



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
PROGRAMA DE MAESTRÍA Y DOCTORADO EN URBANISMO

HABITAR CUERPOS EXPANDIDOS:
EL URBANISMO CAPACITISTA EN LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS
CON DISCAPACIDAD EN COSTA RICA

TESIS
QUE PARA OPTAR POR EL GRADO DE:
DOCTORA EN URBANISMO

PRESENTA

Laura Paniagua Arguedas

TUTORA:

Dra. Ana Melisa Pardo Montaña
Instituto de Geografía - UNAM

COTUTORAS:

Dra. Julie-Anne Routhier Boudreau
Instituto de Geografía - UNAM

Dra. Paula Soto Villagrán
Departamento de Sociología
Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa

SINODALES:

Dr. Carlos Aceves González
Centro de investigaciones en Ergonomía
Universidad de Guadalajara

Dra. Patricia Claudia Brogna
Facultad de Ciencias Políticas y Sociales - UNAM

CIUDAD UNIVERSITARIA, CIUDAD DE MÉXICO, ENERO 2022



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Dedico esta tesis a quienes habitan cuerpos expandidos
en espacios que les arrinconan “y, sin embargo, se mueven”.
Con especial cariño para Johnny Núñez Herrera, Alexa Torres Angulo,
Francini Bermúdez, Guadalupe Vallejo López, Catalina Gaspar, Víctor Hugo Gutiérrez
y al Colectivo La Lata por mostrarme que los cambios comienzan desde la piel.

Agradecimientos

Quiero agradecer con respeto y cariño a:

Las personas con discapacidad que me permitieron conocer sus vidas.

Rosa María Arguedas García, mi madre, que me regaló todos los cuentos del mundo y me enseñó a escuchar y cuidar. A Manuel Paniagua Lara, mi padre, que me animó a seguir un paso a la vez, despacito y a apreciar lo simple. A Silvia Paniagua Arguedas y Pablo Paniagua Arguedas por su apoyo de siempre, las carreras, los trámites y estar al pendiente de mi madre y mi padre. También por recibirme en los viajes y estadías de campo en Costa Rica.

La generosidad y el respaldo de la Oficina de Asuntos Internacionales y Cooperación Externa de la Universidad de Costa Rica; el Programa del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología y el Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO-CONACYT); el Partido Verde Alemán y el Programa Sur place de la Fundación Heinrich Böll; a las Becas CONACYT-OEA-AMEXCID Cooperación para el desarrollo de capacidades científicas y tecnológicas de las Américas (2017) y a TrySpaces México por la beca estudiantil (2019). Gracias a estas instancias por financiar la investigación, la estadía en México y las actividades vinculadas al proyecto.

Sindy Mora Solano por tantas canciones, lágrimas, ánimos y momentos compartidos que me dieron fuerza a la distancia. Gracias, amiga hermosa, por tus enseñanzas. A Esteban Llaguno Thomas por estar siempre presente en este camino, por su amistad y cariño.

Carla Rodríguez Corrales y Gloriana Rodríguez Corrales por estar siempre al pendiente de mi viaje y de los momentos difíciles de mi proceso. Gracias por su compañía en cada etapa y por tener para mí una palabra de ánimo, alegría y compañía.

Mis parentescos inesperados en México: Erandi Barroso Olmedo, Jesús Bedoya Ureña, Tuna, Jaime Barroso, Irma Olmedo, Alejandro Martínez Garnica e Imelda Santos Escalante, por hacer hogar conmigo y generar las condiciones más amorosas para mi bienestar. Gracias por sus recomendaciones académicas y de vida, los hermosos momentos compartidos, por estar presentes y, sobre todo, por darme ánimo en los momentos complicados.

Mis tutoras Ana Melisa Pardo Montaña, Julie-Anne Boudreau y Paula Soto Villagrán por la paciencia, el apoyo, la motivación y sobre todo por creer en lo que fuimos construyendo. Patricia Brogna por sus enseñanzas, orientaciones y clases. A Carlos Aceves por su paciencia y apoyo siempre. Gracias a ambos por sus generosos aportes y el acompañamiento.

Montserrat García y Alberto Solares por tanto amor, compañía, encuentros hermosos, creaciones inigualables y momentos inolvidables; gracias por animarme a seguir. Angélica Bautista por su escucha, sus cuentos, su compañía, sus preguntas. Gracias por tejer conmigo redes y círculos. Otto Castro, Adela Marín, Giselle Morales y Ana Paniagua Lara, mi *familia tica* en México, por incontables momentos de cariño, compañía, abrazo y comidas deliciosas, reviviendo el sentir migrante en estas tierras. Jessica Gutiérrez por sus innumerables consejos, escucha y creaciones compartidas, aprendo mucho de vos amiga.

Carolina Rodríguez Lizarralde por tanto amor en este proceso, por compartir experiencias juntas y acompañarnos en pandemia, por darme el regalo de un maravilloso *Círculo de mujeres*, a todas las amigas que compartieron conmigo en ese espacio el mejor camino y sororidad.

Mis compañeras y compañeros del camino, de tempestades, terremotos y pandemias: María Carla Gárciga, Miriela Fernández, Vladimir Morales, Johanna Hinojosa y Graciela Mora, gracias por estar presentes. A Diana González Pino por su amistad y complicidad, así como su apoyo en muchas de las transcripciones de esta tesis.

La Colectiva Habitar el Deseo, por construir juntas hermosos y agotadores proyectos para acompañarnos en pandemia e imaginar ciudades distintas, gracias por las palabras y escucha.

Helga Arroyo, por su apoyo de siempre, compartir su casa, su escucha y contactos. Gracias por las preguntas para habitar con dignidad. Alex Arias por sus recomendaciones bibliográficas y cinematográficas tan acertadas y por los contactos que me permitieron expandir redes.

Damaris Solano, Francini Bermúdez, Mirtha Yamileth López Zepeda, Luis Flores, Luis Gustavo López, por sus entrevistas y contactos que fueron fundamentales para realizar esta investigación, pero principalmente por su amistad y cariño.

Víctor Hugo Gutiérrez, Catalina Gaspar, Lupita Vallejo, Martha Obregón, Diana Vite, Ángel Vásquez, Jhonathan Maldonado, el Colectivo La Lata, la Asociación Desampa Inclusivo y Ya Danza por su abrazo, preguntas y sacudidas de “sentipensares”.

Al Núcleo Milenio Movilidades y territorios (MOVYT), en la figura de Paola Jirón y Walter Imilán por la gran oportunidad de reunirnos en setiembre de 2019 a estudiantes de las movilidades de toda América Latina, espacio que dio un giro a esta investigación y sin duda a nuestras trayectorias como investigadoras.

Al equipo del proyecto Espacio, género y movilidades (MOVIGEN) coordinado por Paula Soto Villagrán por sus aportes y enriquecimiento constante en mi formación: Erandi Barroso, Soledad Díaz, Tanisha Silva, Tania Hernández, Carlos Castro, Karen Sánchez, Jess Linz y Pilar López Coronado (que en paz descanse).

A Carlos Sandoval García por su apoyo y motivación de siempre para inspirar mis sueños. A Isabel Vázquez Padilla y Héctor Perdomo del Centro de Estudios Mexicanos, UNAM-UCR, quienes me orientaron y apoyaron en los pasos para ingresar al posgrado. A Sebastián Saborío y Mauricio López por su confianza y respaldo para lograr este sueño. A Karol Cordero Fuentes por sus orientaciones y seguimiento en las gestiones a lo largo de estos años desde la Oficina de Asuntos Internacionales y Cooperación Externa UCR. A Neddy Zamora Chacón y Manuel Solís Avendaño por su apoyo para comenzar tan respalda este proceso. A Jorge Verástegui coordinador del Programa Sur place de la Fundación Heinrich Böll. Ángela Giglia por su generosidad y afectuosidad, además del gran aporte a los estudios urbanos latinoamericanos. Buen viaje y paz a sus restos.

Gracias por su gran apoyo al Instituto de Investigaciones Sociales y a la Escuela de Sociología de la Universidad de Costa Rica, tanto en las oportunidades que me brindaron como en las actividades de trabajo y el Simposio Movernos en la ciudad: experiencias de las personas con discapacidad (2020).

Contenidos

Agradecimientos	3
Contenidos	6
Índice de diagramas	8
Índice de cuadros de los casos	8
Índice de tablas	9
Índice de fotogramas	9
Índice de ilustraciones	9
Resumen	11
Siglas	13
Prólogo: Investigar con-tacto: sentipensares	14
Introducción.....	26
i. Costa Rica: una amplia institucionalidad, pero poca articulación en la atención a dinámicas urbanas.....	31
ii. Preguntas de investigación	43
iii. Objetivos de la investigación.....	44
iv. Importancia de investigar el urbanismo capacitista desde los cuerpos	45
v. Organización del documento.....	47
1. Capítulo I. Experiencias corporales y redes: referentes para problematizar el urbanismo capacitista desde la movilidad	49
1.1. Ética de la vulnerabilidad en movimiento.....	53
1.1.1 El urbanismo capacitista	56
1.2. Norma urbana y norma corporal: procesos de normalización	62
1.2.1 Cuerpos expandidos	70
1.3 Redes de apoyo para la movilidad	76
1.4. Lo investigado en el tema: balance y preguntas	77
1.5. Moverse y habitar: caras de la misma moneda	84
2. Capítulo II. Construir la información en movimiento: retos y estrategias metodológicas..	86
2.1. Preparación del trabajo de campo	87
2.2. Etapas del trabajo de campo.....	89
2.3. La investigación con estudio de caso múltiple	91

2.3.1. Decisiones de muestreo.....	94
2.4. Fuentes de información: entrevistas, observación y recorridos	98
2.4.1. La importancia del video en la investigación urbana.....	101
2.5. Técnicas para el análisis de la información	103
2.6. Aprendizajes metodológicos.....	106
3. Capítulo III. “Es la vida la que no es accesible”. El urbanismo capacitista en Costa Rica	109
3.1. La integridad corporal obligatoria en el espacio urbano costarricense.....	110
3.2. Pelear por una vida accesible	115
Gráfico 1 Esquema del proceso de denuncia caso Gilda Segreda.....	123
3.3. Cuestionar el capacitismo presente en lo urbano e institucional: una denuncia desatendida.....	129
4. Capítulo IV. “Así nos movemos”. Habitar cuerpos expandidos en la ciudad	131
4.1. “Si me quitan mi silla me cortan mis piernas”: cuerpos en movimiento.....	134
4.1.1. Protección	138
4.1.1.1 La experiencia con las caídas.....	142
4.1.2. Orientación	149
4.1.3. Organización	161
4.2. Con-tacto urbano: los cuerpos tocados.....	170
4.3. Cuerpos expandidos en movimiento	181
5. Capítulo V. “Y, sin embargo, nos movemos”. Discapacidad en Costa Rica: tensiones y flujos en las redes de movilidad	184
5.1. El urbanismo capacitista tensando las redes para la movilidad.....	186
5.1.1. Arrinconamiento.....	187
5.1.2. Disgregación.....	194
5.1.3. Aceleración.....	198
5.2. Habitar a través de redes de apoyo a la movilidad en el contexto urbano costarricense.....	204
5.1.1 Redes vivas: interdependencias y trabajos de cuidados.....	208
5.2.2 Redes de infraestructura	217
5.2.3 Redes de acuerdos sociales.....	226
5.3. Los desafíos de sistemas que apoyen la movilidad de todos los cuerpos.....	236
Habitar con cuerpos expandidos en ciudades capacitistas. Reflexiones para un cierre	238

Sugerencias para futuras investigaciones	244
Referencias	246
Fuentes bibliográficas	246
Listado de entrevistas realizadas	267
Anexos.....	268
Anexo 1 Formulario de consentimiento informado.....	268
Anexo 2 Guía de observables y temática para entrevista semiestructurada.....	270
Anexo 3 Recapitulación del cuerpo legal sobre el orden urbano costarricense y la discapacidad	273
Anexo 4 Historia de una caída	278
Anexo 5 “Actos del habla”: La revolución de los cuerpos. Antonio Centeno	280
Anexo 6 Matriz de consistencia de la investigación.....	281

Índice de diagramas

Diagrama 1 Legislación en materia de discapacidad.....	35
Diagrama 2 Modelo teórico de la investigación	52

Índice de cuadros de los casos

Cuadro 1 Historia del caso Gilda.....	120
Cuadro 2 Historia del caso Kimberly	165
Cuadro 3 Historia del caso Fabricio	177
Cuadro 4 Historia del caso Melanie y Vanesa	209
Cuadro 5 Historia del caso Yuri	215

Índice de tablas

Tabla 1 Síntesis de la tesis	25
Tabla 2 Legislación vigente sobre la movilidad y la discapacidad en Costa Rica.....	36
Tabla 3 Características de la muestra del estudio.....	92
Tabla 4 Ciclos analíticos de la investigación cualitativa.....	104
Tabla 5 Uso de tecnologías digitales para orientarse en la ciudad	157
Tabla 6 Interacción con la lluvia bajo la categoría cuerpo, ciudad y discapacidad	172
Tabla 7 Experiencias de arrinconamiento de las personas con discapacidad.....	189

Índice de fotogramas

Fotograma 1 Persona con discapacidad visual que se moviliza en bulevar de Avenida 4, San José.....	152
Fotograma 2 Recorrido de Fabricio, San José.....	178
Fotograma 3 Recorrido William de su casa al trabajo	193
Fotograma 4 Recorrido de José, La Carpio - San José.	201
Fotograma 5 Recorrido de Vanesa con Melanie.....	214

Índice de ilustraciones

Ilustración 1 El hombre de Vitruvio, Leonardo Da Vinci, aproximadamente 1490.....	63
Ilustración 2 Le Modulor de Le Corbusier	65
Ilustración 3 Cuerpos errantes	69
Ilustración 4 Gilda Segreda Sagot en su vivienda, Montes de Oca, 2020.	121
Ilustración 5 Calle sin aceras, Cartago.	140
Ilustración 6 Postes del semáforo peatonal y de alumbrado público sobre acera, San José	141
Ilustración 7 Acera construida con material cerámico que presenta una rampa para vehículo que interrumpe el paso peatonal. Desamparados.....	144
Ilustración 8 Visualización de venta e intercambio comercial en acera, San José	146
Ilustración 9 Tulli-art #11: Dolor.....	147
Ilustración 10 Persona con discapacidad visual en el bulevar, San José.	150
Ilustración 11 Escena. Uso de elementos ambientales para moverse	154
Ilustración 12 Escena. Orientación por medio de aplicaciones	156

Ilustración 13 Escena. Interacción con una persona sorda al solicitar una dirección	161
Ilustración 14 Baldosa podotáctil, Alajuela	169
Ilustración 15 Barrio de autoconstrucción, La Carpio, San José.....	174
Ilustración 16 Escena. Descenso del autobús y cierre de puertas con golpe	179
Ilustración 17 Recorrido de Fabricio, San Francisco, San José	180
Ilustración 18 Vehículo estacionado en la acera y poste de alumbrado eléctrico. Barrio Córdoba, San José	190
Ilustración 19 Imagen de movimiento sobre la acera en la que se encuentran autos estacionados. Los Yoses, San José.	191
Ilustración 20 Escena. Cruce de calle de persona con bordón	202
Ilustración 21 Representación tradicional de una red.....	205
Ilustración 22 Representación de una red desde el paradigma de las movilidades	206
Ilustración 23 Escazú. Diferencias de infraestructura de aceras.	219
Ilustración 24 Texturas y materiales de aceras en zonas urbanas de Costa Rica	220
Ilustración 25 Acera San José, Barrio Carit.....	221
Ilustración 26 San José. Elementos sobre la acera.	223
Ilustración 27 Obstáculos en la baldosa podotáctil, Alajuela.....	224
Ilustración 28 Baldosa podotáctil en San José y obstáculos colocados en el trayecto	225
Ilustración 29 Cruces de movilidad, Escazú, San José.....	227
Ilustración 30 Johnny utilizando ciclovía para transitar. Hatillo, San José.	230
Ilustración 31 Acera San Pedro de Montes de Oca en el cruce con línea del tren	231
Ilustración 32 Escena Cruce de calle	232
Ilustración 33 Mobiliario Urbano como Punto de Información (MUPI), San José.....	234
Ilustración 34 Basura tirada en la acera al lado del poste del semáforo, San José	235

Resumen

La investigación refiere a las experiencias corporales de las personas con discapacidad al habitar las ciudades, ante el urbanismo capacitista, a través de la movilidad. Se realizó entre los años 2017 y 2021 en zonas urbanas de Costa Rica, por medio de un enfoque cualitativo, utilizando entrevistas móviles (dialogar en movimiento, realizando observación y en recorridos cotidianos registrados con audio y video). En este trabajo el acercamiento del giro de la movilidad a los estudios críticos en discapacidad presenta una propuesta teórica y metodológica para comprender el urbanismo capacitista a través de casos.

El contexto costarricense se convierte en un territorio relevante para investigar debido a su peculiar manejo del espacio urbano, en el cual tienen protagonismo entidades privadas, el comercio y la sociedad en general, en la (des)atención de las infraestructuras de soporte como las aceras, y en la interacción cotidiana con las personas con discapacidad. Si bien es un país que ha invertido ampliamente en realizar cambios para “incorporar” a las personas con discapacidad, las modificaciones de fondo están apenas comenzando.

Se trabajó con personas con discapacidad que se desplazan en sillas de ruedas, de talla baja, ciegas, sordas, con baja visión, discapacidad cognitiva y Síndrome de Down, parálisis cerebral y parálisis corporal. La población con la cual se trabajó es usuaria del transporte público. Se buscó una población de casos de máxima variabilidad (en las formas de moverse, ubicación geográfica, edad) para reflexionar sobre la invisibilización de las necesidades de un amplio sector de población.

La perspectiva teórica utilizada en el estudio parte del urbanismo, emplea elementos de los estudios feministas y la ética de la vulnerabilidad, así como de la teoría crip, para realizar un acercamiento del urbanismo a los estudios críticos en discapacidad, pasando por la movilidad como enfoque para comprender el fenómeno del urbanismo capacitista.

Se aporta el concepto *urbanismo capacitista* para identificar las formas, usos y gestión de las ciudades en favor de los cuerpos considerados “capaces”. El urbanismo capacitista se expresa como una forma de opresión hacia los cuerpos con discapacidad, pero también afecta a muchos otros cuerpos porque se sostiene en una idea del cuerpo capaz, “normalizado”, con las medidas de un supuesto promedio y con una forma bípeda de moverse, rápida, erguida, un cuerpo que puede agarrarse de barandas, evadir obstáculos, orientarse con pocas referencias y observar las cosas que hay en su camino.

El urbanismo capacitista se expresa también en las formas de la infraestructura de servicios y en cómo están organizadas las redes de apoyo para la movilidad, en las cuales está presente un estándar de cuerpo ligado a esquemas culturales y estructurales. Esta situación hace que existan cuerpos que no se sienten bienvenidos y, a los cuales se arrincona, disgrega o coloca en riesgo en el espacio urbano.

Sobresale el aporte de la visibilización de los *cuerpos expandidos*, que refiere a cómo las personas con discapacidad realizan un performance al salir a la calle y transformarse, por medio de prácticas y tecnologías diversas. Sus cuerpos son expandidos al moverse y para moverse están expandidos. No constituyen objetos aparte, sino parte de sus cuerpos elementos como las sillas con ruedas, bastones, bordones, aplicaciones móviles, prótesis, etc. La discapacidad permite comprender que la urbana es una experiencia háptica, es decir, que se construye a través del tacto y de múltiples formas de inmersión en el espacio. Sin embargo, el urbanismo capacitista no toma en cuenta los cuerpos expandidos.

Finalmente, la investigación arroja hallazgos importantes para comprender la movilidad a través de los sistemas, conformados por redes y flujos. Los sistemas de apoyo a la movilidad son muestra de la interdependencia que existe en las ciudades entre las personas, las infraestructuras y los acuerdos sociales (con sus reglas formales y de uso). Las personas con discapacidad se ven obligadas a armar las redes de esos sistemas, porque sus cuerpos no son tomados en cuenta para moverse en las ciudades donde predomina el urbanismo capacitista.

Siglas

CCSS	Caja Costarricense de Seguro Social
CENARE	Centro Nacional de Rehabilitación
CONAPDIS. .	Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad
EBAIS	Equipo Básico de Atención Integral en Salud
GAM	Gran Área Metropolitana
ICE	Instituto Costarricense de Electricidad
IMAS	Instituto Mixto de Ayuda Social
IVM	Régimen de pensiones por Invalidez, Vejez y Muerte
LESCO	Lengua de Señas Costarricense
MOA	Asociación Montes de Oca Accesible
MOPT	Ministerio de Obras Públicas y Transportes
MUIPs	Mobiliario Urbano como Punto de Información
PEA	Población Económicamente Activa
PROIN.....	Programa Institucional de Inclusión de Personas con Discapacidad Cognitiva a la Educación Superior
UCR	Universidad de Costa Rica

Prólogo: Investigar con-tacto: sentipensares

Este prólogo precede a la investigación realizada con las personas con discapacidad sobre la ciudad. Se trata de una sección que he escrito en primera persona del singular, porque desde ahí quiero posicionarme para narrar la experiencia de acompañar y sentirme acompañada en esta investigación así como lo experimentado por mí, emocional y corporalmente. Aquí recupero algunos sentipensares¹ que la tesis ha tejido en mi vida, pero, principalmente, busco plantear una reflexión epistemológica sobre los cuerpos y lo que implica poner el cuerpo en interacción con las personas que enfrentan las problemáticas urbanas cuando investigamos.

¿Quién me trajo a las preguntas investigadas o me hizo llegar a ellas? ¿qué tan extraña soy en este campo? ¿Alguien puede considerarse fuera de poseer una condición de discapacidad o enfermedad? ¿Será que queda alguna persona que no haya vivido en el cuerpo las experiencias de una ciudad discapacitante, aunque no cargue con la etiqueta del diagnóstico de la discapacidad o una enfermedad? Son algunas de las cuestiones que aquí planteo desde una perspectiva más personal.

Quizá esa reflexión amerita una pregunta previa: ¿desde dónde hablamos? Asunto central al escribir, exponer, referirnos y posicionar los temas. Una reflexión a la que invita Donna Haraway (2019, 20):

Las historias, hasta las que se ofrecen a la venta en Internet, pertenecen a quienes las cuentan, quienes las comparten (o no) en prácticas situadas de configuración de mundos. Las condiciones para compartir historias no deben ser establecidas por saqueadores, sean académicos o de cualquier otro tipo. Esto no significa que el juego este restringido a comentaristas nativos en lugares nativos para públicos nativos, en una

¹ Un pescador le expresó esta idea a Orlando Fals Borda (2009) que actuamos con el corazón, pero también empleamos la cabeza, y cuando combinamos las dos dimensiones somos seres sentipensantes, configurando uno de los pilares para su propuesta sociológica.

caricatura perversa de una reserva. Lo que sí significa es que los términos de la narrativa, la escucha y el juego han sido relocalizados de manera decisiva.

Tomando distancia de las tendencias extractivistas de algunas prácticas de la academia, recuperamos la importancia de explicitar la presión que existe y “resistir los imperativos (...) para representar al «otro», para reflejarlo, darle voz o actuar como sus ventrílocuos” (Haraway 1999, 135). Es más bien otro el objetivo que me propuse. Ha sido, de manera consciente, partir de las experiencias de las personas con discapacidad, sabiendo que desbordan, mostrando que en ciertos espacios y temas sus voces no aparecen, pero no por ello queriendo sustituirlas por mi voz. Valiéndome de esta cualidad para tensar (Maldonado 2020, 58) me ha interesado destacar, en complicidad con ellas, aquello que ni siquiera es nombrado o no tenemos palabras precisas para llamarlo pero que existe, aunque no lo hallamos querido detallar. Es una construcción en diálogo, cómplice y abierta.

Entonces, esta investigación se halla situada conmigo en el desborde (en medio de una pandemia), en los límites del movimiento, en la incomodidad y el no caber, pero dejando moverme y conmoverme, y, es literal, pues mientras escribo estas palabras mi espacio se mueve (el lugar en donde vivo desde agosto de 2020 se mueve, pues la Colonia Narvarte como una gran parte de la Ciudad de México se encuentra asentada sobre lo que en otra época fue el Lago Texcoco y su suelo tiene movimiento al pasar de los camiones por la calle; de igual manera vivimos el terremoto del 19 de setiembre de 2017 México que ha marcado también nuestra experiencia de vida).

Dado que el urbanismo refiere a la dinámica humana que se enlaza al espacio urbano y las performances que en él ocurren, quiero establecer la reflexión epistemológica de esta investigación sobre “el lugar” otorgado, el lugar “okupado”², el lugar nombrado para la población con discapacidad en nuestras ciudades en la actualidad.

² Así denominado por Lía García (García y Cervantes 2019) en referencia a hacerse presente y “tomar” los espacios de forma transgresora, esto, aunque no sea de forma colectiva para algunas comunidades como la población con discapacidad o la comunidad LGTBIQ+ resulta una okupación.

La pandemia nos golpeó de múltiples formas. Quizá una de las más significativas refiere al tema central de esta tesis: movernos en la ciudad. Aunque una parte importante de la población no pudo trabajar desde sus viviendas, para muchas personas a mi alrededor, quedarse en casa resultaba una experiencia difícil y, a veces, agotadora emocionalmente. En la realidad de las personas con discapacidad sabemos que esto no es un asunto de pandemia o de unos cuantos meses, sino que la mayor parte de sus vidas enfrentan la limitación de querer moverse y no poder hacerlo. El encierro potenció otras formas de relacionarnos, se incrementó el intercambio digital y, aunque las desigualdades en múltiples aspectos se profundizaron, permitió el tejido de redes de apoyo diferentes a las que conocíamos.

En el año 2019 me encontraba con el fotógrafo y escritor Vino Tirano³ en el Faro de Oriente en la Ciudad de México. Lo invité a realizar un proyecto para registrar con fotos la movilidad de las personas con discapacidad. Nos sentamos en el suelo mientras conversábamos y, al levantarnos, Vino me interpeló diciéndome “¿me prestas tu brazo?”. Entonces le extendí mis brazos entrelazando sus manos, luego lancé mi cuerpo hacia atrás con la intención de levantarlo. En otra oportunidad, en una situación similar, Vino procedió de la misma forma, esta vez me indicó: “préstame tu brazo, solo sostenlo, no me hales”. Esto me hizo pensar que en la ocasión anterior había actuado sin preguntar ni detenerme a pensar en cómo necesitaba que lo hiciera. Mi “ayuda” presuponía qué hacer y cómo hacerlo. Actué probablemente sin pensarlo, interpuse mi idea de lo que necesitaba Vino (pues pensé “debo levantarlo”). En realidad, él podía levantarse, pero quería mi apoyo, solo eso, nada más, no necesitaba ni mi fuerza para moverlo ni mi voluntad de que se moviese como yo quería y hacia donde yo pretendía. Y, sin embargo, mi proceder dice mucho de lo que hacemos en lo cotidiano cuando interactuamos con las personas con discapacidad, socialmente y con sus cuerpos: querer moverlas hacia donde es nuestro interés o voluntad y “colocarlas” en una forma o lugar preconcebido. En términos espaciales, parece que buscamos ponerles en un

³ A Víctor Gutiérrez lo conocí por su activismo disca en el Colectivo La Lata en México. Estudia Literatura y Estudios críticos sobre discapacidad en el Programa de Posgrado en Estudios Latinoamericanos de la UNAM, México.

lugar en el que suponemos “deben estar”. Esto se traslada a una noción de los cuerpos, los lugares que ocupan y la incomodidad que generan cuando rozan el límite (esas porosas fronteras sociales) o lo traspasan.

De esta manera, la investigación ha servido como una escuela para revisar mis nociones sobre el cuerpo, la vulnerabilidad, la relación entre personas y mis propios prejuicios. Tengo la expectativa que, tal y como dio la indicación *Vino*, esta reflexión permita sostener una apertura hacia otros cuerpos, otras formas de habitar la ciudad y, sobre todo, otras formas de moverse.

Diana Vite dice que los cuerpos con discapacidad están desbordados de experiencias. Guadalupe Vallejo mencionaba que “es muy difícil vivir en una sociedad cuando la gente no entiende que somos seres humanos, que no siempre necesitamos ayuda, pero la mayoría de las veces, sí se necesita”. Catalina Gaspar expresaba con molestia “es muy difícil andar en la ciudad... y muchas veces yo me he preguntado, a mí me apoya alguien, pero a los que no los apoyan ¿cómo se mueven? ¿qué hacen?, optan por no salir de su casa. Muchas veces dicen “es que no hay discapacitados”, no se dice discapacitados, se dice personas con discapacidad, “bueno, como sea, no hay”, y yo les digo ¡cómo va a haber, si no pueden salir!”. Ella misma me hacía comprender: “viajamos en estuches diferentes, pero sentimos, amamos y pensamos igual que ustedes...”. Cuando Gilda Segreda explicó lo inaccesible que es su barrio advirtió “no es solo la ciudad... es la vida entera”, y con ello nos condujo a la pregunta sobre lo que implica habitar los espacios para las comunidades con discapacidad, y de ese momento fue un paso a interrogar qué nos sostiene en el mundo (Butler 2017).

El vínculo con la vida y con el espacio hace del cuerpo un lugar central para sentipensar⁴ estos temas, hacer preguntas y explorar los significados que se tensan en sus prácticas. Además, recupera la posibilidad de autonombrarse. Como lo señala Judith Butler “los nombres con los

⁴ Como se explicó páginas atrás, sentipensar recupera la propuesta de Orlando Fals Borda (2009) y el reunir sentimiento y pensamiento para comprender lo que ocurre a nuestro alrededor.

que nos llaman no son tan importantes para la performatividad como los nombres con los que nos llamamos a nosotros mismos” (Butler 2017, 69).

Roberto Martínez hacía referencia a que, si a una fiesta invitas a gente de diferentes edades y tienes disponibles bebidas, comida y juegos para todas las personas, incluidas las infancias, eso les comunica que son bienvenidas a la fiesta. Si falta algún elemento para ofrecer a un grupo, eso les hace sentir que quedan por fuera. Señalaba que la ciudad es como esa fiesta cuando nos recibe con lo que necesitamos. El sentirse bienvenido, sentirse parte, sentirse en comunidad es indispensable para vivir la ciudad. Lo contrario es cuando la ciudad no te recibe o invita, pero tienes que ir por otro sector o llegar hasta cierto punto.

Mi experiencia como extranjera realizando mis estudios en México también me permitió afinar las habilidades para la investigación de este tema, porque implicó llegar a una ciudad como la megalópolis mexicana, tener muy pocos contactos, establecer relaciones nuevas, ir construyendo un grupo de reflexión en intercambio directo con las personas con discapacidad, alcanzar redes de amistad y parentescos inesperados (Haraway 2019).

Con Haraway (1995) retomo la inquietud sobre la objetividad feminista, la cual, según la autora, “trata de la localización limitada y del conocimiento situado, no de la trascendencia y el desdoblamiento del sujeto y el objeto. Caso de lograrlo, podremos responder de lo que aprendemos y de cómo miramos” (Haraway 1995, 327). Y al tiempo, la autora advierte sobre la romantización que existe de las posiciones desde abajo, mismas que no pueden quedar fuera de la interpretación y de reexamen crítico. Pero ¿qué significa construir un conocimiento situado? Refiere a hacer explícitos los cambios de posición, las movilidades de ideas, las interrelaciones que ha generado el proyecto y desde dónde hablamos. Lo que he encontrado tras esta pregunta es que parece ser que el campo de estudio de la discapacidad “exige” una postura predeterminada. Por un lado, encontré a personas que partían del hecho de que para hablar de discapacidad debemos contar con una “condición diagnosticada” en nuestros cuerpos o en el de algún familiar cercano, que nos haya marcado. Por otro lado, encontré a algún sector que miraba con desconfianza; este grupo ha sido principalmente el conformado por quienes sostienen sus prácticas en la corrección lingüística principalmente hacia las personas que se acerquen al tema o a la población con discapacidad (no se dice..., no le trate

así...). Sin embargo, la mayor parte de personas en este campo han sido para mí acompañantes, generosas en palabras de empuje para continuar y me brindaron la mano en los momentos más difíciles del proceso.

Cuando he hablado del tema que investigo he escuchado diferentes comentarios. Una colega me dijo “yo no podría trabajar con ese tema”, otra persona me dijo que era “valiente” por trabajar con estas personas, reforzando la idea de distancia con la población o de inspiración. En una ocasión hablé de urbanismo feminista y me dijeron que “si pretendía una ciudad solo para las mujeres”. Me sugirieron que “podía hacer un proyecto para poner rampas cerca de los centros hospitalarios” (como si las personas con discapacidad solo viajaran a los centros de salud); otro comentario fue que esas personas solo se veían “pidiendo dinero”. Un amigo arquitecto me dijo, “es que la ciudad no fue pensada para gente que no es nor... (y al percatarse que podía haber algo “incorrecto” en decir que “no son normales” desvió su discurso) que no tiene las capacidades”; “¡justo ese es el problema, que no veas que ahí hay un problema!” le contesté.

En el trabajo etnográfico explicitamos constantemente quién nos trajo o dio la entrada al lugar o comunidad, me parece igualmente importante dedicar un momento a la reflexión sobre qué me trajo hasta aquí.

La invitación a entrar a este campo de investigación la identifiqué en mi experiencia docente y de trabajo en comunidad. En una ocasión en que estaba ofreciendo el curso Sociología Urbana (2016), un grupo de estudiantes sugirió trabajar el tema de la enfermedad y la ciudad. Como la idea del trabajo final del curso implicaba acercarse a una comunidad u organización de la sociedad civil y realizar un diagnóstico o abordaje que les fuera de utilidad, les propuse que trabajaran con la Asociación Desamparados Inclusivo, a la cual yo había conocido por medio de una entrevista en televisión que le realizaron a Luis Flores, uno de sus fundadores. El grupo aceptó y al abordar a la Asociación, la propuesta que les hicieron a las y los estudiantes fue la de realizar un recorrido por el cantón con una persona en silla de ruedas, otra con los ojos vendados, otra en muletas, y llegar hasta el Municipio y solicitar información. El trabajo se realizó con mucho compromiso y fue entregado por las y los estudiantes, finalmente a la Asociación. En esa oportunidad recibí la invitación de compartir un ensayo de

danza contemporánea con el grupo, que luego constituyó YADANZA en 2017. En ese encuentro tuve la claridad de que me sentía muy bien trabajando con la población con discapacidad.

Kenneth Contreras de la Asociación Desamparados Inclusivo en San José, quien utiliza silla de ruedas, afirmó: “las calles, las aceras, no tienen rampas, son solo huecos, lo cual a una persona como yo se me hace difícil, los carros me pueden golpear, tengo que tener cuidado”. Camila Salazar, también de esta agrupación, aporta en la misma línea “yo sí creo que hace falta conciencia en la sociedad, creo que la gente tiene que despertar, así nos ve una gente que no ha despertado, nos ve una discapacidad, porque diay, como dicen por ahí, lo esencial es invisible a los ojos” (Teletica Canal 7 2017).

Otra experiencia trascendental fue la que viví con Johnny Núñez Herrera cuando lo conocí en el año 2017. Johnny tiene esclerosis múltiple y utiliza una silla de ruedas eléctrica para trasladarse. Él estuvo en un curso en el que tuvimos que realizar giras de campo a la zona norte de Costa Rica, pues trabajamos con la población que resultó afectada por el Huracán Otto. Asegurar un hospedaje accesible fue difícil, pero lo conseguimos para al menos dos de las tres giras. Un grupo de estudiantes y yo le ayudábamos a subir y bajar de la buseta, pues el transporte que facilita la universidad para estas actividades no cuenta con rampa ni espacio para una silla de ruedas. A Johnny le afectaron los viajes largos, el calor y la dinámica de subir y bajar del incómodo transporte. Recuerdo al bajar, que una de sus piernas temblaba; en varias ocasiones yo acomodaba sus piernas en la silla y debía realizar presión para subirlas a los descansos, pues sus músculos se tensaban con el largo viaje y el calor.

Johnny buscó múltiples formas para mostrar lo interesado que estaba en trabajar y aportar al trabajo en equipo. Una parte importante en los aprendizajes que me dejó ese intercambio fue sobre los ritmos en que se vive la discapacidad y también, los requerimientos en accesibilidad en los espacios rurales y urbanos. Cuando quisimos ir por una cerveza una noche, las calles de piedra casi nos lo impiden, por el barro y los charcos. Al levantarse para alistarse, Johnny debía despertar una hora y media antes que el resto, yo le acompañé atenta en su habitación mientras se bañaba, porque a él le preocupaba una caída. También fue muy valioso para las personas de las comunidades ver a un hombre con silla de ruedas en el equipo

de trabajo, pues la experiencia en comunidad es que usualmente estas personas no aparecen en el espacio público.

En los recorridos que hicimos en el borde fronterizo y en los cacaotales o plantaciones de maracuyá, Johnny tuvo que esperar en la buseta y no pudo conocer esa parte de la experiencia en la finca. Fuera de esos inconvenientes, en los que brotó mi impotencia por “incluirle” en toda la experiencia de campo, facilitó junto con sus compañeras y compañeros los talleres y llevó al curso múltiples aportes. Estos, sin duda, fueron mis inicios en el acercamiento a la población y en ambas experiencias emergieron preguntas. Luego, dejarme envolver por la temática ha sido una experiencia muy movilizadora, con contrastes que van desde la satisfacción, la impotencia, la indignación, a lo visceral, y el compromiso, hasta el agotamiento.

