

Valentina Sanclemente

A falta de luz, sonido. Escenarios de movilidad para las personas con discapacidad visual en el sistema de transporte público (MIO) de Cali

Introducción:

La presente investigación es un intento por re-descubrir el sonido como elemento significativo en la vida de todas las personas. Para este proyecto trabajé con un grupo de personas para las cuales el sonido es de gran importancia: la población con discapacidad visual, de modo que ellos, quienes usan el sonido a diario, nos abran los oídos ante un nuevo panorama en donde el sonido es mucho más que ruido. El siguiente texto, es una reflexión metodológica que da a conocer todos los pasos que se realizaron para obtener el podcast como producto final de esta investigación, así como también los inconvenientes que se me presentaron.

Desde un comienzo, quería un producto al cual pudieran acceder las personas con quienes trabajé, es decir, un formato que me implicara pensar en la escucha. Fue así como después de una larga lluvia de ideas, surgió la del podcast. La principal razón por la que opté trabajar en este formato fue que las personas con quienes trabajé tienen dificultades para leer, por lo tanto, la recopilación de datos sonoros permitió que los resultados de la investigación estuvieran al alcance de un público amplio. Sin embargo, el hecho de que yo estuviera haciendo un trabajo sobre el sonido, también fue determinante para comenzar a construir un producto sonoro. Así mismo, esta decisión estuvo influenciada por la intención de darle más valor al sonido, como por ejemplo, hacer que este producto demuestre, que tanto en la academia como en otros ámbitos de la vida, existen otros formatos para transmitir conocimiento. Pensarse esta idea fue todo un reto, por eso me llevó más de cuatro meses para que fuera algo conciso, claro, y que pudiera plasmarse en un guion.

Contexto:

Antes de realizar el trabajo de campo, fue necesario hacer una recopilación bibliográfica que me contextualizara sobre lo que se ha estudiado (y lo que falta por estudiarse), sobre el sonido y los medios de transporte inclusivos. Por esto, las variables de la investigación fueron el estudio del sonido, la población con discapacidad visual y la inclusión en el transporte público.

En Cali, el 15.12 % (DANE) representa a la población con discapacidades, la cual ha sido históricamente excluida. En un comienzo eran estigmatizadas como personas “enfermas al margen de la ley” (Martínez, 2012) y no se les brindaba ningún tipo de ayuda. Con el tiempo esta situación ha ido cambiando y han comenzado a adquirir derechos, sin embargo, esto no significa que esos derechos se estén cumpliendo. Un derecho que constantemente ha sido vulnerado y que además ha generado exclusión social, es el de la libre movilidad, ya que el

sistema de transporte no se adecua a las discapacidades de esta población. Esto mismo sucede en diferentes espacios públicos de la ciudad, los cuales dejan de ser incluyentes por el hecho de que no son accesibles a todo el mundo. El ejemplo que tendré en cuenta en este trabajo será el del MIO, o Sistema de Transporte Integrado Masivo de Occidente, servicio el cual privilegia la vista sobre los otros sentidos.

Del tema de movilización y sonido no hay mucha información; es cierto que hay algunos artículos relacionados con las dificultades que tiene la población discapacitada en general para moverse, pero muy pocos de ellos se refieren al sonido y mucho menos al transporte masivo de Cali. Así mismo, se encontró más información a nivel internacional que a nivel nacional, la cual en su mayoría menciona que al momento de construir algún sistema de transporte, es necesario y obligatorio hacer que este garantice un acceso equitativo para todos, independientemente de su edad, movilidad o habilidad.

Los pioneros en el tema del transporte para personas con discapacidad fueron Europa y América del Norte, quienes a principios de los años setenta desarrollaron sistemas de transporte separados y especializados para esta población, que contenían adecuaciones como rampas, barandas, asistentes y rutas específicas. A principios de los años 80, Inglaterra integró al transporte, los famosos taxis negros, autos diseñados lo suficientemente amplios para que en la parte de atrás cupiera una persona en silla de ruedas. A partir de ese momento, se ha ido fomentando la creación de diferentes leyes para promover la inclusión de estas personas a los diferentes ámbitos de la sociedad, una de ellas es la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación por Razones de Discapacidad de 2002, la Convención de Derechos de las Personas con Discapacidad de 2009, entre muchas otras.

Marco Teórico:

Leyes como las mencionadas anteriormente hay por montones, sin embargo, la creación de las mismas no garantiza su adecuada aplicación y cumplimiento. Lo anterior justifica la larga y demorada lucha que la población con discapacidades ha tenido que lidiar, ya que la accesibilidad al transporte es un elemento importante en la vida de las personas, pues no es un fin en sí mismo, sino un medio para la realización de alguna actividad. Por esta razón, una de las ideas que guió esta investigación es que “el problema con el transporte urbano se va convirtiendo en una de las principales causas de la reducción de oportunidades y calidad de vida de los habitantes” (Dimitriou, 1990, citado por Martínez, 2014, p. 9), y por lo tanto, es imprescindible que el sistema de transporte dentro de cualquier ciudad, sea accesible a toda la población.

