuntamientos se dictan las sancio- nes o infracciones que ejecutarán en caso de no respetar las acciones plantea- das en el proyecto presentado para la autorización de la obra. Según sea el caso, pudiera ocurrir una clausura temporal o definitiva, total o parcial de las instalacio- nes, las construcciones, obras y servicios; esta multa varía de 100 a 5,000 veces el valor diario de la Unidad de Medida y Actualización (UMA); hay una multa hasta por el diez por ciento del valor del inmueble; también hay revocación de las auto- rizaciones, permisos o licencias otorgadas. Para medir el grado de sanción que se ejecutará, se toma en cuenta la gravedad de la falta, las condiciones socioeco- nómicas del infractor o la reincidencia, en su caso.

6. ¿Podría plantearnos una propuesta para incrementar la accesibilidad de personas con discapacidad al transporte público, espacios públicos y viviendas?

**Jesús Martín Beas:** Se cuentan con las herramientas, normativamente hablando, para generar que las PCD tengan accesibilidad a otros espacios, la estrategia más prudente en el tema es apegarnos a la norma, apegarnos a la ley, en los casos donde no se lleve a cabo imponer una sanción a la constructora y que esto se convierta en una cultura que logre generar un efecto multiplicador en otras organizaciones de construcciones para que las lleven a cabo sin necesidad de verificación y sanción.

**Eucario Vázquez:** Considero que en Baja California contamos con las leyes, reglamentos y normas necesarias para ejecutar las acciones. Existen las herra- mientas suficientes para llevar al Estado por el rumbo correcto en materia de accesibilidad a PCD. Lo importante es hacer valer dicha normativa. Generar san- ciones concretas y que estas se lleven a cabo. La estrategia que se propone es muy simple, solo hay que ejecutar dicha normativa.

116

Hallazgos de la entrevista

A pesar de la existencia de normas técnicas y reglamentos de construcción, existe un notable rezago en accesibilidad a las personas con discapacidad en el Estado debido principalmente a cuestiones presupuestales de quienes constru- yen los espacios, el desconocimiento de la norma y los reglamentos, la falta de vigilancia y verificación por parte de las autoridades y la complejidad del relieve de los municipios, así como la escasa o nula aplicación de multas por no cumplir con los requerimientos establecidos.

Por ello, es de suma importancia que los constructores de los espacios públicos y la infraestructura en el Estado conozcan y se apeguen a los lineamientos y normas técnicas para diseñar espacios pensando en los diversos tipos de disca- pacidad, así como una vigilancia y regulación por parte de las autoridades com- petentes para verificar que sean incluyentes y accesibles para cualquier persona, es decir, verificar la existencia en cantidad, ubicación, inclinación y calidad de rampas, barandales, puertas con abatimiento hacia afuera, baños, tubos de apoyo, banquetas, cunetas, etcétera, para brindar total y libre accesibilidad a las personas para facilitar su tránsito.

117



Análisis de la problemática

En este apartado será abordada la problemática de accesibilidad de personas con discapacidad a espacios públicos, transporte público y casas habitación no solo desde el punto de vista arquitectónico y evaluando la calidad de la infraes- tructura del Estado, sino también analizando el trasfondo histórico, médico y cul- tural, pues a lo largo de la investigación fue descubierto que no solamente falta adaptar dichos espacios para estas personas, sino que también se requiere con- cienciar a la sociedad en general sobre la importancia de que los espacios sean verdadera y totalmente accesibles, pues ello deriva asimismo en la inclusión de estas personas a los ámbitos educativo, social y laboral.

A través de la información expuesta en este apartado se busca justificar la impor- tancia de explicar la problemática no solo mediante datos estadísticos, sino tam- bién desde un enfoque cualitativo, en este caso el lado vivencial y anecdótico de las personas, todo ello encaminado a tener una noción de la magnitud de la misma y detectar las barreras que impiden la accesibilidad de dichas personas a estos espacios, así como las necesidades, demandas, áreas de oportunidad y retos a vencer en la materia.

Aspectos generales

En la introducción se definió la condición de discapacitado como la que una per- sona padece y manifiesta con una disminución física, sensorial o psíquica que la incapacita parcial o totalmente para trabajar o llevar a cabo tareas cotidianas de la vida. Según la Clasificación Internacional del Funcionamiento, de la Discapaci- dad y de la Salud (CIF), las personas con discapacidad *“son aquellas que tienen una o más deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales y que al inte- ractuar con distintos ambientes del entorno social pueden impedir su participa- ción plena y efectiva en igualdad de condiciones a las demás”.*

Desde un punto de vista histórico, la discapacidad ha sido entendida no sola- mente como un padecimiento distintivo de un determinado sector de la pobla- ción, sino también como una materia de estudio que debe tener prioridad para cada gobierno, organismos de salud, asociaciones civiles y sociedad en general.

118

No obstante, por cuestiones presupuestales, políticas y culturales, entre otras, las personas con discapacidad han sido tratadas como una minoría relegada de diversos ámbitos de la sociedad, ya que inclusive el significado mismo de disca- pacidad sigue siendo mal entendido y definido, lo cual ha sido cuestionado y debatido desde diversas perspectivas: médica, social y política, principalmente.

Una primera cuestión a resaltar es la falta de datos fidedignos sobre discapaci- dad en censos y conteos, debido a la concepción del tema y la estructuración de los cuestionarios planteados a las personas. Como ejemplo de lo anterior pode- mos mencionar que el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) no cuenta con datos estadísticos de esta materia desde 1940 hasta 1980, un lapso considerable desde el punto de vista histórico, ya que México atravesaba por diversos conflictos políticos y sociales de gran relevancia, razón por la cual este sector poblacional pasó a segundo plano debido a su clara desventaja frente a otros, además de las cuestiones sociales a las que se les da prioridad por ser problemáticas que requieren una solución inmediata.

Sin embargo, el rezago en materia de discapacidad en el país sigue siendo evi- dente hasta nuestros días, ya que la principal problemática -además de la poca accesibilidad a los espacios mencionados a lo largo de este estudio y la escasa inclusión a los diversos ámbitos sociales- es cultural por tratar la discapacidad como una cuestión ajena o lejana a quienes no la padecen o la viven de cerca, y actitudinal por la marginación que una parte de estas personas experimenta.

Las estadísticas de discapacidad de las Naciones Unidas exponen que Canadá registró en 1991 que 15.5 de cada 100 personas padecía una discapacidad, mien- tras que México contabilizó en 1995 a un total de 2.3 per- sonas por cada 100. El Censo de Población y Vivienda

2000 del INEGI contabilizó a 2.3 millones de personas con discapacidad (1.8% de la población a nivel nacio- nal), mientras que el de 2010 registró a 5.7 millones, equivalente al 5.1% de la población. Dicho incremento pudo verse reflejado no solo por el aumento de la pobla- ción, sino también por la reformulación de los cuestiona- rios aplicados debido a la inclusión de limitación o difi- cultad para hacer ciertas actividades.

119

Según la información expuesta en el estudio “La discapacidad en México, datos al 2014” realizado por el INEGI, del total de población con discapacidad a nivel nacional, el 2.8% vivía en Baja California. De esta población en el Estado, el 46.1% son hombres y el 53.9% son mujeres, mientras que de su distribución por edad, el

42.9% son personas adultas. A continuación se muestra la distribución porcentual por cada tipo de discapacidad; como se explica en dicho estudio, la suma de por- centajes es mayor a 100.0% porque existen personas que padecen más de una discapacidad.

Tabla 1. Porcentaje de población con discapacidad en Baja California según el tipo de discapaci- dad.

Tipo de discapacidad Porcentaje

Caminar, subir o bajar usando sus piernas

Ver (aunque use lentes) Mover o usar sus brazos o manos Aprender, recordar o concentrarse Escuchar (aunque use aparato auditivo) Bañarse, vestirse o comer

Hablar o comunicarse

Problemas emocionales o mentales

66.2%

55.9%

33.0%

37.7%

29.3%

23.1%

16.9%

24.0%

Fuente: Elaboración propia con información tomada del estudio “La discapacidad en México, datos al 2014” realizado por el INEGI.

No obstante, es importante distinguir la diferencia entre discapacidad y limitación para hacer un adecuado conteo y registro de dicha población para mostrar datos más cercanos a la realidad estatal, ya que con base en números -tanto en cantidad de personas como en presu- puesto- se toma la decisión de incluir o no una temática en cuestiones de agenda prioritarias para diseñar estra- tegias y plantear propuestas de mejora para atender y beneficiar a la población que lo requiere.

120

Por ello la importancia de entender la terminología desde el punto de vista médico y etimológico, pues la discapacidad se refiere a una dificultad, disminución en la capacidad, deficiencia o alteración en la estructura del ser humano para hacer tareas cotidianas, mientras que la limitación se refiere a las dificultades leves o moderadas para hacer las mismas actividades que otras personas. De ahí la vita- lidad de formular preguntas empáticas mediante las cuales las personas reconoz- can -sin ser discriminadas o estigmatizadas- las limitantes u obstáculos que enfrentan para realizar ciertas acciones.

Sin embargo, el estudio del INEGI explica que aunque la población con limitación en México no tiene una discapacidad o restricción para hacer actividades cotidia- nas, debido a sus dificultades y en comparación con la población en general tiene mayor riesgo de ser restringida en su participación en la sociedad y limitada para hacer tareas específicas, como lo expuso el Grupo de Washington sobre estadís- ticas de discapacidad (WG) en 2010.

Por su parte, de acuerdo con los datos contenidos en el estudio “La discapacidad en México, datos al 2014”, del total de población con limitación a nivel nacional, el 3.1% vivía en Baja California. De esta población estatal, el 48.2% son hombres y el 51.8% son mujeres, mientras que de su distribución por edad, el 53.4% son personas adultas. A continuación se muestra la distribución porcentual por cada tipo de limitación; al igual que la tabla anterior, la suma de porcentajes es mayor a 100.0% porque existen personas que tienen más de una limitación.

121

Tabla 2. Porcentaje de población con limitación en Baja California según el tipo de limitación.

Tipo de limitación Porcentaje

Caminar, subir o bajar usando sus piernas

Ver (aunque use lentes) Mover o usar sus brazos o manos Aprender, recordar o concentrarse Escuchar (aunque use aparato auditivo) Bañarse, vestirse o comer

Hablar o comunicarse

Problemas emocionales o mentales

36.4%

52.1%

11.9%

21.8%

13.7%

1.4%

3.6%

7.2%

Fuente: Elaboración propia con información tomada del estudio “La discapacidad en México, datos al 2014”, INEGI.

A lo largo de la historia y en diversos contextos, el término discapacidad ha sido manejado de forma despectiva, limitativa o peyorativa debido a la incomprensión de su sentido y su asociación a palabras como *minusválido*, *retrasado*, *enfermo*, etcétera, dejando de lado los derechos humanos y limitando a etiquetas, sin tomar en cuenta el principio pro-persona: todos los seres humanos somos perso- nas, independientemente de nuestras aptitudes, apariencia, limitaciones o capa- cidades.