Este estudio atraviesa el cuerpo de quien lo ha realizado, de quienes han participado en él y de las personas que llegaron a conocer algunos de los elementos que lo componen. El esfuerzo y mi apuesta ha sido hacer resonar las voces y señas de quienes me han compartido sus experiencias. Darles un lugar a esas historias, dar a conocer experiencias que se han vivido casi siempre en silencio. Sin pretender asumir una postura “generalista” como la que resuena a veces (“todos tenemos alguna discapacidad o se nos dificulta algo”), la cual podría ser una salida cómoda, pero me parece que de nuevo vacía el contenido político de la discapacidad y la relativiza, pues la coloca como una condición “a portar” y no como esa construcción siempre en el borde, en tensión. Señala Haraway (1995, 329) que el “relativismo y la totalización son ambos «trucos divinos» que prometen, al mismo tiempo y en su totalidad, la visión desde todas las posiciones y desde ningún lugar, mitos comunes en la retórica que rodea a la Ciencia”.

Por eso, más bien mi interés ha sido destacar la existencia de una experiencia propia, particular, de un colectivo que no siempre se siente comunidad, aunque muchas veces hace parte de otras comunidades en la vida social. Y por eso ha sido fundamental mi acercamiento a personas con discapacidad de México, Costa Rica y otras partes de Latinoamérica.

De allí que he reflexionado que, lo trascendental de esa postura sería pensar, cuando habitamos el lugar de la discapacidad desde el no haber, no cumplir, no dar la talla, salirnos de..., habitar el fracaso, la deserción, la ausencia, ¿qué experiencias aparecen que usualmente

no tomamos en cuenta? Es más, en el reconocernos capacitistas (Maldonado 2020) y explorar los sentipensares que nos transitan con ello (Ahmed 2017). Entonces, es preciso reconocer que, la “visión es siempre una cuestión del «poder de ver» y, quizás, de la violencia implícita en nuestras prácticas visualizadoras” (Haraway 1995, 330).

En un momento inicial sirvieron de referencia las preocupaciones de los feminismos comunitarios con Lorena Cabnal y Julieta Paredes (Cabnal 2015) por las redes para la vida, la interconexión con el entorno, con otros seres vivos, el planeta y las condiciones para un “vivir y morir bien” (Haraway, 2019). Dadas estas acepciones, nos estamos preguntando sobre el habitar de los cuerpos, especialmente aquellos cuyas vidas han sido precarizadas (Valencia 2018). Asimismo, encarnar la extrañidad en el tema de discapacidad también me parece que construye una buena frontera de apertura corporal. He colocado mi cuerpo para ser marcado. Me he acercado, con mi ser extraña y “no saber”, he dado el brazo, escuchado, visto y sentido acompañando a estos cuerpos a los cuales el urbanismo no ha prestado cuidado (o lo ha hecho separándolos). Mi acercamiento al tema fue desde una organización, por eso al inicio hacía mucho énfasis en preguntar por la vida asociativa y política de las personas con discapacidad y por el Derecho a la Ciudad. Me fui dando cuenta de cómo operaba en mí el capacitismo, enganchado en esta idea prejuiciosa de mi parte, de que las personas con discapacidad eran todas activistas y se vinculaban estrechamente con otras personas con discapacidad. Sin embargo, considero que el acercamiento a las organizaciones y activistas fue clave para conocer a otras personas que finalmente me brindaron entrevistas y con las que pude hacer los recorridos. Además, ese tema para mí sigue resultando importante para investigarlo a futuro.

En un siguiente momento me aproximé con la pregunta sobre cómo están viviendo las ciudades y me encontré con relatos sobre cómo experimentan sus vidas. Me di cuenta de una cosa: hay múltiples identidades dentro de esta población, vista desde la distancia como “homogénea” o compacta. Y dentro de la diversidad de adscripciones identitarias existen quienes incorporan la discapacidad y otras que no le dan gran presencia; las que potencian un discurso de derechos, otras que no se encuentran involucradas en organizaciones ni actividades políticas; hay quienes viven con molestia el ser llamadas de una u otra forma. Y, también he conocido a unos grupos con un inagotable interés por hacerse presentes y poner el cuerpo o su palabra para seguir incomodando a un sistema que les ignora reiteradamente.

La otra cosa de la que me percaté es que en los últimos cinco años existe en América Latina un consolidado campo de estudios sobre discapacidad, y dentro del mismo, disputas, sentipensares distintos, así como empujes muy interesantes.

Al realizar mi autocartografía biográfica con la pregunta en mente sobre cómo ha tocado la discapacidad mi vida, recordé los momentos de vulnerabilidad en mi infancia y juventud, las visitas al Centro Nacional de Rehabilitación para que grupos de médicos y estudiantes revisaran mis pies planos y mis “extraños” tobillos dobles, recuerdo sus miradas, el constante manoseo a mis pies y su insistente pregunta -entre ellos- por operar. También recordé la sensación de incomodidad que me acompañó durante décadas cuando me tocaban partes del cuerpo en donde existieran protuberancias de hueso.

Este trabajo lo posiciono y defiendo desde el feminismo que respalda la diversidad, abre reflexiones más allá de posturas biológicas o de sentencias médicas estructurantes. En esta reflexión sobre la construcción situada de mi experiencia debo reconocer que, en un principio, me albergaba esa noción de “ayudar”, no tanto “salvar”, pero sí que colocaba más vulnerabilidad de la existente en esos cuerpos y esas vidas. Ahora esta visión se ha reorganizado marcada por las experiencias directas con las personas y por la escucha a sus sentires y se ha abierto a comprender.

Y es que la corporalidad de la discapacidad hace presentes imaginarios, sentipensares, recuerdos, historias que a veces ni sabíamos que estaban tan cerca, porque no solemos darles reconocimiento. Dicen en mi familia que mi bisabuelo materno perdió un ojo en las labores del campo. Mi abuelo paterno sufrió un derrame cerebral y, a raíz de este, requería a una persona que le cuidara permanentemente. En una ocasión se perdió. A estas personas no las conocí, pero están presentes en las historias familiares. Mi abuela “adoptiva”⁵ me mostró la

⁵ Conocí a Marta Obregón en el año 2006 en el trabajo que realizamos en la comunidad de La Carpio, ella nos apadrinó y acompañó en las actividades y contribuyó con el proyecto de reconstrucción de la historia de la comunidad pues fue una de las fundadoras. En el año 2011, luego de un alejamiento de algunos años, regresé a la comunidad con otros proyectos y en ese momento me “adoptó” como nieta y yo como abuela. Pasamos

conexión entre las raíces y el cuerpo, hasta su muerte, que ocurrió a mitad de esta experiencia de doctorado, sostuvo la lucha contra las injusticias más fuertes. Mi madre y varias tías han sufrido caídas, afectaciones en la salud, dificultades en las rodillas y problemas para transportarse en autobús, debido a las gradas y a la forma de los asientos. Mi padre ya está viviendo de cerca la experiencia de la sordera producto de muchos años de una vida laboral sin protección adecuada y de un envejecimiento con poco autocuidado.

Todo esto que me habita ha estado presente en el proceso, el aprendizaje de dimensionar las implicaciones de un trabajo que siempre es colectivo, de muchas manos y muchas voces, pero también muchas señas, signos, sentipensares. Finalizo este proceso, adolorida pero satisfecha, con muchas preguntas sobre nuestros procesos pedagógicos que exploraré en el futuro. Con dolores musculares, poco descanso al dormir, párpados saltando y lesión del túnel carpiano. Mis manos pariendo textos, mi cuerpo tratando de procesar múltiples experiencias (migración, terremoto, vínculos afectivos, pandemia hecha cuerpo en casa), dolor y satisfacción mezcladas con despedidas y nuevas migraciones. Iba a descartar la noción de ciudad férula que trabajé en textos de avance, pero se hizo presente en mi mano izquierda y mis dientes con el protector que utilizo por el bruxismo, y por eso vino de vuelta. Mi cuerpo que es mi casa, me mostró el camino.

Mis manos pariendo

*Hablar del dolor
Un abismo incierto
Me traga sin miedo
Me seduce y ciega
Sin rumbo conocido
Revela y sorprende
Enamora y deleíta
Pero duele, paraliza, atormenta
Olor a despedida
Impaciente montaña
Mis manos pariendo huellas
Un camino que apenas comienza*

muchas horas compartiendo, conversando y aprendiendo de la experiencia de las mujeres adultas mayores. Para ella también es tributo este esfuerzo.

Tabla 1 Síntesis de la tesis

En esta tabla se presenta de forma sintética un balance sobre los conocimientos actuales y los que aporta de novedoso esta investigación, en los tres grandes ejes que la componen y en específico para comprender la situación en Costa Rica, contribuyendo a la generación de conocimiento en Centroamérica y Latinoamérica.

Conocimiento actual	Aporte de la investigación
Urbanismo	
<p>Desde el modelo social conocemos de las barreras y el entorno discapacitante, existe un énfasis en identificar las barreras como físicas y sociales, externas al cuerpo.</p> <p>La legislación y el diseño universal buscan garantizar los cambios en el espacio.</p>	<p>Desde la ética de la vulnerabilidad se identifica que todos los cuerpos son vulnerables y necesitan sistemas de apoyo. Ubicando el cuerpo en el centro, se visualiza la existencia de cuerpos expandidos que no son tomados en cuenta por el urbanismo capacitista. La accesibilidad pluriversal nos lleva a replantear más allá del "diseño", la gestión, uso y forma de los espacios para ser habitado por los diferentes cuerpos.</p>
Cuerpo, discapacidad y movilidad	
<p>El cuerpo es el lugar de la opresión.</p>	<p>El cuerpo es el lugar del movimiento y habitar urbano. Existen cuerpos expandidos en la movilidad que deben ser reconocidos tomando en cuenta sus características y actividades que realizan para contrarrestar su precarización. Las personas con discapacidad se mueven y habitan con cuerpos expandidos.</p>
Redes de apoyo a la movilidad	
<p>La visión tradicional de la movilidad se enfoca en las redes de infraestructura y sistemas viales. Existen redes para moverse en la ciudad que conectan nuestras rutas por medio de nodos.</p>	<p>La movilidad se da a través de los sistemas de apoyo conformados por redes y flujos. Los sistemas de apoyo a la movilidad son muestra de la interdependencia que existe en las ciudades entre las personas, las infraestructuras y los acuerdos sociales (con sus reglas formales y de uso).</p>

Introducción

Urbanismo es un concepto utilizado también para referirse a la ciudad y lo que ocurre en ella, es decir, los fenómenos urbanos, las dinámicas sociales en la ciudad y el conjunto de elementos para su “ordenamiento” o manejo político, de ahí que se habla muchas veces de urbanismo como sinónimo de planificación, políticas públicas o desarrollo inmobiliario.

El enfoque tradicional concibe el urbanismo como una “disciplina” abocada a temas de planificación territorial, diseño y administración de las ciudades o regiones urbanas. Sin embargo, con este trabajo se busca promover una noción del urbanismo como una multidisciplina⁶ que pretende comprender la ciudad en sus múltiples facetas y complejidades. Esta perspectiva multidisciplinar es todavía una aspiración, pues aún queda un amplio camino por recorrer en el esfuerzo por entretrejer los aportes que realizan las diferentes disciplinas que la componen, especialmente reconstruyendo su relación con la arquitectura y las ingenierías que son su punto de origen, pero dando lugar a los ricos aportes de la geografía, la sociología, la antropología e inclusive la filosofía.

Para efectos de esta investigación se comprende el urbanismo como el conjunto de aspectos que refieren a las ciudades en la compleja interacción entre sus componentes: los usos (prácticas sociales, relación con otras especies), formas (espacio, materialidades presentes) y gestión (dimensiones políticas formales e informales).

De esta forma, el estudio se realiza desde el campo del urbanismo, echando mano de los recursos disponibles de las reflexiones de la geografía humanista, la sociología y la antropología, para crear una propuesta que enriquece los estudios críticos en discapacidad y los estudios de género, retomando para ello el paradigma de la movilidad (Sheller y Urry 2018). La contribución resulta novedosa para el campo de estudio del urbanismo latinoamericano y especialmente, mesoamericano, pues brinda recursos teóricos y metodológicos para comprender las ciudades en el presente.

⁶ Para profundizar la discusión entre disciplinas, multidisciplinas y transdisciplinas se recomienda consultar Brandt et al. 2013

Existe un sistema de dominación social que se denomina *capacitismo* (Adams et al. 2000; Campbell 2015), el mismo opera en torno a una construcción de cuerpos “capaces”, valorados por encima de los considerados “no capaces”, transformándolos en “ociosos forzados, cuerpos inútiles y dependientes, pobres merecedores de ayuda médica y social” (Ferrante 2019, 84).

Aunque el capacitismo se encuentra presente en múltiples dimensiones de la vida social (la educativa, la familiar, las creencias, la política, la económica, etc.) y afecta la cotidianidad de diferentes poblaciones, se ha identificado una ausencia de estudios sobre cómo el mismo se presenta en las zonas urbanas, en la interacción en la calle y específicamente en la movilidad de las personas con discapacidad. Para atender esta situación, se propone denominar urbanismo capacitista a aquellas prácticas, formas, gestiones y usos de la ciudad que brindan prioridad a los cuerpos “capaces”, dejando por fuera a los otros cuerpos y experiencias. Al nombrarlo y especificarlo de esa manera es más fácil identificarlo como objeto de estudio, a la vez que la presente investigación realiza un aporte conceptual.

Entonces, el estudio se centra en la experiencia específica de las personas con discapacidad en las zonas urbanas de Costa Rica, para conocer sus características, las implicaciones que tiene para la movilidad de esta población y las problemáticas asociadas a los sistemas de apoyo para la movilidad en ese contexto.

Al ser una investigación sobre las relaciones y tensiones que se establecen en la actualidad entre el urbanismo y la experiencia de moverse en la ciudad de las personas con discapacidad, podría ubicarse dentro de los estudios críticos en discapacidad, realizando un aporte al urbanismo; a la vez que puede encajar en los estudios urbanos, constituyendo un trabajo que visibiliza la movilidad de cuerpos para los cuales parece repetirse una experiencia arrinconada⁷.

⁷ Experiencia “arrinconada” es una expresión en el habla popular con la que se describieron las vivencias de las personas con discapacidad. En Costa Rica “arrinconar” significa dejar al margen o en un rincón, es una rica referencia socio espacial, pues habla de una posición social a la vez que simbólica. Esta conceptualización se ampliará más adelante en el estudio.

Costa Rica deviene un territorio interesante para investigar este tema principalmente por dos aspectos: primero, porque representa un país que ha respaldado, a nivel internacional y desde su legislación, las reivindicaciones de la población con discapacidad y ha realizado amplios esfuerzos por abordar las desigualdades sociales que enfrenta esta población. Segundo, es atractivo por la complejidad de su gestión urbana, dado que, la sociedad civil y el sector privado cuentan con una amplia responsabilidad y capacidad de decisión sobre lo que ocurre en el espacio urbano, especialmente en lo que refiere a las zonas que facilitarían el movimiento peatonal, como veremos más adelante.

Cabe indicar aspectos del contexto costarricense que resultan importantes para este trabajo. Existe una fuerte creencia de la población en la institucionalidad para atender los asuntos públicos o resolver los conflictos entre la ciudadanía y de esta con el Estado. Asimismo, se hace presente un entrapamiento burocrático para los temas urbanos. Es decir, la atención de situaciones de dominio público puede estancarse en una amplia y compleja red de trámites, gestiones y pasos institucionales en los cuales se ralentiza o se diluye la responsabilidad de las partes en disputa. Esto dificulta la atención adecuada de las dinámicas en los espacios urbanos.

Otro punto a nivel histórico por destacar, para diferenciar la situación latinoamericana y costarricense, es cómo en los países del norte global las luchas de las organizaciones con discapacidad en sus orígenes tuvieron como una de las principales reivindicaciones la accesibilidad, pues demandaron el acceso a las calles, los servicios de transporte y los edificios públicos y privados (Gavério, Guedes de Mello, y Block 2019; Lebrecht y Newnham 2020). Esto no ocurrió de forma marcada en América Latina, en donde parece ser que la lucha por acceso a derechos más básicos como alimentación, salud, vivienda, educación y subsidios estatales han sido las prioridades de organización y de lucha.

En ese contexto, las prioridades de atención e inversión tanto pública como privadas están marcadas por la clase social y la racialización de los espacios, lo cual genera una dinámica de construcción constante de márgenes, que son, en consecuencia, desatendidos. Por esto, se retoman de forma central los planteamientos de Judith Butler analizando las maneras en las cuales nuestros cuerpos son sostenidos y tratados (Butler, 2010). Esta tesis también habla de fenómenos que, en el orden de prioridades y agendas, tanto políticas como sociales, se

encuentran en un plano secundario: la lluvia, la movilidad peatonal, la exclusión producto de las formas de hacer ciudad.

De esa manera, los objetivos de la investigación se centran en indagar las interrelaciones entre el urbanismo capacitista y la movilidad de las personas con discapacidad en las ciudades del país centroamericano. Para abordar esta temática se utilizó el paradigma de la movilidad (Sheller y Urry 2018). Se retoma, asimismo, la teoría crip (McRuer 2021), de la mano con los usos reivindicativos, las identidades y la capacidad de transformar en lo contrario el insulto o las etiquetas usadas con desprecio, una nominación reivindicativa (con las nociones de discapacitado/a, tullido/a, manco/a, cojo/a, loco/a, ciego/a, etc.) (Agulló et al. 2011). Esta perspectiva se posiciona frente a lo que considera eufemismos que borran la corporalidad y, además, tienden a difuminar la discapacidad en abstracciones de discurso.

La experiencia de las personas con discapacidad permite analizar las nociones que predominan en la forma, uso y gestión de los sistemas urbanos basados en unas capacidades predefinidas y estandarizadas y el enfoque interrelacional sobre la ciudad posibilita poner la mirada sobre las relaciones entre los cuerpos y la ciudad. Para llevar a cabo la investigación se empleó un enfoque cualitativo con el fin de dar centralidad a la experiencia de las personas en la vida cotidiana; la aproximación se hizo por medio de la “bola de nieve”, y con ello se entrevistó a 12 personas, y para el análisis se utilizó la estrategia del estudio de caso para profundizar en las experiencias de cinco de ellas. Mediante entrevistas móviles (que incluyen entrevista, observación y recorridos) se observaron las condiciones urbanas en las cuales se movilizan y las experiencias de un día de su vida cotidiana. El registro de la información se realizó por medio de audio, video y fotografía. El video creado en el recorrido se revisó en una entrevista adicional con cada participante. El detalle de las dimensiones metodológicas se desarrolla en el capítulo correspondiente.

Antes de continuar cabe establecer algunos puntos de partida como preámbulo de la investigación.

Durante décadas las personas en condición de discapacidad fueron “escondidas”, invisibilizadas y encerradas, en sus casas o en centros de atención (llamados también “de rehabilitación”). Es hasta épocas recientes que se han ido abriendo camino, y queda más claro

que su reconocimiento como sujetos de derecho no pasa solo por la aprobación de legislación específica, sino que implica una denuncia constante y su protagonismo en la transformación de las estructuras sociales, ante las situaciones que les generan desventajas.

En el estado actual de nuestras ciudades el trasladarse y habitar la ciudad se vuelve una actividad desgastante, que implica más energía, tiempo y dinero, para este sector de la población. Sin ser una esencia o situación que se deposita en unos cuerpos u otros, entender que, en cuanto condición, la discapacidad se habita o se transita, permite comprender que la misma constituye un lugar que podemos ocupar en cualquier momento o al que se puede entrar y salir; por ejemplo, hay condiciones que no son visibles o percibibles a simple vista, también hay accidentes que pueden implicar una afectación temporal en nuestros cuerpos. Lo relevante de este punto es que la discapacidad no puede seguir siendo vista como un asunto “a evitar”, personal, privado, de responsabilidad familiar o individual, o de un cuerpo aislado. Es decir, la discapacidad no es algo que se porta (como accesorio, separado del cuerpo) ni es algo que se elimina con cambios en el entorno (como se plantea en la noción de la discapacidad como algo externo al cuerpo), sino que se ubica en esa frontera, entre el afuera y el adentro, es interrelacional y se asienta en los intercambios. De allí la importancia de la postura epistemológica que sostiene esta investigación y el énfasis de conocer desde el cuerpo.

Lo novedoso de esta investigación es que introduce la noción de urbanismo capacitista para nombrar las situaciones en las cuales las formas, gestión y uso de la ciudad apoyan los cuerpos “capaces” o “completos”, es decir, todas aquellas dinámicas y prácticas sociales e institucionales que dejan fuera, o descartan, de forma explícita o implícita los cuerpos que habitan con discapacidad u otras condiciones. También ha sido novedosa la propuesta llevada a cabo para construir la información que sustenta el estudio. Como ya se mencionó arriba, usando el enfoque cualitativo, por medio de la combinación de técnicas de recorrido con las personas, entrevistas y observación. El uso de video durante el trabajo de campo con cámaras en los cuerpos de las personas participantes es un aporte importante para conocer esta temática desde una experiencia muy cercana al cuerpo y a la vida cotidiana de la población del estudio.

Para finalizar, cabe señalar algunas de las motivaciones personales para desarrollar este estudio que, como se mencionaron en el prólogo, refieren a la revisión epistemológica que se

pretende con el estudio. Por un lado, se busca llamar la atención a los estudios urbanos y al urbanismo sobre sus nociones relacionadas con los “cuerpos que importan” para usar el término de Butler (2010) y que han sido tomados en cuenta, no son los cuerpos de la mayor parte de las personas, sino cuerpos hegemónicos, marcados por las supuestas características masculinas de un trabajador. Por otro lado, se pretende extender la reflexión a quien lee, escucha o conoce esta investigación sobre nuestro papel social en la construcción de un urbanismo capacitista, en las prácticas más simples y cotidianas de interacción en la ciudad o, por el contrario, las apuestas pluriaccesibles. Y, finalmente, esta investigación ha buscado brindar un espacio para que las personas con discapacidad posicionen sus dificultades al habitar ciudades que no les toman en cuenta o que les consideran de forma desconectada de los sistemas de apoyo para la movilidad. Por tanto, el tema cobra importancia pues atiende un vacío presente en los estudios críticos en discapacidad, a la vez que facilita esquemas teórico-metodológicos para el abordaje de la problemática en otros contextos.

i. Costa Rica: una amplia institucionalidad, pero poca articulación en la atención a dinámicas urbanas

Se estima que a nivel mundial más de mil millones de personas habita en cuerpos con discapacidad, lo que representa en el mundo alrededor del 15% de la población (Organización Mundial de la Salud 2011, 7). Entre 2001 y 2013, en América Latina y el Caribe unos 70,6 millones de personas vivía con alguna condición de discapacidad, es decir 12,5 % de la población en dicha región (Comisión Económica para América Latina 2014).

En Costa Rica, el Censo de Población y Vivienda de 2011 registró que un 10,5% de la población tiene una condición de discapacidad (452.849 personas); de esta población 234.454 (51,8%) son mujeres y 218.395 (48,2%) son hombres. En la Gran Área Metropolitana (GAM) se concentra alrededor del 50% de la población total con discapacidad, es decir, unas 226.510 personas (Pérez-Noguera 2011, 19).

Asimismo, el Censo indica que, de las personas con discapacidad de 18 a 65 años, sólo el 42.3% forma parte de la Población Económicamente Activa (PEA), situación que es mucho menor en el caso de las mujeres, pues de 147.055 mujeres con discapacidad en ese rango etario, solamente el 29.2% es considerada parte de la PEA. Por su parte, de los 138.525

hombres con discapacidad en esas edades, trabaja el 64.6%; es decir, que por cada mujer con discapacidad activa existen dos hombres con discapacidad activos (Pérez-Noguera 2011, 8-9). La estabilidad del empleo se ha visto ampliamente afectada en el contexto de la pandemia de 2020 y 2021.

En 2018 se publicó la Encuesta Nacional sobre Discapacidad, misma que arrojó que 670.640 personas, alrededor de 18,2% del grupo de 18 años y más, se encontraban en una situación de discapacidad. Del total de personas adultas con discapacidad un 60,9% son mujeres. El nivel de ocupación laboral es de 40%. Un dato interesante refiere a la violencia que experimenta este grupo, cuando un 60% indica haber recibido gritos, insultos, humillaciones o descalificación alguna vez en su vida. Al menos 17% indica que la zona donde está ubicada su vivienda presenta amenazas o peligros de fenómenos naturales (63% enfrenta riesgo de inundaciones) (Instituto Nacional de Estadística y Censos 2019).

En Chile, Costa Rica y México las encuestas de hogares muestran una creciente prevalencia de la discapacidad en los primeros quintiles de ingreso a medida que aumenta la edad de las personas. Las personas en condición de discapacidad están sobrerrepresentadas entre las más pobres (Comisión Económica para América Latina 2012, 45). En Costa Rica, según la Encuesta de Percepciones de Desigualdad (EPEDES) (2014) el cuarto motivo motivos de discriminación mencionado por la población encuestada fue la condición de discapacidad (6,8%), después de la clase social, el lugar donde vive, la edad y el sexo (Escuela de Estadística y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo 2015, 36).

Al igual que otros países de la región, en Costa Rica se está desarrollando un avanzado proceso de envejecimiento de la población y que será una constante en América Latina en los próximos años. Según las proyecciones de población realizadas con el último Censo (2011) se estima que Costa Rica alcanzará los 6,1 millones de habitantes en el 2050; la población de menores de 15 años decrecerá, “el segmento poblacional que más crecerá corresponderá a los adultos mayores. El tamaño de esta población se triplicará en los próximos 40 años, pasando de 316 mil personas en el 2012 a más de 1 millón en el 2050. Con este aumento la población adulta mayor sobrepasará a la de niñas y niños (0-14 años) después del 2040” (Instituto Nacional de Estadística y Censos 2013, 1). Los estudios demográficos e investigaciones sobre

los trabajos de cuidado refieren la vinculación entre envejecimiento y discapacidades adquiridas, por lo cual, puede afirmarse que a mayor edad mayores posibilidades de presentar discapacidad (Cruz Ortiz et al. 2017).

Desde finales del siglo XIX y principios del XX con la modernización se instauraron en Costa Rica los procesos sociopolíticos y económicos que han marcado las nociones de cuerpo y ciudadanía; mismos que sostienen parámetros liberales en torno a construir ciudades ordenadas e higiénicas. En dichos contextos germinaron “criterios de normalidad”, el control de las costumbres y la patologización del dolor social, que ha sido analizados en profundidad en los estudios sobre la situación de la población encerrada en las instituciones psiquiátricas o auspicios (para ahondar estas discusiones consultar los trabajos de Flores-González 2007; Solís-Avenida 2013). La historiografía ha señalado que la higiene fue el motor ideológico del cambio urbano, específicamente en el periodo de modernización del espacio público entre 1880 y 1930 (Quesada-Avenida 2007), modelo que durante el siglo XX se consolidaría en espacios marcadamente liberales y “funcionales”, donde la característica central era la optimización de la producción y, posteriormente, el consumo, una vez llegada la cultura de masas.

La Costa Rica del siglo XXI cuenta con vivienda, transporte público, comercios y edificios gubernamentales que pueden ser utilizados por gran parte de las personas. Se ha colocado rampas, baldosas guía y texturas en algunas aceras para población con discapacidad visual, así como semáforos con sonido. Se ha avanzado en el campo de la vivienda de interés social con elementos físicos específicos de soporte para personas en condición de discapacidad y en modificar las estructuras de los edificios públicos, especialmente de los centros educativos, para asegurar ampliamente el acceso (esto es obligatorio por la ley 7600 de 1996). Otra parte importante se ha realizado con respecto al acceso a los comercios, asociando los permisos y patentes de funcionamiento a la habilitación de baños accesibles. También se ha atendido el sector turístico con el fin de facilitar espacios, como parques nacionales y medios de transporte para la población en condición de discapacidad.

A estos equipamientos no les llamaremos “accesibles” porque la accesibilidad es un concepto que contempla más que una rampa o la habilitación física de los espacios para un

tipo de discapacidad. Esos cambios en la materialidad de la ciudad se han realizado en espacios cerrados principalmente (comercios y edificios públicos), y en sectores muy reducidos de los espacios urbanos. Una problemática que presentan es la desconexión, pues en el uso cotidiano se interrumpen los flujos y redes para la movilidad.

En Costa Rica, la vida cotidiana de las personas con discapacidad presenta situaciones que marcan su experiencia de forma diferenciada con respecto al resto de la población, y siendo la calle un espacio importante para las actividades más elementales, es allí donde se ha centrado el interés de la presente investigación.

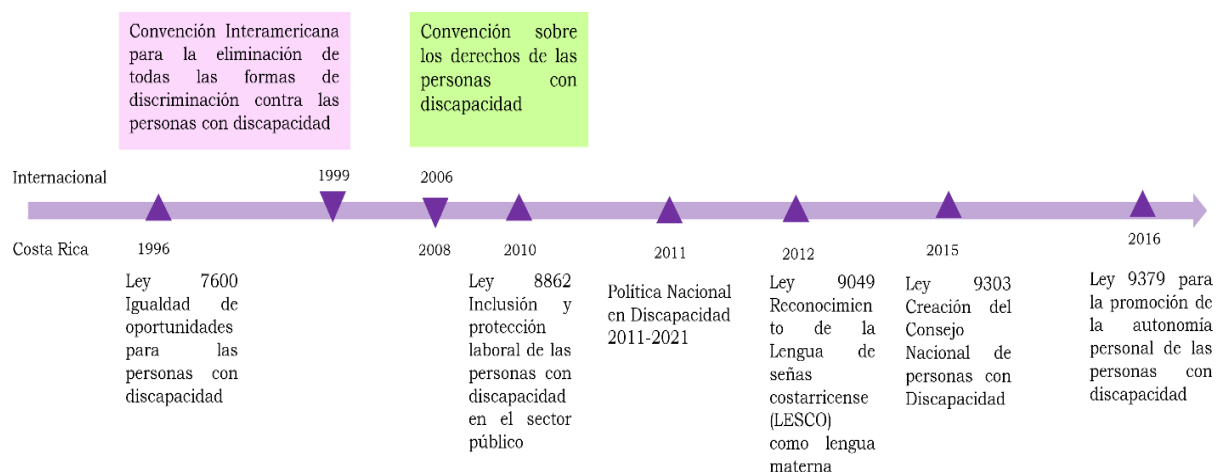
La población con discapacidad indica que sus experiencias de movilidad son “difíciles” y se caracterizan por limitantes que provocan desconexiones constantes, tanto en términos de accesibilidad como de las rutas que se encuentran ampliamente desarticuladas. El esfuerzo por movilizarse en las condiciones actuales implica un arduo trabajo adicional al que realizan otras poblaciones, por armar puentes ante espacios en los cuales es complicada la continuidad.

En la última década, informes con respecto al tema de la movilidad y el transporte sostienen que Costa Rica presenta serias deficiencias en infraestructura, ordenamiento y priorización de las inversiones; a la vez señalan que algunas de las principales problemáticas identificadas son las siguientes (Programa Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible 2018, 227): un 30% de los fallecidos en sitio en accidentes de tránsito son ciclistas y peatones y el autobús (34%) y el vehículo privado (33%) son los principales medios para trasladarse al trabajo.

A continuación, se realiza un breve recuento del cuerpo legal para mostrar la existencia de legislación que atañe a las problemáticas estudiadas en esta investigación. Con esto se muestran los referentes a las reglas formales (jurídicas e institucionales) correspondientes al orden urbano costarricense en lo referente a la movilidad. Cabe indicar que no se realiza un amplio análisis al respecto pues esto escapa a los objetivos de la investigación; sin embargo, se recuperan aquí como referencia, dado que buena parte de la gestión urbana y las prácticas en la ciudad se encuentran mediadas por estos referentes.

La siguiente línea de tiempo permite visualizar los principales cuerpos jurídicos internacionales y nacionales para el caso costarricense que refieren a los derechos de las personas con discapacidad.

Diagrama 1 Legislación en materia de discapacidad



Fuente: Elaboración propia con base en Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad s.f.

Algunos cambios relacionados con la movilidad de la población en condición de discapacidad han sido promovidos por la legislación. Puede mencionarse la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad (ratificada como Ley 8661 del año 2008); la Ley 7600 Igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad (1996), la Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad (1999), la Política Nacional en Discapacidad 2011-2021 y la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad (2006). La legislación mencionada establece la accesibilidad espacial, informativa y comunicacional como un derecho de toda la población y estipula que el Estado debe gestionar “entornos accesibles”. Se demuestra entonces, a más de 15 años de ratificación de la Convención, que ni la accesibilidad ni la movilidad son asuntos exclusivos del ámbito legal o del ordenamiento jurídico. También se muestra cómo sigue siendo el Estado y sus debilidades institucionales las encargadas de supervisar que las acciones se lleven a cabo en torno a la habitabilidad urbana.

En el país existen subsidios que brinda el Estado a las personas con discapacidad que lo requieran. El Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS) otorga una “Asignación Familiar (Inciso H)” a personas de bajos ingresos, que tengan hijos o hijas con discapacidad, o mayores de 18 años y menores de 25 años, que sean estudiantes de alguna institución de educación superior o técnica. El subsidio está destinado a la atención de necesidades básicas tales como: alimentación, alquiler de vivienda, pago de asistente personal y la atención de gastos de capacitación laboral, técnica y/o universitaria (Instituto Mixto de Ayuda Social, s. f.).

Otro subsidio corresponde a la pensión por invalidez, la cual es brindada a la persona que no puede trabajar debido a su condición, si ha enfrentado un accidente o enfermedad:

“La pensión por invalidez es un beneficio que el asegurado que cotiza para el Seguro de Invalidez, Vejez y Muerte (IVM) puede obtener, cuando por enfermedad o por accidente no laboral pierde más de las dos terceras partes de su capacidad para el trabajo” (Caja Costarricense de Seguro Social 2015).

Cabe mencionar algunos elementos presentes en la legislación del país que refieren a aspectos vinculados con el urbanismo y la movilidad, así como aquellos puntos que atañen específicamente a la situación de las personas con discapacidad y que generan dinámicas en el habitar en movimiento en nuestras ciudades. La siguiente tabla resume los principales artículos identificados en el estudio.

Tabla 2 Legislación vigente sobre la movilidad y la discapacidad en Costa Rica

N° de Ley	Nombre	Fecha de vigencia	Artículo	Aspectos urbanísticos
9976	Ley de Movilidad peatonal	23 de abril de 2021	1	Establece las bases del marco jurídico para regular la infraestructura peatonal, de conformidad con el sistema de transporte multimodal y espacios públicos, que prioriza la movilización de las personas de forma segura, ágil, accesible e inclusiva, como competencia de las corporaciones municipales y del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sus consejos.
9329	Ley de Transferencias para la administración plena exclusiva de la red vial cantonal	01 de enero de 2016	2	Señala que la atención de la red vial cantonal es competencia de los gobiernos locales, con la responsabilidad de “planear, programar, diseñar, administrar, financiar, ejecutar y controlar su construcción, conservación, señalamiento, demarcación, rehabilitación, reforzamiento,

				reconstrucción, concesión y operación, de conformidad con el plan vial de conservación y desarrollo (quinquenal) de cada municipio. Se trata de las calles y caminos e infraestructura complementaria ubicada en terrenos de dominio público.
8661	Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad	19 de agosto de 2008	9	Plantea el compromiso de los Estados por asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones. Para este cometido deben tomar las medidas que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso a los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores (escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo), los servicios de información, comunicaciones y de emergencia.
	Reglamento Espacios Públicos, Vialidad y Transporte; y Publicidad Exterior (Plan Director Urbano del Cantón de San José)	5 de junio de 2005	9	Instaura como obligación del propietario construir aceras, o reconstruir las existentes frente a sus predios. Establece la potestad de la municipalidad de realizar las mejoras y cobrarlas, en caso de desobediencia de los propietarios. Determina las medidas de rampas, ingreso de vehículos, desniveles, etc. y demás disposiciones sobre el uso del espacio de las aceras.
7794	Código Municipal	30 de abril de 1998	75	Estipula que las personas (físicas o jurídicas) propietarias o poseedoras de bienes inmuebles, deberán construir las aceras frente a sus propiedades y darles mantenimiento, así como remover objetos, materiales o similares (de las aceras o los predios) que contaminen el ambiente u obstaculicen el paso. Además, determina que deben abstenerse de obstaculizar el paso por las aceras con gradas de acceso a viviendas, retenes, cadenas, rótulos, materiales de construcción o artefactos de seguridad en entradas de garajes, o materiales de construcción (mismos que deben depositarse adecuadamente).
7600	Igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad	18 de abril de 1996	42, 43, 44, 45	Establecen las indicaciones para que sea posible el acceso al espacio físico sin riesgo alguno para las personas con discapacidad. Se centra en aspectos como: rampas, pasamanos, señalizaciones visuales, auditivas y táctiles.

Fuente: Elaboración propia a partir de Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad s.f. y Sistema Costarricense de Información Jurídica s.f.

Cabe señalar que al momento de realizar esta investigación no había sido aprobada la Ley 9976 de Movilidad peatonal, la cual hace alusión directamente a la responsabilidad institucional del Estado costarricense, a través de sus gobiernos locales en la construcción y

conservación de infraestructura, por lo cual, quedará para futuras investigaciones la indagación sobre la incidencia de esta legislación y si se introducen cambios a lo analizado en este estudio.

La legislación referida a la situación de las personas con discapacidad más reciente recupera, en parte, el enfoque o modelo social. Bajo el marco de esos cuerpos jurídicos internacionales, el Estado costarricense ha desarrollado algunos cambios que aportan al campo de la movilidad de esta población. Por ejemplo, en el transporte público se encuentran asientos preferenciales (destinados a personas con discapacidad, adultas mayores y personas embarazadas). De manera obligatoria para la generalidad de autobuses, desde el año 2007 se comenzó a ejecutar un plan de 10 años para que la totalidad del transporte público incorporara rampas o elevadores para el acceso de personas en silla de ruedas. Recientemente, un fallo de la Sala Constitucional indicó que personas que usen productos de apoyo como sillas de ruedas, andaderas, etc. deben atenderse con las rampas con las que cuenta el transporte público. Este elemento es de gran importancia para la población de sectores populares, que son mayoritariamente usuarios de transporte público y se encuentra presente principalmente en las zonas urbanas. El aviso anticipado del nombre de las estaciones o paradas es también un elemento central de accesibilidad, en Costa Rica no existe ese aviso sonoro en el sistema de autobuses ni un sistema de transporte articulado. En el servicio de tren urbano las personas que cobran los tiquetes van mencionando las estaciones, pero no en todas se cuenta con accesos para la mayoría de la población.