Manuel Marmolejo, antropólogo de la Universidad Icesi, realizó un estudio sobre la intervención social de Metro Cali S.A. en los proyectos de infraestructura del MIO y se dio cuenta que “el área social evidentemente no le produce dinero a la obra, resulta ser un gasto y no una inversión y por tal motivo se tiende a desacreditar el trabajo social que realiza” (Marmolejo, 2015, p. 19). Tal vez es por esta razón que la mayoría de proyectos de inclusión

al transporte para las personas con discapacidad, recurren a la improvisación y no logran tener un buen impacto. Lo que sucede según Marmolejo (2015), es que varios de los planes para realizar algún proyecto son réplicas de modelos internacionales, es decir que se están interviniendo lugares bajo lógicas que seguramente fueron pensadas para otras ciudades con organizaciones sociales y culturas muy distintas. En este caso, tendría mucho sentido que los funcionarios y contratistas de dicha entidad “vean la intervención como un asunto de conexión con la comunidad aledaña a las zonas de proyectos y no como un proceso de transformación social” (Marmolejo, 2015, p. 36).

Ocho años después de que se haya implementado el Sistema Integrado de Transporte Masivo de Occidente (MIO) en Cali, las personas con discapacidad siguen teniendo problemas para acceder a este. Si bien es cierto que se han implementado algunas ayudas para esta población, hay mucha evidencia que demuestra que esto no ha sido suficiente. El MIO no integra en su totalidad a todas las personas con discapacidad, por lo que las personas con pérdida de la visión no son la excepción a la regla. A diferencia de lo que sucede en Colombia y específicamente en Cali, otros países como lo son España y Brasil, han caído en cuenta de que lo sonoro no es un residuo, sino más bien una herramienta útil a la hora de conocer las dinámicas de los espacios, tanto desde el punto de vista del usuario, como desde el punto de vista de quien lo proyecta y gestiona (Cambrón, 2009). De esta manera, en los países mencionados y seguramente en muchos otros, se considera fundamental implementar el sonido en los medios de transporte, ya que, tal como lo afirma el investigador Jose Luis Carles (2008), el sonido sirve como elemento de captación de información y medio de protección o alerta, por lo que es muy beneficioso para las personas que no tienen el sentido de la vista.

En los primeros años del siglo XXI, el tema de los sentidos ha salido a la luz gracias al trabajo de muchos académicos. Es así como se han creado “nuevos caminos en el debate académico sobre la exploración teórica de la experiencia sensorial, la percepción, la socialidad, el conocimiento, la práctica y la cultura” (e.g. Ingold 2000; Thrift 2004; Howes 2005^a, citado por Pink, 2015, p.3). A partir de lo anterior, se le ha dado un carácter fundamental a lo sensorial, pues para muchos, es lo que permite aprender, entender y representar la vida de otras personas, esto es a lo que David Howes llama “el giro sensorial”. El impacto que ha generado este giro sensorial ha llevado a que en Europa se celebre cada año el premio a la ciudad más accesible (Access City Award), el cual se hace desde 2010 con la participación de más de 250 ciudades de la UE. La justificación de este premio es que las ciudades europeas tienen hoy en día una población cada vez más creciente, así como también un número mayor de personas con discapacidades. Por esta razón, el premio Access City reconoce y celebra la disposición, la capacidad y los esfuerzos de una ciudad para asegurar la accesibilidad y por lo tanto, una buena calidad de vida de su población.

Así mismo, el giro sensorial llevó a que Tom Rice en *Soundselves*, realizara una exploración de cómo suenan los lugares, resaltando que la literatura académica sobre el lugar ha estado dominada por un sesgo visual omnipresente. Este artículo se basa en el trabajo de campo

realizado en el hospital de Edimburgo en 1999 y en una investigación sobre las dimensiones acústicas de la vida hospitalaria. En otras palabras, fue un intento etnográfico de registrar la importancia del sonido para los pacientes hospitalizados. Rice señala la existencia de un paisaje sonoro hospitalario distintivo, creado por las actividades que han llegado a caracterizar el entorno hospitalario. Para este autor, los sonidos de las prácticas médicas han sido dotados de significados por muchos de los pacientes, y es por esta razón que “dentro del hospital, escuchar y oír parece ser un medio activo de orientarse en el mundo. Los pacientes llegan a conocer el hospital y comprenden sus rutinas y eventos a través de sus oídos” (Rice, 2003, p. 5).