Por una parte, se ha buscado dignificar el concepto de discapacidad con términos erróneos aprobados por ciertos sectores sociales e incluidos en leyes y normati- vas, pero desaprobados desde el punto de vista etimo- lógico y médico, principalmente, debido a que se ha encasillado una realidad en eslóganes o frases que, si bien tienen el objetivo de causar impacto positivo, en la práctica y la vida cotidiana no tienen una aplicación correcta.

122

Los siguientes son ejemplos de lo anterior: el concepto *personas con capacidades diferentes* pretendía ser inclusivo; sin embargo, por sentido común todas las per- sonas -con o sin discapacidad- tenemos aptitudes, habilidades, competencias y capacidades distintas en la vida académica, deportiva, profesional, etcétera, derivando en una población diversa y multidisciplinaria.

Por otra parte, el término *personas con necesidades especiales* puede asociarse a requerimientos como apoyos (sillas de ruedas, muletas, etcétera). No obstante, desde la perspectiva lógica y de la psicología todas las personas tenemos nece- sidades materiales, afectivas, económicas, entre otras, para hacer ciertas tareas o alcanzar metas.

Según la gravedad de su padecimiento, existen personas con discapacidad que pueden valerse por sí mismas (pese a tener dificultades para realizar ciertas tareas), ya que son autosuficientes porque encuentran la manera más adecuada de desenvolverse en diversos entornos y se representan a sí mismas. No obstan- te, otras no pueden tomar decisiones o carecen de autorrepresentación, ya que dependen parcial o totalmente de otra persona por su edad o discapacidad grave o severa, es decir, requieren un cuidador o tutor que debe buscar la mejor manera de auxiliarla, representarla o apoyarla.

De acuerdo con el estudio “La discapacidad en México, datos al 2014”, la pobla- ción con discapacidad en Baja California se encuentra distribuida porcentual- mente según las causas de la misma: enfermedad (47.7%), edad avanzada (28.6%), nacimiento (9.6%), accidente (10.1%), violencia (0.4%) y otras no

especificadas (3.6%).

A continuación se darán a conocer las principales pro- blemáticas de cada tipo de discapacidad (motriz, visual, auditiva e intelectual), así como datos estadísti- cos de cada grupo de población en Baja California, con el fin de mostrar el trasfondo de las mismas desde el punto de vista médico y social para posteriormente exponer las demandas más apremiantes para brindar mayor accesibilidad a espacios públicos, transporte público y casas habitación en el Estado.

123

Problemática para las personas con discapacidad motriz

Las personas con dificultad o discapacidad motriz necesitan apoyos como mule- tas, andaderas, prótesis, bastones o sillas de ruedas para desplazarse. Las causas más frecuentes de dichos padecimientos son la poliomielitis, accidentes y envejecimiento. Según el estudio “La discapacidad en México, datos al 2014”, el 66.2% de las personas con discapacidad que viven en Baja California no pueden caminar, subir o bajar usando sus piernas, mientras que el 33.0% no pueden mover o usar sus brazos o manos.

La accesibilidad para estas personas es más difícil porque se requiere la ade- cuación de rampas de seis grados de inclinación por cada metro de largo, insta- lación de barandales, cajones de estacionamiento más amplios, baños más grandes y con tubos de apoyo, así como puertas y pasillos amplios para facilitar su llegada a otros espacios, además de elevadores para permitir su acceso a otras plantas.

Un claro ejemplo de la falta de accesibilidad son las rampas, pues aunque exis- ten en diversos espacios públicos de los municipios del Estado, no todos tienen la cantidad suficiente o, de tenerlas, no todas cuentan con la inclinación o ubica- ción adecuada para permitir el acceso a personas con discapacidad o a cual- quiera que las requiera en función de sus necesidades de desplazamiento y mo- vilidad. Asimismo, algunas de estas tienen pintura epóxica, la cual es sumamente resbalosa en días lluviosos.

Tomando como base la encuesta de percepción que se presenta en este estudio, el 53.9% de las PCD entrevis- tadas vive en un complejo de apartamentos, lo cual complica la movilidad de la silla de ruedas por los esca- lones. Como bien sabemos, en Baja California son con- tados los edificios de apartamentos que cuentan con elevadores dentro de su estructura, lo cual no genera accesibilidad en el ámbito de casas habitación; además, es importante tomar en cuenta que los comple- jos no cuentan con accesos para personas con disca- pacidad y solo algunos tienen rampas para el libre acceso de las personas que utilizan sillas de ruedas.

124

Gráfico 1. Porcentaje de PCD que viven en casas de uno o dos pisos y de aquellas que viven en un complejo de apartamentos.

Un apartamento

**53.9%**

Una casa

**46.1%**

Fuente: Encuesta de percepción para personas con discapacidad del Estudio de Accesibilidad para Personas con Discapacidad en Espacios

Públicos, Transporte Público y Casas Habitación.

Otro factor a considerar es que en ciudades en constante crecimiento como Tijua- na, existen colonias de nueva creación o espacios cuya topografía dificulta su adecuación, por lo cual la urbanización de la misma es progresiva y a largo plazo, razón por la que no toda la ciudad cuenta con estos accesos, pues se cubre la necesidad inmediata -en algunos casos- de hacer un entorno habitable hasta cierto punto, dejando de lado la inclusión de las personas con discapacidad.

Aunado a lo anterior podemos hablar respecto al tamaño de las casas habitación o apartamentos donde las PCD viven, ya que el 78.5% habitan en espacios chicos o muy chicos, por ello la movilidad que hay dentro del hogar se encuentra limitada. Esto significa que dichas personas no cuentan con las condiciones óptimas para el libre esparcimiento -en los casos de quienes utilizan sillas de ruedas- y para quienes cuentan con muletas y otros ins- trumentos de apoyo el caso es similar.

125

Gráfico 2. Tamaño del espacio en el cual habitan las PCD motriz.

Muy amplio

**5.6%**

Amplio

**3.8%**

Muy chico

**37.2%**

Chico

Mediano

**12.1%**

**41.3%**

Fuente: Encuesta de percepción para personas con discapacidad del Estudio de Accesibilidad para Personas con Discapacidad en Espacios

Públicos, Transporte Público y Casas Habitación.

Asimismo, otros accesos importantes para personas con discapacidad motriz son los barandales, los cajones de estacionamiento y los baños. No todos los espacios públicos cuentan con barandales, algunos cajones de estacionamiento están ubicados cerca de las entradas y accesos pero tienen el mismo tamaño que los cajones regulares (solo son pintados de color azul); además, es frecuen- te ver que algunas personas obstruyen las rampas o no respetan dichos cajones de estacionamiento. Asimismo, algunos espacios no cuentan con baños espe- ciales o bien, los tienen pero dificultan el paso a estas personas por no tener las medidas adecuadas para ello.

Además, en ciertos espacios públicos hay pasillos y puertas angostas o no cuen- tan con elevadores para que las personas con discapacidad visiten otros espa- cios o tengan acceso a otras plantas, por lo cual la accesibilidad se ve mermada porque se diseñan y construyen espacios sin tomar en cuenta a este sector de la población o sin respetar las medidas establecidas por los reglamentos para lograr tales fines, ya que hacen falta

126

labores de verificación por parte de las autoridades competentes para vigilar el cumplimiento de los mismos.

Respecto a su accesibilidad a casas habitación, las viviendas deben ser adapta- das de acuerdo con sus necesidades y discapacidad, pero entre las más impor- tantes se pueden mencionar las rampas, pisos de texturas que no sean resbalo- sas, distribución del mobiliario a una altura adecuada para su alcance, espacios cuyas dimensiones permitan el desplazamiento y movilidad, así como la cons- trucción de habitaciones en una sola planta.

Según la encuesta de percepción presentada en este mismo estudio, las rampas son consideradas la adecuación más importarte para ingresar y salir de las viviendas.

Gráfico 3. Adecuaciones que facilitarían la entrada y salida de las PCD motriz de sus hogares.

Mobiliario a una altura adecuada

**9.6%**

Ninguna

**1.2%**

Piso antiderrapante

**7.2%**

Barandales

**5.3%**

Espacios más amplios

**1.4%**

Rampas

**75.3%**

Encuesta de percepción para personas con discapacidad del Estudio de Accesibilidad para Personas con Discapacidad en Espacios Públicos, Transporte Público y Casas Habitación.

127

En cuanto al transporte público, es prácticamente imposible que una persona que utiliza silla de ruedas suba a los autobuses, calafias, taxis de ruta tipo panel y camiones medianos tipo furgoneta, salvo el caso de que recibiera ayuda para abordar, ser sentada en un asiento y doblar la silla, pues las unidades no cuentan con rampas para ello, excepto las de la ruta troncal del SITT. Las unidades men- cionadas tienen escalones muy altos que dificultan el ascenso a personas que utilizan otros apoyos como muletas o bastones, así como a adultos mayores y niños. En el siguiente gráfico podemos ver reflejado lo anterior.

Gráfico 4. Unidades a las cuales las PCD motriz tienen dificultad para abordar.

Ninguna

**3.9%**

Camión del SITT

**1.3%**

Taxi de ruta

**19.4%**

Calafia

**38.2%**

Uber

**2.4%**

Camiones tipo furgoneta u otros

**28.4%**

Taxi libre

**6.4%**

Fuente: Encuesta de percepción para personas con discapacidad del Estudio de Accesibilidad para

Personas con Discapacidad en Espacios Públicos, Transporte Público y Casas Habitación.

128

Asimismo, los autobuses de transporte público más antiguos del Estado no cuen- tan con tubos de apoyo para el ascenso y descenso de pasajeros, carecen de cinturones de seguridad y los asientos tienen tapicería de cuero, textura suma- mente resbalosa e insegura en caso de que los choferes se vean obligados a frenar repentinamente. Por su parte, gran parte de los taxis tipo panel especial- mente de Tijuana carecen de cinturones de seguridad.

Es por ello que el único medio de transporte que las personas con discapacidad motriz pueden abordar por su altura y comodidad, específicamente quienes utili- zan sillas de ruedas, son los taxis libres o vehículos de Uber. No obstante, es pro- bable que requieran ayuda por parte de los choferes para subir aunque estos vehículos sean accesibles por ser de tipo sedán; además, las tarifas de estos transportes son más altas que la del público, por lo cual no son asequibles para todas las personas con discapacidad.

Problemática para las personas con discapacidad visual

Las personas con disminución y discapacidad visual (ceguera parcial y total, res- pectivamente) desarrollan el sentido del oído y del tacto para desenvolverse en su entorno, por lo cual pueden alcanzar cierta independencia. Las causas más frecuentes de estos padecimientos son retinosis, glaucoma y diabetes. De acuer- do con datos del estudio “La discapacidad en México, datos al 2014”, el 55.9% de la población con discapacidad que habita en Baja California no puede ver aunque use lentes.