Según lo establece esta legislación justamente, son los gobiernos locales quienes cuentan con las potestades de administración de los caminos, para proceder bajo las directrices y normativa técnica establecida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) como ente rector y fiscalizador en la materia.

Aunque dichos cuerpos jurídicos mencionan la “accesibilidad” y las leyes estipulan que el Estado debe gestionar “entornos accesibles”, la realidad es que los cambios físicos en elementos aislados no constituyen accesibilidad en la vida cotidiana. En Costa Rica, por ejemplo, se han colocado, en algunas aceras, rampas, baldosas guía y texturas, así como semáforos con sonido.

En términos generales, cabe indicar que las acciones políticas para abordar las problemáticas y situaciones referidas al desplazamiento peatonal o la movilidad en el espacio urbano han estado desarticuladas. Además, debe señalarse que la visibilización de las personas con discapacidad a nivel público es un tema que no tiene más de 25 años, aunque sea de larga data su presencia en la legislación costarricense (para más detalles sobre el cuerpo jurídico referente a la investigación revisar Anexo 3), y, según lo que enfrentan las personas con discapacidad, no constituye un esfuerzo articulado a las necesidades y requerimientos cotidianos de la población.

En la experiencia cotidiana de las personas con discapacidad lo que ocurre es que se enfrentan a graves contradicciones entre el discurso de derechos de la legislación y las posibilidades concretas para habitar la ciudad. En las calles, se presentan formas, usos y gestión del espacio que pueden considerarse accesibles para algunos grupos, pero que son difíciles de enfrentar para esta población, sin conexión entre sí. Esta experiencia se encuentra marcada también por la clase social a la que pertenece la persona con discapacidad, de manera que, si puede pagar transporte privado y llegar a ciertos “lugares accesibles” podría tener formas de vivir la ciudad muy diferenciadas de quienes no pueden pagarlo. Aunque la calle es el espacio público por excelencia, no es un lugar que asegure la movilidad cotidiana autónoma en condiciones dignas para las personas con discapacidad.

Pero lo que ocurre en la experiencia de las personas con discapacidad cotidianamente es que se enfrentan a contradicciones en el discurso de derechos de la legislación y las posibilidades concretas para habitar la ciudad. En las calles, se presentan formas, usos y gestión del espacio que pueden considerar accesibles para algunos grupos, sin conexión entre sí.

De esta forma se cuenta con un marco de referencia general de las condiciones en las cuales se encuentran el país y sus ciudades. A continuación, se elaboran estas dimensiones para abordarlas en la investigación que se realizó.

Para construir el problema de investigación y llegar al objeto de estudio, cabe identificar primero cuáles son las nociones de sentido común (simples lugares/ representaciones oficiales), “lugares comunes” o la sociología espontánea, que muestran parte del etnocentrismo

de clase (Bourdieu, Chamboredon, y Passeron 2002, 105) y el racismo de la inteligencia (Bourdieu 2012) en torno al tema seleccionado.

En un ejercicio por reconocer el capacitismo que predomina en nuestros abordajes, se exponen algunas ideas o relaciones que se establecen frente al tema de discapacidad, la movilidad y el urbanismo cuando se afirma:

- “Las personas con discapacidad no se mueven de sus casas o se mueven poco”.
- “Las personas con discapacidad se mueven hacia los lugares donde hay servicios de salud”.
- “Lo que se necesita es poner diseño universal”.
- “Lo que hace falta es poner más rampas”.
- “Es muy caro hacer una ciudad accesible”.
- “La discapacidad es una barrera para superar”
- “Las personas con discapacidad son un ejemplo para inspiración, porque vencen todos los obstáculos”.
- “Las barreras están en la mente”.
- “La ciudad es para gente «normal»”.
- “Las personas deben ser resilientes, tienen que moverse y ser autosuficientes”.
- “Lo que se necesita es más conciencia”.

Estas nociones albergan lugares comunes o cercanos a la retórica del discurso de inclusión, ciudades incluyentes y de accesibilidad universal, los cuales se adhieren a una visión física de la vida urbana y la movilidad, así como la individualización de la discapacidad y, por tanto, de la responsabilidad de la agencia para habitar la ciudad. Reproducen “recetas” universales para situaciones ampliamente diversas y contextos contrastantes; además, se enfocan en la discapacidad como si fuera sinónimo de la silla de ruedas y la motricidad.

En ese sentido, se sugiere trabajar un abordaje vinculado a un urbanismo más corporeizado y menos dicotómico y eso implica valorar lo micro teóricamente también, bajo esta propuesta se abordan los elementos de la movilidad que históricamente se han asumido

como individuales, inclusive culpando a los cuerpos con discapacidad por las situaciones que les afectan (como por ejemplo las caídas).

Uno de los aspectos centrales para la construcción del problema fue la escucha corporal, es decir, a través de todo el cuerpo, de una situación que se ha venido denunciando, pues afecta a una gran parte de las personas con discapacidad y de otras poblaciones: moverse con dificultad en la ciudad. Por eso el paso de ver las dificultades de movilidad en un sujeto aislado (estudiantes y personas desconocidas en la calle), y comprenderlas como parte de una situación que tiene raíces históricas en nuestros contextos occidentales, políticas y estructurales fue un paso fundamental en esta investigación.

El movimiento ocurrido de pensar que se trataba de una situación vinculada a “la” discapacidad, a las habilidades o posibilidades de “sus cuerpos” hacia una comprensión analítica que busca mostrar la situación estructural de fondo, que la enfrentan miles de personas como comunidad alrededor del mundo y que refiere a construcciones sociales, políticas, económicas y subjetivas fue central para este trabajo. Ha sido importante el proceso de pasar de visibilizar un problema social “el mal estado de las aceras” o “la ausencia de rampas” (que era la manera en la cual se comprendían estas exclusiones) a un problema científico, que propició preguntarnos por cómo se presenta el capacitismo en el urbanismo y nuestras ciudades, generando formas de valoración y desigualdades urbanas poco nombradas como tales o discutidas.

En el mundo social, y las construcciones culturales occidentales, se han delimitado modelos para abordar la discapacidad que algunos desarrollos teóricos los han llamado paradigmas y, otros, visiones. Si bien algunas personas los relacionan con periodos históricos precisos, su presencia hasta nuestros días permite ver que no son pensamientos propios o exclusivos de una época. Siguiendo la propuesta de Brogna (2009) recuperaremos las visiones sobre la discapacidad que han predominado en Occidente: exterminio-aniquilamiento, sacralizada-mágica, visión caritativo-represiva, médico-reparadora, normalizadora-asistencialista y visión social. Según cada una de estas perspectivas han variado las ideas, conceptos y acciones en torno al cuerpo y la discapacidad. El modelo de prescindencia estipulaba que las personas con discapacidad eran seres fuera de la “normalidad”, la salud y la

belleza, de los cuales las ideas mágico-religiosas establecían su condición como castigo o maldición para ellas o sus familias; en algunos casos, dichas concepciones llevaron a desaparecer y matar a estas personas. Posterior a las Guerras Mundiales, se desarrolla un modelo denominado médico o rehabilitador, a partir del cual, la discapacidad es vista como una situación a corregir, medicar o acondicionar para que el cuerpo se ajuste a la “normalidad” establecida por los estándares médicos, salubristas y capitalistas de la época; la discapacidad responderá a “deficiencias genéticas, accidentes o agresiones sufridas por un trauma” que puede ser tratado o controlado con el conocimiento científico para que el cuerpo alcance las capacidades esperadas. Finalmente, producto de múltiples movilizaciones y organización social de esta población, surge el paradigma social mismo que plantea que la discapacidad es una condición, que tiene un rango social no individual o de la familia de quien vive una discapacidad y que es el entorno el que genera la discapacidad en las personas.⁸

La presente investigación no busca posicionarse desde estos modelos; sin embargo, para efectos del análisis cabe señalar que, en la experiencia de las personas con discapacidad, es posible identificar la presencia de referentes de cada época histórica, y su peso en las visiones de mundo de dicha población sobre sí misma y sobre su lugar social.

Lo que resulta central para esta investigación es cómo la generación de formas de habitar la ciudad, es decir, de hacer, conducirse y gestionar la misma, tienden a arrinconar a las personas con discapacidad y a cualquier cuerpo que no “cumpla” los criterios de normalidad socialmente impuestos. En las “justificaciones” de por qué ocurren estos fenómenos es usual encontrar explicaciones referidas a las ideas de esos modelos de pensamiento. Se trata de cuerpos diferentes a los establecidos como “el común” o el estándar en dicha visión hegemónica. Explicado en otras palabras, las tendencias capacitistas establecen las formas, usos, gestión de los espacios viables para cuerpos estándar, y niegan, arrinconan o estigmatizan cualquier posición, movimiento o cuerpo que subvierta dichos parámetros. De allí la

⁸ Para ver en detalle estos paradigmas se recomienda revisar Ferreira (2011) o Brogna (2009; 2006).

importancia de someter a discusión el lugar que, en las ciudades contemporáneas, tienen estas tendencias en el espacio de la calle.

Como se expuso anteriormente, Costa Rica es un país que resulta interesante para indagar sobre el urbanismo capacitista pues presenta una dinámica institucional respaldada por una amplia legislación, aunque ampliamente burocratiza para atender los temas de transformaciones urbanas.

ii. Preguntas de investigación

A partir de los referentes contextuales y epistémicos desarrollados se plantea la siguiente pregunta de investigación:

¿Cómo el urbanismo capacitista se interrelaciona con las experiencias corporales y las redes de apoyo para la movilidad de las personas con discapacidad en zonas urbanas de Costa Rica?

Preguntas específicas

¿Cuáles son las dinámicas del urbanismo capacitista en las zonas urbanas costarricenses?

¿Cómo son las experiencias corporales de movilidad de las personas con discapacidad en las zonas urbanas?

¿Cómo trabajan las redes de apoyo para la movilidad de las personas con discapacidad?

Hipótesis

Las dinámicas en las formas, uso y gestión de las zonas urbanas de Costa Rica que conforman el urbanismo en la movilidad de los cuerpos con discapacidad, evidencian la separación, afectando su orientación y dejando de lado las formas propias de habitar la ciudad por parte de esa comunidad y las redes que establecen. Se priorizan los intereses privados, individuales y de los cuerpos “capaces” por encima de las necesidades colectivas y marcan con dificultades la experiencia de movilidad de las personas con discapacidad, generando desigualdades urbanas. De esta manera se les dificulta habitar la ciudad con el resto de la comunidad y, en ocasiones, se les separa estando dentro del mismo espacio.

iii. Objetivos de la investigación

Objetivo general

Analizar las interrelaciones entre el urbanismo capacitista, las experiencias corporales y las redes para la movilidad de las personas con discapacidad en las zonas urbanas de Costa Rica.

Objetivos específicos

1. Indagar las dinámicas del urbanismo capacitista costarricense desde las experiencias corporales de las personas con discapacidad.
2. Inquirir las experiencias corporales particulares de la comunidad con discapacidad al moverse en la ciudad.
3. Explicar las redes que establece la comunidad con discapacidad para gestionar su movilidad urbana.

iv. Importancia de investigar el urbanismo capacitista desde los cuerpos

Existe un vacío de conocimiento científico sobre las situaciones que viven las personas con discapacidad en las calles costarricenses, pues los trabajos con esta población se han centrado en los espacios cerrados y han dado relevancia a la discapacidad física en sus abordajes. Por lo tanto, el trabajo implica abrir a discusión las situaciones que ocurren a diversidad de personas, en el espacio de la calle y, a la vez, establece información relevante sobre la diversidad de experiencias que vive la comunidad con discapacidad en Costa Rica.

El posicionamiento epistémico retomado en este estudio busca entonces, recuperar de las experiencias de las personas, como fuente central de información para crear conocimiento en el campo del urbanismo. Este conocimiento tiene como punto de partida la ética de la fragilidad, siguiendo los aportes de Judith Butler (2010) para comprender el habitar, en el que todos los cuerpos comparten la fragilidad pero hay unos cuerpos más vulnerados que otros (Butler 2017), las formas en que algunas vidas son valoradas y otras precarizadas y, a la vez, cómo cuestionamos constantemente qué cambios pueden introducirse en nuestras ciudades para que el mundo sea más vivible por los diferentes cuerpos.

La relevancia teórica de la presente investigación radica en establecer un puente entre la perspectiva crip y el urbanismo, aportando en la comprensión de las experiencias de las personas con discapacidad que se dan en la ciudad. Por consiguiente, los estudios críticos en discapacidad también se amplían con este estudio (Pérez-Ramírez, Cruz-Maldonado, y Lázaro-Jiménez 2021; Yarza de los Ríos, Sosa, y Pérez-Ramírez 2020), pues el giro subjetivo que los enriquece encuentra un importante enlace con el giro de la movilidad para posibilitar la comprensión de la diversidad de formas de habitar el espacio urbano. La aproximación de la teoría crip al análisis urbano es considerada un aporte al desarrollo teórico y conceptual, el cual está comenzando a tener eco y producciones locales en Latinoamérica. Se plantea esta contribución sin dejar de lado que se trata de una teoría que surge en el norte global, en el contexto de los activismos de personas de la diversidad sexual y con discapacidad, disidentes del esquema médico.

Esta tesis contribuye a nombrar y comprender situaciones que enfrenta la comunidad con discapacidad en la calle, si bien sus objetivos se centran en analizar el fenómeno denominado urbanismo capacitista, se considera que los hallazgos y el material recolectado

en el campo pueden ser de utilidad en el futuro para las organizaciones de personas con discapacidad en Costa Rica y Latinoamérica interesadas en respaldar sus acciones y el activismo por la visibilización y justicia para estas poblaciones.

Realizar una investigación con estudio de caso múltiple se debe al interés por recuperar las más variadas experiencias en torno al objeto de estudio, el urbanismo capacitista, evidenciando la riqueza de trabajar con casos diferentes, lo cual permite ampliar los conocimientos sobre una situación que atañe a los múltiples cuerpos. El objeto de investigación mismo llevó a indagar en diferentes experiencias corporales, dado que se buscaba mostrar cómo el capacitismo se encuentra presente en la vida de diferentes poblaciones. En relación con este punto, se aporta igualmente a los estudios urbanos y sobre la discapacidad en Latinoamérica, al colocar el cuerpo que habita en movimiento en el centro de la indagación y la experiencia metodológica.

Para conseguir sus objetivos la investigación se propuso trabajar directamente con las personas con discapacidad, pues se defiende una perspectiva cualitativa, en donde los sujetos cuentan con el mejor conocimiento sobre las situaciones del problema de investigación debido a que son quienes viven cotidianamente sus implicaciones. Con tal de recuperar esos conocimientos se creó una estrategia metodológica con entrevistas móviles (conocidas como entrevistas caminadas⁹, “walking interviews” o “go-along” (Bergeron, Paquette y Poullaouec-Gonidec 2014)) que incluye amplia cercanía, la observación, los recorridos con las personas en un día cotidiano y la entrevista en profundidad. El documentar a través de grabaciones de audio, video y fotografía fue muy útil para contar con información muy cercana a la experiencia de la comunidad con discapacidad. En la mayoría de los casos las personas portaban la cámara para grabar los videos, por lo cual, también se logró dar esa centralidad al cuerpo en la recolección de la información.

⁹ Se prefiere utilizar en esta investigación entrevistas “móviles” o “en movimiento” y no “caminadas”, por la alusión prejuiciosa que socialmente se mantiene de pensar el caminar con las piernas, y que excluye la posibilidad de rodar, arrastrarse, deslizarse en el espacio. Por lo cual se considera que pensar las entrevistas en movimiento permite incorporar esas otras sensibilidades y corporalidades.

Estos elementos mencionados hacen que la investigación realizada no solo tenga un aporte teórico y metodológico al urbanismo, sino que, además, profundiza en la construcción de conocimiento multidisciplinario.

v. Organización del documento

Este documento se encuentra dividido en cinco capítulos. El capítulo I presenta el marco teórico conceptual construido para acompañar la reflexión y el análisis de la información que sustenta la investigación, recuperando los aportes de la teoría crip y desarrollando los momentos de reflexión que llevaron a la construcción del término *urbanismo capacitista* como forma de nombrar al objeto de estudio.

El capítulo II hace un recorrido por la estrategia metodológica desarrollada, en el cual se retoman algunas reflexiones sobre el quehacer en la interacción con las diferentes etapas de trabajo, con especial énfasis en los aprendizajes provenientes del trabajo de campo.

El capítulo III presenta un análisis sobre el urbanismo capacitista en el contexto urbano costarricense desde los testimonios de las personas con discapacidad y sus vivencias; en el mismo destacan las ciudades diseñadas y gestionadas para seres humanos con gran fuerza física y que se mueven de forma rápida. El caso estudiado en este capítulo refiere a cómo opera el sistema institucional costarricense cuando se presenta una denuncia sobre esta situación.

En el capítulo IV se encuentran los hallazgos de la investigación sobre las experiencias corporales de las personas con discapacidad en las ciudades. Lo allí expuesto busca ampliar las nociones al mundo sensorial, fundamentalmente incorporando la noción háptica o táctil para habitar en movimiento, conociendo las situaciones que enfrentan los “cuerpos expandidos”. Se hace énfasis en las experiencias en torno a la protección, orientación y organización como elementos para que los espacios urbanos sean habitables. El apartado finaliza con la revisión del contacto tanto ambiental como humano reseñado por las personas con discapacidad.

El capítulo V refiere al análisis de las redes en los sistemas de apoyo para la movilidad que establecen las personas con discapacidad en el espacio urbano. Aquí se muestran tres dinámicas asociadas al urbanismo capacitista que afectan las redes, en la experiencia de movi­lidades en red de las personas con discapacidad, a saber: el arrinconamiento, la disgregación y la aceleración. Por su parte sobresalen los apoyos, conexiones y tensiones presentes en las dinámicas en redes. De esta manera se identificaron redes de apoyo vivas, de infraestructura y de acuerdos sociales, cada una con sus características, pero en interacción permanente.

En el apartado de conclusiones pueden hallarse los principales hallazgos y reflexiones de la investigación, así como las limitaciones y nuevas líneas de trabajo que moviliza este estudio.

1. Capítulo I. Experiencias corporales y redes: referentes para problematizar el urbanismo capacitista desde la movilidad

En este capítulo se comparte el tejido teórico de la investigación. Para desarrollar esta investigación se ha procedido de forma ampliamente inductiva, incluyendo en la teoría utilizada para desarrollar los planteamientos, pues la investigación más cercana a la temática se ha desarrollado desde referentes de la arquitectura, visiones estáticas del espacio o los fenómenos sociales y también enmarcadas en el modelo social de la discapacidad en países anglosajones.

Al principio del proceso de investigación se recorrieron los aportes de distintas tradiciones teóricas y metodológicas, por ejemplo, enfoques vinculados al urbanismo feminista (Col·lectiu Punt 6 2019) o la teoría marxista y la producción social del espacio con Henri Lefebvre (Lefebvre 2013) hasta, finalmente, definir la ética feminista de las vulnerabilidades y el enfoque del nuevo giro de la movilidad para comprender desde la experiencia, con las personas con discapacidad, la relevancia de brindar centralidad a las corporalidades en la ciudad y en el urbanismo.

Partiendo de lo general, como se desarrollará más adelante, la investigación se sostiene en términos paradigmáticos de dos grandes cuerpos teóricos. Por un lado, la denominada ética feminista de la vulnerabilidad cuya impulsora es Judith Butler (2017b; 2002), a quien debemos los desarrollos iniciales de la teoría queer y llega a esta investigación de la mano del creador de la teoría crip Robert McRuer (2018; 2021), esta última, base para el planteamiento de urbanismo capacitista. Por otro, se encuentra el paradigma de las movilidades cuyos exponentes iniciales son Mimí Sheller y John Urry (Urry 2007; Sheller y Urry 2018). Retomar estos elementos para generar reflexiones sobre la situación de las personas con discapacidad en Costa Rica resulta pertinente bajo la advertencia de ser referentes teóricos de sociedades con mayores recursos que las latinoamericanas, con sistemas de protección social que, en algunos casos, atienden de manera más amplia los aspectos públicos de infraestructura, que, sin embargo, ayudaron a generar rupturas y un caldo de cultivo para las propuestas que aquí se han construido. La premisa retomada de dichos referentes de moverse de lugar para

visualizar desde referentes no institucionales, ni convenciones sociales preestablecidas los temas de discapacidad han sido centrales para esta reflexión.

Se tiene conocimiento que estas teorías surgen en el norte global, en el contexto de los activismos de personas de la diversidad sexual, disidentes y con discapacidad; que apenas está teniendo algunos ecos y producciones locales en América Latina, especialmente en México (Maldonado-Ramírez 2019; Vite Hernández 2020a; Gutiérrez-Rodríguez 2020), Argentina (Angelino 2009) y Colombia (Yarza de los Ríos, Sosa, y Pérez-Ramírez 2020) por mencionar algunos. En estos países los abordajes se han centrado en los cuerpos, las sexualidades, las experiencias de cuidado y en el campo educativo, principalmente.

Como se desarrolla a lo largo del presente capítulo, el acercamiento propiciado para esta investigación del giro de la movilidad a los estudios críticos en discapacidad facilita la creación de una propuesta teórica para comprender el urbanismo capacitista, desde la experiencia corporal de las personas con discapacidad. Este aspecto es novedoso para Costa Rica y para la región centroamericana. Se elaboran las preguntas desde “los cuerpos discas”,¹⁰ fue posible conocer y acercarse al fenómeno urbano, los sistemas de apoyo, con las redes que los conforman y, de esta manera, construir un entramado para comprender esta parte de la vivencia de una comunidad.

Los estudios críticos en discapacidad en América Latina, y en especial en Costa Rica, se han visto enriquecidos con el acercamiento propuesto aquí, a formas de comprender el habitar en movimiento, a la vez que ha sido posible ampliar el nivel de acercamiento de estos estudios a las dinámicas que ocurren en la calle en una de las dimensiones más importantes de la vida humana, que refiere a lo cotidiano en el día a día.

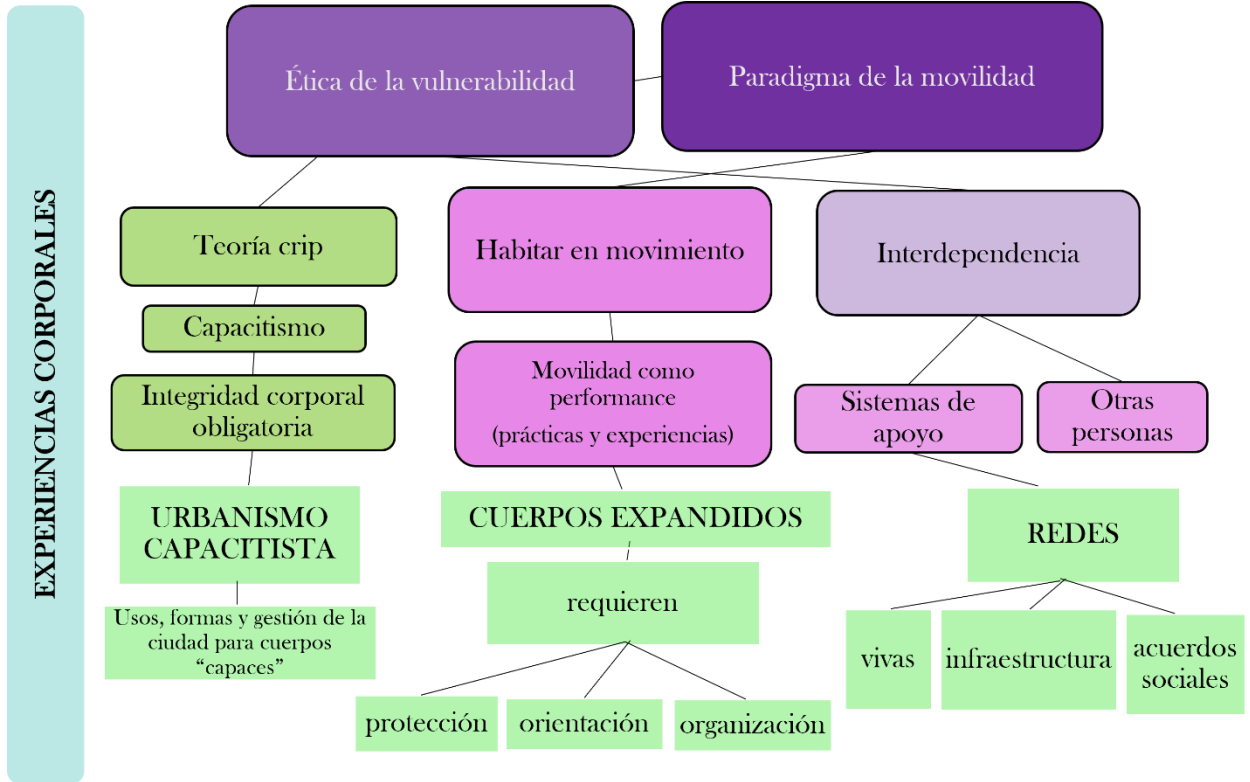
El **Diagrama 2** contiene de forma esquemática los puentes trazados para construir la base teórica conceptual del estudio. El punto de partida con los estudios feministas y la ética

¹⁰ Recientemente un grupo de activistas en México han comenzado a reivindicar el concepto “disca”, para referirse al colectivo con discapacidad y a una identidad “disca” (Vite Hernández 2020a).

de la vulnerabilidad (Butler 2002, 2006, 2010, 2017) facilitan un marco amplio de referencia desde donde nutrir la perspectiva retomando la vulnerabilidad presente en todos los cuerpos y la interdependencia de la cual somos parte, pues dependemos tanto de personas como de sistemas de apoyo. Si estos referentes los acercamos al paradigma de la movilidad, se encuentra la preocupación por la habitabilidad, el habitar en movimiento y las condiciones brindadas a los cuerpos en la ciudad. De allí el punto de encuentro se da en las experiencias corporales, como aquellas vividas por las personas en interacción e intercambio constante, pues la concepción de cuerpo es abierta. Allí es donde hacen entronque la perspectiva queer y la teoría crip, pues permiten comprender que existen dimensiones fundamentales de la vida social que se hacen cuerpo o tocan los cuerpos, a la vez que estos se transforman, se mueven de los lugares, crean, intercambian y contrastan sus experiencias corporales. Se retoma lo que otros estudios han denominado “la movilidad como performance” (Imilan 2018), entendido como el hacer y presentarse en escena en el espacio urbano.

A lo largo de la historia se ha gestado un sistema de opresión que prioriza, valora y atiende a los “cuerpos capaces”, mismo que margina y precariza a los cuerpos que se salen o desbordan la “normalidad”. Sin embargo, en el contexto latinoamericano ha sido poco analizado el papel de esta dimensión en las experiencias corporales en la calle, de allí que se propone en esta investigación el uso de urbanismo capacitista para nombrar las situaciones en las que el uso, forma y gestión de la ciudad prioriza la vida de los cuerpos capaces.

Diagrama 2 Modelo teórico de la investigación



Fuente: Elaboración propia a partir de revisión bibliográfica.

1.1. Ética de la vulnerabilidad en movimiento

Este trabajo se nutre de dos grandes referentes la ética de la vulnerabilidad (Butler 2017; Ahmed 2019)¹¹ y el paradigma de las movilidades (Urry y Sheller, 2016) el cual establece, a nuestro entender el esquema más propicio para analizar el fenómeno en estudio dada su flexibilidad, perspectiva dinámica y ajuste a las nociones planteadas por las personas participantes.

Se retoma la noción de cuerpo ampliamente explorada por los estudios culturales, antropológicos y de otras ciencias sociales de los procesos corporales, con la central disposición del cuerpo como instancia política, sensible y precarizada en las sociedades capitalistas. Resulta fundamental recuperar la perspectiva de Judith Butler (2017), quien establece los términos sensibles desde la noción de vulnerabilidad identificando los mecanismos de poder que marcan unas “vidas vivibles” con respecto a otras:

los cuerpos requieren comida y abrigo, protección de daño y destrucción y la libertad para moverse, trabajo, asistencia médica; los cuerpos necesitan otros cuerpos de apoyo para sobrevivir. Importa, por supuesto, la edad de esos cuerpos y si tienen alguna discapacidad, ya que en todas las formas de dependencia los cuerpos necesitan no sólo de otra persona, sino también de sistemas sociales de apoyo que son complejamente humanos y técnicos (Butler 2017, 14-15).

Butler establece una noción abierta de la corporalidad la cual es relevante para el pensamiento filosófico que vendría posteriormente por la ruptura que esto implicó (Retana 2018). Hablamos de cuerpos en movimiento o que buscan moverse en la ciudad. Pero ese movimiento es sostenido, posibilitado o controlado por factores externos e internos al cuerpo. Como lo detalla Butler la experiencia corporal se da bajo una dimensión pública y vulnerable:

¹¹ Desarrollos posteriores sobre la ética de la vulnerabilidad se deben a Corine Pelluchon en sus trabajos ligados al ambiente y la bioética, los cuales no han sido retomados en este trabajo, pero contribuyen al cuestionamiento de la institución hospitalaria y la diferenciación que tiende a hacerse entre lo vivo, natural, y lo humano (Pelluchon 2009; Moreno-Lax 2013).

El cuerpo supone mortalidad, vulnerabilidad, praxis: la piel y la carne nos exponen a la mirada de los otros, pero también al contacto y a la violencia, y también son cuerpos los que nos ponen en peligro de convertirnos en agentes e instrumento de todo esto. Aunque luchemos por los derechos sobre nuestros propios cuerpos, los cuerpos por los que luchamos nunca son lo suficientemente nuestros. El cuerpo tiene una dimensión invariablemente pública (Butler 2006, 52).

Este aspecto es central para comprender la experiencia de las personas con discapacidad, en su acercamiento a las experiencias corporales de otros cuerpos, a la vez que constituye un aspecto central al dimensionar el cuerpo desde la visión política. La discapacidad es una condición que es experimentada en cuerpos que construyen vivencias y significados, pero que en el entorno hacen frente a tensiones y conexiones.

Surge una reflexión sobre la escala en el trabajo. Se han diseñado las ciudades teniendo como referencia una escala de cuerpo humano para su uso. Esta escala sostiene que el cuerpo humano es de cierta forma, peso, posee determinada capacidad para moverse, y utiliza todos los sentidos (principalmente vista y oído).

Como lo plantea Maldonado (2020) los “cuerpos de las personas con discapacidad llevan al límite los parámetros sociales, los tensan y, eventualmente, los subvierten”. Dentro del capitalismo se presentan dos demandas fundamentales, por un lado, constituir una fuerza de trabajo eficiente y, por otra, contar con una capacidad de consumo “solvente” (Ferreira 2011, 10). En esta misma línea resulta central identificar el lugar social por el que circulan estos cuerpos: “Las personas con discapacidad no representaban una fuerza de trabajo rentabilizable, por lo que se procedió a su exclusión de la esfera económica y, con ello, de la posibilidad de procurarse medios de subsistencia” (Ferreira 2011, 11). La preocupación por la producción en el sistema capitalista deposita también una noción “productiva” en las corporalidades como requisito para ser parte de la sociedad y sus actividades, esa noción serían luego los cánones para gobernar el “cuerpo deficiente” (Preciado 2013). En el contexto capitalista, la precarización se encuentra encarnada de diferentes formas, y el cuerpo deviene en una instancia política y relacionada con el mundo sensible. En sus requerimientos más

básicos de comida, albergue y protección, los cuerpos requieren apoyo para sobrevivir lo cual refiere tanto a sistemas humanos como técnicos (Butler 2017).

Para el campo del urbanismo, que es el que compete a esta investigación, resulta importante rastrear que desde la antigüedad se han dado nociones de corporalidades “válidas” en el espacio urbano. Las mismas son retomadas por la vida social y también por los elementos urbanísticos, en su forma y ordenamiento. Hay dos ideas fuerza que se retoman de los planteamientos de Butler: la primera, que todos los cuerpos son vulnerables y la segunda, todos los cuerpos necesitan de apoyo. La pregunta sobre esas condiciones en el espacio de la calle conduce al acercamiento del planteamiento de la ética de la vulnerabilidad haciendo el puente con el tema del cuerpo, para vincularse con el paradigma de la movilidad.

De estos referentes echamos mano para proponer el esquema teórico aquí sugerido e indagar las experiencias corporales urbanas, las redes de apoyo a la movilidad frente al urbanismo capacitista.

El paradigma de las movilidades establece, entre otros aspectos, que la ciudad es un conjunto de interrelaciones y el movimiento es una característica constitutiva de la mayoría de las instituciones y prácticas sociales. Sostiene, además, que las movilidades son diversas, corporeizadas e interconectadas en flujos y redes. Asimismo, la movilidad es una forma de habitar la ciudad. Este paradigma invita que, comprender las “movilidades implica analizar redes, relaciones, flujos y circulación, y no lugares fijos” (Sheller y Urry 2018, 335).

Al retomar el paradigma de la movilidad, se establece que la movilidad es una forma de habitar (Sheller y Urry 2018) lo cual implica una conexión directa entre las posibilidades para la vida de las personas, su movimiento y la noción de estar, compartir y sentir los espacios. Este planteamiento implica revisar la noción de habitar urbano y sus conexiones con el espacio más allá de la vivienda.

Las movilidades cotidianas constituyen procesos pues requieren en el ser humano un ejercicio de comunicación consigo mismo; una preparación de los desplazamientos, con planificación, búsqueda de información e interacciones con múltiples espacios, personas y equipamientos; convierten en indispensables conexiones, redes, vínculos y, eventualmente,

se relacionan con conflictos con y en la calle, con otros seres humanos y con los factores ambientales y políticos allí presentes.

La investigación ha estado históricamente marcada por énfasis puestos en alguna de las dimensiones del proceso de movilidad (el medio de transporte, los costos, las rutas utilizadas, las trayectorias, etc.). En el contexto actual de los estudios urbanos la tendencia en el abordaje de la temática ha estado referida a dos grandes posicionamientos: la movilidad como transporte y la movilidad como experiencia. Referiremos a continuación estos abordajes y proponemos resituar una perspectiva que merece afianzarse de mejor manera en los estudios urbanos, y que corresponde a las movilities concebidas como procesos, con dimensiones de la experiencia urbana y corporal sentipensante (Fals Borda 2009).

Realizar este entronque, para visualizar la ética de la vulnerabilidad en movimiento, se reviste de importancia para el caso costarricense dado que es un esfuerzo innovador, que desafía las nociones estáticas para conocer la experiencia en discapacidad, y abordar las problemáticas urbanas. Resulta también significativo, pues aporta al abordaje de las situaciones de vulnerabilidad más allá de la visión asistencialista e institucional. A la vez retoma elementos de gestión, más allá de lo institucional, reconociendo un papel importante en la sociedad civil en las dinámicas urbanas.

Durante décadas, los que se han considerado los pilares del “urbanismo funcional” o moderno han estado presentes en la conformación de las propuestas de ciudad, en los usos posibles y los cambios introducidos a los sistemas de movilidad, equipamientos y vivienda, que diferencia a la ciudad moderna y contemporánea de la de épocas anteriores. A continuación, se desarrolla lo que se ha denominado urbanismo capacitista con el fin de discernir el origen de este concepto, objeto de análisis de esta investigación.

1.1.1 El urbanismo capacitista

El capacitismo es un sistema de dominación que presenta manifestaciones en todas las dinámicas sociales y de la vida cotidiana, como son los sistemas educativos, el campo de la salud, la vida cultural, las artes, la economía, el mundo religioso y la política (Moscoso Pérez

y Arnau Ripollés 2016; Campbell 2015); sin embargo, esta investigación se centra en el análisis de las expresiones espaciales y urbanas del mismo. Si bien existen múltiples acepciones al concepto, la definición que retomamos en esta investigación por ser más clarificadora establece que el capacitismo es:

Un sistema que valora los cuerpos y las mentes de las personas basándose en ideas construidas socialmente sobre la normalidad, la inteligencia y la excelencia. Estas ideas construidas de normalidad, inteligencia y excelencia están profundamente arraigadas en la antinegitud, la eugenesia y el capitalismo. Esta forma de opresión sistémica lleva a las personas y a la sociedad a determinar quién es valioso y digno en función de la apariencia de las personas y/o de su capacidad para producir, sobresalir y "comportarse" satisfactoriamente. No es necesario ser discapacitado para experimentar el capacitismo (Lewis, 2020).

Aunque puede pensarse que es un concepto reciente, el conocimiento sobre el *capacitismo* (ableísmo) proviene de una amplia variedad de investigaciones (Ostiguy, Peters, y Shlasko 2016), muchas de ellas desarrolladas en el espacio anglosajón (ver Adams et al. 2000; 2016) y, otras tantas, en los estudios que se abrigan bajo el modelo social los cuales analizaron la concepción de “cuerpo capaz” en la sociedad capitalista (remitirse a los trabajos de Oliver 1990a; Barnes, Oliver, y Barton 2002; Colligan 2016).

Entonces, el concepto “cuerpo capaz”, puede rastrearse hasta la década de los años 90, en los trabajos desarrollados por Mike Oliver (Oliver 1990a; Oliver y Sapey 1983; Barnes, Oliver, y Barton 2002; Ferrante 2019). Un aspecto importante para resaltar es que del modelo social proviene la propuesta de cuestionar el modelo individual, que atribuía la causa de la discapacidad a elementos personales u orgánicos, y la posiciona como un problema social: pues tiene su origen en una sociedad que levanta las barreras, impide la participación plena de esta población y no les brinda los servicios adecuados (Oliver 1990b), de manera que se constituye un “conjunto de personas con deficiencias, configurándolas como miembros de un grupo oprimido” (Ferrante 2019, 82).