A causa del deterioro en el entorno acústico de su ciudad, el músico Raymond Murray Schafer (2013) comenzó a preocuparse por la alarmante propagación sonora de las ciudades, la cual ha alertado a los investigadores del “peligro de una propagación indiscriminada e imperialista de esta creciente cantidad de sonidos cada vez más potentes” (Schafer, 2013, p.19). Por esta razón, en *El paisaje sonoro y la afinación del mundo* se pregunta sobre cuál es la relación entre el hombre y los sonidos de su entorno y qué sucede cuando estos sonidos cambian. Por último, Cambrón en *Sonido y Sociabilidad*, menciona que el sonido en muchas ocasiones cumple una función de alerta y por lo tanto contribuye a la supervivencia. Por lo que “la información que nos aporta el sonido no se ciñe al mero utilitarismo de la adaptación sino que es un medio a través del cual los seres y los lugares se expresan” (Cambrón, 2005, p. 4), es decir que permite escuchar y dar cuenta de lo que hay en un lugar.

En consecuencia, el sonido no es mera decoración del paisaje, sino que es un conjunto de ondas capaz de caracterizar el entorno y de orientar a la persona que esté en él. Lo anterior, se logra porque los lugares tienen paisajes sonoros distintivos debido a las actividades que en él se desarrollan, y lo cual permite dar cuenta de lo que allí sucede. Es por esta razón que el sonido configura el territorio, ya que el territorio puede hablar y expresarse. En conclusión, el sonido en este proyecto es considerado como un medio activo, con la intención de analizar la importancia de éste para las personas con pérdida total o parcial de la visión.

Metodología:

Para analizar esto, debí recurrir a la experiencia de cinco personas con discapacidad visual como también a mi propia experiencia, la cual consistió en vivir la movilización con los ojos vendados, pero asumiendo que mi percepción sería muy distinta a la de ellos. Por esta razón, este trabajo se desarrolló a partir de observaciones participantes, entrevistas, grupos focales y una etnografía sonora. Todas estas herramientas me permitieron identificar paisajes sonoros, dificultades y estrategias, de las que hacen uso las personas con discapacidad visual al momento de moverse en el MIO.

Entrevistas:

Para comenzar, se realizaron tres entrevistas semiestructuradas, una con Andrés Velasco, otra con Anderson y la última con Efraín Solís, esto con la intención de conocer sobre el tema de

la discapacidad visual y también para ir adquiriendo confianza con estas personas. Obtener estos contactos fue toda una osadía. Todo comenzó con un artículo que leí en internet y en donde encontré el nombre de Fernando Aguirre, una persona que promueve los derechos de las personas con discapacidades. Lo agregué a Facebook, le comenté sobre mi proyecto de grado y fue él quien me contactó con otras personas que finalmente me contactaron con Andrés.

Nuestro primer encuentro fue en las canchas Panamericanas, lugar donde entrenaba Ajedrez, y el segundo encuentro fue en La 14 de Calima. Allí me comentó que tenía 29 años y que había perdido la vista hace 2 años a causa de la diabetes. Ese día nos sentamos a tomar un jugo en Cosechas. Yo había ido muy poco a esa 14 y por lo tanto, no conocía de lugares en donde pudiéramos sentarnos a hacer la entrevista, entonces llegué 10 minutos antes de lo acordado para caminar la 14 y ver qué locales había allí. Cuando Andrés llegó, le mencioné los lugares que había visto y él fue quien escogió Cosechas. Eran alrededor de las 2:30 de la tarde, lo cual justificaba más la elección de Andrés por tomarse un jugo, hacía muchísimo calor.

Asumir que ya no podía ver más fue un tema muy doloroso para Andrés, tanto así que hubo un tiempo en el que pensó quitarse la vida. Sin embargo, salió adelante con el apoyo de su esposa, quien lo llevó a cursos de rehabilitación para personas con pérdida de la visión, en donde le enseñaron a cocinar tomando distancia, a movilizarse en la ciudad y hasta a distinguir monedas y billetes. Hoy en día, Andrés trabaja vendiendo productos alimenticios junto con su esposa; él ofrece y ella le ayuda a distribuir.

La segunda entrevista fue con Anderson, un muchacho de 26 años que tiene baja visión y durante los últimos 3 años ha estado coordinando la campaña del botón “Tengo baja visión”. Aunque mi trabajo era específicamente con personas invidentes, me pareció importante (al menos) hablar con una persona de baja visión para escuchar otros puntos de vista. Me reuní con él en el Centro Cultural Comfandi, ubicado en la carrera sexta. Entre otras cosas no tan personales, Anderson me comentó que la comunidad de personas con baja visión es mucho más excluida que la población con pérdida total de la visión, ya que para ellos no hay ningún certificado que los identifique como personas con una discapacidad, lo cual les dificulta exigir que se les respete sus derechos cuando estos son vulnerados.

La tercera entrevista fue con Efraín, estudiante de la Universidad del Valle de 29 años, que perdió la visión hace 7 años por el glaucoma. Efraín fue mi último entrevistado porque por medio de las entrevistas, yo estaba tratando entrar en confianza con estas personas, ir las conociendo y además, irme adentrando en el tema, por lo que, tres personas me parecieron suficiente. Esta entrevista se realizó en la Sala Hellen Keller de la Biblioteca Departamental, lugar adecuado para personas con diferentes discapacidades. Se escogió este lugar porque Efraín sabía llegar con facilidad y porque tenía disponibilidad en ese día al igual que la hora. Ese día, Efraín me comentó que perder la visión es volver a construir una nueva vida: hay que volver a aprender a caminar, a usar el transporte, a identificar billetes y monedas, y a

relacionarse con las personas. Es por esto que él se considera una persona muy “echada pa’ delante”.