Un punto a resaltar es la importancia de diferenciar entre debilidad y discapacidad visual, pues no se debe dar por sentado que quienes padecen debilidad visual y utilizan lentes pueden ver bien, debido a que tienen una limitación en comparación con quienes padecen ciertos grados de miopía, astigmatismo o presbicia y requieren anteojos para ver perfectamente.

129

Las personas con baja visión requieren un bastón verde, mientras que quienes padecen ceguera total deben utilizar uno de color blanco y rojo. Una problemáti- ca es que no existe la cultura para distinguir a unas y otras ya que, por una parte, algunas personas con debilidad visual no actúan ni se desenvuelven como si fueran totalmente ciegas, pero corren el riesgo de sufrir accidentes debido a que no pueden ver todos los obstáculos a su alrededor. Por otra, quienes tienen dis- capacidad visual eventualmente pueden alcanzar cierta independencia con la práctica y desarrollando habilidades para adaptarse al entorno.

La principal problemática de accesibilidad que estas personas enfrentan es la falta de adecuación de los espacios públicos: topografía compleja, pisos de tex- turas resbalosas, falta de señal parlante y placas en sistema Braille, escasez de personal en ciertos lugares para dar orientación, restricción para el uso de perros guía, banquetas angostas y/o con hoyos que dificultan el tránsito, así como obs- táculos en la vía pública como tornillos en el cemento, postes en lugares inade- cuados o con alambres, basura, entre otros, aunado a que en días lluviosos dichas barreras dificultan aún más su tránsito. En Tijuana fueron instalados cuatro semáforos parlantes, los cuales actualmente están descompuestos.

Asimismo, solo algunos espacios públicos tienen loseta táctil, lo cual dificulta el tránsito de estas personas. En Baja California, los espacios que cuentan con estas losetas son edificios del DIF y las estaciones de la ruta troncal del SITT. No todos los edificios gubernamentales cuentan con las adecuaciones anteriores y en zonas residenciales se requieren dichas losetas con líneas de guía para ayudar a las personas a caminar en línea recta. En resumen, la mayoría de los espacios públicos de las ciudades del Estado son poco accesibles para las per- sonas con discapacidad visual, aunado a que hace falta fomentar a la sociedad la cultura del respeto y empatía para brindarles apoyo y auxilio.

130

Las personas con discapacidad visual utilizan el sentido del oído para orientarse, ubicar la procedencia de sonidos y reconocer a las personas, así como el tacto para distinguir objetos y texturas, pero no pueden asistir solas a espacios públi- cos concurridos porque el ruido excesivo las desorienta fácilmente. Asimismo, la falta de personal especializado en brindar orientación a este sector dificulta el acceso a ciertos espacios, por ejemplo edificios gubernamentales en los que requieren hacer trámites en diferentes ventanillas o módulos.

Además, no se cuenta con la cultura de permitir el uso de perros guía, animales entrenados para auxiliar a sus amos a desplazarse por los espacios que transi- tan. En gran parte de los espacios públicos del Estado se restringe el acceso a gente acompañada de mascotas (pertenezcan o no a personas con discapaci- dad), por lo cual el uso de estos apoyos es prácticamente nulo, ocurriendo el mismo caso en el transporte público. Anteriormente fueron utilizados tres perros guía en Baja California, sin embargo les fue negado el acceso a restaurantes y unidades de transporte.

Dependiendo de la edad y el nivel socioeconómico, hay quienes utilizan el trans- porte público y manifiestan que la falta de modernización del parque vehicular y homologación de las unidades provoca que estas sean de modelos distintos cuya altura y forma pueden llegar a ser difíciles para abordar e incómodas al transitar en ellas. En caso de utilizar transporte privado, estas personas requieren en todo momento un acompañante que funja como guía para trasladarlos de un lugar a otro.

Otra problemática es que aunque los asientos preferen- ciales están a un lado de la puerta o detrás de los chofe- res (en taxis y camiones, respectivamente) falta fomentar la cultura de respetarlos y asignarlos a quienes corres- ponden. Los usuarios solicitan el descenso de las unida- des verbalmente, pero en ocasiones algunos choferes no responden confirmando que escucharon la petición, por lo que algunas personas con discapacidad visual se ven obligadas a repetirla para asegurarse de que fueron escuchadas y descenderán en el sitio correcto, provo- cando molestia en quienes dan una mala atención a los pasajeros.

131

Por tal motivo las personas recurren a estrategias como escuchar conversacio- nes de otros pasajeros, contar los semáforos o puntos de descenso y preguntar a otras personas en qué ubicación se encuentran, en caso de no recibir buena atención de los operadores. En contraste, en caso de ser bien atendidos por estos pueden solicitar el descenso o que les avise cuando arriben al punto indi- cado sin inconvenientes. Por esta razón hace falta fomentar la cultura de la em- patía entre los choferes y los pasajeros con el fin de auxiliar a estos usuarios.

Respecto a casas habitación, dependiendo el grado de autosuficiencia, las per- sonas con discapacidad visual pueden desplazarse en ellas, siempre y cuando memoricen la distribución del mobiliario y tanto ellos como su familia estén cons- cientes de no cambiarla o, de hacerlo, mantener la comunicación entre sus inte- grantes para evitar accidentes. Otras adecuaciones que pueden hacer son insta- lar rejas u otros obstáculos en los escalones para evitar caídas y no dejar objetos en el piso que puedan provocar accidentes.

Problemática para las personas con discapacidad auditiva

Las personas con disminución y discapacidad auditiva (sordera parcial y total, respectivamente) enfrentan barreras de comunicación, especialmente si nacen con dicha condición, pues la principal problemática es la falta de programas pre- ventivos de detección y atención oportuna -como el tamiz auditivo- ya que en muchos casos la sordera es confundida con cuestiones neurológicas, mentales, trastornos en el desarrollo o problemas de lenguaje, por lo que algunas personas sordas de nacimiento son diagnosticadas hasta los 5

o 6 años de edad. Sus causas son diversas: congéni-

tas, complicaciones en el embarazo o envejecimiento, principalmente.

Según datos del estudio “La discapacidad en México, datos al 2014”, del total de la población bajacalifornia- na con discapacidad:

El 29.3% no puede escuchar aunque utilice aparato auditivo, mientras que el 16.0% no puede hablar o comunicarse.

132

Es importante diferenciar entre debilidad y discapacidad auditiva, pues quienes padecen debilidad auditiva y utilizan aparatos como requerimiento especial no pueden escuchar perfectamente, ya que estos ayudan a incrementar el porcen- taje de audición pero no a distinguir sonidos sino a oír ruidos, debido a limitantes por padecimientos que dañaron su sentido del oído.

Las personas con discapacidad visual desarrollan el sentido del oído y el tacto para orientarse, mientras que las personas con discapacidad auditiva se orien- tan con el sentido de la vista, pues su modo de percepción es distinto al de las personas convencionales, ya que deben aprender a identificar a las personas y objetos por su nombre, para de esta forma desarrollar la memoria y conocer su entorno.

Existen las personas sordas prelocutivas (que nunca fueron oyentes) y postlocu- tivas (que podían oír pero perdieron la audición). Las prelocutivas enfrentan un gran reto, ya que es necesario que aprendan a comunicarse mediante la lengua de señas (su lengua materna) y después aprendan a hablar (segunda lengua) si sus cuerdas vocales no están dañadas. La lengua de señas contiene vocabulario básico, por ello es complejo que las personas sordas comprendan palabras que no tienen señas o representan cosas que no son físicas.

Por su parte, las personas sordas postlocutivas pueden ser auxiliadas a enfrentar las barreras de comunicación aprendiendo la lengua de señas.

**Otra problemática es que aunque entre el**

**40.0% y 60.0% de las personas con discapaci- dad auditiva sabe leer y escribir, su nivel de escritura es inferior al de las personas oyentes porque se les puede enseñar a hacerlo, pero aún no existen sistemas totalmente adaptados a sus necesidades, por lo que se requieren técnicas distintas a las del sistema educativo tradicional.**

133

Una problemática es que algunas personas sordas son clasificadas erróneamen- te como sordomudas, pues al confundir la sordera con problemas de desarrollo o lenguaje se da por sentado que no pueden hablar. Estas personas requieren terapia para ser capaces de articular y comprender palabras. No obstante, no a todas estas personas se les brindan terapias para que aprendan a hacerlo y se les limita su adaptación al entorno al enseñarles únicamente la lengua de señas, descartando la importancia de la comunicación verbal.

Sobre la accesibilidad a casas habitación, las personas sordas no tienen impedi- mentos para desplazarse dentro de ellas, excepto la comunicación con su fami- lia, la que asimismo debe aprender la lengua de señas para interactuar mejor con ellas. Las adaptaciones o adecuaciones a las que se pueden recurrir son el uso de espejos, timbres o botones que emitan luz al abrir y cerrar puertas, lámpa- ras o celulares con linterna y en modo vibrador como señales para llamar la aten- ción o alertar, especialmente en casos de emergencia.

Dependiendo de la edad y el nivel socioeconómico de las personas sordas, a estas se les permite o no utilizar el transporte público ya que, si bien es cierto que pueden abordar todas las unidades, la barrera de la comunicación es un impedi- mento para desenvolverse en cualquier ámbito de su vida, pues la lengua de señas es desconocida por la gran mayoría de la población, lo cual dificulta la interacción entre personas sordas y oyentes. Asimismo, por cuestiones de segu- ridad, género y edad, algunas transitan en transporte público acompañadas por alguien o utilizan un automóvil particular para ir de un lugar a otro.

En cuanto a espacios públicos, no tienen problemas para entrar o salir de estos, pero sí para ubicar y llegar a un lugar si no hay letreros (en caso de saber leerlos) o personal que los oriente y para presenciar o apreciar espectáculos, películas, conciertos, exhibiciones, obras de teatro, entre otros; solamente parte de la publicidad gubernamental cuenta con subtítulos o un intérprete de lengua de señas, lo cual no las beneficia del todo, tomando en cuenta que una parte de estas no conoce la lengua o no sabe leer ni escribir.

134

Asimismo, una problemática de accesibilidad a los espacios públicos es la esca- sez de intérpretes de lengua de señas para auxiliar a esta población, especial- mente en edificios gubernamentales donde las personas hacen trámites, hospi- tales y centros de salud. Es por ello que una parte de estas deben ir acompaña- das por personas que actúan como intérpretes, independientemente de si cono- cen o no la lengua de señas.

Problemática para las personas con discapacidad intelectual

Este tipo de discapacidad es más complejo en cuanto al análisis y deducción de su problemática, ya que sus causas pueden ser diversas y suele existir confusión entre esta y la discapacidad mental respecto a su significado, contexto e implica- ciones. Según la definición expuesta en el estudio “Diagnóstico sobre la situa- ción de las personas con discapacidad en México” publicado por la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL) en mayo de 2016, la discapacidad intelectual se refiere a la limitación para poner atención o aprender cosas sencillas, mientras que la discapacidad mental se refiere a la limitación en el funcionamiento del sis- tema neuronal.