Tal como lo destacan algunos análisis, si bien se ha prestado atención a los entornos, los contextos y las relaciones sociales, la investigación académica “no ha abordado los

imperativos políticos que surgen de la desventaja estructural a la que se enfrentan muchas personas discapacitadas en la mayoría de las sociedades del mundo” (Shakespeare 2008). Esta afirmación sería en parte respondida por investigaciones realizadas en grupos de Latinoamérica, donde la complejidad de condiciones de vida de la población con discapacidad se entreteje con situaciones de violencias, pobreza, exclusión, sumadas al estigma (Angelino 2009; Yarza de los Ríos, Sosa, y Pérez-Ramírez 2020).

En América Latina los aportes desarrollados desde el enfoque de la “ideología de la normalidad” (Yarza de los Ríos et al. 2020; Ferrante 2019; Angelino 2009) desde hace algunas décadas, han resultado de enriquecimiento para áreas como los estudios en educación, la “certificación estatal” o el reconocimiento de diagnósticos como método clasificatorio de la población por parte del Estado, las limitaciones en la incorporación al mundo laboral, el papel de los cuidados, para citar algunos aspectos. En el campo del urbanismo se muestra un vacío de investigación específica que haya avanzado en planteamientos teóricos o metodológicos desde este enfoque.

Con el eje del modelo social como pilar de sus investigaciones algunas personas han contribuido con investigación o reflexiones sobre la situación de las personas con discapacidad en los espacios urbanos, las barreras y sus implicaciones en la vida cotidiana de la población con discapacidad, y contraponiéndose a la noción de individualidad como explicación (Oliver 1990b; Finkelstein 1993; Hunt 1966; Abberley 1992).

Entre otros aspectos a considerar, el capacitismo está envuelto en dinámicas individuales, institucionales y culturales; de esta manera, resulta en formas de expresión en las cuales se convierte en acciones cotidianas, lo que facilita considerar la violencia sistemática contra la persona con discapacidad como una situación accidental (Colligan 2016). Según Toboso-Martín (2017, 73) (2017, 73), el

término capacitismo (ableism) denota, en general, una actitud o discurso que devalúa la discapacidad (disability), frente a la valoración positiva de la integridad corporal (able-bodiedness), la cual es equiparada a una supuesta condición esencial humana de normalidad (...) En consecuencia, la discapacidad es interpretada como una condición devaluante del ser humano.

La teoría crip o tullida (crip theory) es una propuesta del profesor Robert McRuer (2006) para dar a conocer la “resistencia vibrante” que ha encontrado en las experiencias de las personas con discapacidad y activistas queer (cuir). Queer, que en su traducción del inglés significa “raro”, “extraño” o “anómalo” (Butler 2002, 45), era el término utilizado en países anglosajones para nombrar a la población más marginada dentro de la diversidad sexual, etiqueta que funcionó durante mucho tiempo para separar a los grupos de personas trans, homosexuales y lesbianas y, que luego fue resignificada. Algo similar ocurrió con el término “crip”. La teoría crip retoma la noción de la integridad corporal obligatoria que se antepone a todos los cuerpos, esa situación que, como se mencionó anteriormente, proviene de un sistema de opresión denominado capacitismo.

Empeñada en hacer visible lo negado y lo incómodo, la teoría crip problematiza aquello de lo que la sociedad no quiere hablar, comenzando por posicionar el cuerpo en la discapacidad y escuchar a aquellos cuerpos históricamente “arrinconados”. Sara Ahmed señala que “crip” y “queer”, ambas “palabras contienen historias que hieren; son palabras que destilan injurias. Son palabras que reclamamos al ser señaladas; se convierten en formas de señalar algo, ya que mantienen viva una historia: la negación como sensación política” (Ahmed 2018, 197).

En esta investigación se utiliza el concepto “urbanismo capacitista” para designar el fenómeno que genera formas, usos y gestión de la ciudad a partir de las capacidades, ritmos y fuerza de cuerpos considerados “normales”, íntegros y completos, “funcionales”, “veloces” y “productivos”, es decir “capaces”. Se compone de la predominancia de la integridad corporal obligatoria en el espacio urbano, y en él se identifican dimensiones como el arrinconamiento, la disgregación y la aceleración, mismas que se anteponen a la población con discapacidad y se abordarán en profundidad en el capítulo V.

Este tipo de urbanismo atiende o privilegia los cuerpos “capaces” (McRuer 2006; Moscoso Pérez y Arnau Ripollés 2016; Lewis 2020; Oliver 1990). Como se ha venido señalando, el capacitismo es la discriminación a favor de las personas “sanas” o “completas” (Colligan 2016), que, como indica Lewis (2020) afecta a muchas poblaciones aunque no presenten una condición de discapacidad, por lo que va más allá de la discriminación y genera

esquemas de relacionamiento, referencias sobre “el otro” y nociones de movimiento e interacción social.

Por su parte, se debe advertir que es un reduccionismo considerar que las limitantes espaciales son exclusivamente arquitectónicas (Sawchuk 2018). Este aspecto ocurre, por ejemplo, cuando se hace una separación entre barreras físicas y sociales (dado que lo físico es construido por personas y bajo acuerdos sociales); o cuando los cambios necesarios para modificar aspectos estructurales se atienden con elementos de superficie o de la llamada “accesibilidad física”, sin revisar sus conexiones con todo el funcionamiento de los sistemas urbanos, incluyendo la vida social.

Dentro de esta visión resulta problemática la generación de formas de habitar la ciudad, es decir, de hacer, conducirse y gestionar la misma que tienden a arrinconar a las personas con discapacidad y a cualquier cuerpo que no cuente con los elementos que estipula la “normalización”, por tratarse de cuerpos diferentes a los establecidos como “el común” o el estándar en dicha visión hegemónica. Explicado en otras palabras, las tendencias capacitistas establecen criterios de referencia para cuerpos considerados estándar, y niegan, arrinconan o estigmatizan cualquier posición, movimiento o cuerpo que subvierta dichos parámetros. De allí la importancia de someter a discusión el lugar que en las ciudades contemporáneas tienen estas tendencias en el espacio de la calle.

El urbanismo capacitista está centrado en un cuerpo con ciertas características: “completo”, funcional, “estándar”, “perfecto”, con una “inteligencia promedio”, que presente los comportamientos sexuales y sociales supuestamente apropiados. Además, niega la diversidad a través de los procesos de homogenización y normalización que tienen como base los valores o formas atribuidas al género masculino, un cuerpo “sano”, “productivo”, consumidor y de consumo. Se sostiene en una velocidad “única”, que resalta valores como la “competencia”, “rapidez”, “ocupación espacial”. Aunque no se ahondará en la presente investigación, cabe indicar que, en términos físicos, el urbanismo capacitista también se empeña en procurar una construcción plena: llenar de concreto y asfalto la ciudad, asediando o eliminando la vida animal/vegetal.

Cuando de discapacidad se trata, en la política pública y accionar privado se retoma el discurso de “inclusión”, el “diseño universal” y la responsabilidad social para asegurar la movilidad cotidiana. Sin embargo, como se verá más adelante las acciones se basan en la colocación de elementos centrados en las discapacidades motrices y que permiten tan solo un uso parcial de los espacios, debido a la desconexión que mantienen.

La funcionalidad y la implementación del capacitismo al diseñar es una realidad con la que se enfrentan al transitar y vivir las ciudades, donde los espacios no están diseñados para las personas con diversidad de cuerpos, ni para cuestionarse las maneras únicas de uso para los que se pensaron.

La ciudad está negada desde el diseño, el uso y la simbólica para las personas que no posean los requerimientos necesarios para subir escalones, pasar por espacios reducidos, ver, escuchar y responder a los obstáculos fijos o cambiantes. Las personas con discapacidad son dejadas de lado, arrinconadas, pues se establece que “no cumplen” con los criterios de lo que en cada época ha sido considerado “lo funcional”, ni responden a la homogeneidad impuesta por medio de patrones. El capacitismo se aplica a los cuerpos, filtrando cómo deben verse y cómo deben funcionar y moverse. Se tiende a cargar en la individualidad la responsabilidad por las condiciones físicas, sociales y de gestión óptimas para habitar las ciudades.

Sin embargo, el activismo encuentra muros con los que choca en el plano normativo. En el sostenimiento de la norma y la normalización existe un “imperativo normal” concepto acuñado por Moscoso para designar “el conjunto de dispositivos socioculturales que inducen a la población a ajustarse a ciertos patrones de funcionalidad y apariencia, y que al amparo del discurso biomédico y bajo el pretexto de la salud, cuando no de la felicidad o de la autorrealización, informan prácticas institucionales y proyectos de vida” (Moscoso Pérez 2009, 61). En el siguiente apartado se hará referencia a cómo se presentan estos esquemas de normalización en el espacio urbano.

Utilizar este concepto para abordar la realidad urbana costarricense es relevante dado que permite comprender desde otras corporalidades las ciudades que han sido creadas y que se construyen cotidianamente en la interacción, a la vez que es clave dada la injerencia que

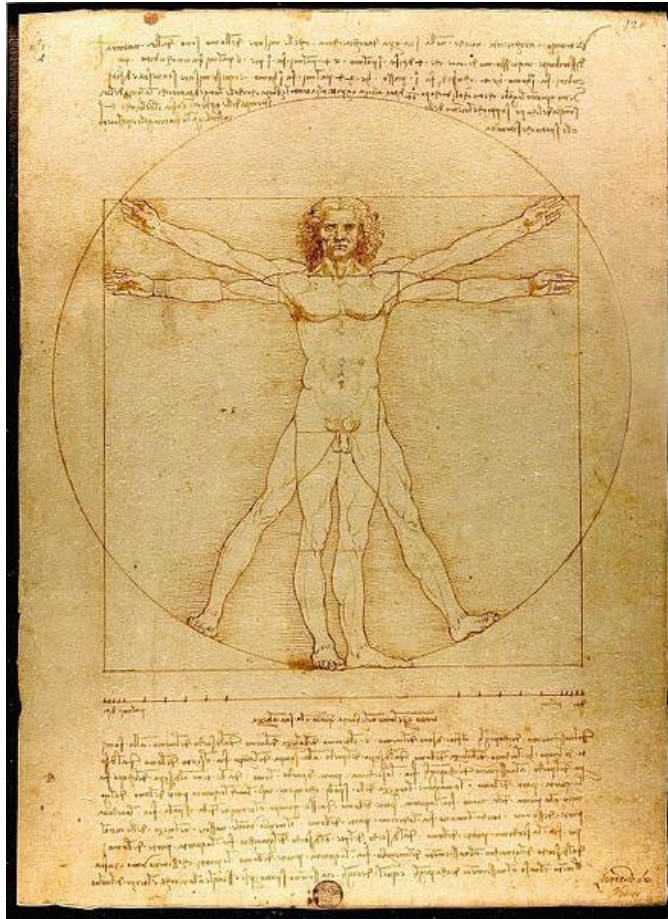
busca el Estado costarricense en distintos foros de derechos humanos a nivel global, y su trayectoria en el campo de los derechos de las personas con discapacidad.

1.2. Norma urbana y norma corporal: procesos de normalización

Las funciones de los espacios y de los cuerpos se encuentran predeterminadas por esquemas de normalización. La norma urbana y la norma corporal encuentran su punto en común en la estructuración de legislaciones que rigen la construcción y gestión de los espacios y la regulación de los cuerpos en los mismos. Dentro del sistema económico capitalista existe un interés por crear espacios funcionales para cuerpos funcionales. Aunque en el caso de las poblaciones con discapacidad, como lo aborda Preciado (2013), la biopolítica no surte efecto más que para presionar la noción de “no encajar”, sí se establecen procedimientos encaminados a delimitar “funcionalidades corporales”, por medio de la medicina, el sistema educativo formal o las religiones. Y en este campo afirmamos que también es la ciudad, en su afán civilizatorio, la portadora de la unión de estos universos que encarnan el afán de completud y autosuficiencia.

En Occidente, podemos rastrear elementos de la construcción corporal “ideal” desde los griegos hasta Leonardo Da Vinci, considerado uno de los creadores más sobresalientes del Renacimiento. Aunque no es este el espacio para explorar las propuestas urbanísticas de Da Vinci, cabe mencionar su aporte al tema corporal con el *hombre de Vitruvio*, un estudio cuya imagen se ha convertido iconográficamente en referente durante siglos, pero que además sigue refiriendo a las nociones que se tienen de cuerpo y dimensiones espaciales. Además, es un referente de “hombre” como modelo corporal para la humanidad. Esta imagen ha permeado las nociones de “lo humano” como lo masculino o de talla masculina (ver Criado Perez 2020).

Ilustración 1 El hombre de Vitruvio, Leonardo Da Vinci, aproximadamente 1490



Fuente: Fotografía del original ubicado en la Galería de la Academia de Venecia. Tomado de:
<https://www.laguiaevenecia.com/que-ver-venecia/museos/galeria-de-la-academia/>

En el análisis que realiza sobre el surgimiento de las ideas de “normalidad”, “ideal” y “cuerpo ideal”, Lemard Davis (2009) identifica que los referentes de estas nociones en Occidente provienen en sus orígenes de “la escuadra del carpintero”, las cuales aparecen en el sentido moderno del término entre 1840 y 1860 (Davis 2009, 189). El autor rastrea el uso de la palabra “normalidad” en la estadística y cómo se incorporó al mundo de la medicina cerca de 1829. A principios del siglo XIX la estadística fue usada en Francia en el campo de la salud pública principalmente, con ello se estableció una conexión entre el cuerpo y la industria pues “los miembros principales de las primeras sociedades de estadística británicas

fueron industriales o tenían vínculos estrechos con la industria” (Davis, 2009, 189). Indica este autor que fue finalmente Adolphe Quetelet (1796-1847) quien estableció una “construcción corporal de la normalidad” y su establecimiento categórico, a través de la "ley del error", de manera que extendió su uso de la astronomía a los cuerpos, en datos como la estatura y el peso. En 1835 escribió que el “hombre medio” “se convierte en el representante del modo de vida medio” (Davis 2009, 191). Entonces este concepto ideado de “hombre medio” constituyó un modelo del promedio físico y moral, utilizado de referente por la hegemonía burguesa.

Por su parte, Charles-Édouard Jeanneret-Gris, mejor conocido como Le Corbusier, estableció un hito referencial en la arquitectura y el urbanismo modernos al publicar en los años 1948 y 1953 sus trabajos sobre “El modulator”, aportando la relación matemática y de escala humana (Arellano 2018). Se trata de un prototipo corporal masculino, que cuenta con las características de un hombre blanco de metro ochenta y tres centímetros, constituye “una de las teorías más admiradas y adoptadas sin crítica por parte de los arquitectos” (Arellano 2018, s.p.).

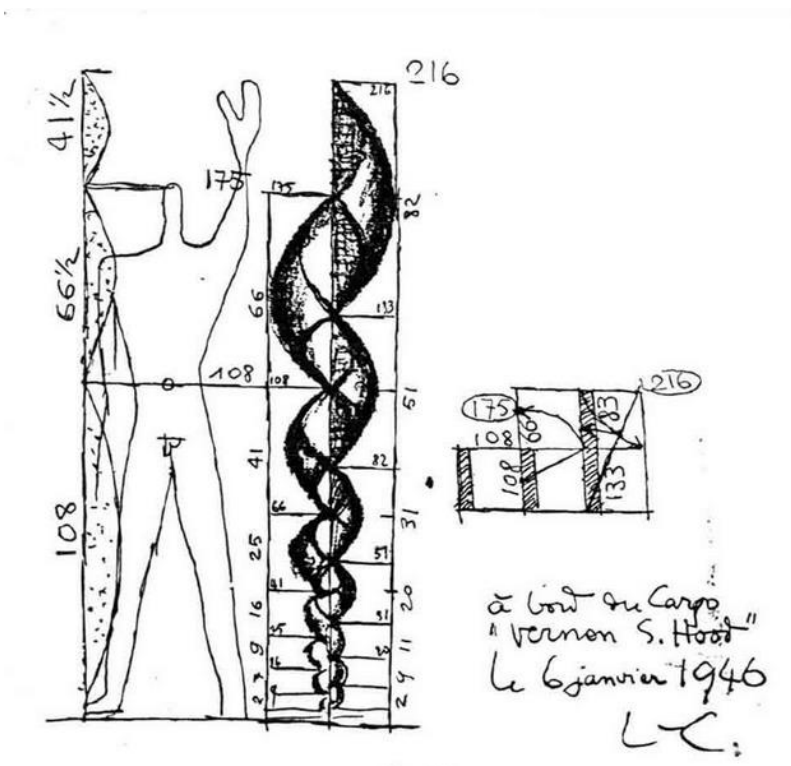
Algunos de los trabajos de Imrie (2003) retoman estas discusiones. Este investigador ha evidenciado cómo en el ejercicio profesional, la arquitectura y sus conceptos difícilmente se relacionan con el cuerpo humano y sus múltiples formas, pues predomina una concepción del "cuerpo normal", o “un cuerpo caracterizado por proporciones geométricas dispuestas en torno a dimensiones cartesianas precisas” (Imrie 2003, 47).

La propuesta de “El modulator” de Le Corbusier enmarca la experiencia y aspiración de “buena arquitectura” para la mayor parte de escuelas de esa disciplina, y sus nociones de urbanismo se han adoptado para construir las bases del higienismo en la ciudad moderna. Pero cabe señalar otro aspecto importante, con esta modalidad corporal se lleva a las dimensiones espaciales el esfuerzo por estandarizar, homogenizar y generar patrones aplicables a todas las sociedades. En palabras del propio Le Corbusier, se encuentra la explicación de su invención, la ley del Modulator:

El metro sólo es un cifrado sin corporeidad: centímetro, decímetro, metro, no son más que nombres de un sistema decimal (...) Las cifras del *Modulator* son medidas, y,

por consiguiente, hechos en sí que tienen corporeidad; son efecto de una elección entre infinitos valores y, además, tales medidas permiten a los números y tienen las virtudes de éstos; pero los objetos que hay que construir y cuyas dimensiones determinan ellas, son, de cualquier modo, *continentes del hombre* o prolongaciones de hombre (...) Para elegir las mejores medidas vale más *verlas y apreciarlas con la separación de las manos* que pensarlas solamente (esto para las medidas muy próximas a la estatura humana). Por consiguiente, la cinta del *Modulor* debe estar sobre el tablero de dibujo al lado del compás, pudiéndose desarrollar entre las dos manos y ofrecer al operador la vista directa de las medidas que permitan una elección material. La arquitectura (y con esta palabra ya he dicho que englobo la casi totalidad de los objetos construidos) debe ser tan carnal y sustancial como espiritual y especulativa (Le Corbusier 1961, 56-57).

Ilustración 2 Le Modulor de Le Corbusier



Fuente: Le Corbusier, Le Modulor 1942.

Tomado de: <https://arquinube.com/el-modulor-1-y-2-le-corbusier/>

Entre las recomendaciones en la constitución del urbanismo moderno, en la Carta de Atenas, Le Corbusier establecía lo siguiente:

El urbanismo está llamado a concebir las reglas necesarias que garanticen a los ciudadanos más condiciones de vida que salvaguarden no solamente su salud física sino incluso su salud moral, y que preserven la alegría de vivir que se deriva de ello (Le Corbusier 1942, 17).

En estos enunciados es posible ver las conexiones que establecían de las nociones urbanas con respecto a las corporales y morales; es decir, resultaban esquemas desde los cuales contener, perfilar, pero también disciplinar los cuerpos, como más tarde analizaría Michel Foucault (2012). Mayoritariamente, en las ciudades los lugares acogen a cuerpos completos, sanos, que presenten los sentidos integralmente, “con posturas predeterminadas”, “invulnerables”, y la mente “clara”, en “orden”, con conductas “correctas”, “apropiadas”. Por eso el espacio de la calle está organizado para ser visto, oído, caminado en dos pies, casi todos los elementos se encuentran a una altura de una persona adulta, que mueve dos brazos y dos piernas, misma que se refleja en quien puede hacer uso de la ciudad es un cuerpo que posee medidas estandarizadas (“le modulator” de Le Corbusier). Entonces aquellos cuerpos que se alejen, aunque sea mínimamente de estos parámetros, serán vistos como defectuosos, incompletos, que les ocurre algo, que “están mal” o “son enfermos”.

En las ciudades modernas, la concepción de ciudadanía ha estado profundamente enlazada a la noción de racionalidad y, por tanto, quienes no eran considerados dentro de la “racionalidad” debían ser controlados, encerrados u ocultados. La modernidad también contribuyó a la construcción del cuerpo con discapacidad como espacio a intervenir, predestinado a la muerte, el encierro o la rehabilitación (Cruz Pérez 2017, 37). De esta manera, preexisten nociones ligadas a la norma y normalización, que se revierten en la marca sobre la movilidad en el territorio y en los tiempos para moverse.

Ese cuerpo también hablaba de “funcionalidades” y no solo de dimensiones corporales. Según establece Campbell (2008), existen en el discurso capacitista dos aspectos centrales para construir las etiquetas y el lugar social dado a los cuerpos en el ordenamiento relacional. Se trata, en primer lugar, de la normatividad o lo que podemos denominar “procesos de

normalización” y, por otro lado, el establecimiento de una separación esencializante entre “lo humano naturalizado perfecto” y “lo aberrante” (lo mezclado, lo híbrido, lo monstruoso, lo pseudo-humano) (Campbell 2008). A este respecto, en el trabajo se cuestionan las formas en las cuales se presenta el capacitismo en la ciudad, por ejemplo, al colocar los objetos, como pueden ser las barandas a la altura de una persona de talla alta o también al colocar bancas públicas para una sola altura.

La “normalidad” puede repensarse como un universal socialmente construido y del cual existen constantes interpelaciones. De allí que es posible analizar la idea de que existe un “cuerpo normal” o una forma de comportarse “normal” y que tiene una cualidad universal, o sea, generalizable a todo ser humano, o a todo ser considerado “capaz”.

Se trata entonces de cuerpos atravesados por una historia social y elementos culturales. Dado que la discapacidad o “deficiencia” no son enfermedades, su origen en el siglo XIX, presenta un elemento para comprender los discursos y acciones alrededor de los mismos: “este nuevo cuerpo deficiente, discapacitado, aparece como un cuerpo al que la clínica no puede proponerle una solución de cura” (Preciado 2013, 11). De esa manera, continúa el autor, en el momento de auge de la producción taylorista o industrial, son cuerpos nombrados como improductivos.

Un elemento esencial del aporte teórico de los estudios de teoría crip y queer para el análisis, refiere a lo que se construye como posturas corporales relacionadas con representaciones espaciales y políticas. En ese sentido, Sara Ahmed brinda herramientas para analizar este sistema de opresión al desnudar la fragilidad crip y lo que impacta en nuestra mirada, percepción y posición en el mundo, en el intercambio relacional. Señala Ahmed “No tener cabida significa volverse frágil: estar menos apoyado por un mundo es hacerse más fácilmente rompible” (Ahmed 2018, 202). Según Maldonado-Ramírez, de la misma manera se evidencian las diferenciaciones entre los cuerpos atravesados por el sistema de producción capitalista que establece jerarquizaciones corporales que divide los cuerpos entre “discapaces (por hablar lento o no hablar, andar torcido, pensar distinto, por ser un cuerpo improductivo) y capaces (más útiles a un sistema productivo destinado a la obtención de plusvalía)”(Maldonado-Ramírez 2019, 188).

En América Latina, este proceso tuvo la particularidad de contar con una forma directamente colonialista, agresiva y figurativa de una nueva jerarquía entre los cuerpos, construida desde el siglo XVI y que no llegó a desaparecer o sustituirse en los posteriores procesos de independencia, constitución de estados nación o momentos revolucionarios. En el contexto costarricense las tendencias institucionales, normativas y de diseño han estado marcadas por tendencias cuyos referentes se encuentran en el norte global, pero que se posicionan en formas ajustadas a los recursos limitados de los Estados que promueven el proteccionismo, pero no cuentan con mecanismos de supervisión o tienden a ser excesivamente burocráticos en sus gestiones para atender situaciones de violación de derechos, como se analiza en el capítulo III.

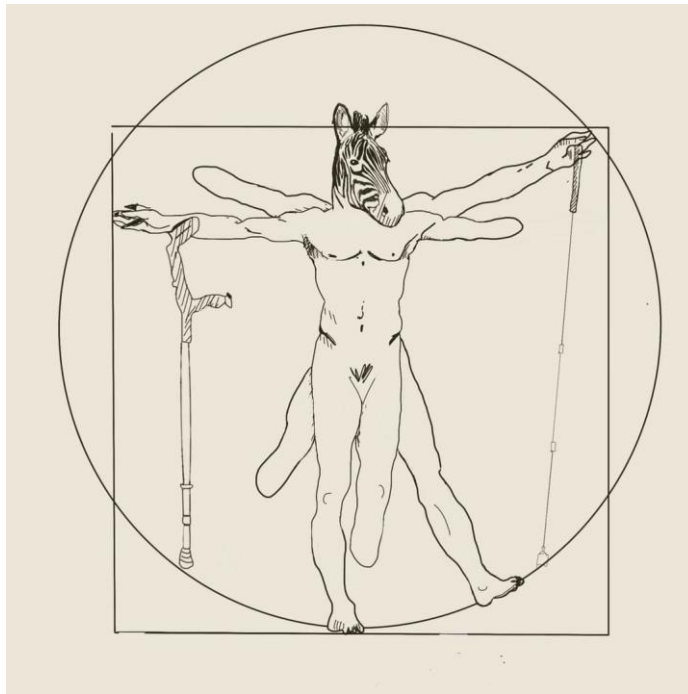
Aunque en sus orígenes la reflexión provino de las personas organizadas en asociaciones o vinculadas a la denuncia de violaciones de derechos, se constata que las experiencias y la teorización respecto de la discapacidad presenta aun vacíos en nuestros contextos para comprender que la valorización social y el espacio que se les brinda socialmente es “fuera de lugar”.

Existen cuestionamientos a las nociones de cuerpo y ciudad actualmente. De la mano con propuestas de carácter artístico que posicionan otras miradas sobre las corporeidades y las formas de habitar. Durante décadas, los que han sido considerados los pilares de la urbanización, como el urbanismo funcional (Le Corbusier, 1942) y la “buena forma urbana” (Lynch, 2015) han estado presentes en la conformación de las propuestas de ciudad, en los usos posibles y los cambios introducidos a los sistemas de movilidad, equipamientos y vivienda, que diferencian a la ciudad moderna y contemporánea de las de otras épocas.

Jacobs (2011) advertía sobre las dificultades de esas nociones del urbanismo que se abstraían de lo humano, abogando por un urbanismo que retomara la diversidad, tanto de formas, como de usos y experiencias.

A continuación, se presenta una imagen que redimensiona la propuesta renacentista del hombre de Vitruvio de Da Vinci. En ella Eduardo Bolaños presenta un cuerpo con discapacidades, y elementos como muleta y bastón, cuyos miembros son más cortos, un cuerpo trans, y su cabeza de cebra (representación de las enfermedades mentales):

Ilustración 3 Cuerpos errantes



Fuente: Eduardo Bolaños, [@chueco_animal](#) (Bolaños 2021).

La descripción de la imagen refiere al objetivo de cuestionamiento de los referentes corporales universales o estandarizados:

“Dibujo de reapropiación e intervención al Hombre de Vitrubio de Da Vinci. Se trata de un dibujo de dos cuerpos humanos puestos uno sobre el otro. Los cuerpos están dentro de un cuadrado que está a su vez dentro de círculo.

El primer cuerpo tiene sus brazos y piernas extendidas. Tiene un muñón en su brazo derecho y en su pierna derecha. Con su mano derecha sostiene un bastón guía.

El otro cuerpo tiene sus brazos extendidos y piernas juntas. Tiene muñón en el brazo izquierdo y en la pierna izquierda. Con su brazo derecho sostiene una muleta inglesa.

Ambos cuerpos tienen de rostro la cabeza de una cebra que mira hacia el lado izquierdo” (Bolaños 2021).

Indica el autor de la imagen que la cebra representa a las enfermedades raras, dado que el mundo médico suele obviar o no dar tanta “credibilidad” a algunos síntomas y experiencias que relatan las personas que consultan (por ello se ha dicho, “si oyes cascos, piensa en caballos, pero puede ser una cebra”). Esta propuesta permite cuestionar los universales utilizados en las nociones corporales de la visión urbana moderna.

1.2.1 Cuerpos expandidos

Interesa recuperar las nociones de interconexión cuerpos-espacios, evadiendo esquemas binarios que presuponen solo la existencia de un afuera y un adentro, una mente y un cuerpo, un exterior y un interior (de los cuerpos, viviendas, espacios). Los cuerpos están en constante contacto con lo que les circunda y no se trata simplemente de algo que les rodea, sino que intercambia información, sustancias, sensaciones constantemente:

a partir de la historia de esas respuestas, que se acumulan como impresiones en la piel, los cuerpos no viven en espacios que son exteriores a ellos: más bien los cuerpos les dan forma al vivir en ellos, y cobran su forma al habitarlos (Ahmed 2019, 22).

Para comprender el habitar en movimiento y las interconexiones corporales de las personas con discapacidad se considera de utilidad establecer como punto de partida el concepto de *cuerpos expandidos*, el cual refiere a un término se ha recuperado proveniente de una mezcla de usos, desde las explicaciones de las personas con discapacidad sobre su experiencia, a la discusión colectiva, el acercamiento a los mundos teóricos, artísticos y performáticos, el involucramiento en la Colectiva Habitar el deseo y un círculo de mujeres donde realizamos cartografías y archivos corporales.¹²

¹² Se agradece a Erandi Barroso Olmedo la reflexión sobre los “espacios expandidos” que compartió al realizar una cartografía sobre su experiencia en pandemia, en la cual hizo alusión a cómo a través del Internet las experiencias espaciales se habían transformado en su casa y en su vida cotidiana. Asimismo, sirve de referencia el trabajo de Julie-Anne Boudreau (2019). También aportó a este concepto el proyecto *Conciertos expandidos* de Otto Castro, Adela Marín y Edgardo Espinosa (Castro, Espinosa, y Marín 2019); el trabajo de YA! Danza en Costa Rica en las figuras de Luis Flores y Luis Gustavo López (YADANZA 2020); el esfuerzo

En el planteamiento teórico de Donna Haraway (1999) se rastrea una noción de cuerpos abiertos, en constante intercambio con el contexto, con otros seres humanos y no humanos; así como las referencias al “ciborg” que no es otra cosa que aquellos cuerpos con múltiples elementos de tecnología incorporados. Como señala la autora:

los cuerpos como objetos de conocimiento son nudos generativos semiótico-materiales. Sus fronteras se materializan en la interacción social entre humanos y no humanos, incluidas las máquinas y otros instrumentos que median los intercambios en interfaces cruciales y que funcionan como delegados de las funciones y propósitos de otros actores. Los «objetos», al igual que los cuerpos, no preexisten como tales (Haraway 1999, 124)

Estas nociones de cuerpo devienen del pensamiento filosófico, en donde, según indica Judith Butler (2017, 19), Deleuze hace una lectura de Spinoza, e indica que lo que un cuerpo hace: “es abrirse a otro cuerpo, o a un conjunto de otros cuerpos, y por esta razón los cuerpos no son unidades cerradas. Están siempre en cierto sentido fuera de sí mismos, explorando o navegando su ambiente, extendidos y a veces hasta desposeídos por los sentidos”.

Como veremos a continuación, algunos autores como Pallasmaa (2016) y Reynolds (2018) utilizan la idea de *extensión* para referirse a esta noción corporal.

Juhani Pallasmaa sostiene que el habitar es intercambio y conexión que abarca lo energético, material, cultural y mecánico (tecnología, infraestructura, materialidad). Evidencia así ese estrecho vínculo corporal con el hábitat:

El acto de habitar es el medio fundamental en que uno se relaciona con el mundo. Es fundamentalmente un intercambio y una extensión; por un lado, el habitante se sitúa

de Pedro Miranda («Manual del discapacitado perfecto - YouTube» 2020) y la Sociedad de carne y hueso que afirma lo siguiente: “Cuerpos Expandidos entiende el movimiento como un acto multidimensional que se crea dentro y fuera de uno mismo, involucrándose el espacio, el tiempo, la energía y los otros cuerpos” (Arreola 2018). Para esta elaboración, también resultan sugerentes la noción de “cuerpos extendidos” de Joel Michael Reynolds (2018) y la de “cuerpos metálicos” del trabajo del antropólogo Pablo Wrait sobre la cultura vial en Argentina (Canal Encuentro 2014).

en el espacio y el espacio se sitúa en la conciencia del habitante, y, por otro, ese lugar se convierte en una exteriorización y una extensión de su ser, tanto desde el punto de vista mental como físico (Pallasmaa 2016, 7).

La propuesta de Reynolds (2018, 33) indica que el “«cuerpo extendido» se refiere a las formas en que el cuerpo de uno siempre se extiende a su entorno, al igual que su entorno se extiende a él” [traducción propia].

El autor realiza una interesante propuesta sobre las “transiciones de capacidad sustanciales” (Reynolds 2018, 32) [traducción propia] que experimentan los cuerpos en su envejecimiento. Analiza el fenómeno del “edadismo”, como un aspecto que marca las nociones de envejecimiento. Ante los debates que encuentra en los estudios sobre discapacidad, referidos a la relación entre cuerpos y entornos, su propuesta de los cuerpos extendidos busca superar la idea de la piel como límite, reconociendo el cuerpo social presente en la clase, la raza, el lugar, el género, la sexualidad, la etnia, etc., y el poder y las redes que proporcionan. En síntesis: “Desde el punto de vista del cuerpo extendido, las capacidades surgen a través de las relaciones dependientes del contexto entre un organismo y su entorno” (Reynolds 2018, 33).

Según el abordaje propuesto en esta investigación apuntamos algunas diferencias con el enfoque de Reynolds (2018). Debe anotarse que su producción es en lengua inglesa, al tomar el término “extended body” si bien podría pensarse como sinónimo, tiene sus diferencias con “expanded” que es el que se sugiere más adecuado para el uso que se busca desarrollar en este trabajo. La escritora Maeve Maddox indica de forma precisa la diferencia entre el uso de “extender” y “expandir”: “Elige “expand” si lo que estás hablando se amplía, se vuelve más inclusivo u ocupa más espacio. Usa “extend” si lo que estás hablando aumenta en duración, longitud o alcance” (Maddox s.f., 18) [traducción propia].

Entonces la propuesta desarrollada implica observar los *cuerpos expandidos* que no solo ocupan más espacio, sino que amplían sus sensorialidades, prácticas y formas a través de recursos que dejan de ser objetos diferenciados, seres vivos o personas separadas a los mismos. Ejemplos hay múltiples, por mencionar algunos la persona ciega con su perro guía,

la persona sorda con su teléfono móvil usando la aplicación Waze o una persona con su asistente personal.

Es usual encontrar en los estudios de movilidad la referencia a los “cuerpos que viajan *con* objetos” y, los mismos, conciben dichos objetos como “accesorios” o elementos adicionales, aunque algunos trabajos abordan las hibridaciones y ensamblajes, se trata de un campo de investigación aún incipiente (Lazo-Corvalán 2018) y queda la sensación que al establecer el “con” al lado de objetos mantiene una separación de aquellos elementos que acompañan la movilidad. Por eso el enfoque aquí presentado rompe esa separación, al menos analíticamente, pues en la ciudad los cuerpos con discapacidad se expanden para moverse, y sin esa expansión es muchas veces impensable su movilidad en la calle.

Si bien estas nociones resultan útiles para revisar las concepciones de cuerpo y entornos, el aporte que brindan las personas con discapacidad al conocimiento urbano en esa línea se presenta en el desafío a las nociones cerradas de cuerpo, que encuentran una supuesta frontera en la piel del sujeto (elemento ya cuestionado por Haraway 1999). Entonces, el concepto de *cuerpos expandidos* refiere a aquellas corporalidades que van más allá de lo material en su presencia y que poseen otros complementos tecnológicos, objetuales o sensoriales que les permiten habitar la ciudad.

Las experiencias corporales refieren a lo que las personas hacen al moverse en los diferentes espacios de la ciudad: constituyen movilidades como *performance*. Se busca desentrañar ese vínculo entre formas de habitar el mundo, estrechamente ancladas a la subjetividad, y su relación con los entornos (no externos al cuerpo como se sostiene en esta investigación), que guarda un carácter de interdependencia. Constituyen entonces cuerpos que se expanden, que tienden a ampliarse y ensancharse (Butler 2017).

Pasando a otro tema, se da una diferencia con respecto a los enfoques tradicionales que abordan el espacio y la discapacidad con una visión centrada en la percepción del espacio ligada a “cinco sentidos”. Se retoman los análisis de Sabido para indicar que “en el marco del *giro sensorial* se asume que el cuerpo es multisensual y que la experiencia a partir de los sentidos no puede separarse órgano por órgano, sino implica lo que podríamos denominar un “intercambio de efectos” (...) sensible” (Sabido-Ramos 2019, 18). Ese “intercambio de

efectos” (Wechselwirkung), como noción simmeliana, indica la autora, refiere a un pensamiento relacional (Sabido 2019).

Con estos referentes se busca una noción sensible del habitar urbano, que contempla un planteamiento corporal sobre la ciudad. Se evidencia una dinámica interacción con el contexto, que no es algo estático ni aparte de lo corpóreo. Lo háptico, información recolectada a través del tacto, cobra centralidad y amplio protagonismo.

Al ser el cuerpo el lugar en el que se produce y entreteje la percepción y lo sensible, en las corporalidades subyacen la construcción de lo sensible y del ejercicio del poder. Nuestros cuerpos son redes de interacciones y, como lo señala el feminismo comunitario, el cuerpo es nuestro primer territorio (Cabnal 2015), la casa que habitamos, a la vez que es relacional. Esa interacción entre las reflexiones sobre el cuerpo y la vida se encuentran de manera preponderante en la investigación. Como lo señala Lucas Platero,

se trata de lo que entendemos como vidas vivibles, de esa noción de la vida con dignidad que concebimos como deseable para todos los seres humanos (...) somos un conjunto de cuerpos desobedientes, a veces monstruosos y siempre incómodos que cuestionan la normalidad (Platero 2014, 221).