Se hicieron estas entrevistas porque es una técnica que me brindó información de primera mano para conocer los sonidos, retos, estrategias y dificultades de la movilización de esta población en particular. Además porque me permitió ganar confianza entre los entrevistados, la cual fue muy útil para seguir trabajando con ellos en actividades futuras. Por último, hice estas entrevistas porque para ser un primer encuentro con estas personas, era una técnica que me permitía ganar profundidad en el testimonio de ellas e introducir la emoción a mi investigación, como parte constitutiva de la vida social. Los datos se recogieron por medio de grabaciones y luego fueron transcritos al diario de campo. (Ver anexo 1). Aunque me pareció esencial incluir en el podcast la opinión de alguna persona que trabaje o haya trabajado en el MIO, nunca hubo respuesta por parte de una ex funcionaria de MetroCali de la cual me habían dado el contacto, entonces esto dificultó conocer ese importante punto de vista.

Etnografía sonora:

Lo siguiente que se realizó fue la etnografía sonora, la cual en realidad duró hasta el final de la investigación, pues fue la herramienta que me permitió conocer el espacio del MIO más a fondo y así mismo, corroborar parte de la información obtenida en los grupos focales y las entrevistas. La primera parte de esta etnografía sonora consistió en un recorrido en el MIO con los ojos vendados, desde Universidades hasta Pampalinda, un día viernes a las 7am. En la primera ocasión tuve ciertos problemas porque los usuarios, al verme con los ojos vendados, no me tomaron en serio y no me ayudaban a orientarme en el recorrido, por lo que la segunda vez, me tocó ir con una compañera que me sirvió de guía cuando los sonidos no eran lo suficientes para poder orientarme. Para esto, yo tuve muy en cuenta que la experiencia no iba a ser la misma, pues aunque tuviera los ojos vendados, yo ya conocía muchas cosas del MIO, y segundo, tuve una persona cercana que me ayudó a hacer el recorrido cuando las personas no me ofrecían su ayuda. Este ejercicio me permitió comprender en cierta medida, lo difícil que es transportarse sin ayuda de la vista, ya que los sonidos dentro del MIO (al menos en mi caso), no ayudaban a ubicarme, y fue por esto que ni siquiera logré llegar a mi destino, ya que al no escuchar los anuncios de las paradas, me pasé de la estación y llegué hasta Unidad Deportiva.

Otra parte de esta etnografía sonora consistió en la identificación de paisajes sonoros en el MIO, los cuales en su mayoría, fueron mencionados por los participantes de los grupos focales y posteriormente fueron grabados en diferentes audios. Se hizo registro de audio de paisajes sonoros de 4 estaciones del MIO: Universidades, Andrés Sanín, Unidad Deportiva y Calipso.

El sonido identificado en la estación Universidades fue la tienda de comidas, en donde se escuchaba a las personas preguntar por el precio de algún alimento, o también a personas surtiéndola con bebidas de vidrio que sonaban al chocarse con el piso. En la estación Unidad Deportiva también se identificó la tienda de alimentos, pero a este se le suma el sonido de las

sillas metálicas que hay para sentarse y las cadenas que las sostienen para que nadie se las robe. El sonido que caracteriza la llegada a la estación Andrés Sanín es el que hace el bus cuando pasa por encima de una lata que se encuentra en una de las vías del MIO, de modo que cuando pasa el bus este suena y la gente se da cuenta que ya ha llegado a la estación. Por último, la estación de Calipso se caracteriza no por sus sonidos sino por su silencio, ya que es una estación muy grande y hace que esas ondas sonoras se pierdan en el espacio tan amplio. Sin embargo, es un silencio que también ayuda a ubicarse porque la mayoría de las estaciones suelen estar llenas de diferentes sonidos.

En otros días se grabó el túnel que hay antes de llegar a la estación Capri, por que el bus al sumergirse en el túnel (además de tambalearse de un lado a otro), hace que los sonidos se encierren y todo comience a sonar como si se estuviera en un sótano. Así mismo, se grabó el timbre de la puerta del bus, la grabación que anuncia las paradas, el aire acondicionado, la multitud y las personas anunciando o vendiendo cosas. Estas grabaciones en particular, se hicieron para dar cuenta de los signos no explícitos que usan las personas invidentes para movilizarse dentro del MIO. Lo anterior se grabó en el horario pico del MIO, 7-8am y 5-6pm.