De acuerdo con datos de dicho estudio, del total de la población bajacaliforniana con discapacidad, el 37.7% no puede aprender, recordar o concentrarse, mien- tras que el 24.0% padece una discapacidad derivada de problemas emociona- les o mentales y el 16.0% no puede hablar o comunicarse. Las causas de la dis- capacidad intelectual son diversas, entre estas la parálisis cerebral, síndrome de Down y autismo.

Dependiendo de su padecimiento y la gravedad del mismo, las personas con discapacidad intelectual enfrentan barreras como el desplazamiento, la comu- nicación y la discriminación, por lo que se debería analizar cada caso en particular para deducir cuáles son sus principales problemáticas dentro de casas habitación, unidades de transporte público y espacios públicos. Además, dichas barreras aumentan cuando la persona padece más de una discapacidad o es dependiente de alguien, ya sea un familiar o cuidador.

135

Según el estudio “Diagnóstico sobre la situación de las personas con discapaci- dad en México”, las personas con discapacidad intelectual y mental son las que tienen mayor rezago educativo. La complejidad de los padecimientos derivados de la misma aunados a las barreras de la discriminación y falta de accesibilidad a los espacios que son objeto de estudio, merman en gran medida la inclusión de estas personas al ámbito educativo, social y laboral.

Accesibilidad a los espacios públicos

El término accesibilidad comprende muchos aspectos, pero el más importante es que esta debe ser universal, es decir, fácil para cada sector de la población por cuestiones básicas de empatía, inclusión y, sobre todo, derechos humanos. Al tratarse de personas con discapacidad, existen reglamentos, leyes y normati- vas cuyo objetivo es verificar que dicha accesibilidad sea posible y permita su desenvolvimiento en diversos entornos, pues facilitar sus tareas cotidianas, per- mitir su sano esparcimiento y recreación deriva en una sociedad más incluyente, consciente, justa y diversa.

Para facilitar la accesibilidad de las personas con discapacidad a los entornos mencionados a lo largo del estudio se deben tomar en cuenta diversos factores: arquitectónicos, derechos humanos, antropometría, lineamientos, reglamentos, normas, leyes, contexto cultural y topografía, entre otros, los cuales deben ir de la mano para construir o mejorar espacios para que sean incluyentes, entendien- do a la población con diversidad funcional, es decir, independientemente de que las personas tengan o no limitaciones físicas, mentales o intelectuales, cada uno debe permitir su libre tránsito y permanencia en ellos.

Sin embargo, en el Estado de Baja California se perci- be un importante rezago en esta materia, ya que Tijua- na, Tecate y Playas de Rosarito están compuestos en su mayoría por cerros y cañones que dificultan el des- plazamiento de las personas con discapacidad. Por su parte, el relieve de Mexicali es plano, no obstante las altas temperaturas son un obstáculo para el tránsi- to de la población, mientras que el de Ensenada es semiplano, pero al ser un municipio muy extenso las distancias a recorrer son muy largas.

136

Aunque existen diversos lineamientos en leyes a nivel federal, estatal y municipal que buscan regular la construcción y adecuación de espacios para facilitar la accesibilidad de las personas con discapacidad, estos no son respetados por todos los constructores debido principalmente a cuestiones presupuestales, además de que falta vigilancia por parte de las autoridades correspondientes para verificar y asegurar que dichas construcciones cumplen con los requeri- mientos necesarios en cuanto a ubicación, cantidad, materiales, texturas, dimen- siones y diversos aspectos arquitectónicos.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Declaración Univer- sal de los Derechos Humanos, el Tratado Internacional por los Derechos de las Personas con Discapacidad, la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad, la Ley para las Personas con Discapacidad en el Estado de Baja California y el Reglamento Municipal para las Personas con Discapacidad son algunos de los múltiples documentos que existen para salvaguardar los derechos de estas personas, entre ellos la inclusión y la accesibilidad. No obs- tante, hace falta un gran trabajo en la vigilancia del cumplimiento de las mismas y un fortalecimiento de la cultura para incrementar la empatía hacia este sector.

Uno de los reglamentos existentes respecto a este objeto de estudio son las Normas Técnicas Complementarias de Libre Acceso para la Ley de Edificación de Baja California, las cuales especifican las medidas que deben tener los espa- cios públicos para permitir dicha accesibilidad.

No obstante, se puede percibir claramente que no todos estos cumplen con los estándares establecidos, lo cual merma en gran manera que estas personas puedan desenvolverse en lugares como banquetas, edificios de gobierno, parques, centros comerciales, etcétera.

La problemática más importante es la falta de rampas en otros cuadros de las ciudades que no son los prin- cipales, la escasez de cunetas en las vialidades o su profundidad, lo cual impide el paso de sillas de ruedas.

137

Al ser un Estado con topografía compuesta en gran parte por cerros, cañones y una cantidad considerable de colonias y vialidades que aún son de terracería, no hay rampas en estos espacios ni una gran cantidad de comercios o estableci- mientos en espacios de nueva creación, por lo tanto lo que es construido no cuenta con barandales u otros apoyos.

En el Estado de Baja California prácticamente son inexistentes las adecuaciones para las personas con discapacidad visual y auditiva, pues no hay semáforos parlantes ni placas en sistema Braille para facilitar su tránsito. Además, la pre- sencia de letreros con nombres de calles es mínima o se limita a cuadros impor- tantes de las ciudades, lo cual dificulta el acceso a todas las personas tanto con como sin discapacidad.

Accesibilidad a casas habitación

Las tareas cotidianas básicas de cualquier ser humano dentro de su hogar son la alimentación, la higiene y el desplazamiento, por lo cual es de suma importan- cia que los espacios en los que habita tengan todos los requerimientos necesa- rios para permitirle una subsistencia digna. No obstante, esto no siempre es posible por cuestiones socioeconómicas y, al tratarse de personas con discapa- cidad, las deficiencias y carencias provocan un mayor impacto que en el caso de quienes no la padecen.

Además, el nivel socioeconómico de las personas con discapacidad varía según su entorno familiar, por lo cual no todas tienen acceso a condiciones de vida dignas dentro de sus hogares. Baja California cuenta con algunos asenta- mientos urbanos en terrenos irregulares, es decir, viviendas situadas en sitios peligrosos como cerros

o cañones, en algunos de los cuales hay problemas de accesibilidad por subidas y bajadas empinadas, terracería y piedras, situación que se agrava en días lluviosos.

138

Para que un hogar tenga condiciones dignas debe contar con dimensiones ade- cuadas para evitar el hacinamiento y una ubicación en un terreno regular y esta- ble. Colonias de nueva creación, lejanas, con calles angostas y/o de terracería son habitadas en su mayoría por personas de nivel socioeconómico bajo; por ello, un gran porcentaje de las casas habitación no cumplen con las normas míni- mas de seguridad requeridas, factor que indudablemente dificulta la accesibili- dad tanto de personas sin como con discapacidad.

Accesibilidad al transporte público

Según el estudio “Diagnóstico sobre la situación de las personas con discapaci- dad en México” publicado en mayo de 2016 por la Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), Baja California se encuentra entre las entidades donde exis- ten beneficios específicos para que las personas con discapacidad puedan acceder al transporte público, los cuales se muestran a continuación.

Tabla 3. Apoyos a personas con discapacidad en materia de transporte público a nivel estatal.

Estado Infraestructura Descuentos

Beneficios

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Baja California |  | Deberán contar con espacios exclusivos y |  | Descuento del 50.0% en la tarifa establecida. |  | N/A |
|  |  | que se acondicionen |  | | | |
|  |  | debidamente para el |
|  |  | ascenso y descenso |
|  |  | de personas con |
|  |  | discapacidad. |

Fuente: Elaboración propia con información contenida en el estudio “Diagnóstico sobre la situación de las personas con discapacidad en México” publicado por SEDESOL.

Asimismo, dicho estudio menciona las leyes de transporte estatal y de inclusión de las personas con discapacidad que existen en el Estado; esta última destaca los apoyos para estas personas en materia de transporte.

139

Tabla 4. Leyes de transporte estatal y de inclusión de las personas con discapacidad.

Estado

Baja California

Ley Estatal de

Transporte

Ley General de Transporte Público del Estado de Baja California.

Ley Estatal de Inclusión de las personas con discapacidad

Ley para las Personas con Discapacidad en el Estado de Baja California.

Fuente: Elaboración propia con información contenida en el estudio “Diagnóstico sobre la situación de las personas con discapacidad en México”

publicado por SEDESOL.

No obstante, de acuerdo con datos del INEGI, el transporte público de Baja Cali- fornia es el más caro del país, pues en 2017 las tarifas aumentaron 25.0%. Asi- mismo, el parque vehicular no ha sido del todo modernizado; específicamente en el municipio de Tijuana circulan unidades que tienen de 10 a 20 años de antigüe- dad, muchas de las cuales no solo están en mal estado sino que no tienen ade- cuaciones para personas con discapacidad, especialmente para quienes tienen limitaciones motrices.

Baja California cuenta con un sistema de transporte público que aqueja a los usuarios debido a las elevadas tarifas que fluctúan entre 12 y 17 pesos en taxis de ruta y autobuses, los tiempos de operación y el mal estado de las unidades, muchas de las cuales no tienen cinturones de seguridad ni asientos cómodos, además de que los operadores suelen saturar las unidades de pasajeros provo- cando molestia, hacinamiento e incomodidad.

Aunado a ello está el paulatino crecimiento poblacio- nal, especialmente en Tijuana, variable que incremen- ta la necesidad de rutas y unidades para satisfacer la demanda de usuarios. No obstante, la topografía del Estado dificulta el acceso para quienes requieren ir de un punto a otro en las ciudades y, tratándose de personas que utilizan sillas de ruedas, es imposible abordar dichas unidades.

El único medio de transporte público en el Estado que tiene rampas para personas con discapacidad es el Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT), cuyas unidades tienen lugares y tarifas preferencia-

les.

140

Sin embargo, solamente los camiones de la ruta troncal (de color rojo) cuentan con rampas, mientras que los camiones de las rutas alimentadoras (de color verde) son de modelos distintos a los de la ruta troncal y no cuentan con ellas.

Asimismo, las estaciones del SITT tienen losetas táctiles, pero hace falta señal parlante y señalamientos en sistema Braille para auxiliar a usuarios con discapa- cidad auditiva y visual, respectivamente. Esto significa que dicho sistema puede ser perfectible para homologar la accesibilidad para todas las personas con dis- capacidad.