Lejos de las perspectivas biologicistas, médicas o que establecen el cuerpo como un recipiente o una materia, o aquellas nociones en las que se separa la mente y el cuerpo, la perspectiva corporal recuperada en esta investigación se interesa por un cuerpo que siente, crea y habita la ciudad, en interacción con las diferentes especies (Haraway 2019), que se performatiza en la calle (Butler 2002) pero que se constituye además portador y cuestionador de significaciones, es un soporte para las escenificaciones y de las semiotizaciones (Le Breton 2002).

Al interesarnos por los cuerpos en movimiento (o que buscan moverse) para habitar la ciudad, revisamos las prácticas que refieren a la dimensión pública y vulnerable de la experiencia corporal. En este punto resulta central comprender los elementos históricos, culturales y biomédicos que pesan sobre nuestras percepciones, sobre las nociones de ciudad y movimiento en la sociedad contemporánea. Estos aspectos se revisten de estándares de “normalidad” o naturalización de formas y capacidades que se anteponen a los cuerpos.

Para abordar las relaciones entre cuerpo, ciudad y discapacidad se considera de suma utilidad el término *performance o performatividad*, con el cual es posible comprender el hacer (prácticas, saberes, sentipensares, prácticas cotidianas). El performance es el cuerpo como hecho público. Es el cuerpo hablando con sus movimientos, expresiones, con su colocación en el espacio: es un cuerpo que hace presencia, un cuerpo en la procura de tocar y ser tocado,¹³ es el cuerpo en comunidad. De allí la importancia central de retomar esta noción performática para el estudio. La movilidad como performance es el habitar en movimiento (Imilan 2018).

Cabe agregar, siguiendo a Giglia (2012), para que sea habitable un espacio debe brindar protección, orientación y organización para los cuerpos expandidos. Sentirse protegido en un espacio urbano resulta una experiencia clave, vinculada a ser sostenido por ese espacio y a la vez cuidado; experimentar la orientación es contar con las herramientas necesarias para contar con referentes, señas y señales para llegar a los lugares y moverse con tranquilidad. Finalmente, cuando se habla de organización en el espacio para habitarlo se refiere a los acuerdos, pero también a la flexibilidad que debe atender al mismo, para albergar diferentes usos. Estos elementos se analizarán en profundidad en el capítulo IV.

En este punto es necesario indicar que la perspectiva que se plantea para la investigación tiene como base los planteamientos de Butler (2017) con la ética de la vulnerabilidad, las nociones de los cuerpos capaces (Barnes, Oliver, y Barton 2002) y el capacitismo como sistema de dominación (McRuer 2006; Moscoso Pérez y Arnau Ripollés 2016; Maldonado-Ramírez 2019) que afecta los cuerpos de la población con discapacidad y las perspectivas del paradigma de la movilidad (Sheller y Urry 2018; Sheller 2018) para comprender el fenómeno del urbanismo capacitista. El uso de estos recursos conceptuales y su impacto en las metodologías de investigación aun constituyen un campo de exploración poco abordado.

¹³ Para ahondar esta noción de comunidad revisar Jean Luc Nancy (2007).

1.3 Redes de apoyo para la movilidad

Llegado a este punto de elaboración conceptual se hace necesario referir a cómo el acercamiento de la ética de la vulnerabilidad (con el concepto sistemas de apoyo humanos y no humanos) y el paradigma de la movilidad (con redes) da como resultado una noción de redes de apoyo para la movilidad que es indagada por lo trascendental que resultan para habitabilidad. Los sistemas de apoyo para la movilidad, conformados por redes, refieren a actividades interdependientes desde las cuales los cuerpos habitan los espacios urbanos.

De esta manera recuperamos un punto de partida móvil y relacional para comprender lo urbano como fenómeno de estudio. A través de sus apegos y desprendimientos, sus deslizamientos y su "pegajosidad", las personas, el capital y las cosas se mueven, forman y reforman el propio espacio y las subjetividades a través de las cuales los individuos habitan, ese es el enfoque relacional entre agencia y estructura planteado por Ahmed (2004).

El paradigma de las movilidades enfatiza que todos los lugares están ligados al menos en forma leve. En esa dirección apunta a señalar que lo que tenemos son “redes de conexiones que se extienden más allá de cada lugar y significan que ninguna parte puede ser una «isla»” (Sheller y Urry 2006, 209) [traducción propia]. Dentro del paradigma de la movilidad, Sheller y Urry (2006) plantean la existencia de diversidad de movilidades, incluyendo los movimientos de imágenes e información a nivel local, nacional y en los medios globales. Este aspecto es central para las personas en condición de discapacidad, pues retoma que la movilidad se da también en otras dimensiones de la experiencia espacial (incluida la de medios digitales) y, con diferentes códigos, simbologías, escalas y tiempos.

Las redes pensadas como parte de un sistema se conciben en interrelación. De esta manera se identifican por separado, solo para efectos analíticos, tres tipos:

1) redes de apoyo vivas (usos): que son aquellas conformadas por las interdependencias que se establecen con elementos vivos, el aire, el agua, por ejemplo, plantas o animales, y por supuesto, personas; en estas redes interesan específicamente las que refieren a los trabajos de los cuidados.

2) redes de infraestructura (forma y equipamiento): identifican los elementos materiales que sustentan la movilidad, de allí elementos como el suelo o los caminos, aceras, señales, rotulación, etc.

3) redes de acuerdos sociales (gestión): estas contienen los elementos de gestión sobre el territorio, las reglas formales e informales, los acuerdos comunales, las políticas y leyes que impactan los territorios.

Al ser consideradas en interacción constante estas redes resultan clave para identificar dónde el urbanismo capacitista afecta el habitar de los cuerpos. Y cabe decir, que en seguimiento al paradigma de la movilidad resultan cambiantes en los diferentes contextos y temporalidades.

Una vez revisados los principales elementos teóricos de la propuesta de esta investigación se procederá a compartir una revisión de las investigaciones más cercanas, con sus aportes a la discusión y permitiendo un balance sobre la originalidad y aportes del presente trabajo.

1.4. Lo investigado en el tema: balance y preguntas

Dada la amplia tradición de los Estudios en Discapacidad (Disability Studies) en el mundo anglosajón existe un desarrollo investigativo importante que es difícil de resumir en pocas líneas. Se trata de investigaciones que han cuestionado el lugar social que han tenido las personas con discapacidad, los espacios arquitectónicos, la vivienda accesible. Sobresale el trabajo desarrollado por Robert Imrie (1996; 2003; 2012; 2015; Imrie y Luck 2014). Este autor realiza un cuestionamiento al diseño universal, en específico su contenido teórico, las bases epistemológicas y metodológicas que lo conforman; señala que existe la tendencia de una tradición científica, positivista, la cual hace hincapié en la producción de conocimientos técnicos y objetivos y en sus aplicaciones (viabilidad técnica y resultados operativos). Señala un aspecto importante para este estudio, referido a la vaguedad que existen en buena parte de la bibliografía sobre los términos clave que sustentan el diseño universal¹⁴, como "universal"

¹⁴ Diseño universal es un concepto utilizado por Ron Mace en los Estados Unidos en los años ochenta, y refiere a principios que pueden aplicarse para asegurar el acceso a objetos y espacios, para personas de todas las edades y habilidades, se trata de una propuesta retomada por la arquitectura, el diseño urbano, los campos de informática, entre otros (D'souza 2004). Cabe también prestar atención a la vigencia de este planteamiento del diseño universal (Armstrong et al. 2018).

y "universalismo". Resulta llamativo su llamado de atención dentro de los usos de un discurso de "diseño universal" cuestionador de los diseños que no responden a la diversidad corporal y una incorporación de gran parte de la práctica del diseño universal a las convenciones, a las metodologías de diseño conservadoras (Imrie 2012). Otros de sus trabajos han abordado, desde casos principalmente del Reino Unido y Estados Unidos, los procesos críticos que sustentan la producción social de la discapacidad como estado de marginación y opresión en el entorno construido, una cuestión que se entrelaza con un debate sobre el papel cambiante del Estado en la definición, categorización y (re)producción de "estados de discapacidad" para las personas (Imrie 1996). Otros de sus trabajos se han encaminado a abordar la accesibilidad de la vivienda y del entorno construido (Imrie 2006).

Específicamente en América Latina la teoría crip es de muy reciente presencia en las discusiones sobre discapacidad, y aún no se han encontrado trabajos de investigación directamente relacionados con el urbanismo desde ese enfoque. Se trata de una teoría que ha tenido una importante acogida por parte de personas activistas, en algunos grupos del movimiento de personas con discapacidad que es ampliamente diverso en su haber.¹⁵ La investigación y narrativas o performáticas se han centrado en las dimensiones eróticas, las experiencias de la sexualidad, las relaciones cuidado-afectivas, las corporalidades, las relaciones organizativas, la fragilidad y las resistencias anticapacitistas (Yarza de los Ríos, Sosa, y Pérez-Ramírez 2020; Dinartes-Bogantes 2020).

¹⁵ Para adentrarse en las investigaciones y aportes reflexivos se mencionan a continuación algunos referentes. En México, el Colectivo La Lata ha realizado dos Coloquios de Estudios Críticos sobre discapacidad con el apoyo de la Universidad Nacional Autónoma de México, en los años 2018 y 2019 convocando a gran cantidad de ponentes, panelistas y público a las discusiones. Por su parte destaca el Grupo de Trabajo de Estudios Críticos en Discapacidad del Consejo Latinoamericano en Ciencias Sociales (CLACSO) (cuyo primer seminario sobre el tema denominado Crisis de la discapacidad desde el Sur Global se impartió en setiembre de 2020). En México se presentan los trabajos de Jhonathan Maldonado (2019, 2020), los del Víctor Hugo Gutiérrez (Vino Tirano - Víctor H) (Gutiérrez-Rodríguez 2020; Olalde y Tirano 2020), Diana Olalde (Olalde y Tirano, 2020), Diana Vite Hernández (Vite Hernández 2020a; 2020b) y Brenda Araceli Bustos García (Bustos García 2014; 2020). En Brasil cabe citar el trabajo de Anahi Guedes de Mello (Gavério, Guedes de Mello, y Block 2019). En Colombia retomamos los aportes de Yennifer Paola Villa Rojas (Villa-Rojas 2020) y, en Uruguay, la investigación de María Noel Míguez Passada (Míguez-Passada 2020).

En esta región, los antecedentes de la presente investigación, que refieran a la discapacidad y el espacio se concentran en trabajos desarrollados principalmente desde las ciencias sociales, los cuales han tenido un importante énfasis en disciplinas como la sociología, la antropología y la geografía. Dichos trabajos se han enfocado en analizar la experiencia de las personas con discapacidad en su movilidad urbana y la accesibilidad. Cabe destacar que son trabajos bastante recientes. Algunos de ellos incorporan el elemento corporal para analizar las experiencias y desigualdades que viven las personas con discapacidad. Para Costa Rica, esta investigación es pionera al establecer el análisis específico sobre la experiencia corporal de las personas con discapacidad en las calles y las implicaciones del urbanismo capacitista, de allí que realiza un aporte, dado que los abordajes se han centrado en los espacios cerrados y la accesibilidad física, principalmente¹⁶.

Cabe señalarse que no se han identificado investigaciones previas realizadas bajo los marcos teórico-metodológicos propuestos en este estudio, tampoco se hallaron investigaciones que hayan implementado en esta temática las técnicas de recolección de información propuestas, contando con registros de audio, video y fotografía. De allí la importancia de este trabajo para Costa Rica y la región centroamericana, retomando nociones de las experiencias propias de la población con discapacidad y también referentes conceptuales para nombrar sus propias experiencias urbanas.

A continuación, se mencionan algunos trabajos considerados los más cercanos a la temática investigada. La vinculación directa que puede encontrarse refiere a la investigación de cuerpos con discapacidad en movimiento

En su tesis *Rodar y cuestionar a la ciudad: movilidad cotidiana de personas con silla de ruedas en la zona metropolitana del Valle de México*, Gabriel Tolentino Tapia (2018) se

¹⁶ El trabajo de Marcela Ramírez Morera (2010) se aproxima al tema al investigar las dimensiones de accesibilidad en la Universidad de Costa Rica. Este estudio además recuperó una perspectiva de género. Encontró que, en el momento de la investigación, “las limitaciones y barreras arquitectónicas restringen la posibilidad de movilización y libertad de tránsito de las personas con discapacidad” (Ramírez 2010, clxxi). Además, “el diseño universal, el cual busca la accesibilidad para todas las personas, no comprende la accesibilidad desde una perspectiva de género, por ejemplo: los servicios sanitarios” (Ramírez-Morera 2010, clxx).

propuso comprender desde la sociología el conjunto de representaciones sociales e individuales que las personas con discapacidad en silla de ruedas “producen sobre su propia movilidad y la metrópoli; o bien, lo que de ésta reconocen, derivado de sus desplazamientos habituales” (Tolentino Tapia 2018, 24). Entre los hallazgos de esta investigación se señala que esta población no conforma un grupo social homogéneo, es por esta razón que las representaciones sobre su propia movilidad, la ciudad y los elementos sociales, espaciales y temporales que la definen, tampoco pueden estimarse de monolíticas. Aporta una reflexión sobre la importancia del cuerpo para el enfoque de la discapacidad, el paradigma de la movilidad y la teoría de las representaciones sociales para el análisis.

En el año 2017, Gema Diana Cadena Gorozabel desarrolló el trabajo de investigación *Análisis de la accesibilidad y movilidad urbana para personas con discapacidades en el área de influencia directa al Conservatorio Nacional de Música ubicado en el barrio El Batán, mediante mapeo de equipamiento urbano y elementos de las infraestructuras educativas insertas en el área de estudio. Quito-Ecuador* (Cadena-Gorozabel 2017). Lo interesante de este trabajo es que pudo abordar la investigación con la perspectiva de las personas con discapacidad auditiva, visual y motriz. Entre los hallazgos indica que el Distrito Metropolitano de Quito presenta “múltiples factores que entorpecen la movilidad y accesibilidad al espacio urbano para las personas con discapacidad. A pesar de contar con herramientas como planes de desarrollo y ordenamiento territorial, normas técnicas que determinan el diseño de los elementos que conforman el espacio urbano de uso público, entre otras, la acción de movilizarse para una persona con discapacidad es dificultosa. Además de las características naturales de la morfología del espacio como los fuertes desniveles que existen a lo largo de la ciudad de Quito, que también complican el desplazamiento” (Cadena Gorozabel 2017, 138).

Dada la centralidad que toma el cuerpo en nuestra investigación, cabe referir brevemente al campo de la ergonomía. Carlos Aceves (2014) realizó una investigación sobre el diseño de servicios inclusivos mediante la integración de la teoría y el Enfoque de Diseño de Servicios y Diseño Inclusivo. El trabajo fue realizado para evaluar el uso del servicio de autobús por personas jóvenes y mayores en Guadalajara, México. Los resultados conseguidos con este trabajo discuten cómo el proceso de diseño de servicios puede incorporar principios inclusivos, lo cual además llevaría a la mejora del servicio de autobuses hacia la propuesta de

brindar servicios inclusivos. Este autor brinda herramientas metodológicas para la indagación sobre los usuarios con discapacidad de los servicios de transporte, además de sugerencias para la presentación gráfica de la información (Aceves-González 2014). Para ampliar en este tema se recomienda consultar también sus propuestas sobre el Diseño de Servicios Inclusivos (DSI), un enfoque teórico metodológico que reúne los principios y métodos provenientes de la Ergonomía y los enfoques de Diseño Inclusivo y Diseño de Servicios (Galindo-Estupiñan y Aceves-González 2016).

En una línea similar al anterior, la arquitecta Rebeca Silva Roquefort trabajó para su tesis doctoral la propuesta de “Ergociudad” como una concepción modélica de la calidad de vida y la vida urbana y una estrategia adaptativa del espacio público. Su aporte central proviene de orientar “el mejoramiento del espacio público como garantía de su adecuación a las personas y a la forma como habitan el espacio para ser incorporado en los instrumentos de planificación y desarrollo de nuestras ciudades, evitando la permanente adaptación de las personas al entorno construido” (Silva-Roquefort y Muñoz 2019, 160).

Francisco Fernández Romero en *Cartografía social e inclusión socio-espacial. Discusiones y alternativas para abordar las problemáticas en torno a la discapacidad en ámbitos urbanos. El caso de la ciudad de Buenos Aires*, desarrolla una investigación doctoral que se encuentra aún en proceso desde el campo de la Geografía (CONICET s.f.). Analiza la exclusión socioespacial que viven las personas con discapacidad y las mujeres trans y travestis en espacios públicos. Por su parte busca “comprender los modos -y el grado- en que las prácticas cartográficas contribuyen a configurar (a) la definición de las problemáticas que los grupos pretenden abordar y (b) las estrategias que formulan para trabajar sobre esas problemáticas” (Fernández-Romero 2019).

Este investigador ha retomado los aportes teóricos del pensamiento trans-travesti, para abordar las experiencias geográficas estableciendo, por ejemplo, que existe un cissexismo en el espacio y las geografías críticas (el eje de opresión coloca a las personas cis, aquellas que no son trans, en un lugar social por encima de las personas trans); con su aporte busca enfocarse en las “estructuras y relaciones sociales que los movimientos trans y travesti buscan transformar” (Fernández-Romero 2019, 23).

En ese sentido, resulta importante referir que de reciente data son los estudios que indagan articulaciones entre espacio, cuerpo y exploraciones sensibles en comunidades de la diversidad sexual o centrándose en los géneros, que, aunque no son el campo directo de esta investigación brindan referentes conceptuales importantes, por su uso de la teoría queer. En esa línea se encuentran el trabajo de Luis Alonso Rojas Herra cuyo proyecto se denomina *Cuerpos y Territorios Indómitos: Cartografía Disidente Josefina (2019-2023)* (Rojas-Herra 2020) y la investigación de Martín Ignacio Torres (Torres-Rodríguez 2017).

En el campo específico de la antropología y desde un enfoque sensorial destacan tres estudios. Mariana Hernández Flores realizó una investigación titulada *Recorridos y representaciones espaciales de la Ciudad de México de personas con discapacidad visual: un entorno discapacitante* en el año 2010. En dicho trabajo, se preguntó por las representaciones espaciales que las personas entrevistadas construyen y realizó el trabajo con 16 personas con discapacidad visual, entre las que se encontraban ciegas y con baja visión. Por su parte la investigadora halló “construcciones simbólicas que revelan las formas en que los entrevistados clasifican, valoran y utilizan información espacial no-visual para orientarse y moverse en la ciudad así como para interactuar con desconocidos” (Hernández-Flores 2010, 204). Se refiere a “mapas cognitivos” que dan cuenta de los registros sobre cambios en “texturas en las superficies, número de vueltas que dan al hacer un recorrido, temperatura que registran en su rostro, puntos de referencia que irradian pistas olfativas u auditivas sobre un lugar en específico y que les ayudan a reconocer determinados lugares” (Hernández-Flores 2010, 204). Según esa investigación, la ciudad de México es poco o nada accesible a las necesidades de las personas entrevistadas, las cuales se sienten vulnerables en los espacios públicos, pues, según señalan, el diseño de la ciudad atenta contra su integridad.

Otro de los trabajos se encuentra en una rama de pesquisa que apenas está comenzando en América Latina, y refiere a los estudios ligados con el giro sensorial. En este campo, el trabajo que ha realizado con poblaciones con discapacidad visual, Erick Serna-Luna (2019) destaca las conexiones entre cuerpo, discapacidad y ciudad. En el trabajo *Sentir la ciudad: el habitus de la ceguera y la debilidad visual en la construcción no visual del espacio urbano de la Ciudad de México* se preguntó por las experiencias, técnicas y conocimiento (corporales, sociales y espaciales) que construyen las personas desde una percepción de la ceguera y

debilidad visual, dando como resultado un habitus de la ceguera y la debilidad visual (Serna-Luna 2019). Esto lo indagó por medio de la etnografía y su propia experiencia ligada a la baja visión. Esta investigación aporta una perspectiva de la situación de la discapacidad desde el giro sensible.

Destaca en el contexto chileno una línea de investigación importante sobre la discapacidad, el hábitat y la movilidad. Se recupera el trabajo de Gaete-Reyes, Acevedo-Lopez y Carraha-Molina (2019) y Gaete-Reyes (2017), que trabajan por medio de métodos proyectuales y etnografías audiovisuales para indagar sobre la accesibilidad física y la experiencia espacial de personas con discapacidad en su vivienda y entornos barriales. Entre los resultados de investigación arroja este trabajo destaca señalar que, distintos tipos de discapacidad poseen diferentes experiencias y necesidades, las cuales requieren ser identificadas por la política pública destinada a esta población en especial en lo que refiere a política habitacional. También en Chile, las investigaciones recientes sobre la movilidad de personas con discapacidad en el Transantiago realizadas por Daniel Muñoz arrojan referentes sobre la importancia de prestar atención a las experiencias corporeizadas en la ciudad, contribuye a la comprensión de la accesibilidad como práctica, refiriéndose a las interacciones cotidianas que tienen lugar entre usuarios, personas con y sin discapacidad, que se encuentran con materialidades y protocolos orientados a la accesibilidad. En estos trabajos destaca el uso de datos cualitativos y análisis etnometodológico de las grabaciones de vídeo y el trabajo etnográfico, la interacción entre los pasajeros discapacitados y no discapacitados y las infraestructuras (Muñoz 2021).

Algunas investigaciones se centran en la población con discapacidad y sus vínculos con la ciudad desde la etnografía (Aguilar Díaz 2020), la seguridad e infraestructura vial (Lugmaña-Primera y Paredes Vásquez 2016) la discriminación y exclusión social en la calle (Morales-Peralta y Prado-Pullas 2013), la incidencia política (Vinasco-Hernández 2016), la accesibilidad (Aguilar 2010) y la movilidad en la ruralidad (Solsona-Cisternas 2020). La recolección de información de una parte de estos trabajos se realizó en Ciudad de México, Quito, Guayaquil, Sao Pablo y Medellín, ciudades de grandes dimensiones y con una topografía bastante montañosa. En dichos aportes se encuentra un enfoque social y humanista

sobre la discapacidad, y algunos problematizan los temas abordados desde el derecho a la ciudad.

1.5. Moverse y habitar: caras de la misma moneda

A lo largo de este capítulo se realizó un recorrido a través de los referentes más importantes a nivel conceptual que se utilizaron en la formulación y análisis de la investigación, como son los términos vulnerabilidad y movilidad y aquellos emergentes en la presente investigación para explicar la situación de la población con discapacidad en Costa Rica, como es el concepto de urbanismo capacitista.

Al ser un proceso dinámico, estos referentes teóricos se construyeron en diálogo constante con los emergentes en el trabajo de campo y con las observaciones realizadas por colegas y las personas con discapacidad con las cuales se trabajó. Es decir, la investigación no se cerró a esquemas teóricos predeterminados, sino que tuvo procesos de la alimentación de lo desarrollado desde lo empírico y colectivo.

Son parte del urbanismo capacitista las prácticas que anteponen criterios de normalización a los cuerpos, movimientos y actividades de la sociedad. A partir de ese conjunto de prácticas y nociones se diseñan, construyen, usan y gestionan las ciudades desde una visión hegemónica de los cuerpos con formas, capacidades, fuerzas, ritmos y dinámicas asociadas a una idea de “normalidad”, de estandarización (homogeneización) construida en la modernidad capitalista y en el patriarcado. Con esto, no se centra exclusivamente en elementos ingenieriles o arquitectónicos para comprender la experiencia espacial de las personas, sino que se potencia una visión más amplia, relacional y corporeizada.

Si bien el planteamiento sobre el urbanismo capacitista se alimenta del modelo social, tiene algunas diferencias con el mismo que se presentan a continuación:

- El modelo social hace énfasis en la noción de barreras arquitectónicas, referidas a los elementos físicos o construidos, también se habla del entorno como algo externo y de barreras discapacitantes. En la presente investigación se propone una interacción constante entre cuerpo y “entorno”, sin que se encuentren separados, sino más bien en interacción constante. Se considera que hablar de barreras es una noción que remite a

comprensiones más estáticas de la realidad, y que las limitaciones hacia los cuerpos con discapacidad no se quedan en aspectos arquitectónicos ni físicos, sino que se actualizan en múltiples expresiones sociales, en interacción, con cambios a lo largo del día (según horarios) y del tiempo (conforme pasan los años)¹⁷.

- El modelo social ha estado de la mano con el movimiento de personas con discapacidad en todo el mundo, que alcanzaron cambios considerables en materia de políticas públicas, legislación y visibilidad. Este modelo ha hecho énfasis en los temas de inclusión a través de la obtención de derechos, sin embargo, quedan cada vez más claras las dificultades en el respeto a los derechos, en especial en sociedades latinoamericanas cuyos estados resultan intermitentes en la atención a sus poblaciones. Se dice inclusive que el propio Mike Oliver advirtió en sus últimos trabajos sobre las dificultades que existen a este respecto (Ferrante 2019).

Es de esta forma que finalizamos la revisión de las nociones centrales utilizadas en este estudio, mismas que han estado en constante cambio enriqueciéndose con el intercambio con personas que investigan en estas áreas o similares, con la interacción con personas con discapacidad y con el cuestionamiento constante al uso de categorías excesivas o desfasadas. Es de nuestro interés que esta propuesta quede abierta a debate y enriquecimiento a través de cuestionamientos y nuevas investigaciones a futuro.

¹⁷ Para un análisis desde el paradigma de la movilidad sobre las barreras revisar Jirón-Martínez, y Mansilla-Quñones 2014; Mansilla-Quñones 2018; Jirón-Martínez y Imilán-Ojeda 2018.

2. Capítulo II. Construir la información en movimiento: retos y estrategias metodológicas

Este capítulo realiza un recorrido por la forma en la que se desarrolló la investigación, describiendo las decisiones metodológicas, las técnicas de recolección de información y análisis, y presentando algunas recomendaciones para las personas que deseen implementar un método con una estrategia similar.

Para llevar a cabo esta investigación se utilizó el enfoque cualitativo, con el interés de dar un lugar central a las experiencias de las personas con las cuales se trabajó. El carácter flexible de la investigación cualitativa (Piovani et al. 2008), hace pensar constantemente en el movimiento y el cambio constante que tiene el proyecto. Se utiliza una metodología cualitativa porque la misma permite centrarse en los significados que los sujetos de investigación asignan a sus experiencias (Piovani et al. 2008). Bajo el paradigma del nuevo giro de la movilidad se sostiene la importancia de investigar en movimiento (Jirón-Martínez y Imilán-Ojeda 2018).

Para construir la información se utilizó entrevistas móviles, incluyendo observación (simple y participante), entrevista en profundidad y recorridos con personas con discapacidad. La información se registró por medio de video, audio y fotografía. También se revisaron documentos judiciales, correspondencia (cartas de denuncia del caso: municipales, de la Sala Constitucional y de la denunciante) y reportajes de prensa (escrita y audiovisual) para la reconstrucción de los hechos. Dadas las características novedosas del objeto de investigación, el urbanismo capacitista, se seleccionó la estrategia de investigación con estudio de caso múltiple (típicos de máxima variabilidad). Las unidades de análisis constituyen en este caso las personas, por lo tanto, se realizó un muestreo teórico en el cual se estableció como criterio de conformación de la muestra que se trata de personas usuarias del transporte público. El método de análisis utilizado fue el inductivo y deductivo. Para procesar la información se utilizó el programa MAXQDA 2020.

A continuación, se amplían detalles y recomendaciones para cada una de las etapas establecidas para realizar el trabajo.

2.1. Preparación del trabajo de campo

La investigación tuvo una construcción bastante libre, orientada por la inducción. Se realizó una primera aproximación al campo un año antes de comenzar la recolección de información. Con esta aproximación se consiguió revisar la propuesta metodológica, las preguntas, se hicieron múltiples ajustes a los objetivos al marco teórico y se agregaron nuevos elementos para la recolección de información. Este paso previo fue de gran importancia pues permitió considerar las implicaciones que tenía el manejo de los equipos, las preocupaciones que expresaba una de las personas participantes, los vacíos identificados en las temáticas sobre las que se quería indagar. Por ejemplo, en ese ejercicio, percibimos las preocupaciones de una de las personas entrevistadas por la cámara, pues indicaba constantemente su pregunta por si se encontraba bien y le inquietaba si se mojaba con la lluvia o si se golpeaba al caminar; en ese momento se identificó la relevancia de utilizar un arnés para que la cámara pudiera estar sujeta al cuerpo de la persona de forma cómoda y segura. Otro aspecto que presentó ese trabajo fue el apoyo que solicitaba la persona para realizar algunas de las actividades en la calle, por ejemplo, al cruzar. En este segundo tema fue relevante comprender dos cosas: 1) que si nuestro interés se relacionaba con conocer cómo las personas con discapacidad se mueven en la ciudad, algunas discapacidades utilizan el contacto directo de otros cuerpos para moverse. Este es el caso de las personas ciegas o con baja visión. En ese sentido, el aprendizaje remite a la relevancia de esa interdependencia, a la vez que la presencia de la investigadora se convierte en ese punto de apoyo ante la ayuda solicitada. 2) El otro aspecto es que esa solicitud de ayuda y la confianza para pedirla, también presente en los recorridos con otras personas, tiene que ver con el papel clave de la “interdependencia” (Butler 2017) que, hacia el final de la investigación, comprendimos que tiene un lugar central en la movilidad en general.

El acercamiento a la experiencia de movilidad implicó idear una estrategia que permitiera reconstruir lo que viven de forma cotidiana las personas que integran el grupo, con el fin de identificar los elementos más cercanos a dicha experiencia y las formas en las cuales enfrentan cotidianamente, las facilidades, desconexiones e interacciones con el espacio y con el resto de las personas. Estudiar la movilidad a través del movimiento (Jirón-Martínez y Mansilla-Quiñones 2014) es también un elemento rico, pues aporta una

multidimensionalidad de aspectos y permite rescatar experiencias urbanas a la vez que se están viviendo con las personas participantes, en contraste a lo que ocurre con técnicas “estáticas” (que son elaboradas en un momento de entrevista en el modo tradicional de reunión).

Cabe mencionar la importancia de un aspecto que refiere a la ética de la investigación: el uso de consentimiento informado para trabajar con la población del estudio (Anexo 1). El mismo consiste en la información con la que debe contar la persona para tener conocimiento de la investigación y de la persona que desarrolla el proyecto, la explicación de lo que se realizará en los encuentros, el tipo de información que se le solicitará y lo que se hará con la misma. Se consultó a las personas participantes en el estudio sobre la utilización de su nombre en la investigación y brindaron su consentimiento; sin embargo, algunos nombres se modificaron en este escrito con el fin de proteger la confidencialidad de la información cuya divulgación pudiera resultar riesgosa para la persona informante.

Vía telefónica se contactó a la persona, se le explicó de la investigación y de la posibilidad de hacer una entrevista presencial. En casi todos los casos las personas accedieron y en esa primera entrevista, se les planteó la posibilidad de realizar un recorrido grabando el trayecto y volver a reunirse para observar los videos. Luego de registrar el trayecto se fijó una fecha para revisar el material con la persona.

Se realizaron entrevistas adicionales a personas de organizaciones, vía telefónica debido a la distancia, y un Simposio. Estas fuentes generaron información de orientación para la toma de decisiones de la investigación, pero constituye un material que puede ser analizado y utilizado en investigaciones futuras.

Para ubicar a las personas a entrevistar se empleó la estrategia de “bola de nieve”. Con el apoyo de las organizaciones Asociación Desamparados Inclusivo y Ditsú, así como de contactos personales.

2.2. Etapas del trabajo de campo

Para indicar cuál fue el camino transitado para la presente investigación se describirán los procesos en etapas o momentos.

Momento 1: Recolección de los datos

La recolección de información en movimiento implica varios retos y decisiones. Deben pensarse las herramientas para el registro de la información. Con qué equipo se dispone y para qué fines del proyecto servirá la información que recuperen y por qué medios son decisiones clave. Si se utiliza grabadora o cámara, vale la pena tener en cuenta la duración de la carga de la batería que utilizan los dispositivos, el descargar el material en el momento más cercano a su recolección para su respaldo y la toma de notas de campo. Asegurarse siempre que las baterías estén cargadas, que los dispositivos se encuentren grabando al iniciar cada momento de recolección de información es esencial para evitar o reducir al máximo la pérdida de información.

Con respecto al equipo, para esta investigación se utilizó grabadora de audio para las entrevistas y cámara fotográfica para registrar el video y las fotografías. Se tenía una cámara de acción que las personas portaban en un arnés; una cámara adicional se utilizó en caso de que la batería de la primera se agotara y, finalmente, se realizó un registro específico con el teléfono celular de momentos relevantes o aspectos específicos del trayecto.

Las grabaciones de audio se hicieron en las viviendas de las personas para la entrevista inicial y, posteriormente, se registraron los lapsos de conversaciones dentro de los recorridos realizados con las personas participantes, cuando no se estaba grabando video o las condiciones de sonido ameritaban asegurar que el audio quedara bien registrado.

El realizar múltiples encuentros con la persona fue muy importante. La entrevista inicial daba un panorama general a su historia; luego el día del recorrido se recuperaba otra información y, finalmente, en la revisión de videos era muy interesante ver los temas emergentes. En esa última consultamos un poco más sobre los sentimientos experimentados en cada parte del recorrido. También algunas personas expresaron la fascinación que generó

el video producido, en otras el detalle de la explicación de lo que iba pasando, que también se convirtió en una forma para mostrar su cotidianidad a compañeras de trabajo, familiares, etc.

El criterio de saturación de información emergió al percatarnos que, independientemente de la población con discapacidad con la cual interactuáramos, mientras se mantuviera su extracción social de sectores populares, se seguían repitiendo las dificultades y limitaciones en su movilidad, directamente centradas en las posibilidades o no de incorporarse a una actividad económica o contar con algún ingreso (pensión o beca).

Al finalizar el trabajo de recolección de información se contaba con registros en audio de las 12 entrevistas realizadas y de los segmentos de diálogo ocurridos en los recorridos; además, se poseían los videos de los recorridos realizados con las personas con discapacidad.

Momento 2: Reducción de los datos

Este aspecto requiere la toma de decisiones estratégicas y justificadas, con el fin de ir delimitando los mejores ejemplos para contestar nuestra pregunta de investigación. Cuando aparece nueva información o los hallazgos “inesperados”, es buen momento de revisar nuevamente las elecciones de la información, de manera que se va clarificando la información a incorporar. Estas decisiones provienen de la revisión de notas de campo, entrevistas, videos, resúmenes, codificaciones, relación de temas, clasificación y redacción de historias, entre otras.

En la etapa analítica Miles y Huberman (2000) proponen un modelo interactivo que parte de la recolección de los datos, seguida de un proceso de reducción, presentación y conclusiones (verificación). Al ser un modelo interactivo la propuesta de los autores es ir y venir entre estas fases constantemente para realizar ajustes de manera constante en las etapas y procesos; no se trata de momentos lineales, ni pasos que se suceden y no regresan al punto anterior.

Momento 3: Presentación de datos

Para presentar la información se elaboraron diagramas, esquemas, fotogramas (con el material fotográfico y proveniente de los videos), tablas. En este punto es clave identificar la información relevante para presentarse en cada una de las categorías emergentes de la información recolectada y de la bibliografía revisada (González-Arrieta 2014).. También corresponde a este momento explicitar las conexiones que la investigadora ha elaborado para llegar a las conclusiones que arroja el estudio. Algunas escenas vividas en el trabajo de campo resultaron relevantes para representar situaciones que ocurren en la ciudad, pero no quedaron registradas ni por video ni fotografía, por esta razón se contrataron las ilustraciones de dichos momentos a uno de los participantes en la investigación que es diseñador gráfico; Fabricio Bustos realizó una representación a partir de la descripción de lo ocurrido y lo representó, realizando ajustes posteriores a la revisión del material con la investigadora. Una de las escenas fue directamente sobre su caso.

Momento 4: Conclusiones (presentación / verificación)

Las conclusiones parecen ser un paso final; sin embargo, se considera una sección a la que se abona en diferentes momentos de la investigación, especialmente al realizar presentaciones o exposición de los datos. Si bien, es hacia las últimas etapas de la investigación cuando más conexiones se encuentran entre las preguntas y la información analizada, en otros espacios de presentación de la investigación (en ponencias, al comité tutor, en espacios de clase) es posible encontrar debates, señalamientos o puntos de encuentro que la investigadora tal vez hubiera dejado pasar de largo si no es por ese intercambio.

2.3. La investigación con estudio de caso múltiple

En este estudio se utiliza una estrategia de investigación basada en estudio de caso múltiple. El motivo por el cual se escogió hacer este tipo de diseño refiere a que se cuenta con casos diversos, diferentes entre sí, pero que sobre un mismo aspecto (el urbanismo capacitista y su interrelación con las experiencias corporales de la discapacidad) presentan el

elemento en común que enfrentan situaciones similares por su condición de discapacidad (una expulsión o rechazo en el espacio urbano, pues el mismo no invita a su uso para estas personas, por el trato social y las formas y usos predispuestos de las estructuras urbanas socioespaciales), pero que a la vez son diferenciales por la forma en que se mueve cada población, aunque compartan el calificativo que se les atribuye social o institucional de “personas con discapacidad”.

La selección de los casos se realiza por la diferenciación con base en las formas de moverse en el espacio y los dispositivos de apoyo que utilizan personas con diferentes condiciones de discapacidad, pues interesa dar realce a las formas en las cuales cada grupo ha podido movilizarse en la ciudad.

El universo con la cual se trabajó es la población con discapacidad. La selección por medio de muestreo teórico llevó a la participación de 14 personas, con las cuales se realizaron 12 entrevistas (cabe señalar que en una ocasión la entrevista se realizó a la madre de la persona debido a que la condición de parálisis cerebral de su hija impedía que contestara directamente y, en otra ocasión, la participación se dio en pareja, pues es la forma de moverse). Del total de la muestra se seleccionaron cinco casos significativos para su análisis en profundidad. El grupo de la muestra del estudio lo conforma un grupo de personas cuyas características se detallan en la Tabla 3.