Se tomaron alrededor de 20 fotos sobre los paisajes de las estaciones del MIO, en diferentes momentos del día (7-9am, 5-6pm), así como también de los objetos sonoros y del momento en el que se realizó el grupo focal con las personas invidentes. Se hizo uso de esta técnica, no porque haya una dependencia hacia lo visual y porque este sea más importante que el audio, sino porque que ambos se complementan, es más, todos los sentidos se complementan. El registro fotográfico, por ejemplo, me fue útil al momento de exponer avances en el salón de clase.

Por último, la etnografía sonora también se desarrolló a partir de recorridos realizados con dos personas con discapacidad visual. En este caso, se observó el trayecto que hacían estas personas en el MIO y la manera en cómo lo hacían. Se hicieron dos recorridos en dos diferentes ocasiones. El primero de ellos se inició desde la estación Menga hasta Manzana del Saber en un día sábado a las 10 de la mañana, y el segundo se inició en la estación Villa Colombia hasta la Universidad San Buenaventura, un día sábado a las 6am. En estos recorridos se observó que las dos personas a quienes acompañé, tenían que salir con 1 hora y media de antelación para llegar a su destino justo a tiempo. Así mismo, tenían que cargar su bastón blanco para poder desplazarse con más tranquilidad, pedir ayuda a diferentes personas para llegar al vagón correcto y estar muy pendiente de lo que estuviera sonando a su alrededor. Ambos llevan haciendo estos recorridos por mucho tiempo, por lo que cada vez más se movilizan con mayor fluidez.

Grupos focales:

A continuación se llevaron a cabo tres grupos focales, cada uno con preguntas, personas y motivos diferentes. El primero de ellos se realizó como prueba piloto, ya que fue el primer grupo focal que había realizado en mi vida, entonces se hizo para tener en cuenta cosas que tal

vez me hubieran podido suceder con los otros grupos focales a futuro. Se realizó un día viernes en la oficina de reuniones de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales, con cinco estudiantes usuarios del MIO. A partir de esta actividad se lograron redactar mejores preguntas para los próximos grupos focales.

El segundo grupo focal se desarrolló con 6 personas con pérdida de la visión y una persona con baja visión (4 hombres y 2 mujeres). En un comienzo había planeado que participaran solo 5 personas con pérdida de la visión, entre ellas una mujer para tratar de ser incluyente, sin embargo, al momento de comenzar había personas en la sala las cuales no había citado, pero yo las dejé participar sin ningún problema. No cité a más de 5 personas porque fue muy difícil establecer un espacio en el que todos tuvieran disponibilidad, entonces 5 personas me pareció un buen número. El grupo focal tuvo lugar en la Sala Hellen Keller por decisión de ellos, pues es un lugar donde constantemente se reúnen y pasan el tiempo, y la hora fue a las 3 de la tarde. Este grupo focal fue mi primer encuentro con varias de las personas que participaron de la actividad, por lo que hubo varias veces en las que me sentí muy incómoda. Esta incomodidad también se debió a que al final de la reunión (en un momento en el que yo no hablé mucho), llegué a preguntarme si ellos se acordaban de que yo siguiera allí. Sin embargo, mis dudas se aclararon cuando uno de ellos me hizo una pregunta.

De esta actividad se obtuvieron conocimientos muy interesantes sobre el tema de movilización, como por ejemplo, las dificultades que hay en el transporte, las estrategias que usan al momento de usar el MIO y las formas en las que el sonido los ayuda a guiarse. Ese día se grabó todo el grupo focal con una grabadora muy sensible, por lo que el audio no quedó muy bien grabado debido a todas las voces, sonidos y golpes sobre la mesa que alcanzó a captar la grabadora.

El último grupo focal fue en la universidad Icesi en el estudio de sonido, para obtener un audio de mejor calidad y así poder usar la información en el producto final. Se realizó con dos personas con discapacidad visual para retomar algunas de las respuestas que ya habían dicho anteriormente y tratar de profundizar sobre el tema de la movilidad por medio del sonido. Para este día, había citado a Andrés, Jaime y Magali, sin embargo, a última hora me canceló Magali porque se encontraba muy enferma.

Estos grupos focales se desarrollaron porque son un medio muy eficaz para discutir temas, tales como la movilización en el MIO y su relación con lo sonoro. No quería escuchar la opinión de una persona, quería escuchar cómo varias opiniones se oponían o se apoyaban entre sí, y el grupo focal fue la herramienta que me permitió hacer esto. (Ver anexo 2).

Panel de expertos:

Ya para finalizar, se llevó a cabo un panel de expertos, el cual consistió en una discusión entre dos personas que conocían del tema del sonido. La discusión fue guiada a partir de preguntas relacionadas con el tema, y las cuales fueron estructuradas antes del encuentro. Los participantes fueron dos profesores de la universidad: Margarita Cuéllar y Mauricio Guerrero,

quienes ofrecieron información sobre lo importante que es estudiar el sonido y sobre la relación que este tiene con la ciudad. (Ver anexo 3).