El reglamento de municipal de Tijuana estipula que el 10.0% de las unidades de transporte público deben estar adaptadas para personas con discapacidad, pero estos requerimientos no han sido cubiertos. Por su parte, aunque en Tecate fueron adquiridos autobuses en años recientes, estos no cuentan con rampas. El transporte público de Ensenada cuenta con unidades antiguas, mientras que Mexicali adquirió autobuses relativamente nuevos pero no cuentan con rampas. El municipio de Playas de Rosarito cuenta en su mayoría con taxis de ruta tipo panel, los cuales no son accesibles para personas que utilizan sillas de ruedas.

Respecto a los modelos de las unidades, es necesaria y urgente la moderniza- ción del transporte en todo el Estado, pues algunos son bastante antiguos mien- tras que otros son modernos (como los camiones tipo furgoneta) pero inaccesi- bles para personas que utilizan sillas de ruedas. Además, no todas las unidades como calafias o autobuses cuentan con tubos de apoyo (similares a los baranda- les) para auxiliar el ascenso y descenso de los usua-

rios con diversidad funcional, llámese adultos mayo-

res o personas con discapacidad.

Asimismo, algunas de las personas entrevistadas ma- nifestaron la escasa o nula capacitación de los chofe- res del transporte público para atender a la población con discapacidad, pues aunque años atrás se dio un taller a choferes para fomentar la empatía, no se les ha dado seguimiento a los mismos. Otro punto men- cionado es que algunas unidades no cuentan con asientos preferenciales o bien, los que tienen no dan seguridad del todo a quienes se sientan en ellos por no tener cinturones.

141

Además, las personas comentaron que no en todos los casos se respetan las tarifas preferenciales.

Tomando en cuenta que en ciertos casos las personas con discapacidad ven reducidas sus oportunidades educativas y laborales, según su nivel socioeconó- mico pueden considerar la tarifa del transporte público como elevada o económi- ca, por lo cual es difícil generalizar cómo considera este sector el costo de las mismas, pues sería necesario analizar las variables desde el punto de vista vivencial de cada una.

Otra notoria e importante barrera es la comunicación y la interacción, pues aunque el transporte público no es del todo inaccesible para personas con dis- capacidad visual, estas requieren estar en constante comunicación con los ope- radores u otros usuarios para abordar las unidades cuyo modelo sea distinto al que suelen utilizar, así como para solicitar el descenso en el lugar al que se diri- gen.

Para los usuarios con discapacidad auditiva existe el obstáculo de la comunica- ción, ya que no todas las unidades de transporte tienen letreros que especifican las rutas o tarifas, aunado a que algunas personas sordas no saben leer y tienen dificultades para darse a entender con los operadores u otros pasajeros para solicitar el servicio.

En este punto es importante resaltar la importancia de modernizar los autobuses, ya que debido a la anti- güedad de ciertas unidades los timbres para solicitar el descenso ya no funcionan, además de que no todos tienen luces que se encienden cuando los pasajeros lo solicitan. Es por ello la necesidad de adquirir parque vehicular que cuente con señal par- lante o visual para auxiliar a los usuarios con discapa- cidad visual y auditiva, respectivamente, a tener un desplazamiento mucho más cómodo y seguro.

142

Las personas con discapacidad en el ámbito educativo

Aunque el presente estudio no se enfoca en este aspecto, a lo largo de la investi- gación fue mencionado por varios entrevistados debido a experiencias persona- les o por conocer a personas con discapacidad que no han sido admitidas en ciertos planteles educativos. Esta es una problemática palpable y una cuestión que ha generado polémica, ya que al rechazar a estas personas en las escuelas existe una violación a sus derechos humanos por negar la accesibilidad y no poner en práctica la inclusión, pues son conceptos por los que se ha luchado pero en el contexto real no han sido del todo respetados.

Además de la problemática expuesta anteriormente se encuentra la falta de accesibilidad a los espacios públicos y el trayecto que las personas con discapa- cidad deben transitar para poder llegar a la escuela, pues dependiendo de su nivel socioeconómico pueden utilizar automóvil particular o transporte público en el caso de que este sea accesible para ellos.

No obstante, el personal de asociaciones civiles y algunos padres de familia con los que se tuvo contacto ven de forma favorable inscribir a sus hijos en escuelas del sistema educativo tradicional, es decir, para alumnos que no padecen una discapacidad, pues consideran que educarlos en sistemas como USAER los aleja de la realidad social y les resta herramientas para desenvolverse adecuada- mente en esta, lo que eventualmente afecta su integración a la sociedad y reduce sus oportunidades tanto académicas como laborales a largo plazo.

La Secretaría de Educación Pública (SEP) ha publica- do y entregado libros en sistema Braille y macrotipo (tipografía más grande que la de un libro convencio- nal) a alumnos con discapacidad y disminución visual para que estos puedan continuar su educación. No obstante, para completar el proceso de aprendizaje, los alumnos con esta discapacidad deben escribir en Braille en un papel especial utilizando punzón y regle- ta, o una máquina Perkins que tiene un costo entre

600 y 1,500 dólares estadounidenses, la cual no es asequible para todas las personas que la requieren.

143

Las personas con discapacidad en el ámbito laboral

Pese a que este aspecto no es objeto de estudio de la presente investigación, cabe mencionarlo ya que la falta de acceso al empleo es una problemática real que enfrentan algunas personas con discapacidad. El trabajo es un derecho humano fundamental a nivel nacional y mundial, pero cuando una persona carece de oportunidades laborales ve truncado su crecimiento profesional puesto que al no desarrollar su potencial y aptitudes limita sus opciones de sus- tento económico, factor que sin duda merma su calidad de vida, aumenta su dependencia de otras personas y el estigma generalizado de que la población con discapacidad no puede incorporarse de forma óptima al mercado laboral.

Aunado a esta problemática se encuentra la falta de accesibilidad a los espacios públicos y el trayecto que las personas con discapacidad deben transitar al mo- mento de buscar empleo y, una vez incorporados al mercado laboral, para poder llegar a su lugar de trabajo, ya que dependiendo del nivel socioeconómico utili- zan transporte público -en el caso de que sea accesible- o automóvil particular en el mejor de los casos.

Como se comentó al inicio de este apartado, existen personas con discapacidad que pueden valerse por sí mismas y otras que dependen de un cuidador como un familiar o amigo. No obstante, existe el prejuicio de que hay quienes, a pesar de ser autosuficientes y tener las mismas habilidades y capacidades que las per- sonas sin discapacidad, no son capaces de conseguir y mantener un empleo.

Algunas personas con discapacidad sufren discrimi- nación y rechazo a lo largo de su vida, lo que induda- blemente reduce y afecta su integración a ámbitos tan importantes como el educativo y el laboral. El hecho de no tener acceso a oportunidades laborales de calidad disminuye la cantidad de población eco- nómicamente activa y afecta a la sociedad en general en el sentido de no fortalecer la cultura de la inclu- sión, la tolerancia y el respeto, pues al cuestionar y dudar de las habilidades, aptitudes y capacidades de las personas con discapacidad se restan oportuni- dades de desarrollo a este sector.

144

Resumen

La problemática expuesta a lo largo de este apartado destaca el gran rezago en la materia, además de la falta de cultura y empatía por parte de la población, pues aunque la discapacidad es una realidad latente y presente en la sociedad, es tratada como una cuestión lejana y ajena a quienes no suelen convivir con personas con discapacidad. Por ello, existen diversas asociaciones civiles de o para estas personas, cuyo propósito es brindar atención a dichos grupos y con- cienciar a la sociedad acerca de la importancia de incluir a una minoría que sigue siendo relegada y discriminada en la actualidad.

Otro factor a considerar es la falta de unidad entre asociaciones civiles y organis- mos gubernamentales, pues hace falta el trabajo abierto y sin fines políticos para hacer de la discapacidad un tema de agenda prioritario para atender adecuada- mente a este sector. Cada gestión, en mayor o menor medida, ha hecho aportes en la materia, sin embargo es una temática con diversas vertientes que requiere trabajo y vigilancia constante.

Como se dijo anteriormente, la principal problemática respecto a la discapaci- dad es actitudinal y cultural, pues es poco probable que quienes no padecen o no conviven con personas con discapacidad conozcan el tema y desarrollen la empatía hacia este sector, entendiendo que la población con diversidad funcio- nal asimismo tiene necesidades de comunicación, accesibilidad e inclusión.

Además, frecuentemente la discapacidad es asocia- da solamente a cuestiones motrices y deja de lado a las sensoriales (auditiva y visual) e intelectuales. Por ello se debe concienciar a las personas sobre la importancia de comprender y disminuir las barreras de comunicación (en el caso de la discapacidad auditiva e intelectual) y desplazamiento (discapaci- dad visual), no en el sentido de la sobreprotección sino en el de la urbanidad y la empatía.

145

Asimismo, una parte importante de la problemática es que la sociedad no ha comprendido que la discapacidad no es una realidad ajena ni lejana a la mayo- ría, ya que esta no solo puede aparecer desde el nacimiento sino en cualquier momento de la vida a consecuencia un accidente, una enfermedad o el proceso de envejecimiento, es decir, no se tiene la conciencia de que eventualmente toda persona está expuesta a padecer una discapacidad, pues nadie queda exento de ello debido a las causas mencionadas anteriormente.

Es por ello que esta es una temática transversal, es decir, debe incumbir al gobierno y a la sociedad para llevar a cabo acciones en favor de estas personas, desde destinar presupuesto y recursos en su beneficio, como el fortalecimiento de la cultura en el núcleo familiar, el ámbito académico, los entornos laborales, hasta la aplicación y vigilancia de leyes y políticas públicas que deriven en una sociedad más empática, consciente e incluyente, erradicando la discriminación, estigmas, prejuicios, barreras e impedimentos hacia un sector valioso y mucho más presente de lo que las estadísticas proyectan.

Además, otra problemática es la falta de distinción entre normas morales y normas técnicas para incrementar y facilitar la accesibilidad, la cual no solamen- te debe enfocarse desde el punto de vista arquitectónico sino actitudinal. Los símbolos de accesibilidad como el de la silla de ruedas significa que los lugares donde estos se encuentran respetan, promueven y defienden la accesibilidad y van en contra de las prácticas discriminatorias.

Las normas morales se refieren a la promoción y práctica de actitudes empáticas hacia las personas con discapacidad, como por ejemplo ceder el paso y darles preferencia en filas, transporte público, etcéte- ra. Un ejemplo de normas técnicas es que la accesi- bilidad debe ser universal (para todos), englobando la misma como incluyente, igualitaria y equitativa.

146

Estrategias de solución

Aspectos generales

A lo largo de este estudio ha quedado de manifiesto que el término accesibilidad tiene muchas vertientes y que hacerla posible implica un gran trabajo a nivel gubernamental, social y cultural, ya que esta debe abarcar no solo la construc- ción de rampas e instalación de barandales, letreros, baños, elevadores, etcéte- ra, y todo aquello encaminado a mejorar la infraestructura, sino también la con- cientización de la sociedad sobre el respeto a los derechos humanos, urbanidad, empatía y tolerancia hacia las personas con discapacidad.