Tabla 3 Características de la muestra del estudio

Nombres	Edad	Condición	Movilidades	Características adicionales
1. Kimberly Mora Castro	23	Baja visión	Es estudiante. Se desplaza caminando y en autobús utilizando varias unidades.	Estudiante universitaria
2. Melanie Vanesa Benavidez Hernández y Vanesa Hernández Murillo (madre)	18 y 35	Parálisis cerebral / usuaria silla de ruedas	Se da fundamentalmente a lo interno de la vivienda. Requiere de apoyo para moverse. Salen a las citas médicas y una vez al mes al parque. No asiste a la escuela ni a terapias.	Mujer joven.
3. José Barrio Reyes	27	Parálisis física (la mitad derecha de su cuerpo está paralizada)	Camina. Debe utilizar bordón y zapatos especiales, pero los evita por vergüenza. Utiliza el autobús para ir a citas.	Pensionado por invalidez.

4.	Alexa Torres	25	Cuenta con baja visión	Camina y utiliza el autobús y taxis de aplicación. Se guía con Lazarillo y usa bastón.	Profesora de español, activista y trabajadora en asesorías sobre accesibilidad digital
5.	Joyce Leiva	22	Sorda	Camina y utiliza el autobús.	Persona indígena estudiante
6.	Yuri Hernández	32	Sorda	Realiza recorridos dentro de su comunidad. Viaja en autobús solo si va acompañada.	Mujer migrante se dedica al trabajo doméstico.
7.	Fabrizio Bustos	24	Talla baja	Camina. Utiliza el autobús.	Trabajador (diseñador gráfico)
8.	William Gayle	30	Parálisis producto de accidente de tránsito y usuario silla de ruedas eléctrica	Utiliza el autobús para viajar. Muy poco utiliza servicio de taxi.	Trabajador recepcionista.
9.	Johnny Núñez Herrera	28	Esclerosis múltiple es usuario silla de ruedas eléctrica	Utiliza el autobús y eventualmente el servicio de taxis	Estudiante universitario y activista
10.	Andrea Jiménez y Vinicio Jiménez (pareja)	31 y 42	Síndrome de Down y discapacidad cognitiva	Utilizan el autobús y caminan. Andrea solo sale acompañada. Vinicio sale solo frecuentemente e inclusive hace ventas a domicilio.	Estudiantes y locutores de radio en el programa Somos parte de la U en la 8.70 UCR ¹⁸
11.	Marco Álvarez Bertarioni	25	Sordo	Estudiante de fotografía y diseño gráfico, se moviliza caminando, en bicicleta y autobús.	Estudiante y trabajador como fotógrafo independiente
12.	Gilda Segreda Sagot	66	Parálisis producto de derrame cerebral y usuaria silla de ruedas	Profesora pensionada. Sale muy poco de su vivienda, solo cuando pueden transportarla en carro.	Persona adulta mayor pensionada.

Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo.

Un aspecto llamativo que como informantes han aportado al proceso es la dimensión de los roles de género en los cuales las mujeres siguen siendo las principales depositarias de los trabajos de cuidado, el mantenimiento de la vida y las nociones interacción con la institucionalidad que apoya (en el campo de la salud y la educación, principalmente, aunque

¹⁸ Programa radial promovido por el Programa Institucional de Inclusión de Personas con Discapacidad Cognitiva a la Educación Superior (PROIN).

también en el mundo laboral). Se entrevistó a las madres de la población que se mostró más dependiente de cuidados personales. Uno de los aspectos más interesantes de sus testimonios ha sido conocer cuando ellas se revelaron ante el discurso o las sentencias médicas: en al menos cuatro de los casos insistieron con sus hijas, frente a las “sentencias” médicas de “no va a caminar” o “no va a aprender”, lo cual llevó a que sus hijas e hijos lograran moverse por sus propias fuerzas y además incorporarse en el sistema educativo, así como alcanzar incorporarse en espacios visualizados como “exclusivos” para otras poblaciones, como las universidades y empresas.

2.3.1. Decisiones de muestreo

Flick (2004) habla de los múltiples momentos en los que se realizan estrategias de muestreo a lo largo de la investigación. El autor señala que según el estadio de la investigación así corresponde el método de muestreo a utilizar. Más en detalle, indica que mientras se recogen los datos se realizan muestreos de casos y muestreos de grupos de casos; durante el proceso de interpretación de los datos, se muestrea el material y dentro del material, cuando se presentan los hallazgos, se realiza un muestreo para la presentación (Flick 2004).

El muestreo teórico tiene como principio básico “seleccionar casos o grupos de casos según criterios concretos acerca de su contenido en lugar de utilizar criterios metodológicos abstractos. El muestreo procede según la relevancia de los casos, en lugar de hacerlo según su representatividad” (Flick 2004, 80). De esta manera, el autor señala que en el proceso de recolección de la información y análisis se seleccionan los casos, definiendo las prioridades a partir de la teoría emergente. El muestreo acaba al alcanzar la saturación teórica (Flick 2004), es decir, se contaba con suficiente información para hablar del fenómeno investigado y los casos nuevos mostraban aspectos que comenzaban a repetirse con los demás casos.

En ese sentido en un primer momento se buscó el acercamiento a población con discapacidad joven, activistas y de sectores populares, pero el acceso a población con esas características sobre las situaciones que enfrentan en la movilidad fue direccionando la indagación al sector usuario de transporte público. Para efectos de la investigación se utiliza el término sectores populares con el fin de denominar la procedencia de clase y el lugar social

de las personas participantes en la investigación. Se trata de un sector perteneciente a la clase trabajadora, que habita en su mayoría alquilando, en proyectos de vivienda de interés social o en barrios empobrecidos (de toma de tierras).

Para la construcción de la muestra se elaboraron teóricamente dos dimensiones centrales para conocer sobre el objeto de estudio: la clase social y la discapacidad. Estas dimensiones se cruzan en el cuerpo estableciendo situaciones centrales que permiten conocer los referentes, las posibilidades, los horizontes de acción y de deseo de estas personas. Resultan dimensiones necesarias a tomar en cuenta, pues constituyen no solo características de la población, sino fundamentalmente las particularidades que se encuentran ligadas en gran medida a las desigualdades y precarizaciones que vive esta parte de la comunidad con discapacidad en el país.

El aspecto de mayor importancia para incorporar a la población en el estudio fue que se tratara de personas usuarias de transporte público que no poseían un vehículo automotor propio o familiar. Este aspecto es relevante porque permitió conocer la intermodalidad en esta parte de la población con discapacidad, además de revisar las posibilidades que tiene la población de hacer uso del modo de transporte masivo. Se tuvo oportunidad de trabajar con un caso de una persona adulta mayor pensionada, quien representa el caso atípico de este estudio.

En ese sentido, trabajar con personas de sectores populares, ha sido clave para analizar las situaciones de desigualdad y las redes en las que operan las mismas, pues estructuralmente se trata de sectores que se sobrepone a la flexibilización laboral y el empobrecimiento en el sistema capitalista. Se asocia a estos grupos una experiencia de exclusión del sistema educativo y de las oportunidades de trabajo con poco reconocimiento de derechos laborales; estas situaciones se acentúan en la población con discapacidad (Pérez-Ramírez, 2014). Además, esto cobra relevancia teniendo en cuenta que la población con discapacidad se encuentra mayoritariamente entre la población de menores recursos económicos (Comisión Económica para América Latina 2012).

La proveniencia de sectores populares remite a poblaciones usualmente atendidas por el Estado de manera fragmentada y asistencialista. Se trata de un sector que con mucha

dificultad se involucra en la toma de las decisiones sobre sus territorios, pero que generalmente vive las consecuencias de lo que ocurre en espacios que se han diseñado, construido o gestionado para otros cuerpos. Además, las implicaciones que tienen conllevar procesos para el acceso a la justicia ante situaciones que les afectan, resultan altamente distantes debido a la complejidad institucional, el tiempo que requieren los trámites y la instancia burocrática que establece condiciones predefinidas a veces infranqueables (por ejemplo, dar seguimientos presenciales o mediante tecnologías).

Se identificó a personas que quisieran colaborar en el estudio y se autopercebieran con una condición de discapacidad. La selección de los casos se realizó por la diferenciación con base en las formas de moverse en el espacio y los dispositivos de apoyo que utilizan para dicha actividad.

Para esta investigación se pasó por varias etapas para aproximarse a la población con discapacidad. En un primer momento se recurrió a personas involucradas en organizaciones que trabajan por los derechos de la población con discapacidad. Con ellas fue posible contactar a otras poblaciones y, a partir de ahí, se realizaron entrevistas a 12 personas jóvenes y una persona adulta mayor, con las cuales se coordinó para los recorridos en un día de su cotidianidad. Teniendo en cuenta que con cada persona se llevaron a cabo al menos tres encuentros (una entrevista inicial, el recorrido (registrado en video) y una entrevista para revisar el material), se tenía en total 35 registros de audio que se transcribieron o segmentados en fotografías (en el caso de los videos).

En muchos casos, la población del estudio tiene en su cotidianidad un reducido margen de movilidad (más de carácter barrial, alrededores de sus viviendas). La mayor parte son estudiantes, solo dos personas cuentan con empleo formal, el resto trabaja en labores domésticas y de cuidado de otras personas, especialmente de hermanos y hermanas o mascotas. Solo una de las familias cuenta con vehículo propio para trasladarse, pero no es conducido por la persona entrevistada.

Para realizar la identificación de la población con la cual trabajamos se hizo una divulgación con personas conocidas sobre la investigación que se estaba realizando, entre esas personas se encuentran habitantes de barrios populares, líderes y lideresas de comunidades,

profesionales de ciencias sociales cercanos a la investigadora, jóvenes y personas adultas de organizaciones ligadas al tema de discapacidad. Esas personas fueron el contacto inicial para dar con la población con discapacidad en sus comunidades.

Con las personas jóvenes con discapacidad se encontraron dos situaciones. Al salir de casa cuando ya no estaban presentes las madres, hermanas o personas del entorno familiar que cuidan a estas personas, entonces era un espacio de libertad para ellas, de expresar muchos aspectos que se reservaron en la entrevista inicial. En las entrevistas en las que estaban presentes las madres, hermanas o personas del entorno familiar, era notoria la intervención en términos de controlar la información sobre estas personas, también se evidenciaron momentos de molestia o incomodidad de la persona con discapacidad al revelarse cierta información de su historia. Por otra parte, se hicieron manifiestas las omisiones a hablar sobre el origen de la discapacidad, especialmente en el caso de los hombres jóvenes, cuando se trataba de discapacidades adquiridas por hechos de violencia (accidentes y disparos).

El trabajo con la población sorda requirió una entrada completamente diferente. A raíz de la búsqueda de una intérprete para la actividad pública que se organizó, se tuvo la posibilidad de conocer a Alina Soto, intérprete de Lengua de Señas Costarricense (LESCO) en la Municipalidad de San Pablo de Heredia. Alina comentó sobre los retos que implica la interacción con la comunidad sorda, pues “es una comunidad muy cerrada”, y si se les escribe no suelen responder; es un grupo con el cual se requiere tener un vínculo previo para iniciar el intercambio. Con Alina se aprendió sobre la interacción y estrategias para trabajar con estas personas, pues si bien muchas personas sordas leen y escriben, su incorporación al mundo del lenguaje es diferente, no todas alcanzan un uso de la escritura como lo acostumbra la población oyente, y su comunicación a través de otras codificaciones requiere un acercamiento guiado.

Alina tiene Treacher Collins.¹⁹ Ella se ha acercado a la comunidad sorda trabajando como intérprete y al ser usuaria de un audífono por tener hipoacusia. Alina preguntó a las

¹⁹ Según el sitio de la Asociación Nacional de Treacher Collins de España, este es un síndrome que refiere a una “malformación craneofacial congénita, discapacitante e incurable, su causa es una mutación

personas jóvenes sordas que conocía si querían participar en la investigación, así fue posible encontrar a Joyce y su hermana Tryce.

Algunas de las personas de la investigación se mostraron interesadas en contar con las fotografías y videos, lo que implicó un nuevo encuentro para entregar el material en algunos casos (en una memoria portátil), en otros se les imprimió algunos ejemplares y se les entregaron en la última sesión.

2.4. Fuentes de información: entrevistas, observación y recorridos

Al preguntar sobre las experiencias corporales y de movilidad de las personas con discapacidad en las ciudades costarricenses se comienza a tener acceso a una ciudad que no se conoce cabalmente.

La ciudad se construye, usa y gestiona. Durante décadas esas formas de construcción, uso y gestión, tanto por entidades públicas, como por la sociedad civil, es decir, tomando en cuenta espacios construidos con intervención y/o presencia estatal y sin ella, han tenido referentes que dejan por fuera a las personas con discapacidad y casi a cualquier cuerpo que no cubra las características de “lo completo”, una forma de moverse rápida y ágil. También se presentan como base, elementos que buscan llevar a dichos cuerpos a acercarse lo más posible al estándar de normalidad de cada momento histórico.

Es la ciudad donde los autos invaden las aceras, donde ser peatón implica sortear obstáculos demasiado frecuentes e innecesarios, pues existe un poco cuidado público a nuestra experiencia peatonal. En donde la lluvia es generosa, las sombras para protegerse del sol, escasas, donde los golpes del camino o de los transeúntes al pasar son constantes, escasea la iluminación para caminar con tranquilidad por la noche y para ver con claridad el autobús

genética del cromosoma 5, que es el que influye en el desarrollo facial. Quienes tienen este síndrome nacen sin pómulos, con microtia (es decir, sin una o ambas orejas), la mandíbula no les crece, tienen la faringe muy estrecha y en ocasiones también nacen con el paladar abierto, lo que les confiere un rostro muy característico y les ocasiona diversos problemas oculares (sequedad y úlceras en la córnea), auditivos (sordera), digestivos (no pueden comer bien) y respiratorios (apneas), entre otros”. <http://www.treachercollins.es/> (Asociación Nacional Síndrome de Treacher Collins 2020)

que se acerca a la parada y así distinguir entre rutas. La riqueza de este concepto permite enfocar el análisis de la movilidad como forma de habitar, siguiendo a Urry (2007), en el sentido de contemplar el movimiento de los cuerpos, pero también de los espacios y sus transformaciones e interrelaciones constantes.

Para construir la información con los sujetos de la investigación se recurrió a la técnica de entrevistas móviles o lo que se conoce en la producción científica anglosajona como “walking interviews” o “go-along” (Kusenbach 2021), (mismo observable a partir de diferentes fuentes de información). Las guías utilizadas para la indagación pueden revisarse en el Anexo 2. Estas entrevistas móviles incluyen la mezcla de observación, entrevista y realización de recorridos como se especifica a continuación:

1) Observación simple y participante: el registro de lo observado en los recorridos cotidianos se realiza en el diario de campo y a través del video y de la fotografía. El video es revisado con la persona con discapacidad posteriormente para generar mayores elaboraciones al respecto. Durante la investigación se realizó un uso constante de la observación, pues al habitar el espacio urbano de Costa Rica también se estaba llevando un registro pormenorizado de las situaciones que allí ocurren. Durante los recorridos, la observación se convirtió en observación participante, en la cual inclusive se dio un apoyo eventual a las personas con discapacidad que así lo solicitaron, en momentos específicos, por ejemplo, el paso por zonas difíciles, el apoyo para levantarse, entre otros.

2) Entrevista en profundidad - narrativas territoriales: el tipo de entrevista fue semiestructurada, se realizaron grabaciones de las entrevistas tanto a personas con discapacidad como informantes clave. Las entrevistas se registraron en el video de los recorridos o por medio de grabación simple.

3) Recorridos: acompañamos a las personas con discapacidad en un día de su cotidianidad en la calle, luego de un ejercicio previo de entrevista, en el cual se definió una ruta escogida por la persona para ser registrada.

Cabe señalar que, en dos de los casos, el de Gilda Segreda Sagot, se recuperó información de personas adultas de forma diferente a la del resto de la población de la muestra (conformada por jóvenes). El caso de Gilda representa un excelente ejemplo de la

ruta crítica del proceso de desigualdad vivido por la población con discapacidad llevado a la institucionalidad, es el único caso registrado de este tipo en el cual cobra centralidad el tema de la movilidad de las personas con discapacidad y obtuvo el fallo constitucional con lugar en 2019. Se realizó una entrevista y se ha mantenido contacto con ella y para dar seguimiento a los pormenores de su gestión ante las instituciones, revisando documentos, correspondencia que ha enviado y recibido, los fallos constitucionales y notas de prensa (video, audio). También hay otros materiales en textos: correspondencia institucional, fallos judiciales, foros en donde se tocó el tema, mensajes de texto. En este caso se cuenta con la autorización por parte de Gilda Segreda para su utilización, en el caso de los intercambios personales, y el resto son de dominio público.

La narración de eventos inesperados, que “puede conducir a la ruptura de las narrativas como puntos de inflexión” (Muñiz-Terra, Frassa, y Bidauri 2018, 125), son centrales en estas historias por su carácter de marcadores de significado en la vida de los sujetos. Por ejemplo, en el caso de Alexander Vega muestra una experiencia de gran relevancia debido al uso de la ciudad, el autocuidado, su vínculo con el Hospital Nacional Psiquiátrico y el espacio radial *Podemos Volar*.²⁰ Alex tiene una forma corporal de identificar cuándo necesita tomar su medicación (la cual carga en su bolso en gotas). “A mí me avisa el semáforo” indica, el cual consiste en un momento en el que sus ojos se abren y se cierran rápidamente; cuando percibe esta reacción en su cuerpo toma las gotas. Se realizó una entrevista a su hermana, con quien vive y se ha hecho cargo de brindarle gran parte de los cuidados. Además, se realizó, junto con él, un recorrido de ida y regreso al Hospital Nacional Psiquiátrico.

La información proveniente de las entrevistas se transcribió literalmente y se realizó un análisis buscando conectar los aspectos narrados de situaciones pasadas y presentes con respecto al espacio urbano en la experiencia de movilidad de las personas. Se analizó el diario de campo y las notas tomadas durante el registro de información.

²⁰ Programa radial de construcción comunitaria facilitado por Andrés Dinartes y estudiantes de nivel universitario, transmite en el espacio radioeléctrico de la Universidad de Costa Rica. Pertenece a las radios locas y es desarrollado por población que asiste al Hospital Nacional Psiquiátrico (Dinartes-Bogantes 2020).

Un aspecto relevante para tomar en cuenta es que las transcripciones de los audios presentaron cierto grado de dificultad. Por una parte, como se ha mencionado, las grabaciones fueron hechas en algunos casos en la calle o autobuses, por lo tanto, en el audio se encuentran atmósferas urbanas cargadas de una riqueza sonora que a veces aplasta la voz de la persona entrevistada o de la intérprete de lengua de señas.

Por otra parte, unos pocos audios de las entrevistas presentaron la dificultad para la transcripción e interpretación de comprender el detalle de las expresiones de las personas; de allí que requirieron un esfuerzo adicional en su abordaje.

2.4.1. La importancia del video en la investigación urbana

El uso del video en esta investigación permite realizar una reflexión sobre el uso de este recurso para el registro en la investigación urbana. El video resulta una forma bastante útil para recuperar muchos elementos que provienen de la dinámica cotidiana, es decir, registra lo imprevisto y lo común. Esa información permite en el proceso de codificación una “vuelta al campo” sin acudir directamente, lo cual resulta especialmente provechoso más aún en los casos en los que realizar una gira nuevamente puede resultar difícil en términos de recursos económicos o de tiempo y, como es nuestro caso, al estar estudiando en el extranjero.

Antes de realizar las experiencias de campo se exploraron las alternativas para registrar los videos y se tomaron algunas decisiones clave. Un primer aspecto es quién porta la cámara. Era de interés que la persona con discapacidad la llevara consigo, pero eso implicaba contemplar cómo sujetarla y dónde ubicarla. En las primeras aproximaciones la preocupación de una de las personas en el recorrido se daba por dos aspectos: que se mojara la cámara con la lluvia o que se golpeará (fuera por caída o por los objetos que manipulaba con sus manos); a raíz de esa experiencia se buscó un arnés para ubicar la cámara de acción (bastante pequeña) en el pecho de la persona. En el caso de que la persona no pudiera cargar el arnés o realizara movimientos que impedían el registro de la imagen se optó por acompañar con otra cámara el recorrido al lado o detrás de la misma.

Al comenzar los recorridos se debe tener en cuenta si la persona se siente cómoda con la cámara. Existen varias cuestiones para tener en cuenta sobre este tipo de implementos: dónde colocarla, cómo sujetarla y el tiempo de grabación. Estos elementos parten de

decisiones metodológicas específicas al objeto. Por ejemplo, se priorizó la grabación de los momentos en los cuales se movían las personas por la ciudad, con ello la cámara permanecía encendida siempre que se estuviera en exteriores.

Para hacer las grabaciones de sonido o video debe tenerse en cuenta que existen sonidos exteriores que pueden dificultar el registro claro de la información. Por ejemplo, ventas callejeras, en el autobús el sonido del motor, los sonidos de las tiendas comerciales o de viviendas con la música a alto volumen. También puede ocurrir la pérdida de información ante lejanía del dispositivo de grabación de la persona que habla o por que la persona baje el volumen de su discurso (sea la participante o la intérprete), para ello vale la pena verificar la información registrada cada día de trabajo y hacer anotaciones detalladas sobre los acontecimientos clave en el diario de campo.

Valorar las condiciones contextuales, el no poder en riesgo a las personas con las que se trabaja, la situación de los espacios en los cuales se recorrerá, especialmente contemplando la seguridad de las personas involucradas en el recorrido es central antes de seleccionar esta modalidad de registro.

Un elemento importante para tener en consideración es el tiempo estimado de duración de la batería del equipo que utilicemos, sea porque podamos reemplazarla a tiempo o que contemos con otro equipo para utilizar en el momento en que la misma se agote. Para este trabajo en específico, los tiempos en los cuales la persona se encontraba en un lugar fijo (de estudio o de trabajo), eran los momentos utilizados para descargar el material recolectado inicialmente y cargar la batería.

En la investigación cualitativa, al igual que cualquier investigación, existe la posibilidad de que lo planeado no salga, dado que las condiciones del contexto varían u ocurre alguna situación inesperada. Por ejemplo, fallas en la grabación. Por esta razón es importante cerciorarse que el equipo está funcionando correctamente antes de emprender el recorrido o durante la entrevista.

Resulta importante dónde se guarda el material y el respaldo de la información. Para esto, se aconseja cada día de recolección de información realizar las descargas de audios, fotos y videos y almacenarlos en un equipo seguro y con respaldo.

Para profundizar en los alcances y utilidad del video para la investigación etnográfica se recomienda revisar los trabajos de Sara Pink (2007; 2008) y las publicaciones colectivas al respecto (Pink et al. 2016).

2.5. Técnicas para el análisis de la información

Al contemplar la movilidad como una forma de habitar, se hizo necesario analizar las redes que entretejen los sistemas de apoyo social que posibilitan o limitan el movimiento. Para ello recuperamos la propuesta de Blanco (2018) para indagar sobre las redes, en la cual se coloca la atención en las articulaciones y tensiones como estrategia analítica. Esto refiere a contemplar las conexiones (articulaciones) y desconexiones que se dan en la red, para así visualizar las situaciones que posibilitan el habitar o dificultan la interacción.

Dado que el proceso de análisis se realiza desde que se está recolectando la información (Kalpokaite y Radivojevic 2019) resulta de relevancia que la participación de la persona investigadora en los procesos sea desde una escucha sostenida, para recuperar elementos del material que van apareciendo como llamativos o sobresalientes.

Los registros de la información fueron audios, videos y fotografías. Para trabajar con los mismos se realizó la transcripción de los registros sonoros, los videos fueron segmentados en fotografías y acomodados en secuencias denominadas “fotogramas”. En el caso de las fotos, las mismas fueron trabajadas analizando segmentos de las mismas según las categorías de análisis.

Para el análisis de la información se abordaron las redes que nos permiten hacer preguntas de una forma que prioriza el movimiento sobre lo estático. Es usual que al trabajar la movilidad de las personas con discapacidad se tienda a describir la experiencia desde las “barreras”, lo cual tiene un marcado acento en lo estático y lo físico.

Para contrarrestar dicha situación se busca enfatizar en el campo de los cambios, las articulaciones y tensiones que ocurren en las redes para la movilidad de esta población, con ello se visibilizan temporalidades y lugarizaciones diferentes según el momento en que ocurran.

Tabla 4 Ciclos analíticos de la investigación cualitativa

CICLO DE...	ENFOQUE	OBJETIVO	RESULTADO	UTILIDAD
		Leer el conjunto de datos para...		
<i>Inspección</i>	Inductivo	Identificar los conceptos posiblemente pertinentes.	Familiarizarse con los datos. Autocodificación.	Reducir y analizar los datos de manera general.
<i>Codificación</i>	1) Marcar lo más llamativo. 2) Inductivo. 3) Deductivo.	Explorar posibles interpretaciones.	Precodificación y codificación inicial.	Se analizan datos en profundidad.
<i>Categorización</i>	Inductivo-deductivo	Agrupar códigos en posibles categorías.	Recodificación. Red conceptual. Conclusiones provisionales.	Identifica dimensiones de categorías y cómo se relacionan entre sí.
<i>Modelado</i>	Inductivo-deductivo	Elaboración del marco conceptual corroborado desde lo empírico.	Verifica que conclusiones tengan historia válida.	Volver a revisar bibliografía para apoyar o refutar conclusiones.

Fuente: Elaboración propia a partir de Kalpokaite y Radivojevic (2019).

El análisis de la información se realizó en varias fases recuperando los ciclos analíticos que vemos en la Tabla 4.

1) Una primera aproximación se hizo al revisar el material y extraer las temáticas centrales que las personas posicionaban. En este punto tuvo importancia realizar una jerarquización de los materiales, dando centralidad a los videos y secciones de las entrevistas que referían a la calle. Con ello, quedó una gran cantidad de material que refiere a temas de carácter cotidiano en la vivienda, dimensiones de la dinámica familiar, situaciones de la trayectoria personal, entre otros. Estos aspectos son parte de la vivencia actual de las personas con las cuales trabajamos, no pueden obviarse en términos de construcción de subjetividad y de experiencia corporal, sin embargo, para efectos de la presente investigación no ocupan un lugar central debido a la delimitación del problema de estudio y a un tema de extensión del documento final y de tiempos para abordar los materiales. Sin duda es material para continuar profundizando en el tema de la discapacidad y su relación con las ciudades.

2) En un segundo momento se clasificó el material con las categorías teóricas seleccionadas y se consideraron los emergentes de la primera etapa. Esto llevó a cambios en la pregunta de investigación y objetivos, así como la revisión minuciosa nuevamente de los

materiales. Para esta fase se utilizó el programa MAXQDA para la clasificación de transcripciones de las entrevistas.

3) Finalmente, se identificaron cuáles casos reunían la información más completa para narrar las dinámicas de las categorías principales del estudio. De esa manera, se acomodó la información más detallada con respecto al caso en los apartados dispuesto a explicar los principales hallazgos del estudio. La bitácora de análisis fue fundamental para ir elaborando de manera sistemática recuperaciones de nociones que el material arrojaba.

La investigación tuvo un constante ir y venir en sus categorías, lo que propició la emergencia de conceptos nuevos o el entronque de otros, aún no utilizados para comprender la situación de las ciudades en la región latinoamericana.

La propuesta para el análisis tuvo dos ramificaciones, por un lado, identificar las rupturas en la red de conexiones para la movilidad, es decir, fue una búsqueda de desconexiones en la red de apoyos para la movilidad. Con esto se parte de romper con el supuesto de que las redes trabajan con una inercia propia, ligada al origen e intencionalidad para la que se crearon. El segundo aspecto, fueron las conexiones de sentido, es decir, la identificación de categorías emergentes del material empírico.

De alguna manera la investigación desarrollada valora lo que puede llamarse ser “ciborg” (Haraway 1995, 239) en la investigación, que aunque no sea un elemento que se perciba de entrada en el documento final de la investigación, permanece con la investigadora, pues implicó el aprendizaje y uso de diferentes herramientas de Software, aplicaciones y bots para el manejo de la información (por mencionar algunas: Zotero, Trint, MAXQDA, Word, Traductor deepl, Connected papers, Voyce de Telegram).

Resulta importante señalar que una manera de ir procesando la información y colocando en el debate la propuesta teórica emergente fue a través de presentaciones en ponencias, realizadas en espacios de estudiantes de doctorado y Congresos temáticos. La participación en dichas actividades fue relevante para establecer alianzas, contactos con personas que investigan temáticas similares y también para posicionar los vacíos de la investigación en el campo del urbanismo.

La validez del estudio se sustentó en la revisión constante por pares, pues estuvo supervisado por medio de avances semestrales y exposiciones. Además, los cambios constantes en el protocolo reflejaban los ajustes tanto teóricos como metodológicos que se iban mostrando con el trabajo de campo y recolección de información. La investigadora tuvo una completa participación durante todas las etapas del proceso, desde la formulación, el trabajo de campo, la transcripción y preparación de materiales, hasta el análisis.

2.6. Aprendizajes metodológicos

Este capítulo recupera el camino recorrido a lo largo de la investigación en términos metodológicos. Resultó de importancia, más que simplemente señalar las etapas de la investigación, elaborar una detallada referencia de lo realizado para posibilitar el acceso, a futuras investigaciones, a la antesala de lo que se sostiene en estas páginas.

En el Anexo 6 puede revisarse una Matriz de consistencia de la investigación en la cual se presenta la articulación de los diferentes elementos que componen la investigación. Dicha estructura permitió establecer los vínculos entre las diferentes secciones.

Como se constata a lo largo del recorrido de este capítulo fueron múltiples los aprendizajes metodológicos entre los que cabe destacar que es relevante realizar un primer acercamiento al campo, empleando las técnicas de recolección de información para revisar las preguntas, las herramientas de registro y las dificultades iniciales que pueden presentarse en campo. Luego es posible realizar ajustes para mejorar los próximos acercamientos al campo.

El trabajo de campo en espacios abiertos requiere una preparación logística particular, teniendo en cuenta factores climáticos, sonido ambiente (que es el de la dinámica de la calle donde se realice), recursos económicos para los desplazamientos, posibilidades de la persona en términos de tiempo, entre otros aspectos que se han analizado en este capítulo. Además, cabe señalar que deben tenerse en cuenta para los recorridos, aspectos como el tráfico de las ciudades para llegar a tiempo al encuentro con los informantes; esto porque, especialmente en algunos horarios la concurrencia en las vías puede hasta duplicar el tiempo para viajar a un lugar.

Cuando se estudia el cuerpo y su movilidad en la ciudad, cabe tener en cuenta las implicaciones para el cuerpo de la persona que investiga, dado que se da un involucramiento amplio de la escucha, las emociones y la realización de recorridos resulta una demanda de energía considerable para realizarlo en un corto periodo de tiempo. A esto debe agregarse el tratamiento de la información recolectada para asegurar su respaldo e ir avanzando en su organización y reducción a medida que se va recuperando. Este último aspecto facilita enormemente las etapas posteriores de la investigación.

Cabe finalizar este capítulo apuntando que el proceso de investigación también permite dar cuenta de los sesgos con los cuales se realizan acercamientos a la temática y a las personas informantes. Por ejemplo, se albergaba una prenoción sobre un amplio activismo e involucramiento político en la población con discapacidad, este aspecto tuvo que ser revisado y redimensionado.

Otro aspecto que se hizo consciente fue la noción estereotipada con respecto a trabajar con la población con discapacidad que necesitaran apoyo; en cualquier recorrido, las situaciones que se presentan pueden implicar el contacto, y no sea da un registro sin que haya algún tipo de alteración en esas dinámicas cotidianas, por ejemplo, al facilitar el brazo para sostener o apoyar, advertir de los obstáculos o peligros no percibidos u orientar en las direcciones. Se trata de información que fue trabajada como tal: permitiendo visualizar que estos aspectos no se encuentran dados en la ciudad ni facilitado en la mayoría de las ocasiones por las personas que transitan cerca de la población con discapacidad en ese momento.

Un aprendizaje fundamental con el cual cerramos estas reflexiones refiere a poner en evidencia el prejuicio respecto a sentirnos menos vulnerables que las personas con discapacidad, y constatar finalmente, que nuestra movilidad es interdependiente siempre. Implicó poner atención a detalles que, en nuestras moviidades, suelen darse por sentados o pasar inadvertidos. Además, implicó dar espacio a la interacción como forma de acompañamiento, es decir, en la relación establecida en los recorridos no se trata de comportarse como un elemento inerte, sino que se establece la interrelación necesaria con las personas, los sistemas y las dinámicas que estaban aconteciendo, prestando por igual una

escucha detallada a las situaciones que las personas informantes compartieron de experiencias pasadas y presentes.

De esta manera el recorrido aquí descrito ha presentado una entre múltiples posibilidades de abordaje, considerando la flexibilidad que brinda el proceso investigativo cualitativo y su extraordinaria riqueza, en esa construcción paulatina de las posibilidades de encuentro.

3. Capítulo III. “Es la vida la que no es accesible”. El urbanismo capacitista en Costa Rica

“Precisamente la pandemia nos puso a todas las personas en la situación que estamos las personas con discapacidad con este encierro obligado y con este miedo de salir y enfrentar el mundo con todos sus peligros. Cuando iniciamos la pandemia yo le decía a mis amigos y a mi gente, bienvenidos a mi mundo, porque esto es lo que vivimos, el salir representa toda una carrera de obstáculos”

Damaris Solano, diciembre 2020

Este capítulo contiene una explicación de las dinámicas del urbanismo capacitista en las experiencias de las personas con discapacidad. La integridad corporal obligatoria se hace presente en el espacio urbano de múltiples formas, con el ocularcentrismo, el audiocentrismo, el cuerdisimo, la colocación de elementos para un cuerpo con “estatura promedio”, que se mueve en dos piernas y de forma rápida, entre otras. De esta manera, la ciudad parece dar la bienvenida a ciertos cuerpos, los “completos”, los considerados “normales” y rechaza otros cuerpos. Por su parte, aquellos elementos de infraestructura y comunicación destinados a brindar “apoyo” a las personas con discapacidad parecen no estar articulados por lo cual resultan ser de una parcial o poca utilidad.

Se presenta el análisis del caso de Gilda Segreda Sagot, quien llevó la situación de las limitaciones para su movilidad a la vía de denuncia formal y pública, en el ámbito constitucional y ganó un recurso de amparo al respecto. Su experiencia además permite conocer las dinámicas institucionales en torno a las denuncias de las personas con discapacidad en esta materia. Por lo tanto, la historia de Gilda es un caso extremo o desviado, pues justamente representa lo que es muy extraño que ocurra: que ante el urbanismo capacitista las personas con discapacidad lleven adelante y sostengan una acción de denuncia y actividad política. La importancia de este caso es que, además, aportó a la comprensión de la movilidad como forma de habitar, premisa del paradigma de las movilidades, que Gilda hizo presente en la frase que da nombre a este capítulo: “no es la ciudad, es la vida la que no

es accesible para las personas con discapacidad”. Con ello permitió a esta investigación moverse de lugar y abrirse a las formas de habitar de las personas que se encuentran en relación directa con sus posibilidades de moverse en los espacios. Valga decir que la acción política de los grupos considerados fuera del uso de la ciudad, “tiene expresiones y múltiples registros” (Boudreau 2017, 52) que pueden ser alcanzados al acercarnos a sus corporeidades.

Asimismo, este caso permitió cambios en la hipótesis de trabajo de manera que llevó a reconsiderar la incorporación de poblaciones de otras edades a la investigación, que inicialmente se había centrado en jóvenes, y a la vez ampliar el sector social de procedencia de la población. Con esto registramos la circulación de afectos desde la gestión política pública o privada, en la cual se movilizan subjetividades en torno a unos grupos u otros y unas posibilidades de estar o no en el espacio.

3.1. La integridad corporal obligatoria en el espacio urbano costarricense

El capacitismo como sistema de dominación social, se basa en valorar a los seres humanos y jerarquizarlos en función de sus capacidades o de cuánto se acercan a un cuerpo íntegramente sano o completo (Oliver 1990a; McRuer 2006; Moscoso Pérez y Arnau Ripollés 2016). Como se planteó en el marco teórico de esta investigación, por integridad corporal obligatoria la teoría *crip* hace referencia a un cuerpo capaz, es decir, “sano”, “completo”, funcional (fuerte), “estándar” o “promedio”. El cuerpo capaz se hace presente como una demanda de obligación social cotidiana, en el ámbito educativo, mediático, familiar, del sector salud, es decir, en la cultura (Oliver 1990a) y, como se retoma a continuación, también en el urbanismo. Con esta construcción se establece como patrón una corporeidad que puede hacer uso de los espacios urbanos y habitar los mismos de manera autosuficiente.

Dicho cuerpo tiene las capacidades para ver, oír y comprender la señalética y dentro de un entramado de acuerdos culturales, tiene la fuerza para sostenerse a sí mismo y desplazarse por su cuenta; escucha las alertas, señales, bocinas, sin que le perturben los sonidos de la ciudad; tiene una altura “promedio” (no menor a 1,50 m) para alcanzar los elementos en el espacio (ver las señales, subir gradas, comprender una advertencia), se somete

sin cuestionamiento a las reglas formales e “informales” del orden urbano²¹ y a los acuerdos en el uso del espacio. Además, tiene los recursos culturales y económicos para habitar la ciudad. Recuerda indicaciones y direcciones o puede preguntarlas sin dificultades, constituyendo un sujeto con equilibrio emocional y mentalmente “competente”.