Guion:

Habiendo acabado con el trabajo de campo, se pasó a construir el guion del podcast. Para esto, se requirió reunir y tener en cuenta toda la información recolectada en campo para después decidir qué se iba a poner y qué no. Igualmente, fue necesario pensar en maneras de integrar la información académica en este guion, así como también estructurar una introducción y una conclusión. Para grabar todo esto en el estudio de sonido de la universidad Icesi, se requirió hacer reservas con dos días de anterioridad. Esto me generó inconvenientes ya que en diferentes ocasiones, el estudio no estaba disponible y por lo tanto, debía aplazar el trabajo. El trabajo del podcast también tuvo la participación de una persona que me colaboró con la edición de los audios, ya que yo no tenía mucho manejo de esos programas y me era necesario una ayuda en ese tema. Este proceso duró alrededor de un mes, ya que con cada versión, había que hacer nuevos cambios o agregar algo que había olvidado.

Conclusión:

A partir de toda la información recolectada en esta investigación, se llegó a la conclusión de que las herramientas que se han implementado para incluir a la población con discapacidad visual en el MIO, han sido muy básicas o mal implementadas, como lo es el caso de los anuncios de las paradas que a veces no se escuchan por el ruido o porque le bajan el volumen. Lo anterior deja en evidencia que el MIO ha incumplido con las muchas leyes que se han creado para incluir a la población discapacitada, como por ejemplo lo es la ley 1618 de 2013, la cual tiene como objetivo garantizar y asegurar el ejercicio efectivo de los derechos de las personas con discapacidad y propiciar su plena integración a la sociedad. Si no fuera por la ayuda de los otros usuarios o por algún acompañante, a muchas de estas personas les sería imposible movilizarse y realizar sus labores diarias, por lo que el MIO estaría contribuyendo a la reducción de las oportunidades y calidad de vida de estas personas.

Así mismo, se llegó a la conclusión de que para muchas personas, el sonido está relegado a un segundo papel, y esta es una de las principales razones por las que casi no se tiene en cuenta al momento de realizar proyectos de movilización, ya que se considera como un sentido irrelevante y que aporta muy poco en comparación con la vista. Esto ha causado dificultades para las personas con discapacidad visual como por ejemplo, que se les pasen los buses ya que no hay nada que les avise que un bus se está aproximando, o que se pasen de estación porque los anuncios de las paradas a veces suelen estar apagados, con bajo volumen o porque hay vendedores o artistas informales que no dejan escuchar el anuncio; o también porque no logran saber el saldo de su tarjeta y por último, porque no pueden movilizarse por su propia cuenta, ya que necesitan de los otros usuarios para que los guíen.

Ante estas problemáticas, se sugiere al sistema de transporte masivo de la ciudad de Cali, que integre el sonido de una forma más consiente, ya sea por medio de parlantes en las estaciones

(de buena calidad y con un alto volumen), como también con sistemas electrónicos que indiquen el saldo de las tarjetas por medio de sonidos; y hasta una mejor cultura ciudadana, que enseñe a los conductores a no apagar los anuncios y que enseñe a los usuarios a no obstruir las vías táctiles que hay en el suelo y a ofrecer una ayuda respetuosa a estas personas con discapacidad.

ANEXOS

Anexo 1: Preguntas entrevistas:

1. Nombre.
2. Edad.
3. Género.
4. ¿En qué estudias o trabajas?
5. ¿Cómo usas el celular?
6. ¿Desde hace cuánto tiempo presenta usted pérdida de la visión?
7. ¿Cómo comenzó a darse cuenta de que estaba perdiendo la visión?
8. ¿Cómo ha sido/fue el proceso de adaptación?
9. ¿Qué dejaste de hacer cuando perdiste la visión?
10. ¿Qué cambió en tu hogar o en tus actitudes cuando perdiste la visión?
11. ¿Cuándo y con quién usas el MIO?
12. ¿Qué es lo más fácil y lo más difícil de andar en MIO?
13. ¿Le toca solicitar algún tipo de ayuda en el MIO?
14. ¿Cuenta con algún tipo de ayuda para movilizarse bastones, perros, etc.)? ¿Qué ayuda le representan estos implementos?
15. ¿Cómo te das cuenta de que el bus llegó?
16. ¿Por medio de qué sentido te guías más?
17. ¿Te fastidia algún sonido en la calle o en tu casa?
18. ¿Te fastidia algún sonido en el MIO?
19. ¿Qué papel juega el sonido ahora para usted?
20. ¿Percibes algún comentario sobre tu discapacidad?

Anexo 2: Preguntas grupo focal:

Grupo focal 1:

1. ¿Cada cuánto usa el MIO?
2. ¿Aproximadamente cuánto duran sus recorridos en el MIO?
3. ¿Cómo es su experiencia al movilizarse en el MIO?
4. ¿Qué sonidos hacen parte de sus recuerdos?
5. ¿Se ha percatado de los sonidos que hacen parte de sus entornos cotidianos?
6. ¿Se ha percatado de algún sonido durante sus recorridos?
7. ¿Asocia usted sonidos con sus recorridos en el MIO?
8. ¿Cómo clasificaría los sonidos del entorno del MIO?
9. ¿Considera que alguno de esos sonidos son útiles para orientarse?
10. ¿Cree que una persona con discapacidad visual puede orientarse fácilmente en el MIO?