Como se mencionó en el análisis de la problemática, para que un tema forme parte de la agenda prioritaria se debe contar con información estadística lo más aproximada posible a la realidad para diseñar propuestas y estrategias de solu- ción efectivas, tomando en cuenta las necesidades, demandas, áreas de oportu- nidad y puntos de mejora. Baja California aún cuenta con un gran rezago en ma- teria de accesibilidad, por lo cual en este apartado se plasmarán las estrategias de solución para combatir y disminuir dicho rezago.

Las estrategias se pueden abordar desde tres vertientes: normativa, económica y cultural, pues la problemática y el rezago tienen estos trasfondos, por lo cual es vital atacar el problema de raíz y diseñar estrategias acordes para eliminar las barreras que impiden la accesibilidad a las personas con discapacidad a los espacios públicos (aunado a lo mencionado por las PCD), transporte público y casas habitación.

Posteriormente serán plasmadas otras estrategias de solución para brindar accesibilidad a las personas con discapacidad al ámbito educativo y a la socie- dad en general, gracias a las cuales - de ser puestas en práctica- eventualmente podrían tener un mejor acceso a los espacios que han sido objeto del presente

147

Accesibilidad a espacios públicos

Hacer una revisión de la norma técnica, los reglamentos de construcción y los lineamientos respecto a las adecuaciones para dar accesibilidad a las personas con discapacidad y hacer labores de vigilancia y verifica- ción en el diseño, construcción y adecuación de espacios públicos acor- des con la antropometría.

Establecer más normas, reglamentos, lineamientos, propuestas y estra- tegias para plasmarlas en documentos que automáticamente se convier- tan en exigencias que paulatinamente pasen a formar parte de la cultura del respeto y la inclusión de las personas con discapacidad a todos los ámbitos de la sociedad.

Hacer una revisión de las normas y adecuaciones de la infraestructura para dar accesibilidad a personas con discapacidad en la Entidad, tomando en cuenta la normatividad aplicable en el Estado de California, Estados Unidos, y con ello homologar la planeación, adecuación y aten- ción a este sector de la población.

Construir rampas de acceso en ubicaciones adecuadas donde no haya obstáculos (árboles, postes, botes de basura, etcétera), respetando los lineamientos de la norma técnica respecto a una inclinación de 6 grados o 6 centímetros por cada metro de largo.

Construir cunetas en todas las banquetas y vigilar que su profundidad cumpla con los lineamientos de la norma técnica.

Regular la construcción de espacios con puertas con abatimiento (apertura) hacia afuera.

Construir baños familiares en espacios públicos como centros comerciales, hospitales, restauran- tes, etcétera.

Incrementar el costo de las multas por obstruir los lugares para personas con discapacidad y fomen- tar la cultura del respeto a estos lugares para evitar

el cobro de multas.

148

Homologar la adecuación de cajones de estacionamiento para personas con discapacidad en los espacios públicos, tomando en cuenta su tamaño, ubicación y cantidad por establecimiento como lo establece la norma técnica.

Impulsar campañas de cortesía urbana, educación vial y empatía, así como el respeto hacia estas personas en los espacios públicos, las filas preferenciales, cajones de estacionamiento, baños y elevadores, entre otros.

Específicamente en Tijuana hubo una firma de convenios de colabora- ción y para la inclusión de personas con discapacidad, firmados con el DIF para que centros comerciales como Galerías Hipódromo, Plaza Sen- dero, Plaza Río, Plaza Campestre y Macroplaza fueran accesibles para esta población, cuyo objetivo es que todos sus establecimientos cum- plan los lineamientos de accesibilidad. Impulsar firmas de convenios con más establecimientos comerciales en Tijuana y en los demás municipios del Estado para brindar más apertura y accesibilidad a espacios públi- cos.

149

Capacitar a personal que labora en sitios de atención al público para orientar y ayudar a personas con discapacidad, por ejemplo meseros, médicos, empleados gubernamentales, entre otros.

Promover la cultura de inclusión de las personas con discapacidad en lugares públicos que brinden atención de calidad y acorde a las necesi- dades de las personas, lo cual las invite a regresar a los mismos, por ejemplo restaurantes, hospitales y oficinas de gobierno.

Instalar losetas táctiles en banquetas con líneas de guía para que las personas con discapacidad visual caminen en línea recta, así como señal parlante y placas en Braille para facilitar su tránsito.

Rehabilitar banquetas en mal estado o angostas para eliminar barreras para personas con discapacidad visual y motriz (hoyos, tornillos, postes mal ubicados, etcétera).

Instalar semáforos para peatones y más letreros para facilitar el tránsito de personas con discapacidad auditiva.

Accesibilidad al transporte público

Hacer labores de verificación para asegurar que el 10.0% del parque vehicular de transporte público de todos los municipios del Estado tengan adecuaciones para atender a personas con discapacidad. Implementar esta norma en todo el Estado y vigilar que sea acatada en tiempo y forma.

Modernizar el parque vehicular de transporte público en todo el Estado, especialmente taxis de ruta, autobuses viejos y calafias, o bien, implementar una ley que obligue a cambiar las unidades cada 10 años como mínimo, con el fin de adquirir unidades nuevas, en buen estado y con adecuaciones como tubos de apoyo, tim- bres, señales de luz, señal parlante, placas en Braille, etcétera.

150

Instalar señal parlante, placas en sistema Braille y timbres de luz en las unidades del Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT) para brin- dar una mejor atención a personas con discapacidad visual y auditiva.

Adquirir unidades iguales a las de la ruta troncal del SITT para las rutas alimentadoras y hacer las mismas adecuaciones para atender a perso- nas con discapacidad.

Incrementar el número de rutas troncales y alimentadoras del SITT para atender a una mayor cantidad de usuarios.

Evaluar la viabilidad de implementar un sistema como el SITT en los demás municipios del Estado y echarlo a andar de ser posible.

Capacitar a los operadores de transporte público para desarrollar la em- patía y mejorar la calidad de la atención que brindan a los pasajeros, enfatizando a las personas con discapacidad. Promover la enseñanza de la lengua de señas para auxiliar a personas con discapacidad auditi- va, así como protocolos de atención para atender a personas con disca- pacidad motriz, visual e intelectual.

Instalar señal parlante, semáforos para peatones, losetas táctiles y placas en Braille en semáforos y paradas de transporte público, así como en los sitios donde convergen varias rutas.

Instalar más letreros en paradas de transporte público y homologar que todas las unidades cuenten con letreros de rutas y tarifas para orientar fácilmente a los pasajeros, especial- mente a personas con discapacidad auditiva.

Homologar la tarifa preferencial para personas con discapacidad y promover entre los opera- dores el respeto a la misma, así como la asigna- ción de lugares preferenciales a quienes corres- pondan, fomentando asimismo esta cultura entre los pasajeros.

151

Accesibilidad a casas habitación

Hacer una revisión de la norma técnica, los reglamentos de construcción y los lineamientos respecto a las adecuaciones para dar asesoría a per- sonas con discapacidad sobre las mejoras que pueden hacer en sus hogares para incrementar su accesibilidad.

Hacer labores de vigilancia y verificación en el diseño, construcción y adecuación de casas habitación de nueva creación, para que estas sean acordes con la antropometría y cumplan con los lineamientos de la norma técnica.

Establecer más normas, reglamentos, lineamientos, propuestas y estra- tegias para plasmarlas en documentos que automáticamente se convier- tan en exigencias que paulatinamente pasen a formar parte de la cultura del diseño, adecuación y construcción de viviendas con medidas ade- cuadas para cualquier persona, especialmente para las personas con discapacidad.

Construir rampas de acceso en zonas residenciales en ubicaciones ade- cuadas donde no haya obstáculos (árboles, postes, botes de basura, etcétera), respetando los lineamientos de la norma técnica de que estas tengan una inclinación de 6 grados o 6 centímetros por cada metro de largo.

Construir cunetas en todas las banquetas y vigilar que su profundidad cumpla con los lineamientos de la norma técnica.

Brindar asesoría a personas con discapacidad respecto a los materiales y texturas ideales para adecuar espacios como habitaciones, baños, etcétera.

152

Impulsar la firma de convenios para incrementar la accesibilidad de personas con discapacidad a las casas habitación, con el fin de que las zonas residenciales de nueva creación en el Estado sean accesibles para esta población, con el fin de que sus viviendas, establecimientos comerciales y paradas de transporte público sean total y verdadera- mente accesibles para las personas con discapacidad y cumplan con todos los lineamientos para ello.

Promover la cultura de la importancia de que las personas con discapa- cidad tengan una subsistencia digna en sus hogares y satisfagan sus necesidades de comunicación, desplazamiento e interacción.

Instalar losetas táctiles en banquetas con líneas de guía para que las personas con discapacidad visual caminen en línea recta, así como señal parlante y placas en Braille para facilitar su tránsito.

Rehabilitar banquetas en mal estado o angostas -en las zonas residen- ciales- para eliminar barreras para personas con discapacidad visual y motriz (hoyos, tornillos, postes mal ubicados, etcétera).

Instalar semáforos para peatones y más letreros para facilitar el tránsito de personas con discapacidad auditiva.

153

Accesibilidad e inclusión en el ámbito educativo

Independientemente de que este aspecto no forma parte del objeto de estudio, fue mencionado frecuentemente por las personas entrevistadas debido a que la educación es un derecho fundamental de todo ser humano, pues comprende la formación básica y necesaria para la vida, ya que consideran necesario que las personas con discapacidad se enfrenten a situaciones reales para que se adap- ten paulatinamente a la vida cotidiana y de suma importancia fomentar su inde- pendencia desde pequeñas con el fin de formar a personas autosuficientes.

Esta opinión fue enfocada en el ámbito académico, en el cual es común que exista el *bullying*, para que las personas no crezcan en un ambiente protegido o sobreprotegido que a largo plazo les resta herramientas de defensa para sobre- llevar las situaciones negativas de la vida real, ya que la convivencia no siempre va a ser con y entre personas de su misma condición o van a contar con ayudan- tes todo el tiempo, dependiendo -claro está- de la discapacidad que padezcan.

A continuación se plasman algunas propuestas de solución no solo para brindar accesibilidad a las mismas sino para dar herramientas a las personas con disca- pacidad para promover su inclusión a la sociedad.

Incorporar a alumnos con discapacidad a escue- las regulares puesto que, en opinión de algunos entrevistados, los Centros de Atención Múltiple (CAM) o Unidades de Servicio y Apoyo a la Educa- ción Regular (USAER), siendo este último -a su parecer- un tanto obsoleto pero en el cual ya se está trabajando en su mejora, no son los más ade- cuados para su desarrollo porque las alejan de la realidad social y derivan en un retroceso en su proceso de aprendizaje.

154

Capacitar a los maestros para impartir educación a los alumnos con cualquier tipo de discapacidad (especialmente en lengua de señas y sis- tema Braille).