En el urbanismo capacitista se considera a la persona con discapacidad como una “excepción” o “un caso poco frecuente”. Bajo esa premisa se colocan equipamientos aislados, que carecen de articulación con el resto de las formas urbanas para el uso de la ciudad o en zonas cercanas a centros de salud o escuelas. Se establecen prácticas para “la inclusión” únicamente desde aspectos físicos, es decir, se coloca una rampa, una superficie podotáctil o un rótulo (como el de ceder el asiento) sin realizar ninguna mediación educativa sobre el uso de estos o plantear acciones ante quienes obstaculizan los dispositivos o espacios. También se impulsan políticas que separan o se centran en procurar la “adaptación” de la población con discapacidad al medio o al grupo.

En estos supuestos corporales, de acuerdo con Sara Ahmed (2018), se vuelve importante prestar atención a lo considerado “recto” y “desviado”. En el análisis propuesto por la autora, la traductora Mayte Cantero Sánchez nos refiere que la palabra «straight» significa en inglés «recto», «directo», «correcto», «honesto» y, por extensión, también ha transportado el significado de «heterosexual» (cuyo antónimo es «queer») (Ahmed 2018, 198-99).

En referencia al uso de estos términos podemos hacer una revisión en el español de vocablos usados para referirse a las personas con discapacidad desde esta visión de “lo normal” vinculado a lo correcto o completo; entonces en el vocabulario cotidiano

²¹ Por orden urbano se entiende “el conjunto de normas y reglas tanto formales (pertenecientes a alguna jerarquía del orden jurídico) como convencionales a las que recurren los habitantes de la ciudad explícita o tácitamente en el desarrollo de las prácticas relacionadas con los usos y las formas de apropiación de los espacios y bienes públicos o de uso colectivo que, más allá de la vivienda, son los elementos constitutivos de la ciudad” (Duhau y Giglia 2004, 258).

encontramos términos como inválido, raro, loco, tullido, fulto, torcido, chueco, patitieso, patituerto, baboso o mozote; estas palabras hacen cuerpo la discapacidad convirtiéndola en “esencia”. Al lado existen categorías que espacializan o corporalizan una condición, por ejemplo “está mal” para hacer referencia a una persona cuyo comportamiento se sale de lo permitido, “el pie malito” para referir a una parte del cuerpo que tiene otra fuerza, una lesión o que es diferente a las otras. En estos vaivenes también se hallan expresiones como “buen cuerpo” y “es un hombre bien hecho” o una “mujer hecha y derecha”, alusiones del mundo educativo o laboral como el “dar la talla” (McDowell 1999, 34) (o al similar “no está dando el ancho” o “rindiendo”). También se han registrado calificativos sobre el calzar o no en espacios, tiempos o ritmos determinados. Incluso una aspiración de normalidad recae sobre las mujeres con sus periodos menstruales, separándolas en las “regulares” y las “irregulares”.

La construcción de “ser bienvenido” del cual son privadas de forma intermitente las personas con discapacidad, se muestra también en las nociones sobre su lugar social a ocupar. Así lo señala Fabricio:

"Como eso mismo, como que no nos dan la oportunidad necesaria para demostrar que realmente sí podemos hacer todas las funciones normalmente, por así decirlo. Entonces, desde un inicio siempre se marca como una línea, como un límite de que usted no puede hacer las cosas desde este punto o hasta este punto, por así decirlo. Eso es lo que yo he visto. Lo he visto más en la forma laboral de las empresas que en la forma como sociedad, por así decirlo" [entrevistas, Fabricio].

Uno de los aspectos que destaca la población con discapacidad en Costa Rica es la predominancia de elementos visuales en el espacio urbano, tanto para el uso de la ciudad (señalética, rotulación, guías) como de la predominancia de la vista para señalar peligros, por ejemplo, cintas visuales para advertir una zona de protección ante una remodelación o construcción, rotulaciones, productos colocados por ventas informales en la vía. Scarleth Porras lo sintetiza de forma muy sencilla cuando dice “estamos acostumbrados a escuchar que «todo entra por los ojos», pero en realidad no” (Organización de las Naciones Unidas 2021, 1:35).

De esta manera la vista y el ojo ocupan culturalmente un lugar privilegiado en la forma de comprender, sostenerse y habitar; a este fenómeno se le conoce como ocularcentrismo, el cual adquiere dimensiones hegemónicas (Bustos García 2014) en nuestra cultura. Como sistema,

El ocularcentrismo parece haber identificado la visión con la cognición, elevando la percepción visual a altos grados de abstracción, privilegiándola como única manera de orientarnos en un mundo intersensorial y olvidando así la multidimensionalidad estética de nuestro cuerpo (Borea de la Portilla 2017, 9).

Según expresan las personas con discapacidad reciben una presión constante por parte de la sociedad, sobre la explícita “completud corporal” o integridad corporal obligatoria

"Yo me doy cuenta que sí, que la gente no es respetuosa. Además, con respecto a las personas sordas, no nos tienen paciencia. Por ejemplo, pitan y pitan seguro a los que manejan, y cómo hace uno para darse cuenta si uno es sordo. Yo no tengo la culpa. Entonces, veo que es muy importante que las personas... en los manuales de aprender a manejar deberían de incluir qué hacer cuando una persona no oye" [entrevistas\Marco].

Tal como lo señala Marco, junto con el ocularcentrismo se encuentra otro fenómeno que prioriza los sonidos para el movimiento en la ciudad. Muchas de las señales de alerta (sirenas, bocinas, etc.) priorizan un registro sonoro. En la experiencia de Marco se refleja esta situación:

"Yo siempre he soñado, quisiera que todo sea más tecnológico en apoyo a las personas sordas. Por ejemplo, el pito ¿cómo hace una persona sorda para oírlo? Debería de crearse alguna tecnología que, no sé, por ejemplo, emita una luz azul, para que entonces yo pueda ver, por el retrovisor, o de alguna manera la luz. Y también como las ambulancias, por ejemplo, los bomberos, la policía, ellos piden que les den campo pero cómo hago yo para escucharlo a la distancia, me doy cuenta ya cuando lo tengo aquí a la par. Entonces, la tecnología debería de incorporarse. No un teléfono, sino, no sé, algo diferente que emita una luz que haga que yo diga “ahí viene una ambulancia, ahí viene un policía, me voy a correr [hacer a un lado]”. Porque la

tecnología funciona. De hecho, me imagino que debe haber carros adaptados" [entrevistas, Marco].

En sus palabras Marco incorpora un aspecto interesante sobre el tiempo y la distancia, al plantear el cuestionamiento sobre cómo la tecnología podría incorporarse para llegar a la comunidad sorda. El determinismo espacial²² es una cuestión similar al ocularcentrismo (Bustos García 2020; Vite 2020), al audiocentrismo y al cuerdisimo (Trastornada 2019) en el sentido que la atención a las necesidades de las personas de habitar la ciudad predomina en cuestiones meramente físicas o materiales entonces ese determinismo, se centra exclusivamente en referencias territoriales o físicas, no tanto de la construcción social o espacial y de la ciudad, sino fundamentalmente, en el tema de colocar objetos aislados en el espacio. Además, omite las redes y conexiones, simplemente enfatiza en conectar ciertos elementos, por ejemplo, las carreteras (mismas que para utilizarse deben estar conectadas entre sí).

Cuando se discutió con las personas con discapacidad sobre las visiones que existen hacia sus cuerpos fue importante conocer que también existen formas de intentar diferenciarse entre las distintas discapacidades, siendo usual que las del campo cognitivo o psicosocial sean las usualmente utilizadas para nombrar eso de lo que se quieren distanciar.

“Eso sí me da un poco de rabia, porque como que piensan que nosotros no pensamos también, o que no tenemos la habilidad de hacer muchas cosas al igual que cualquier persona, entonces de cierta forma nos detienen o nos hacen a un lado... no nos dan la oportunidad necesaria para demostrar que sí podemos hacer todas las funciones normalmente, entonces desde un inicio se marca como una línea como un límite de

²² Duhau y Giglia identifican el determinismo espacial como la noción desde la cual se cree que las prácticas sociales vinculadas con el espacio y su uso estarían determinadas de manera rígida por la forma y la organización del mismo, más bien señalan, la experiencia de la metrópoli se vincula con la organización del espacio metropolitano, con las características socio-espaciales del entorno local y la posición socio-cultural de sus habitantes (Duhau y Giglia 2008, 27),

que usted no puede hacer las cosas desde este punto o hasta este punto, lo he visto más en la forma laboral de las empresas” [entrevistas\Fabricio].

El urbanismo capacitista tiene una expresión importante en esas priorizaciones espaciales, que impiden ver la interdependencia que existen entre las personas, los sistemas de infraestructura y los acuerdos sociales para habitar la ciudad. Es más claramente identificable en las prácticas cotidianas que tienen lugar en la calle. En el capítulo IV de esta tesis se muestra cómo habitan los cuerpos con discapacidad la ciudad y qué particularidades presentan en las zonas urbanas de Costa Rica. Las expresiones del urbanismo capacitista que generan arrinconamiento, disgregación y aceleración serán abordadas en el capítulo V, en el cual pueden revisarse ejemplos específicos de cómo impacta el mismo en las redes humanas o interespecies, de infraestructura y de gestión.

3.2. Pelear por una vida accesible

Las perspectivas tradicionales del urbanismo y otros discursos a nivel social, como señalaron las personas con discapacidad en el estudio, tienden a identificar la accesibilidad con elementos físicos o exclusivamente para las personas que se mueven con sillas de ruedas.

Dentro del capacitismo es central la noción de una identidad corporalmente capacitada que se convierte en obligatoria (McRuer 2021) y en el campo del espacio urbano la diferencia entre quienes tienen una *vida accesible* y quienes no, para retomar la propuesta de reflexión de Gilda Segreda, es central para comprender la dimensión de “la capacidad en disputa” (McRuer 2021, 28)²³.

Desde una perspectiva de la movilidad, la accesibilidad es entendida por Jirón-Martínez y Mansilla (2014, 5): “como la habilidad de negociar el tiempo y el espacio para cumplir con actividades cotidianas, mantener relaciones y generar los lugares que las personas necesitan

²³ En esta dimensión Robert McRuer hace una intervención a la propuesta de Judith Butler sobre “el género en disputa” al comprender que las capacidades corporales se toman normativas e inalcanzables y a la vez contestadas por los cuerpos que salen de esas exigencias sociales.

para participar en sociedad”. Este enfoque hace un cambio sustantivo con respecto a los abordajes de la movilidad desde perspectivas espacialistas o externas a las personas. La accesibilidad desde la movilidad cotidiana:

propone abordar al sujeto, su cuerpo, sus prácticas y significaciones como espacio... se encuentra definida no solo por las condiciones físico-espaciales, sino por una compleja intersección de determinantes socioculturales como género, sexo, edad, condición étnica u otro elemento identitario, las que inciden en las prácticas de movilidad y las condiciones de accesibilidad (Mansilla-Quiñones 2018, 393).

Según este planteamiento puede analizarse que en el caso de las personas con discapacidad sus movimientos, sus cuerpos y su lugar social interactúan con estructuras predispuestas para ciertos movimientos, cuerpos y usos que no les ha considerado antes o hasta muy recientemente en la historia; de allí que sea constante en sus experiencias la mención a las barreras que encuentran. Dentro de esta categoría, es posible analizar las barreras de tipo financieras, físicas, organizacionales, temporales, de habilidad, tecnológicas, corporales y emocionales (Jirón-Martínez y Imilán-Ojeda 2018, 26).

Se propone con el abordaje de esta investigación referir la accesibilidad a una dimensión interrelacional y en movimiento (cambiante en diferentes momentos del día y de los ciclos vitales), es decir, que *accesible* no es una cualidad de los espacios o de las cosas, sino una dimensión en disputa constante en la experiencia corporal y en el intercambio con dichos espacios y cosas. Con ello el análisis no se detiene en las barreras, sino que se potencia identificando las conexiones y/o desconexiones que habitan los cuerpos y los espacios urbanos en diferentes momentos y contextos.

Un aporte de los estudios críticos en discapacidad ha sido evidenciar el requerimiento de accesibilidades múltiples dada la diversidad de cuerpos y la presencia de discapacidades múltiples en algunos cuerpos, de allí que se identifican elementos centrales para facilitar “una vida vivible” en vulnerabilidad (Butler 2017). La accesibilidad en disputa se hace presente en las demandas de respeto, justicia e inclusión de las personas con discapacidad entrevistadas.

En una actividad pública lo posicionó Erick Chacón (Jiménez 2020):

ocupamos más legislación que garantice las zonas peatonales para todas las personas, no podemos seguir teniendo aceras con gradas, seguir permitiendo que la gente construya y haga los portones de sus cocheras hacia afuera, que la gente ponga una canasta de basura en cualquier parte, que yo construya una acera a una altura y el que sigue la construya a otra y que las Municipalidades se desentiendan de eso, el tema de las tecnologías, necesitamos crear estándares, que las empresas que instalan cumplan con esos estándares que ya existen.

El “pelear por una vida accesible” se convierte en una lucha constante a la que se enfrentan las personas con discapacidad. El énfasis que coloca Kimberly en los pequeños detalles y los elementos cotidianos en su movilidad en Costa Rica, hacen pensar en la necesidad también para el urbanismo de considerar estos aspectos y no solo enfatizar en elementos macro o exclusivamente de política pública. Como señala la entrevistada:

"Pero es que las personas no llegan a tener conciencia hasta que no llegan a tener una discapacidad, o sea no comprenden al cien por ciento lo difícil que es, o lo complejo que se le vuelve a uno la vida por simples cositas que tal vez para las personas que no tienen discapacidad es sencillo, pero, para uno que tiene, es más difícil. Puede ser algo mínimo, pero, por ejemplo, entre poner una lámpara y no poner una lámpara está el hecho de que yo me caiga o que no sé qué le pase a uno. Asimismo, la importancia de que los semáforos tengan el audible, pues hay ocasiones en las que yo no alcanzo a ver el semáforo, así que creo que es necesario" [entrevistas, Kimberly]

En sus palabras además deja ver una reflexión sobre lo que sostiene las vidas de las personas que cotidianamente utilizan cualquier acera o espacio. Estas palabras se conectan con otra de sus reflexiones. Kimberly contrasta la accesibilidad con la belleza, refiere directamente a la noción que atribuye a quienes “hacen” la ciudad o, al menos, toman decisiones al respecto:

"Que las personas que hacen cualquier tipo de construcción, que no solamente piensen en que sea bonito, sino también en que sea accesible, que sea de acceso fácil. Que, si construyen una acera que cumpla con la ley 7600, que, si hacen un edificio

que también lo piensen por ese lado, que no solo piensen en la parte de estética sino también en la parte de acceso. Porque en ocasiones la misma sociedad es la que pone las barreras para otras personas. Dicen “hay que bonito aquí”, y cincuenta gradas, y las personas que hacen uso de silla de ruedas cómo van a subir ahí, o bien que tienen alguna condición, no sé, alguna discapacidad en una pierna, o que hacen uso de muletas, andadera o bien de algún bastón, un bordón" [entrevistas, Kimberly].

Kimberly hace también alusión a la iluminación necesaria para la accesibilidad, y junto con esta, los elementos como semáforos peatonales, dispositivos de seguridad para la persona peatona. Desde su experiencia la accesibilidad no parece ser un elemento central en las edificaciones ni en el espacio urbano. Señala dos aspectos de fundamental relevancia para ella: el manejo de la iluminación y los accesos diversos, con este planteamiento da pie a la reflexión sobre la *accesibilidad pluriversal*²⁴, es decir, la relevancia de contar con diferentes opciones para la diversidad de cuerpos y formas de moverse. Según Escobar (2017, 145), “pluriversal” refiere al “fomento de la coexistencia de múltiples mundos”.

Aquí cobra importancia el cuestionamiento a los universales que proviene de los estudios feministas, especialmente la perspectiva queer y del modelo social de la discapacidad (Oliver 1990b). Se debate la idea de “diseño universal”, pues en la práctica, como señalan las personas con discapacidad, en muchos casos no basta con atender el diseño (que más bien se queda en la forma o materialidad) y, el *universal* del que se habla, tiene una orientación a un cuerpo masculino (Criado Perez 2020), es decir, continúa reproduciendo una lógica androcéntrica.

La concatenación de elementos que son mencionados por las personas con discapacidad en torno a la idea de accesibilidad levanta nuevamente la idea del contacto y la conexión. Los lugares, objetos o informaciones que son accesibles posibilitan “llegar a” ellos,

²⁴ Escobar hace un planteamiento en torno al diseño de políticas desde el pluriverso, una noción que proviene de las epistemologías indígenas (Escobar 2017).

ser tocados, es decir, en clara relación con habitarlos y generar comunidad (para profundizar en este tema revisar el planteamiento de tacto y contacto en Nancy 2007).

Esta sección ha sido nombrada “pelear por una vida accesible”, pues esa conexión entre habitar en movimiento y la posibilidad de contar con sistemas de apoyo y los elementos cruciales para una vida buena lleva a pensar también en las dimensiones políticas para exigir justicia ante las desigualdades que enfrentan las personas con discapacidad (Sheller 2018).

Para profundizar en el análisis, Boudreau (2017, 63) refiere a la “acción política imbricada” (interlocking political action) [traducción propia], relacionada con una “política urbana global”, y en esta noción es posible revisar cómo las imposiciones de la integridad corporal obligatoria son contestadas de diferentes maneras por las personas con discapacidad. Tal como señala Boudreau (2017, 52):

En el contexto contemporáneo de la urbanidad hegemónica, he argumentado aquí que nuestras concepciones del papel del tiempo, el espacio y la racionalidad en la política están cambiando profundamente hacia más redes, no linealidad y afectividad. La política, por lo tanto, está en todas partes porque la vida urbana es la vida política [traducción propia].

En referencia a lo señalado por la autora, existen prácticas que pueden pasar desapercibidas por gran parte de la sociedad, y que constituyen para algunas personas con discapacidad la forma de hacer explícito su enojo y activismo, unas se realizan a través de las redes sociales (Vite Hernández 2020a), otras a través mensajes y organización de divulgación en medios de comunicación, la búsqueda de apoyos en profesionales que asesoren sobre las acciones que pueden realizarse, por mencionar algunos ejemplos.

En las siguientes páginas se retoma el caso de Gilda Segreda Sagot (ver historia en **Cuadro 1**) y la reconstrucción de su lucha, con el fin de recuperar esa dimensión afectiva que también es política y se encuentra igualmente en la calle, para describir las dinámicas del urbanismo capacitista costarricense y la institucionalidad.

Cuadro 1 Historia del caso Gilda

Es una mujer de 68 años. Es profesora pensionada de la Universidad de Costa Rica. Trabajó muchos años en la escuela de Arquitectura. Tuvo la oportunidad de ir a estudiar a Francia, como una de las primeras mujeres en realizar estudios en el extranjero. Desde hace más de veinte años utiliza silla de ruedas para moverse. Tiene una hija y un par de nietas que la visitan de vez en cuando.

Vive en una casa ubicada en el cantón de Montes de Oca en donde la apoya una asistente personal y trabajadora doméstica. Al conocerla, permitió una entrevista en su casa, “su cárcel”, como muchas veces la ha llamado pues se siente encerrada en su propia vivienda. Desde su cama, contó orgullosa cómo había escrito su historia para emitir la denuncia sobre lo que considera una gran injusticia: “con un dedo en mi computadora escribí”, dice. Se refiere al Recurso de Amparo que presentó ante la Sala Constitucional de Costa Rica con el asesoramiento de la Asociación Montes de Oca Accesible (MOA) y que resultó fallado con lugar.

Gilda denuncia que no puede salir de su casa ni siquiera para hacer las diligencias más básicas como ir al supermercado o al banco. Ante esta situación, en el año 2019 acudió a la Municipalidad de Montes de Oca y sus mensajes no fueron atendidos, ni siquiera con una respuesta. Con su resultado favorable acudió a los medios de comunicación para divulgar su gestión, con lo cual logró se diera a conocer el recurso y se hiciera un poco más visible la “problemática de las aceras”, especialmente en la prensa.

Transcurridos 6 meses del fallo la situación no había cambiado, por lo cual Gilda vuelve a recurrir a la Sala Constitucional, esta vez alegando desacato por parte del alcalde a la sentencia. Nuevamente recurrió a los medios de comunicación, esta vez obteniendo una nota en un noticiero de televisión. Comenzó la pandemia por la COVID-19 por lo cual se congelaron los procesos institucionales.

Ante la nueva notificación, la Municipalidad logró demostrar que había realizado gestiones de notificación a los dueños de los predios y mejoramiento de algunas partes de las aceras, con ello no se comprobó el desacato. Gilda recurrió nuevamente a la Asociación Montes de Oca Accesible para denunciar a través de redes sociales la situación y buscar alternativas. Se hizo acompañar desde enero de 2020 por un grupo de personas conocidas, profesionales de arquitectura, sociología y trabajadoras de la Defensoría de los Habitantes, para brindar seguimiento a las gestiones.

Gilda abrió por primera vez en su vida un grupo en WhatsApp al que denominó “Lucha por aceras dignas”. Solicitó a sus amigas arquitectas el apoyo para realizar un informe sobre la situación de las aceras y que le ayudaran a buscar el respaldo del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos (CFIA) con el fin de contar con una auditoría. El apoyo obtenido por parte de la Defensoría de los Habitantes de la República ha sido la apertura de un expediente, la realización de un foro virtual con el grupo de personas cercanas conocedoras del caso y respaldar las diversas cartas enviadas por Gilda.

Finalmente, el grupo de apoyo y la organización Montes de Oca Accesible ha enviado cartas y correos al municipio con el fin de denunciar irregularidades en la situación de las aceras del cantón, sin embargo, ni el alcalde ni el Concejo Municipal han brindado respuesta a las mismas.

Fuente: Elaboración propia con base en entrevista, notas de prensa y documentos judiciales.

El caso de Gilda permite ilustrar muy bien las dinámicas del urbanismo capacitista en el contexto costarricense y evidenciar la lucha política que ha sostenido los últimos años.

Ilustración 4 Gilda Segreda Sagot en su vivienda, Montes de Oca, 2020.



Fuente: Elaboración propia.

En dicho recurso ella expresaba su malestar al sentirse forzada a permanecer en su casa sin moverse de allí, además, menciona que al intentar transitar por las aceras ha tenido accidentes que le han causado heridas de consideración. La imagen de “casa/cárcel” y que la vida no es accesible refiere su sentir sobre las formas de habitar la ciudad y justamente, el movimiento de emociones que genera esta situación en la interacción entre cuerpos y ciudades. En el recurso relató (Sala Constitucional 2019, se respeta la escritura tal cual fue presentada, expediente N° 19-014398-0007-CO):

“Soy una persona que está obligada a movilizarse en silla de ruedas y las condiciones de las aceras en el entorno de mi casa, que está situada en el centro de San Pedro, me impiden salir de ella. No puedo ir a la iglesia, ni al supermercado Más x Menos, ni a la farmacia, ni al outlet mall, ni al Banco Nacional, ni al ebais,²⁵ ni al correo, ni a la plaza Roosevelt, todo a menos de 500 metros de donde vivo.

Las últimas veces que lo he intentado, aún bien amarrada, y con la ayuda de otra persona que conduce la silla de ruedas, he ido a parar al suelo, lo que me ha llevado a lesiones como quebradura de dientes delanteros y raspones. Estoy y me siento prisionera, confinada a mi casa, y dependiente de otras personas para los trámites más elementales debido a las pésimas condiciones de la infraestructura pública.

Esta situación, es violatoria del derecho a la movilidad de las personas con discapacidad estipulados en la ley 7600, y en la Convención interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad, de la cual es signatario nuestro país.”

Gilda habla de las lesiones que pueden darse con las caídas que ocurren debido al mal estado de las zonas para tránsito peatonal. Las desconexiones que existen a nivel microsocial en las zonas urbanas costarricenses se ven potenciada por la ausencia de supervisión de instancias institucionales sobre la forma y mantenimiento de dichas aceras, es decir, en el campo de la gestión de la ciudad la incidencia municipal ha sido parcializada. Así narra su situación actual:

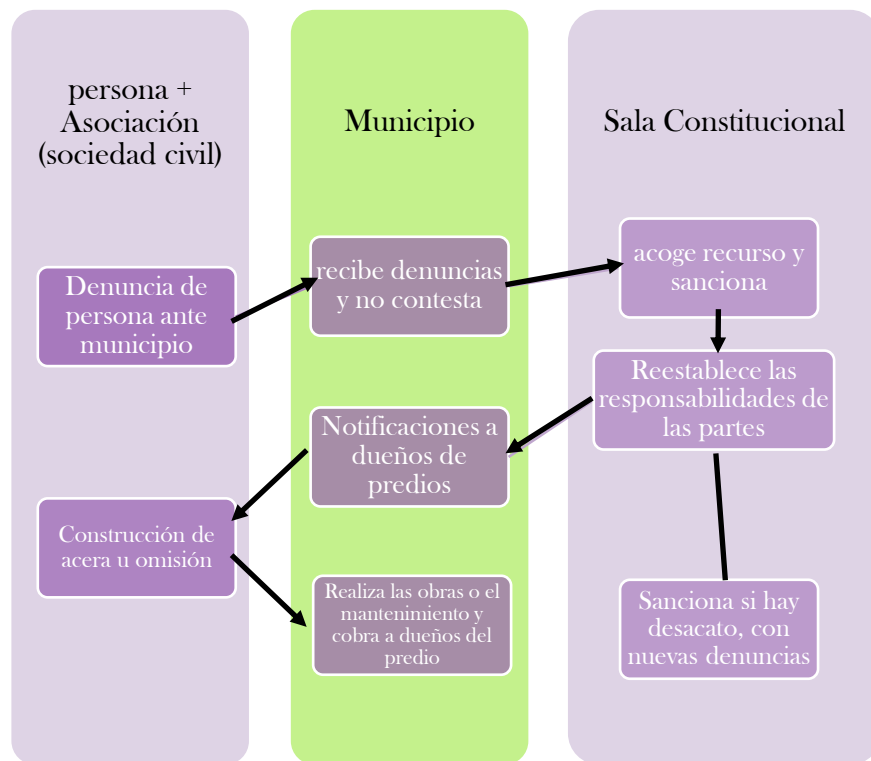
Como una cárcel, vos salís y ya no podés caminar mucho más. Encarcelada, así me siento, porque para salir hay que ir a media calle porque en las aceras es imposible. Hay una acera por aquí cerquita que está pulverizada, en polvo. Y cuando hicieron aceras no hay acceso a la calle (...) Las calles son una desgracia. Gente buena se puede caer y todo, quebrar. Hay gente que ya se ha quebrado por ir a la alcaldía, se tuercen

²⁵ Se refiere al Equipo Básico de Atención Integral en Salud (EBAIS), el equipo humano de la unidad más pequeña de atención en salud de la Seguridad Social en Costa Rica, pero en el uso cotidiano se define de esa manera al lugar que lo alberga.

el pie y cuando se dan cuenta no es una torcedura cualquiera, hay que ponerle pines y caminan luego con bastón y muy poquita distancia (...) porque la vida no está acondicionada (...) la vida entera (...) no es inclusiva, la ciudad, nada, no hay nada inclusivo, yo me salvo porque tengo mis hijos y mis amigos que me sacan, pero sino, estaría como le digo, en la cárcel de mi casa, que solo puedo salir a media calle con lo peligroso que es” [entrevistas, Gilda].

La reflexión que hace Gilda en la entrevista refiere a puntos contundentes. Si las actividades más cotidianas se ven interrumpidas o incluso son frenadas debido a que no puede utilizar el espacio como cualquier persona, lo que ocurre refiere a las manifestaciones de las desigualdades urbanas hechas cuerpo y materializadas en limitaciones para el habitar cotidiano. El siguiente esquema presenta la ruta seguida en el caso, según las instancias institucionales para atender la situación denunciada:

Gráfico 1 Esquema del proceso de denuncia caso Gilda Segreda



Fuente: Elaboración propia a partir de entrevista y expediente.

Gilda ganó su Recurso de Amparo, tuvo un buen impacto en los medios de comunicación que hicieron eco a su solicitud de espacios dignos para transitar. Se abrió un plazo para que la instancia municipal cumpliera con el “debido proceso”: la evaluación de la infraestructura peatonal, la notificación a los dueños de predios de su incumplimiento en el buen estado de las aceras y el seguimiento para la construcción o elevar el proceso (realizar la obra y proceder al cobro).

En conversaciones posteriores y a casi dos años de ganado el recurso con pocos cambios en el sistema de apoyo infraestructural para su movilidad, Gilda muestra cómo el capacitismo se encuentra también presente en las formas para demandar justicia, ella recuerda sus condiciones para presentar el recurso y el importante papel de las organizaciones de la sociedad civil en dar seguimiento a los casos:

“Creo que considerar que *se puede* hacer (redactar un recurso de amparo SIN ABOGADO), es una FALACIA que desconoce el trabajo de MOA²⁶ YO *pude* redactar *sola* el recurso x varias razones:..... A) *porque MOA a través de Mario me dijo las leyes que debía" citar* B) Porque tengo *condiciones de privilegio* :(* compu*, *pensión* que me posibilita dedicarme a pensar, *tenacidad* para redactar) imagínate a un agricultor, o a un obrero de la construcción, SIN TIEMPO, SIN COMPUTADORA *ESCRIBIENDO**J A M Á S**” [Gilda, Comunicación personal, 19/07/21, mayúsculas en el original].

“Las instituciones en CR, SON MUY BURÓCRATICAS, Y NO LE SIRVEN AL INDIVIDUO DE A PIE. PERDIERON DE VISTA, SU MISIÓN” [Gilda, Comunicación personal, 20/07/21, mayúsculas en el original].

La historia de Gilda es de gran utilidad para abordar las tensiones que son problematizadas en esta investigación. Las relaciones de poder y el capacitismo se encuentran presentes en la experiencia de disgregación, en la denuncia institucional, el proceso de

²⁶ Asociación Montes de Oca Accesible.

atención y, finalmente, en la no resolución de las situaciones que le afectan en su habitar la ciudad.

Gilda, al igual que muchas personas con discapacidad, habla de la gran cantidad de obstáculos, de los huecos que hay en la superficie de las aceras, de la ausencia de rampas o la presencia de musgo resbaloso en la época de lluvias, de las dificultades para subir a las unidades de transporte público o la imposibilidad para utilizarlas (es recurrente la queja por el trato recibido de los choferes de autobús y taxi, así como el mal estado de las rampas en algunas líneas de buses, lo que genera riesgos altos para la población).

La sociedad civil presenta también las relaciones de poder que muchas veces se materializan en discriminación y desigualdades. Desde nuestra perspectiva es en la sociedad civil, en la relación cara a cara, en donde se enfrenta de manera más cercana el capacitismo, expresado en las interacciones cotidianas.

En el caso de Gilda el mercado marca una diferenciación en cuanto a sus posibilidades de consumo y acceso a elementos básicos como los medicamentos y comestibles, hasta el paisaje y el asistir a lugares como restaurantes. El mercado mismo ahonda una desigualdad porque establece que ella debe utilizar un transporte diferenciado, aunque se trate de viajes cercanos (taxis con rampa tomando en cuenta que debe programar con anticipación y no existe una amplia oferta de estos) para asistir a cualquier lugar, incluyendo sitios cercanos a su vivienda. Esto tiene costos económicos y emocionales, pues ella expresa sentir incomodidad cuando lo solicita. Así lo comenta en la siguiente frase:

Casi nunca hay locales para sillas, se queda con la boca abierta, restaurantes todo, no se puede, entonces yo lo que hago es que entro y me quedo donde no haya que bajar (...) Cuando yo tengo que hacer mandados, tengo un taxi que viene y me putea {insulta}, bueno..., porque siempre son mandados por aquí cerca, ya me da vergüenza, pero al banco por ejemplo tengo que pedir taxi para ir, porque mentira, no se puede ir con silla, al Más x Menos (supermercado) también, bueno todo para salir de aquí se necesita..., si yo (...) todos los días fuera a la iglesia, aquí no se puede ir, es que son no sé cuántas gradas. El EBAIS tampoco está acondicionado (...) o sea, la vida no es

para los discapacitados, mentira. Y no es solo la ciudad... es la vida entera [entrevistas, Gilda].

Los comercios y edificios mencionados se encuentran a escasos metros a la redonda de donde vive Gilda, pero son inaccesibles para llegar utilizando las vías peatonales en su silla de ruedas o con acompañantes.

En la experiencia de la entrevistada puede verse cómo el acceso a la información, la red con organizaciones de sociedad civil, el manejo de tecnologías para elaborar su denuncia, la búsqueda de medios de comunicación para hacer públicas sus demandas, etc. han sido recursos importantes de mediación.

La ruta crítica del proceso de denuncia de este caso permite analizar el papel que tiene el Estado costarricense frente a las desigualdades que enfrentan las personas con discapacidad. Gilda encuentra, por una parte, el protagonismo garantista que tiene el ámbito institucional y legal costarricense. En ese aspecto existe un importante cuerpo jurídico e institucional desde el cual se protegen los derechos. Esto se respalda, además con una fuerte creencia en el papel de las instituciones para dirimir los conflictos y, finalmente, un entramado de instancias en el espectro democrático de control y regulación del quehacer público, entre ellas la Defensoría de los Habitantes de la República de Costa Rica, la Procuraduría General de la República y la Corte Suprema de Justicia. Los Tratados internacionales de derechos humanos y las Convenciones han sido utilizadas a lo largo de la historia por el Estado costarricense como bandera identitaria, que se alza cuando se requiere exaltar una noción de democracia, sin embargo, como vemos en el caso de estudio en multiplicidad de situaciones y eventos, pareciera ser que las convenciones no salen a la calle. Al respecto cabe preguntarse, ¿qué pasaría si las personas con discapacidad tuvieran que realizar un proceso legal de esta índole para denunciar cada vez que enfrentan el urbanismo capacitista? Aunque la presión mediática ha sido importante y se dieron algunos cambios físicos, lo que destaca el caso de estudio es la problemática de fondo: cómo las instancias públicas y privadas se encuentran permeadas por el capacitismo.

Queda en evidencia que, al menos en Costa Rica las ciudades que tenemos hoy son resultado de dinámicas en las que pesan con más fuerza los intereses privados y fragmentados;

la demanda de la ciudadanía es hacia el respeto a la legislación o la consideración de no ver violentado su derecho al libre tránsito. Es contundente que las denuncias van más allá de arreglar un tramo de la ciudad; se trata de un tema de justicia urbana y movilidad justa (Sheller 2018), en donde encontramos un limbo legal.

El papel del Estado en municipios e instituciones en el plano previo a las desigualdades que hemos retratado en este escrito ha sido generar los permisos para las construcciones y supervisar procesos tramitológicos, en algunos casos con estrictas normativas debido a las responsabilidades legales que recaen sobre las personas profesionales involucradas en las obras que, sin embargo, no necesariamente atienden las necesidades de toda la población, especialmente la que habita la discapacidad. Es un problema grave que algunas instancias o funcionarios solo actúen haciendo su trabajo cuando hay una denuncia o carta de queja por la inacción o maltrato en los servicios que brindan. En los últimos años, han proliferado las “Contralorías de servicios” que tienen un papel relevante en recibir las denuncias, sin embargo, en ocasiones nos les brindan respuesta a menos que la persona afectada siga insistiendo con vehemencia.

La Defensoría de los Habitantes tiene un papel no vinculante y, en ocasiones, su incidencia es vista con menosprecio por parte de la sociedad civil.

La insistencia de Gilda en procurar justicia le llevó a crear una red de parentescos inesperados, como llama Donna Haraway a las vinculaciones que no corren por línea sanguínea ni legal (Haraway 2019), con personas conocidas, profesionales en el campo de la arquitectura y la sociología; por medio de la tecnología buscó conectarlas y comunicarse con ellas. Se ha valido del ejercicio independiente de esas profesiones para realizar inspecciones y procurar la presión sobre la municipalidad. Convencida de continuar tocando todas las puertas posibles para ver cuál abre, esta mujer ha mostrado, las limitaciones de los aparatos jurídicos, incluidas las instancias que deben velar por el acatamiento de acuerdos de carácter global como la Convención de derechos de las personas con discapacidad.

En el caso de Gilda llama mucho la atención que ella no siente confianza ni busca apoyo en organizaciones de personas con discapacidad para acuarpar su lucha. Muestra total desconfianza por el accionar de la instancia estatal, el Consejo Nacional para el Desarrollo y

la Inclusión de las Personas con Discapacidad (CONAPDIS). En el campo de redes, busca apoyarse de profesionales que tienen conocimientos sobre la dimensión técnica, jurídica y administrativa, pero no parece perseguir una colectivización de su lucha o un involucramiento de otras personas que enfrentan esas mismas situaciones.

Otra interrogante que deseamos dejar planteada es que llama la atención que Gilda, agotadas las instancias y los procesos de denuncia institucionales, no ha recurrido a instancias internacionales de derechos humanos para posicionar y señalar al Estado costarricense como el artífice de situaciones de omisión que limitan sus libertades de tránsito y el derecho a la igualdad, lo cual afecta todas las facetas de su vida, como ella misma lo ha señalado.

Con este apartado presentamos las múltiples problemáticas que implica un proceso de denuncia, como las acaecidas en el caso de Gilda Segreda. Esperamos que las reflexiones emanadas de este recorrido posibiliten la toma de acciones para realizar las modificaciones institucionales a favor de mejorar el acceso a una movilidad justa.

Para efectos de la investigación se realizarán dos acotaciones. Retomando a Boudreau (2017), las posibilidades de acción de los sujetos pueden presentarse a través de acciones no planeadas, pero que, en el contexto actual, la afectividad, emotividad y lo corporal constituyen elementos fundamentales para comprender la acción, misma que ha desbordado las fronteras de los Estados nación, dando paso a articulaciones en red que transgreden las conocidas jerarquías territoriales modernas (Estado-ciudad-localidad). Gilda ha mostrado con insistencia el agotamiento de los procesos burocráticos para atender situaciones que afectan en lo cotidiano, y que refieren a la evasión de las responsabilidades frente a los propios vecinos y vecinas. El otro punto refiere a que la acción política actualmente cuenta con temporalidades no lineales y de racionalidades afectivas desde un enfoque de redes espaciales. Este aspecto resulta de importancia para la presente investigación pues muestra que no es sostenible una visión única sobre quién debe dar respuesta a los grupos con discapacidad más allá de las instancias estatales, además de comprender que la situación supera los límites de los Estados nación y evitar las posturas dicotómicas.