Grupo focal 2:

Preguntas individuales

1. Nombre.
2. Edad.
3. Género.
4. ¿Desde hace cuánto tiempo presenta usted pérdida de la visión?
5. ¿Cómo ha sido/fue el proceso de adaptación?
6. ¿Cuenta con algún tipo de ayuda para moverse bastones, perros, etc)? ¿Qué ayuda le representan estos implementos?
7. ¿Qué papel juega el sonido ahora para usted?

Preguntas – MIO:

8. ¿Cada cuánto usa el MIO?
9. ¿Aproximadamente, qué distancia recorre usted diariamente y cuánto tiempo duran sus recorridos en el MIO?
10. ¿Con cuánto tiempo de anticipación tiene que salir de su casa para llegar puntual a su destino?
11. ¿Qué retos representa para usted moverse en MIO y cómo ha superado usted esos retos?
12. ¿Cuál es el mejor horario para usar el MIO?
13. ¿Si cuenta con algún tipo de ayuda para moverse (sillas, bastones, etc.), puede usarlas en el MIO o se le dificulta?
14. ¿Pide usted ayuda o se la ofrecen voluntariamente los empleados del MIO?
15. ¿Recibe algún tipo de ayuda por parte de otros usuarios?
16. ¿Cómo se siente con esa ayuda ofrecida?
17. ¿Cómo son las indicaciones o ayuda que recibe? ¿Puede entenderlas con facilidad? ¿Le son útiles?
18. ¿Cómo es su experiencia al moverse en el MIO?
19. ¿Su movilidad en el transporte público ha cambiado desde que se implementó el MIO?

Preguntas sobre el sonido y el MIO:

20. En su vida diaria, ¿le da usted alguna importancia al sonido?
21. Si tuviera que nombrar un sonido que recuerde de su infancia, ¿cuál sería?. ¿Recuerda un sonido característico de su hogar?
22. ¿Recuerda algún sonido durante su recorrido en el MIO?
23. ¿Asocia sonidos con sus recorridos en el MIO?
24. ¿Cómo clasificaría los sonidos del entorno del MIO?
25. ¿Cómo suenan ciertas estaciones?
26. ¿Le sirven de guía los sonidos en las estaciones?
27. ¿Qué sonidos le son útiles para su desplazamiento en el MIO?

Preguntas de cierre:

28. Del 1 al 5, ¿en qué medida considera que el MIO está lo suficientemente adecuado para que personas con diferentes discapacidades puedan moverse? Sí, no, por qué
29. ¿Cree usted que las personas que diseñaron el MIO tuvieron en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad visual?
30. ¿Cómo cree usted que el MIO podría mejorar la movilidad de los usuarios con discapacidad visual? (proyectos, herramientas, etc.)
31. ¿Cree que algo le hace falta a las personas (actitudes), para hacer más inclusiva su experiencia en el MIO?
32. ¿Ha dejado de realizar alguna actividad (total o parcialmente), debido a las dificultades que presenta el MIO para moverse?

Grupo focal 3:

1. ¿Para ustedes qué es discapacidad visual?
2. ¿Cuáles son los diferentes tipos de discapacidad visual?
3. ¿Qué piensan ustedes de la idea de que la discapacidad crea dependencia?
4. Cuando está en su casa ¿cómo se siente, y cuando está en el MIO cómo se siente?
5. ¿Cuál es la diferencia de cuando está en su casa a cuando está fuera de su casa o en el MIO?

Dificultades y limitaciones:

6. ¿Cuáles son las dificultades para usar el MIO?
7. ¿Puede moverse con tranquilidad?
8. ¿Cómo toma un MIO por fuera de una estación?
9. ¿Cómo hace para llegar a la estación?
10. ¿Cómo se da cuenta que llegó el bus? ¿Cómo sabe que el bus que necesita?
11. ¿Cómo es moverse en hora pico en el MIO?
12. ¿Cómo hacen para saber el saldo de la tarjeta?
13. ¿Ustedes hacen uso de las vías táctiles? ¿Tienen alguna dificultad al usar las vías táctiles?
14. ¿Para ustedes es una herramienta útil los anuncios de parada dentro del bus? ¿Alcanzan a escuchar los anuncios a la perfección?

Estrategias:

15. ¿Qué significa el sonido para ustedes?
16. ¿Por qué creen que para muchas personas, el sonido se reduce solamente al ruido?
17. ¿Cómo sabe que está en su casa y no en otro lado?
18. ¿Cómo sabe que está en su barrio?
19. ¿Cuáles son los sonidos que los ayudan a guiarse en los recorridos que usualmente hacen en el MIO?
20. ¿Cómo sabe que llegó a su recorrido final cuando anda en MIO?