Enseñar la lengua de señas y fortalecer el proceso de lectoescritura de las personas con discapacidad auditiva desde nivel primaria para facili- tar la comprensión de otras lenguas.

En el caso de las personas con discapacidad visual, fomentar el acceso a tecnología parlante (como el uso de celulares y computadoras) en sis- temas Android o Apple, con el fin de que desarrollen conocimientos y aptitudes en el ámbito educativo y laboral.

Accesibilidad e inclusión en la sociedad

Existen cuatro modelos de pensamiento respecto a la discapacidad, los cuales serán explicados a continuación:

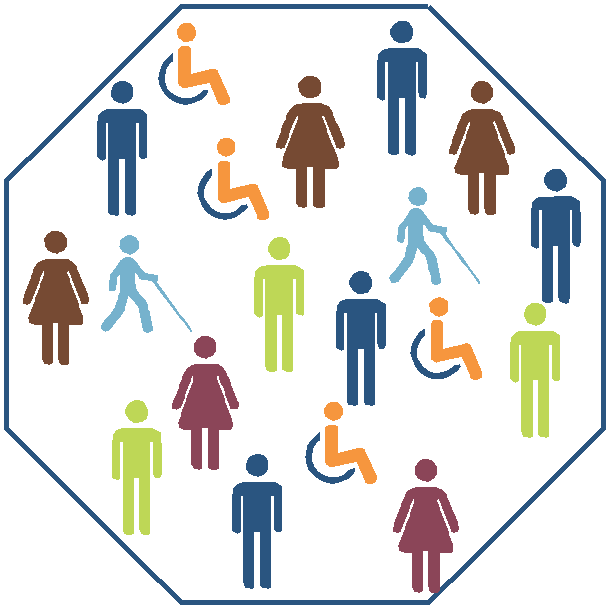
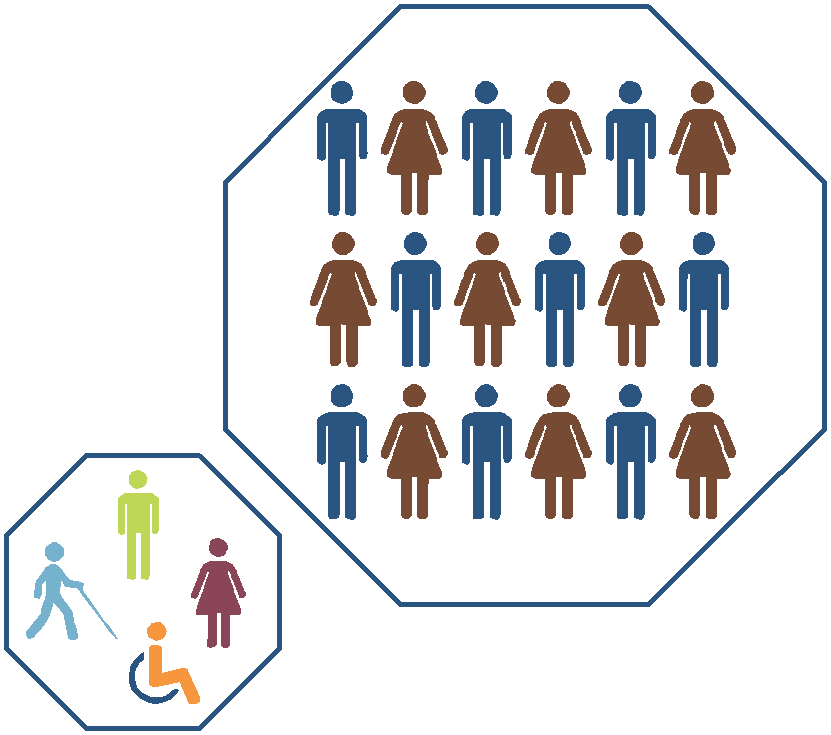
**Inclusión:** se refiere a establecer una conexión con las personas y adap- tar los espacios para que estas no solamente estén presentes en ellos, sino que también formen parte de actividades y grupos para que interac- túen y tengan participación ya sea en la familia, la escuela o el mercado laboral, con el fin de conformar una sociedad diversa, justa e igualitaria.

**Exclusión:** significa prescindir o hacer a un lado a las personas intencionalmente, sin tomar en cuenta sus derechos, necesidades y demandas. Un ejemplo de lo anterior puede ser no admitir a las personas con discapacidad en las escuelas.

**Integración:** se refiere a incorporar a las per- sonas para que formen parte de un todo, como unos miembros más, pero sin ir más allá de su simple incorporación, como si estuvieran allí pero sin formar parte de ese todo. Un ejemplo de lo anterior es admitir a un alumno con disca- pacidad en una escuela regular pero no incor-

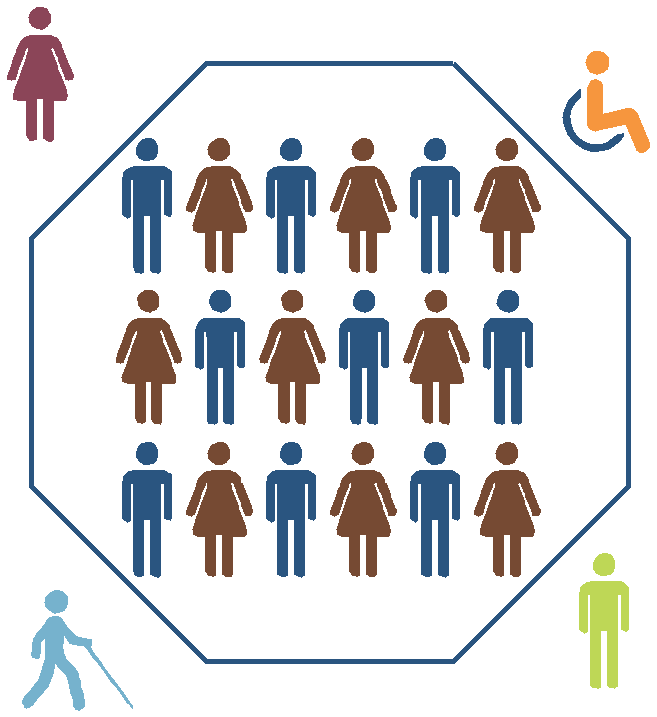
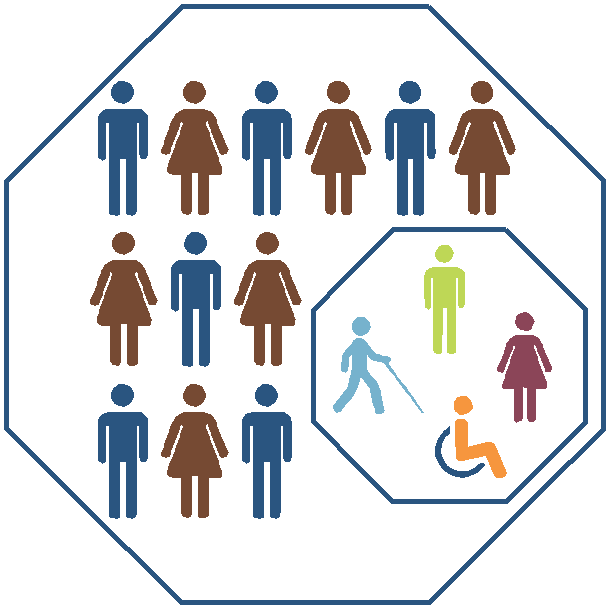
porarlo a las actividades de la misma.

155



Segregación: significa separar o marginar a un grupo de personas -a sabiendas de su existencia- por motivos sociales, políticos, culturales, etcétera, optando por hacerlo a un lado de forma definitiva, como si fuera un grupo distinto, por ejemplo los prejuicios hacia las personas con dis- capacidad como si fueran una sola comunidad que no debe formar parte de la sociedad.

Exclusión Integración



Inclusión Segregación

Imagen 1. Modelos de pensamiento sobre la discapacidad.

156

A lo largo de este estudio se ha mencionado la importancia de la inclusión de las personas con discapacidad a todos los ámbitos de la sociedad; como se vio anteriormente, esta no significa lo mismo que integración, de igual manera que exclusión no es lo mismo que segregación porque esta va más allá debido a que encasilla a un grupo social y lo aísla totalmente de los demás, lo cual indudable- mente son barreras para la diversidad y la justicia. Por ello no se deben confundir estos términos y, una vez entendiendo qué significa la inclusión, se debe llevar a la práctica de forma efectiva.

Un punto positivo de incluir a las personas con discapacidad en la sociedad es que estas pueden y deben desarrollar mecanismos de defensa y supervivencia para desenvolverse en ella de forma óptima, pues de lo contrario y debido a pre- juicios, *bullying*, intolerancia y discriminación se crean estigmas de que la pobla- ción que no padece discapacidad es mala, a su vez que esta última puede llegar a etiquetar a las personas con discapacidad como inferiores por no cumplir con los estándares de lo que se considera “regular”, “normal”, “aceptable” o “con- vencional”.

Para ello es necesario fortalecer la cultura en la sociedad de eliminar las etique- tas, es decir, de no definir a las personas con discapacidad por su condición, sino como personas. La población con discapacidad puede y debe adaptarse al mundo real, adquirir herramientas que le auxilien a tener un mejor desenvolvi- miento en la sociedad, además de que se puede capacitar a la sociedad en general (empleados de gobierno, maestros, operadores de transporte público, médicos, etcétera) para atender a estas personas. Por ejemplo: una persona sorda puede aprender a hablar, leer y escribir, pues no siempre se encontrará en un contexto en el que pueda usar la lengua de señas, de la misma forma en que más personas pueden aprenderla para auxiliar a quienes se comunican median- te esta.

157

Se deben formalizar los protocolos de atención de dichas personas, diseñar, aprobar e implementar políticas públicas de inclusión, derecho a la educación, al trabajo y a recibir servicios de salud. Asimismo, fomentar la cultura del apoyo a las personas con discapacidad impartiendo en las escuelas y oficinas de gobierno las formas de auxiliarlas correctamente, por ejemplo:

**Discapacidad visual:** enfatizar la importancia de caminar a un lado y tomar del codo a una persona con discapacidad visual si esta es de menor estatura que su acompañante, o bien, si es de mayor estatura, ir delante de ella permitiendo que coloque su mano en el hombro de quien se encuentra adelante. Asimismo, explicar que una técnica incorrecta de auxiliar a una persona con discapacidad visual es abrazarla, tomar su bastón o llevarla por delante.

**Discapacidad auditiva:** enfatizar la importancia de no gritar y de hablar un poco más lento y con una mayor gesticulación para que la persona pueda leer los labios, o bien, empleando la mayor cantidad de señas posible en caso de no conocer la lengua de señas.

**Discapacidad intelectual:** dependiendo del tipo y gravedad de la disca- pacidad, brindarle en la medida de lo posible un trato acorde con su edad, tipo de discapacidad e intelecto.