21. ¿Qué es lo primero que hace al llegar a una estación del MIO? ¿Me podría contar cómo es su recorrido?

Soluciones:

22. ¿Qué le hace falta al MIO en cuanto a términos de inclusión de la población con discapacidades visuales?

23. ¿Creen que las personas que diseñaron el MIO tuvieron en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad visual?

24. ¿Cree que algo le hace falta a las personas para hacer más inclusiva su experiencia en el MIO?

25. ¿Cómo creen que el MIO podría mejorar la movilidad de los usuarios con discapacidad visual?

Anexo 3: Preguntas panel de expertos

1. ¿Por qué es importante estudiar el sonido?

2. En términos de porcentajes, ¿qué tan dominada está la literatura académica por un sesgo visual, y qué tan dominada está la literatura de las cuales hacen uso en sus clases?

3. ¿Cuál cree usted que fue el detonante para que algunas personas comenzaran a preguntarse sobre la importancia del sonido y de los sentidos?

4. ¿Cómo cree que está la relación del sonido con la ciudad?

5. ¿Qué piensan con respecto a la frase de que la relación de la ciudad con lo sonoro es como un residuo?

¿Por qué cree que para muchas personas, el sonido se reduce al ruido?

7. ¿Cómo cree usted que lo sonoro puede llegar a reflejar las transformaciones en una sociedad?

8. ¿Qué es el sonido como medio activo?

9. ¿De qué manera el sonido configura el territorio?

10. ¿Qué le hace falta a la ciudad de Cali en cuanto a términos de inclusión del sonido?

BILIOGRAFÍA

Cambrón, M. A. (2005). Sonido y sociabilidad: consistencia bioacústica en espacios públicos. *Quaderns-e de l'Institut Català d'Antropologia*, (5).

Carles, J. L. (2007). El paisaje sonoro, una herramienta interdisciplinar: análisis, creación y pedagogía con el sonido. *Documento procedente del I Encuentro Iberoamericano sobre Paisajes Sonoros*, Alcalá, Instituto Cervantes, 8-14.

Carreño, A. (2015). Acceso al transporte público para personas con discapacidad en Bogotá: caso SITP. *Universidad Nacional de Colombia, Bogotá DC*.

Diario Oficial (1997). Ley 361 de 1997. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=343>

Diario Oficial (2013). Ley Estatutaria 1618 de 2013. Recuperado de http://www.icbf.gov.co/cargues/avance/docs/ley_1618_2013.htm

European Commission (20 de octubre de 2016). Access City Award. Recuperado de <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141>

Ferreira, M. A. (2008). La construcción social de la discapacidad: habitus, estereotipos y exclusión social. *Nómadas*, (17).

García Ruiz, A. S., & Fernández Moreno, A. (2005). La inclusión para las personas con discapacidad: entre la igualdad y la diferencia. *Revista Ciencias de la Salud*, 3(2).

Irving, A. (2017). New York Stories†: Narrating the Neighbourhood. *ethnos*, 82(3), 437-457.

Marmolejo, Manuel. (2015). Planes de manejo y gestión social en las obras de metro Cali S.A: Un estudio sobre la intervención social de metro Cali S.A en los proyectos de infraestructura del SITM MIO

Martínez Ortega, D. C. (2014). Estrategias para promover la accesibilidad, cobertura y calidad en el sistema de transporte público urbano para la población con discapacidad física. Caso Bogotá.

Organización de los Estados Americanos (2000). Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad. Recuperado de http://apw.cancilleria.gov.co/tratados/AdjuntosTratados/064dd_OEA-1999%20DISCAPACIDAD.PDF

Pink, S. (2015). *Doing sensory ethnography*. Sage.

Pulido, R. C. (2015). La ecología del paisaje sonoro de la ciudad: un aporte a la sostenibilidad urbana. *DEARQ: Revista de Arquitectura de la Universidad de los Andes*, (16).

Ramírez, C., Bohórquez, J. A., Suescún, J. P. B., Velasquez, J. M., Guerra, G. E., & Galarza, D. C. (2012). La movilidad urbana en Colombia y el Reino Unido: Marco de actuación, políticas y potencial de fortalecimiento.

Rice, T. (2003). Soundselves: an acoustemology of sound and self in the Edinburgh Royal Infirmary. *Anthropology Today*, 19(4), 4-9.

Rickert, T. (2005). Movilidad para todos, transportación accesible alrededor del mundo. *Access Exchange International*.

Schafer, R. M. (2013). *El paisaje sonoro y la afinación del mundo*. Intermedio.

Stoller, P. (1989). *The taste of ethnographic things: The senses in anthropology*. University of Pennsylvania Press.

Thibaud, J. P. (2013). Commented City Walks. *Wi: Journal of Mobile Culture*, 7(1), 1-32.

Wright, C. L. (Ed.). (2001). *Facilitando o transporte para todos*. IDB.