**Discapacidad motriz:** para hacer mejor contacto visual con personas que utilizan sillas de ruedas, quienes no padecen discapacidad pueden sentarse o ponerse en cuclillas al entablar una conversación con ellas. Asimismo, auxiliar a las personas con esta discapacidad a desplazarse siempre y cuando estas lo soliciten o se encuentren en espacios en los que les sea imposible moverse, pero siempre esta- bleciendo un mutuo acuerdo para ser auxiliadas.

158

A continuación se presentan otras estrategias de solución para apoyar a perso- nas con discapacidad en general.

Crear una secretaría o institución gubernamental que se dedique exclu- sivamente a atender la materia de discapacidad para auxiliar a esta población y trabaje en colaboración con asociaciones civiles a combatir el rezago en este rubro.

Organismos gubernamentales como SEDESOL y DIF tienen programas para atender a personas con discapacidad motriz, no obstante carecen de programas de apoyo para quienes padecen otro tipo de discapaci- dad, como terapias de lenguaje para personas sordas. Abrir programas de ayuda para personas con otros tipos de discapacidad además de la motriz, atendiendo sus necesidades y demandas.

A las familias de personas con discapacidad motriz se les hace un estu- dio socioeconómico y se les cobran cuotas contributivas para recibir terapias o apoyos gratuitos. No obstante, en el caso de las personas con discapacidad auditiva estas terapias, estudios y apoyos no son gratuitos y además son costosos, por lo cual se puede evaluar la viabilidad de homologar dichos programas de apoyo para atender a personas con cualquier tipo de discapacidad.

Crear programas de orientación y ayuda para las personas con discapacidad y sus familiares, con el fin de apoyarlas para comprender el trasfondo de la misma y las adaptaciones, adecuaciones o mejoras para auxiliarlas a adaptarse mejor a su entorno.

Hacer una mayor inclusión del tema de discapa- cidad en los programas escolares para fomentar la comprensión del tema en todos los niveles educativos, así como la importancia del apoyo, empatía, tolerancia y la no discriminación hacia estas personas.

159

Por todo lo expuesto a lo largo de este apartado se destaca la importancia de comprender la discapacidad como algo normal, una realidad cercana que forma parte de la vida cotidiana de las personas y que nadie está exento de padecer una o más. Otro punto a destacar es la vitalidad de crear la cultura del apoyo, pues las personas con discapacidad tienen derecho a solicitar ayuda cuando lo necesitan o rechazarla de forma pacífica y cortés; a su vez, las personas que no tienen discapacidad tienen el deber moral de brindar ayuda cuando estas la requieren, sin caer en el error de sobreproteger, dar un trato inferior, discrimina- torio o que no sea acorde a sus capacidades, aptitudes, edad e intelecto.

160

Conclusiones

Recapitulando los puntos desarrollados a lo largo de la presente investigación, gran parte de la problemática que las personas con discapacidad enfrentan puede ser expuesta de forma vivencial, pues de acuerdo con su nivel socioeco- nómico cuentan o no con acceso al transporte público o privado, escuelas, em- pleos, espacios públicos como cines, estadios, teatros, museos, etcétera, por lo cual es complejo exponer dichas variables de forma general y/o cuantitativa, ya que cada persona tiene sus propias percepciones, vivencias, anécdotas y opi- niones respecto a esta materia.

No obstante, existe un problema latente de accesibilidad en cuanto a la canti- dad, calidad y ubicación de rampas, barandales, baños, elevadores, puertas, pasillos, cunetas, etcétera, además de la falta de cultura, empatía y comprensión de las barreras que enfrentan las personas con discapacidad. Asimismo, predo- mina el entendimiento de la discapacidad únicamente como padecimientos mo- trices, dejando de lado las sensoriales (visual y auditiva) y las intelectuales o mentales, cuyas barreras son distintas y complejas, entre ellas la comunicación y el desplazamiento.

Otra problemática presente es la calidad de la infraestructura en la Entidad, la cual tiene un notable contraste con Estados Unidos, especialmente con Califor- nia, Estado que cuenta con una adecuada planeación e infraestructura para faci- litar el tránsito y accesibilidad de personas con discapacidad, así como un siste- ma de transporte público más moderno y que brinda mejor atención a estas per- sonas. Baja California tiene una topografía compleja y heterogénea, especial- mente los municipios de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito, ciudades donde predominan los cerros y cañones, además de que algunas colonias siguen siendo de terracería, lo cual dificulta su acceso a las mismas.

161

La falta de señal parlante, señalamientos en sistema Braille, la restricción para el uso de perros guía, el deficiente sistema de transporte público y barreras como la falta de empatía, incomprensión, problemas de comunicación, intole- rancia y discriminación, dificultan en gran medida la independencia de las per- sonas con discapacidad que pueden valerse por sí mismas, pues el rezago en la materia tiene trasfondo histórico, político, económico, cultural y social, ya que las omisiones en la vigilancia y cumplimiento de las normas, leyes y reglamentos han provocado que la población con discapacidad sea relegada a un segundo plano.

Asimismo, la infraestructura de casas habitación no cumple del todo con las reglas de construcción respecto a la dimensión de los espacios, lo cual dificulta la accesibilidad y desplazamiento en estos. Esta problemática es visible en algunos fraccionamientos creados por ciertas empresas constructoras (en las que todas las casas son iguales) que los diseñan en función de la cantidad de viviendas más que en un tamaño cómodo, adecuado y funcional para sus habi- tantes, lo que eventualmente provoca hacinamiento e incomodidad, además de generar gastos por remodelaciones y adecuaciones.

Además, la existencia de asentamientos urbanos en terrenos peligrosos o irre- gulares -como los cerros y cañones- suponen problemas de accesibilidad a todo tipo de personas tanto si usan automóviles o transitan caminando. Esta cuestión se agrava en días lluviosos o si dichos asentamientos son de terracería.

No obstante, a lo largo de la investigación distintas personas entrevistadas con- sideraron que la principal problemática es actitudinal y opinaron que falta con- cienciar a la sociedad -familia, escuela, entornos laborales y gubernamentales- para fortalecer la cultura de la inclusión, respeto, tolerancia, urbanidad y empa- tía, pues las personas con discapacidad subsisten de la manera en que pueden hacerlo, adaptándose a las circunstancias en su contexto real mucho más que como deberían o podrían vivir.

Asimismo, quienes aportaron sus puntos de vista al participar en el presente estudio aseguraron que existe una enorme diferencia entre “lo que es” y “lo que debería ser”, por lo cual consideraron que se debe priorizar el combate y dismi- nución del rezago en un tema de muchas vertientes y demandas como lo es la discapacidad no solo desde la mejora de la infraestructura sino también difun- diendo campañas para ampliar la inclusión de estas personas a la sociedad.

162

La mejor forma de abatir la problemática es entender que la discapacidad es un tema que atañe a todas las personas por igual y es una responsabilidad compar- tida entre sociedad y gobierno. Asimismo, contribuir a cambiar la forma de pensar de la gente y comenzar a ver la discapacidad como algo común y normal ayuda a crear apertura (estén o no presentes personas con discapacidad en el tiempo y espacio en que nos encontramos) pues las invita a integrarse a la socie- dad de forma íntegra y óptima.

El rezago en materia de accesibilidad es evidente, palpable e innegable; en cuestión de infraestructura se puede notar que la mayoría los espacios públicos son diseñados y construidos exclusivamente para personas sin discapacidad, por lo cual es fundamental una adecuada revisión, diseño y construcción de los mismos siguiendo todos los reglamentos y lineamientos para dar accesibilidad total -en lugar de parcial o nula- a las personas con cualquier tipo de discapaci- dad.

Por ello es importante crear conciencia de la necesidad de realizar adecuacio- nes a la infraestructura del Estado, así como la construcción de nuevos espacios sin necesidad de hacer adecuaciones a largo plazo, es decir, que desde su diseño cumplan con todos los requerimientos.

Respecto al transporte público, si bien no es inaccesible para todas las personas con discapacidad, es necesaria y urgente su modernización para brindar un mejor servicio no solamente a la población en general sino también a este grupo de población en situación vulnerable, con el fin de hacer una mayor inclusión de estas personas, ya que las unidades no están diseñadas y/o creadas para aten- der a los usuarios con diversidad funcional. Asimismo, los operadores de unida- des de transporte público no están del todo capacitados para dar una adecuada atención a este sector, por lo cual hace falta un gran trabajo en este aspecto para crear apertura y conciencia.

163

En materia de casas habitación, si bien la accesibilidad de las personas debe ser analizada mediante variables como nivel socioeconómico, domicilio, tipo de vivien- da, edad de las personas y tipo de discapacidad, esta puede verse reducida o ser complicada por desconocimiento de las normas y reglamentos de construcción, dimensión de los espacios, ubicación de las viviendas y otros factores del contexto personal, por lo cual es difícil generalizar si tienen o no acceso a las mismas.

En conclusión, para ampliar la accesibilidad de las personas con discapacidad se debe trabajar en tres aspectos: normativo, con el fin de evaluar, vigilar y cumplir las leyes y reglamentos de construcción, brindando accesibilidad e inclusión; económi- co, para hacer una adecuada inversión destinada a mejorar la infraestructura, mo- dernizar el transporte y construir viviendas accesibles; y cultural, para concienciar a la sociedad en general sobre la magnitud de la problemática y la importancia de combatir el rezago en esta materia con tantas demandas, necesidades, áreas de oportunidad y puntos de mejora apremiantes.

164

Referencias

Centro de Atención para Personas con Autismo

<http://www.difbc.gob.mx/pages/capacidades_dif_autismo.html>

Evaluación Específica del Desempeño para el Fondo de Aportaciones para la accesibilidad en el Transporte Público para las Personas con Discapaci- dad en el ejercicio fiscal 016. <http://www.bajacalifornia.gob.mx/bcfiscal/2012/transparencia_->

fiscal/normas/2017/Ing-Egre/14.Evaluacion%20especifica%20de%20desempe%C3%B1 o%20del%20Fondo%20de%20apoyo%20par%20la%20discapacidad.pdf

¨La discapacidad en México, datos al 2014¨ Instituto Nacional de Estadística y

Geografía, 2016.

Normas Técnicas Complementarias de Libre Acceso para la Ley de Edificación de Baja California.

¨Diagnóstico sobre la situación de las personas con discapacidad en México¨ Secretaría de Desarrollo Social, 2016

[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/126572/Diagn\_s- tico\_sobre\_la\_Situaci\_n\_de\_las\_Personas\_Con\_Discapacidad.\_Mayo\_2016.pdf](http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/126572/Diagn_s-)

Censo de Población y Vivienda 2000, INEGI

Censo de Población y Vivienda 2010, INEGI Organización Mundial de la Salud

Clasificación Internacional del Funcionamiento,

de la Discapacidad y la Salud (CIF)

165