Algo central en la presente investigación es tener en cuenta cómo los cuerpos se ven interpelados, inhibidos, limitados o arrinconados al habitar en movimiento por su interacción con los sistemas de dominación en una sociedad y época específicas.

La reflexión que hace Gilda en la entrevista refiere a puntos contundentes. Si las actividades más cotidianas se ven interrumpidas o incluso son frenadas debido a que no puede utilizar el espacio como cualquier persona, refiere a una exclusión que está ocurriendo en el día a día de la población costarricense y que evidencia que la ciudad está fallando para asegurar el habitar en movimiento, y especialmente la interconexión.

Con la historia de Gilda se ilustra de forma clara la situación que enfrenta el país, en donde según la legislación cada propietario de los predios debe construir y velar por la manutención de las aceras; esto representa una gran problemática por la discontinuidad que significa en término de espacios, materiales y conexiones en la ciudad.

3.3. Cuestionar el capacitismo presente en lo urbano e institucional: una denuncia desatendida

En este capítulo se presentó el análisis de lo que se consideran las formas en las que la integridad corporal obligatoria, se hace presente y se interrelaciona con los cuerpos en el espacio urbano costarricense, las cuales fueron registradas por las personas con discapacidad en su habitar en movimiento. En este aspecto del análisis fue realmente sugerente encontrar cómo existen en la interacción en la calle y la ciudad, expresiones culturales desde las cuales se insiste constantemente en validar o apoyar a los cuerpos considerados “completos”, “capaces”, funcionales o productivos.

Se ha revisado la conexión que establecen las personas con discapacidad entre la movilidad en ciudades respetuosas para sus cuerpos y las condiciones necesarias para habitar los espacios, pasando por la forma de denuncia pública, a través de los medios de comunicación y llevando a cabo acciones judiciales.

A través del caso de Gilda Segreda fue posible conocer las dinámicas espaciales del capacitismo, a la vez que las sociales y específicamente, las institucionales. Con su lucha por

una vida accesible queda demostrados los alcances y limitaciones para la atención de casos como los que refieren al interés de esta investigación. Es de particular importancia la forma en la cual se retrata la ruta crítica de un caso presentado ante las instancias correspondientes en la vía jurídica y los resultados de las gestiones emprendidas a más de dos años de iniciadas, destacando los mínimos cambios en la situación de los espacios urbanos.

Un aspecto clave de esta dinámica refiere a la creación de “parentescos inesperados” para apoyarse en el actuar político, estableciendo de paso un importante aspecto en las redes de apoyo en torno a la movilidad.

En este apartado también se ha revisado la conexión entre la movilidad y el habitar la ciudad, en el caso estudiado, como caras de la misma moneda. Además, refiere a las dificultades que implican en el espacio urbano para una persona con discapacidad el no poder desplazarse y tener acceso a lugares donde realizar actividades cotidianas, desde los servicios de salud, hasta compras y espacios recreativos.

El caso de Gilda detalla, además, la importancia de esa vinculación con la ciudad para la subjetividad de las personas con discapacidad. Sus referencias al encierro, al aislamiento y las condiciones que enfrenta en la actualidad muestran, además, la sensación de permanecer en un lugar de manera forzada, aunque su deseo sea moverse con apoyo de su asistente.

4. Capítulo IV. “Así nos movemos”. Habitar cuerpos expandidos en la ciudad

"Es mi cara, crecí con ella, la veo cada vez que me miro al espejo, no es nada especial. Puede que mi cuerpo se mueva y reaccione de maneras poco habituales pero, de nuevo, ésta no es sino la manera en la que yo me muevo. Puede que me lleve toda la vida entender que este cuerpo es la cosa que habito, pero no me siento más atrapada en él que la mayoría de la gente" Amanda Baggs, En torno a ser considerada retrasada, *Cojos y precarias haciendo vidas que importan*, 2012

Este capítulo revisa la experiencia corporal urbana de la discapacidad haciendo una presentación del performance o la forma en la que se hace vida cotidiana en la movilidad. Se detiene en detallar “cómo los sujetos son agentes activos en la producción del espacio de la movilidad a la vez que la movilidad los produce como sujetos” (Imilan 2018, 147).

En el trabajo con la población con discapacidad encontramos entonces referencias directas a sus corporalidades expandidas en sus movimientos, en el sentido de atribuir cualidades “simbióticas” con los elementos que utilizan o bien movilidades encarnadas. Interesa conocer estas formas en las cuales se hacen presentes los cuerpos al habitar en movimiento. Ejemplos de esta noción son las expresiones de Conchita cuando dice “si me quitan mi silla me cortan las piernas” (Díaz Vázquez 2021) o Manuel, un hombre ciego de 52 años que señala: “la gente dice que el bastón son mis ojos, pero no son mis ojos, el bastón es una extensión de mi mano”, para referir a que va tocando la ciudad.

Se presenta información sobre la ciudad conocida por las personas con discapacidad participantes en el estudio. Debe aclararse que el capítulo no pretende generar la errónea creencia basada en una visión distorsionada de la discapacidad desde la cual se les atribuyen “poderes extraordinarios”, o se construye una idea de sus cuerpos como dotados de “poderes” o cualidades “increíbles” provenientes de la idea, bastante común, de que la supuesta ausencia de un sentido “se compensa” con otros, o que los cuerpos de las personas con discapacidad poseen habilidades “excepcionales” como una especie de compensación ante la “carencia” o “deficiencia”. Esta figuración corresponde a un posicionamiento que Stella Young (2014) ha denominado *porno inspiracional*, desde el cual un lugar común asignado a las personas con discapacidad es el de ser “ejemplo”, modelo a seguir o “fuente de inspiración”, especialmente

para movilizar parámetros de superación y optimización en las personas “sin” discapacidad. También es una postura ampliamente debatida por el modelo social, que ha buscado “desnaturalizar el déficit” (Angelino 2009).

Cabe mencionar el entrañable vínculo que existen entre esos discursos inspiracionales y la retórica neoliberal del optimismo o pensamiento positivo, desde el cual, la vida se resuelve con una actitud positiva y de éxito para las decisiones individuales; de manera que lo que se encuentre fuera de ese saludable estado mental, será considerado subversivo y con trastornos de comportamiento (Maldonado-Ramírez 2020).

Estas ideas estereotipadas sobre la discapacidad invisibilizan que puede haber discapacidades múltiples. Que no necesariamente por que un órgano tenga otra presencia en esos cuerpos, otros órganos van a suplir o sustituir de manera “mecánica” las actividades del primero, y, además, impide comprender que las personas con discapacidad pueden tener otros papeles en la sociedad, que no sean contruados desde la “lástima”, la inacabable “lucha contra adversidades” o el someterse a relatos para justificar creencias religiosas (en milagros, por ejemplo).

Se busca con estos planteamientos dejar de lado las nociones teóricas referidas a esquemas biológicos, que perciben el cuerpo como una entidad exclusivamente bioquímica. Estas nociones, ligadas a los esquemas médicos y biologicistas (Oliver 1990a; Ferrante y Venturiello 2014), se hacen presentes en el urbanismo capacitista y se actualizan. Resulta importante centrar el análisis en la presentación que hacen las personas con discapacidad de sus experiencias para recuperar información del entorno y gestionar su movilidad. Como ya se indicó en apartados atrás, comprender las experiencias corporales es reconstruir los performances que realizan las personas en el espacio de la calle, al habitar en movimiento.

Como se sostiene en este estudio un aspecto central de las experiencias urbanas de las personas con discapacidad es el habitar a través del movimiento, es por ello por lo que en este capítulo se retoman las experiencias corporales en torno a moverse, sin dejar de lado que, para ello las personas requieren, sistemas de apoyo los cuales se abordarán al analizar las redes en el capítulo V.

El capítulo presenta dos apartados: el primero, toma en cuenta tres aspectos centrales para el habitar: la protección, la orientación y la organización del espacio; los mismos deben verse como características de la habitabilidad (Giglia 2012) de los espacios urbanos que se encuentran interconectadas. La separación de estas cualidades tiene simplemente fines analíticos, pero deben comprenderse como parte de un mismo conjunto.

Sobre la protección se analizan los elementos que atienden las necesidades de la población, acordes a sus corporalidades. El aspecto de orientación refiere a la conexión cuerpo y espacio. En el aspecto organizativo se propone explicar la situación compartida de las personas con discapacidad a través de la metáfora de la ciudad férula: una estructura fronteriza entre la rigidez y la flexibilidad que se superpone a los cuerpos, que restringe y, en ocasiones, apoya.

A lo largo de estas páginas se revisan las experiencias hápticas (es decir, por medio de la piel y el tacto) (Pallasmaa 2006) al habitar la ciudad. La ciudad se reviste de una experiencia háptica en la cual existen elementos que superan las visiones ocularcentristas, cuerdistas y audiocentristas bajo las cuales opera el urbanismo capacitista.

Este capítulo también discute la arraigada noción de que los cuerpos “poseen” cinco sentidos y que la ausencia de un órgano, relacionado con alguno de esos sentidos “genera” discapacidad. De esta manera abre la posibilidad de contemplar otras formas de conocer el mundo y el espacio, presentes en la experiencia espacial de la población con discapacidad.

El segundo apartado identifica las experiencias corporales referidas a ser tocado o ser tocada en la calle. Se dedicó un apartado a este punto, dada la relevancia que significó para las personas entrevistadas. En esta sección se toma como punto de referencia el caso de Fabricio para desarrollar la temática. Se analizan las interacciones en el espacio urbano, tanto de tipo humano (acercamientos, intervención sobre sus cuerpos, etc.) como en el plano ambiental (el clima, la vegetación, lluvia, elementos materiales).

Se busca, de esta manera, comprender las experiencias corporales particulares de la comunidad con discapacidad al moverse en la ciudad. Para alcanzar este objetivo se identifica que el espacio urbano debería atender tres dimensiones centrales del habitar: dar protección (o amparo), orientación y organización. Estas categorías son las características más destacadas

para que un “espacio sea habitable” siguiendo a Giglia (2012). Si bien la autora no se inscribe en los estudios de movilidad ni retoma el paradigma de la movilidad para su quehacer, se propone en esta investigación partir de estos tres elementos para presentar la valiosa información recolectada al respecto, dado que se considera son características fundamentales para otros espacios habitables, incluyendo la calle.

Esta propuesta de ajuste teórico cobra fuerza en la experiencia de las personas con discapacidad dado que las temáticas centrales en las que determinaron la existencia de conexiones y desconexiones con la ciudad han sido en los ámbitos de la protección (los cuidados, las caídas, por ejemplo), la orientación (las dificultades de construir referentes en condiciones constantemente cambiantes) y en la organización de los espacios (hay diferentes prácticas y tensiones constantemente en juego).

4.1. “Si me quitan mi silla me cortan mis piernas”: cuerpos en movimiento

En este apartado se presentan las expresiones en la cuales las personas entrevistadas refirieron a sus cuerpos expandidos al usar las zonas urbanas de Costa Rica. Los cuerpos de las personas con discapacidad entran en contacto con otros cuerpos en la ciudad y con el contexto (histórico y social) que habitan, de manera que también hay una ocupación del espacio y roces en la interacción, como lo señala Johnny:

"Porque para poder llegar uno, digamos, yo lo que trato de evitar es ir a San José por las condiciones de la gente y que la gente no es consciente de que la persona o las personas con discapacidad física, digamos, usuario de silla, tampoco es que la calle es totalmente para uno, pero diay pues, donde usted ocupa un espacio, yo ocupo dos quizás. Entonces la gente no es consciente de eso y la gente anda como loca, de por sí, entonces yo evito, y aparte que la infraestructura no está adecuada para poder ir a agarrar el bus" [entrevistas/ Johnny].

Hay cuerpos expandidos que poseen ruedas (con las sillas, patines, etc.), otros expanden su percepción por medio de bastones, orientándose con el viento, olores, texturas y temperaturas, pues van tocando la ciudad; otros cuerpos se expanden hacia los lados, pues se

mueven pendularmente, también existen aquellos que cuentan con prótesis, o férulas, otros incorporan experiencias trípodes o cuádruples con el bordón, las muletas o andaderas. Otros cuerpos se expanden a través de tecnologías de la información por medio del uso de aplicaciones, para la comunicación pero también para la orientación, como analizaremos más adelante.

Como referimos capítulos atrás, no se trata de una “movilidad con objetos”. Desde las expresiones de las personas con discapacidad y las observaciones recuperadas con esta investigación se constata que los cuerpos se expanden en la movilidad, es decir, son uno con sus sillas, bastones, andaderas, prótesis, audífonos, aplicaciones cibernéticas, férulas, etc. Esa expansión en ocasiones incluye el tejer apoyo con otros cuerpos, por ejemplo, las personas asistentes personales, las personas intérpretes de lengua de señas o familiares. Además, puede afirmarse que los cuerpos se expanden para su movilidad, es decir, al habitar en movimiento son cuerpos expandidos. Los cuerpos expandidos no son tomados en cuenta por el urbanismo capacitista dado que es justamente en las interacciones con la forma, uso y gestión de las ciudades en Costa Rica en donde se les presentan las limitantes.

La organización del espacio es clave para hacer que un cuerpo sea bienvenido o desestabilizado, como veremos más adelante. Los cuerpos expandidos se tambalean, habitan vergüenzas, choques, miedos, dudas, desorientaciones y, cuando no hay qué les sostenga, caen y, a veces, se quiebran.

Cabe señalar que, en algunos casos, los cuerpos de las personas con discapacidad se expanden en un estado de alerta diferenciado del resto de personas, debido principalmente a la desconfianza que sienten en la calle y que expresan a través de sensaciones como miedo, inseguridad, evasión al espacio exterior a sus viviendas u otras.

Existen cuerpos marcados por estar socialmente ubicados como cuerpos incómodos, que “no caben”, que no llegan a “ser parte de”, que constantemente se les está recordando que no son bienvenidos a la comunidad, a las actividades cotidianas, a moverse. El capacitismo también juega un papel central en determinar y apoyar las “formas válidas de moverse”, y de maneras a veces directas y otras, muchas más, indirectas, se asegura de que estos cuerpos construyan sus aprendizajes sensibles desde un rechazo social. Esto es percibido por las

personas con discapacidad de forma directa. Cuando se escucha a un chofer de bus decir “llevo silla” para indicar que está transportando a una persona en silla de ruedas, o se expresan en la calle: “dele espacio a la silla”, e inclusive cuando se expresa una persona diciendo “¿te lo llevas?” para decirle a otra que acompañe o viaje con una persona con discapacidad. En ese mismo sentido se les dice “te voy a sacar a pasear”. Con estas expresiones se deshumaniza y objetiviza a la persona con discapacidad.

Ahmed (2018) señala:

La torpeza es tanto una ética «crip» como una ética queer; tenemos que crear espacios para cuerpos que no obedecen órdenes; que no se mueven en líneas rectas (straight lines), que pierden el equilibrio. Un cuerpo que es menos estable está menos apoyado por un suelo que será, a su vez, menos estable para el cuerpo. Si un mundo está organizado en líneas rectas, si disponemos únicamente de espacios estrechos para movernos (por ejemplo, a lo largo de un pasillo o entre esa mesa y esa ventana), si se hacen herramientas solo para las manos que pueden agarrar fuertemente cosas, consecuentemente las actividades serán más arduas de completar para unxs que para otrxs. Ciertas actividades te pueden hacer aprender poniéndote contra un muro. Un cuerpo que se tambalea (wiggles): que se desvía del camino socialmente aceptado. Torpeza: cuando un mundo es aquello contra lo que tropiezas (Ahmed 2018, 198-99).

Cuando nos referimos a las normas no solo hablamos de leyes o del campo institucional. También se contemplan los acuerdos sociales informales y las prácticas que quedan por fuera de toda regulación institucional (Duhau y Giglia 2004). Claro debe tenerse en cuenta que eventualmente, los usos o prácticas que escapan de la “norma” aceptada, pueden verse socialmente como “locura”, “peligro” o “transgresión”. Es por eso que se tiene en cuenta que la posibilidad de habitar en movimiento se ve atravesada también por elementos de control sobre los cuerpos, provenientes de la sociedad y las instituciones.

Hay una interacción importante a través del tacto en las ciudades. Con la investigación se obtuvo una diversidad de referencias a cómo se perciben las informaciones a través de la piel y también generamos con ella interacciones con el contexto, olores, secreciones, según nuestras condiciones de vida. Sin duda la piel tiene inscripciones simbólicas vinculadas a

nuestro lugar social, y es un lugar en el cual también se posicionan elementos de exposición y vinculación afectiva.

Teniendo en cuenta espacios que han sido construidos y gestionados con intervención y/o presencia estatal y sin ella, en Costa Rica durante décadas esas formas de construcción, uso y gestión, tanto por entidades públicas, como por la sociedad civil, han “dejado por fuera” a las personas con discapacidad y casi a cualquier cuerpo que no cubra las características de “lo completo”, así como una forma de moverse rápida y ágil. También se presentan como base, elementos que buscan llevar a dichos cuerpos a acercarse lo más posible al estándar de normalidad de cada momento histórico. Los cuerpos lentos, gestantes, gordos, pequeños, que utilizan dispositivos, que ruedan con la fuerza de sus brazos, que no escuchan, que no leen, no son bienvenidos a habitar esos espacios o tienen muchas dificultades para habitarlos y moverse en ellos.

La experiencia de movilidad de estos cuerpos expandidos es descrita muchas veces como arrinconada (esta noción se desarrolla en el siguiente capítulo), permite acercarse a una ciudad en la que se rompen los usos asignados a los espacios o se transgreden, se comparten e incluso se le intentan disputar a los carros. Es una ciudad en la cual las ciclovías son usadas por las sillas de ruedas, los drenajes hacen como guía táctil, los cuerpos se mueven a partir de sonidos, vibraciones, ráfagas de viento, olores, e incluso sensaciones de temperatura. Como lo ha apuntado Cosgrove (2002), la construcción espacial se alimenta de elementos sensoriales y culturales, entonces entran en juego aspectos subjetivos en este intercambio con la ciudad constatando “la trascendencia de otros sentidos, así como de la importancia de la fantasía, la memoria y el deseo a la hora de dar forma a las relaciones entre los seres humanos y los espacios del mundo material” (Cosgrove 2002, 64-65).

En ocasiones, se presentan interacciones táctiles que tienen un propósito de alivio o descanso corporal. José durante el recorrido, caminó sobre un segmento que tenía zacate, al preguntar el motivo afirmó que era porque sentía la superficie más suave y eso le ayudaba con su pierna, que se golpea a cada paso, dado que su movimiento es pendular debido a la parálisis que tiene en la mitad de su cuerpo.

Para las personas con discapacidad, la ciudad presenta lugares y actividades que, sin expresarlo explícitamente, se vuelven exclusivos para las personas que no tienen discapacidad. Es además importante mencionar que, entre la mayor parte de las personas entrevistadas, no compartieron lugares fuera de casa marcados como “favoritos” o disfrutados. Lo que se refiere seguidamente da cuenta de particulares estrategias de “lugarización móvil” como le llaman Jirón e Imilán (2018, 24-25) a ese “saber viajero”, es decir, aquellos conocimientos, prácticas e intercambios que posibilitan los viajes y que son acumulativos o presentan la particularidad de su uso constante para efectos de la movilidad.

4.1.1. Protección

Como lo menciona Pallasmaa (2016) existen intercambios y conexiones al habitar los espacios, que pueden pasar por elementos energéticos, materiales culturales y mecánicos. En ese sentido esta sección se refiere a las situaciones en el intercambio de los cuerpos con la calle y con otros cuerpos en los cuales, las personas indican sentir protección o carecer de ella. Esta situación refiere directamente a las redes de apoyo a la movilidad, pero en un porcentaje también importante a la necesidad de tener un uso simple y accesible del espacio para la diversidad de cuerpos que lo habitan. Un hábitat que protege es aquel que no deja caer. Por eso en esta sección haremos un énfasis en el relato de las caídas, compartidas por las personas participantes, para analizar la situación del espacio urbano costarricense a este respecto.

En algunos casos la protección la brinda el acompañamiento de una persona asistente o un familiar. En otros casos pueden protegerse con objetos. Por ejemplo, Fabricio comenta que utiliza los audífonos para evitar escuchar los comentarios desagradables o burlescos en la calle.

En el viaje del autobús existen elementos que pueden brindar protección, uno de ellos son las barras para sujetarse, estando sentados. Otro elemento que mencionó Fabricio es que él coloca sus piernas de forma horizontal y se hace uno con el asiento delantero, y que eso le brinda estabilidad durante el viaje; mencionó que hay autobuses que cuentan con asientos que se despliegan para acompañantes en el espacio de la silla de ruedas y que esos son muy útiles, aunque el problema está en que no tienen cinturón para asegurarse ni dónde sostenerse si lo usa una persona pequeña. Vanesa menciona la importancia de los cinturones de seguridad en

buen estado para las sillas de ruedas, sin embargo, comenta que eventualmente algunos se encuentran inservibles, sucios o las tiras no ceden, por lo que se dificulta emplearlos.

Alexa encuentra un problema para habitar la ciudad debido a la poca disposición de señalización de tránsito. Al cruzar las calles faltan semáforos o dispositivos audibles para identificar cuándo puede pasar. Por ejemplo, en una ruta en la cual ella debe cruzar cinco calles de alto tránsito, solo dos contaban con semáforo.

En el caso de Johnny, los semáforos en su ruta estaban presentes, sin embargo, el mayor riesgo lo corre al tener que circular junto con los vehículos (automotores y también bicicletas) por la calzada. Es indispensable comprender que las infraestructuras y gestión de la ciudad deben considerar que se trata de cuerpos expandidos porque viajan con compañía indispensable, como son las personas asistentes personales, es decir se expanden con otros cuerpos, como lo indica a continuación Johnny:

"Exactamente para, por ejemplo, pasar por acá, claro, pero es que incluso está pensada la construcción de esas rampas para una silla de ruedas convencional y que venga con alguien que lo apoye con un asistente, una persona que lo apoye. Entonces no limita, no limita su autonomía, porque hay rampas, usted puede acceder y andar a derecho por donde quiera, pero le limita la autonomía en el momento en que la persona tiene que depender de un asistente" [entrevistas\Johnny].

Alexa, ante su condición de baja visión, señala la desprotección que existe ante la presencia de situaciones en la superficie vial, por ejemplo, cuando se han eliminado las tapas de las cajas de registro y de las alcantarillas o se encuentran en malas condiciones. Alexa refiere a su experiencia urbana y las situaciones de desprotección o prácticas de protección que emplea, en sus palabras se puede comprender lo que describe, por lo que se retoma la fotografía de la Ilustración 5:

“salir todos los días... bueno mirá, salir es todo un reto. Como vos te diste cuenta por mi casa no hay aceras, y entonces se vuelve más peligroso, la calle es más angosta, entonces, ahorita no nos pasó, pero a veces suben carros grandes y tractores, buses, entonces uno dice me meto a la alcantarilla, me meto debajo de la tierra, qué hago. Ese trayecto de mi casa a la parada casi nunca lo hago sola, por lo mismo, porque es muy

inseguro. De noche siempre yo llamo a mi mamá para que me espere ahí en la parada y ella sea la que me guíe hasta la casa, pero es complicado porque eso limita mi autonomía” [entrevistas\ Alexa].

Ilustración 5 Calle sin aceras, Cartago.



Fuente: Elaboración propia.

Como se ha revisado anteriormente, existen múltiples elementos que pueden brindar protección a las personas con discapacidad, sin embargo, cabe señalar que en los relatos de las personas con discapacidad se encuentran elementos que lejos de generar protección brindan afectación, peligro o miedo constante, estos son algunos de los más mencionados:

- 1) Ausencia de aceras.
- 2) Huecos en el camino: perforaciones, ausencia de tapas o alcantarillas.
- 3) Ausencia de señalamientos y vallas de protección de diversos tipos ante obras en la vía o de construcción (este es también un elemento de orientación).
- 4) Equipamientos que brinden sombra o protección de la lluvia (techos y vegetación).
- 5) Falencia en el diseño y carencia de advertencias táctiles, visibles y auditivas respecto a los elementos en la vía peatonal.

Ilustración 6 Postes del semáforo peatonal y de alumbrado público sobre acera, San José



Fuente: Elaboración propia.

En la imagen anterior se encuentra el poste del semáforo peatonal y un poste de alumbrado público ocupando prácticamente la totalidad de la acera, a esto se suma el tensor metálico (apoyo al poste) colocado cerca de los mismos, todos obstruyen el paso peatonal. Este semáforo es muy utilizado en Zapote pues cuenta con una escuela y la iglesia en uno de sus extremos. De esta manera elementos de protección como serían la acera y el semáforo peatonal se convierten en lo contrario para las personas con discapacidad al moverse en la ciudad.

Aunado a los elementos anteriormente mencionados se encuentra el tema del acceso a servicios de salud en caso de emergencia. Un aspecto que destacó Vanesa en la entrevista, y que resulta relevante para la atención de las personas con discapacidad, y en especial, en

barrios autoconstruidos, Vanesa hace referencia a la situación de protección brindada por los servicios de emergencia:

“Con las ambulancias, las veces que he llamado gracias a Dios he tenido buen servicio. Porque cuando uno dice... aquí las ambulancias que vengan cuesta, pero cuando uno llama y dice que es un caso especial, al momentito, de donde sea, mandan” [entrevistas\Melanie y Vanesa].

Una de las situaciones mencionadas por las personas participantes son las caídas. En el siguiente apartado se analiza este tema que tiene una importancia singular a nuestro criterio, esto debido a que gran cantidad de esas situaciones enfrentadas por las personas con discapacidad podría no ocurrir si se dieran los cambios que requiere la población frente al urbanismo capacitista.

4.1.1.1 La experiencia con las caídas

Si bien en algunas ocasiones estas situaciones son llamadas “accidentes” y tratadas como incidentes aislados, interesa revisar las caídas como referencias a situaciones en las que interviene más que la “fuerza de gravedad” sobre los cuerpos. Es decir, registramos patrones generales y comunes al conjunto de la muestra y de los cuales las caídas constituyeron una referencia directa de interacción con el espacio y otros cuerpos. A la vez se muestra cómo las caídas pueden constituir una desconexión en el sistema de movilidad de los cuerpos expandidos o considerados “otros”.

¿Qué implica caerse? ¿Qué afectos alberga lo que sostiene y deja de sostener? Cuando una persona se cae en casa o en la calle es posible analizar una serie de mecanismos que van más allá de las variables físicas y que, precisamente, ejercen sobre el cuerpo presiones igualmente fuertes. Algunas personas con discapacidad indican que ante caídas se les ha culpabilizado por las mismas o se han enfrentado al regaño de familiares y personas cercanas.

En redes sociales durante el mes de abril de 2021 se viralizaron videos, memes y chistes que retomaban este tema: la caída de varias personas al cruzar una calle. El punto en común de las caídas era que se producían ante el tropiezo en los protectores de la ciclo vía en un mismo

lugar, esto fue grabado por un trabajador que se encontraba cerca del sitio de los hechos en Puebla, México. Se trataba de personas de diferentes edades y géneros, caían al cruzar pues no percibían el objeto, su mirada estaba concentrada hacia el lado opuesto, en los vehículos que amenazaban su paso, o simplemente chocaban con la barrera. El video se popularizó reproduciendo una y otra vez las caídas y fue común escuchar la atribución de “torpeza” como un rasgo de “ese territorio” y las personas que lo habitan (“¿por qué no se fijan?”). Algunos comentarios en los noticiarios se centraron en dos elementos como explicación a la caída: las personas no utilizan el paso peatonal para cruzar y “no se fijan”. Muchos comentarios de presentadores de televisión defendían las estructuras y los elementos inertes y reprochaban la responsabilidad a las personas o les acusaban de imprudencia o no “usar la razón” (aunque no se expresaran con esas palabras, se hablaba desde conceptos similares, “ausencia de sentido común” o de “lógica”).

Con este ejemplo se puede analizar la idea arraigada de autosuficiencia, desde la cual “el individuo” debe gestionar no solo sus decisiones sino también su propio riesgo, y es su tarea responder frente a una amenaza. Se hace presente la homogenización, ligada a la modernidad, que establece patrones, estandarizaciones y universalismos, pues también se abstrae de la situación contextual. Esta visión sigue la línea capacitista, dejando de lado las necesidades de quienes usan peatonalmente la ciudad, además de la imposición de estructuras físicas sin mediación, ni seguimiento para revisar si introducen riesgos al intentar proteger a otros grupos (en este caso al ciclista).

Luis comentaba “en Costa Rica las aceras son asesinas” haciendo referencia a la peligrosidad que percibía al transitar por las mismas, especialmente si se encuentran mojadas. En su historia existió un cambio en su relación con el suelo al comenzar a ensayar danza contemporánea. Indica que el antes se movía con dificultad, su condición de parálisis cerebral infantil, había hecho hasta el momento que caminara con cierto temor. En los ensayos comenzó trabajando con la ayuda de un banco de madera; con el tiempo ese apoyo desapareció y comenta: “aprendí a caer”. De esta manera, el arte escénico abrió un espacio de relación diferente con el suelo, aparte de las satisfacciones emocionales que ha traído consigo la práctica de expresarse a través del cuerpo. La imagen que se presenta a continuación muestra a qué se refiere Luis en cuanto a la peligrosidad y los obstáculos. Como puede observarse los

materiales de construcción de la acera (piso cerámico) constituyen un peligro pues se tornan resbalosos con el agua. Se percibe, además, que la entrada al garaje se convierte en un relieve que interrumpe el paso peatonal.

Ilustración 7 Acera construida con material cerámico que presenta una rampa para vehículo que interrumpe el paso peatonal. Desamparados.



Fuente: Elaboración propia.

En buena parte de los relatos las caídas han implicado lesiones. Lindsay precisa cómo sus piernas han ido curvándose con los años debido a su condición talla baja y a la ausencia de una operación preventiva en su infancia que usualmente le realizan a la población; esto ha provocado que ya no utilice los autobuses. En consecuencia, ha comenzado a depender más del transporte en taxi. También ha sufrido caídas en los autobuses que le hacen temer por sufrir un accidente.

Un primer elemento que señalar es lo que ocurre en torno a la subjetividad de las personas con discapacidad y refiere al miedo a caer. En varias de las entrevistas se expresó el “miedo a caerse”, o el miedo a las caídas, en el caso de quienes asisten a las personas con discapacidad, como un aspecto presente en sus movilizaciones. Este miedo se refería directamente a las condiciones que posibilitan el movimiento, pero dando centralidad en las condiciones y materiales de la superficie de las aceras. Se mencionaron, además, los huecos (producto del deterioro, pero también de registros de servicios públicos sin tapa, alcantarillas abiertas, entre otras), segmentos de aceras levantados (que constituyen gradas o superficies pequeñas donde se puede tropezar, como se ve en la fotografía anterior y otros desniveles), la presencia de musgo y agua de lluvia o jabonosa (cuando lavan autos, motos o desaguan las lavadoras).

Y, siempre relacionado con este tema, mencionan el elemento de contacto o fricción con la superficie para transitar. En este aspecto se encuentran las referencias a los resbalones y tropiezos. Aquí el elemento común a la caída fueron las deficientes condiciones de la infraestructura peatonal presentes en el país, aunado a la limitada supervisión institucional para que las aceras funjan su papel en la red de apoyo a la movilidad (esto se desarrolló ampliamente en el capítulo III). Existe un microrelieve que afecta la movilidad peatonal que a veces pasa desapercibido. Las superficies peatonales no necesariamente están cumpliendo con condiciones legibles para todos los cuerpos para que sea un elemento de protección y no propiciador de caídas.

También fue importante la mención al contacto con otros cuerpos al transitar, pues ocurren choques o roces, lo cual lleva al desbalance y, eventualmente, a caídas, cuando otras personas en la ciudad avanzan de forma atropellada, con bolsos, sombrillas u otros objetos golpeando a su paso. En el caso específico de Alex fue importante encontrar ese intercambio constante con elementos del entorno (como se observa en la siguiente fotografía), mismos que en algunos casos, le generaban perturbación (por ejemplo, los sonidos muy fuertes, las aglomeraciones de personas).

Ilustración 8 Visualización de venta e intercambio comercial en acera, San José



Fuente: Elaboración propia.

Pueden observarse los elementos presentes en la acera como una venta callejera con sus productos y personas que venden y compran. También se observa el paraguas de Alex, pues en ese momento estaba lloviendo. Al ser el atardecer había un flujo de personas amplio, las cuales también llenaba las aceras en su tránsito o a la espera de los autobuses.

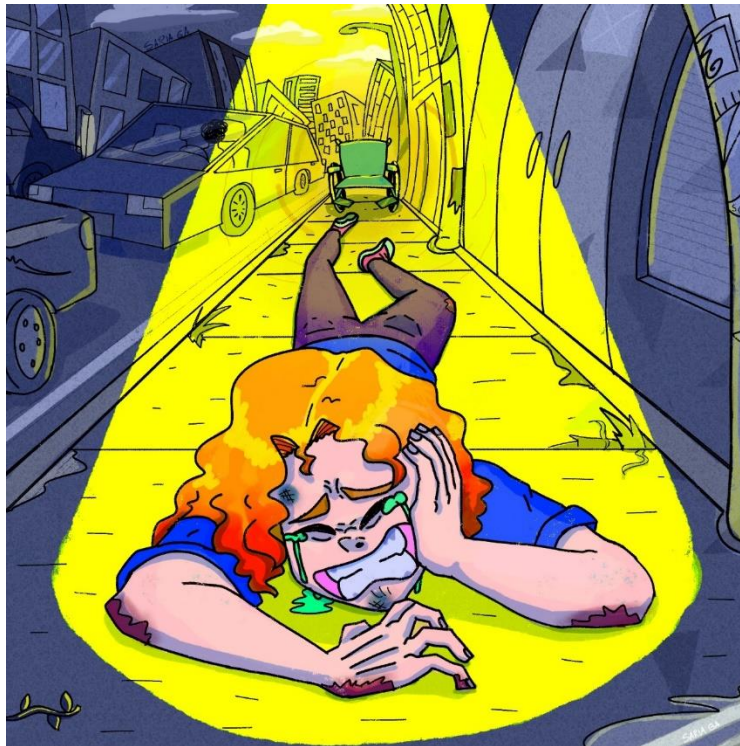
En sus redes sociales, por medio de la página Tullido, André describe cómo en una ocasión se dirigía a su trabajo y tuvo una caída. Un primer elemento que relata es la dificultad para cruzar una calle; esto relacionado con la desprotección al peatón debido al tráfico vehicular; también se vincula con la situación de los abusos de velocidad por parte de motociclistas y automovilistas. Otro elemento que señala es cómo una estructura que debe contribuir a la protección provocó su caída, pues la rampa tenía un hueco en su conexión con la acera. En la caída se golpeó fuertemente en la mandíbula, y los brazos. Aunque destaca el agradecimiento por el apoyo y solidaridad de las personas a su alrededor, considera que deberían apoyarles con el aprendizaje para caer de forma más segura en la medida de lo posible. En la situación que enfrentó pudo señalar la alta velocidad, las condiciones de infraestructura y la exposición que sintió y aprovecha para discutir sobre los temas de urbanismo, mostrando el capacitismo que existe en las pocas intervenciones socioespaciales:

“¿Qué anécdota me trae esto? Costa Rica feo las carreteras, feas, malas, muy pocas tienen rampa y cuando tienen rampa están destruidas, no sé, en serio ¿la gente para un

camión por las rampas? ¿O la lluvia las daña tanto? Pero de verdad, he visto rampas como que le pusieron dinamita y ¡push! explotaron, pero la gente es asombrosa, la gente de Costa Rica es demasiado pura vida, es increíble, yo le agradezco demasiado a cada uno de los habitantes que pudieron ayudarme o me han ayudado en algún momento a salir de algún apuro como este, gente que no me conoce ni siquiera soy del barrio desde hace mucho tiempo, viviendo aquí llevo como dos años, es gente de buen corazón, que supo recogerme los dientes del piso, tal vez un poquito mi dignidad y ponerme de nuevo en la silla de ruedas” [entrevistas\ André].

El dibujo en la Ilustración 9 muestra un poco la situación en una caricatura que recrea la caída de una persona en silla de ruedas. La versión completa de la narración está disponible en el video o en la transcripción que se presenta en el Anexo 4 (Solís Barrantes 2020).

Ilustración 9 Tulli-art #11: Dolor



Fuente: Tomado de página del Facebook Tullido (@saria_ga 2021)

Un aspecto que destacan las personas entrevistadas refiere que, ante las caídas, la mayoría de las veces han contado con el apoyo de personas a su alrededor para levantarse.

Otro ejemplo de caída lo presenta Kimberly, ella destaca en su relato la falta de comunicación entre los choferes de vehículos y las personas que transitan peatonalmente:

"Me caí en San José, pero fue porque ese cruce tiene el semáforo como en contra, y los buses de San Pedro lo dejan a uno al frente del Hotel El Rey. Entonces uno tiene que cruzar para bajar a la Avenida Central, al bulevar, al barrio chino. Iba pasando por ahí venía una gran cantidad de personas y hay que cruzar como al..., di cruzar así a lo que uno pueda. Y hay carros que tienen la maña de no poner señal. Entonces había unas personas que iban a cruzar y venía un carro que no puso señal y hace a doblar, entonces todas las personas nos hicimos para atrás, en eso que yo me hago para atrás, iba pasando un señor, me enredé en el señor y me caí, caí así como sentada, pero me levanté. No me pasó nada, pero sí fue como esa (...) falta de cultura en todos los sentidos (...) Si hubiera puesto la señal, ya las personas íbamos a estar preparadas, en el hecho de que no había que cruzar." [entrevistas\Kimberly].

Este ejemplo permite ver la dinámica de interdependencia que se presenta en las experiencias urbanas, que van más allá de las normas "oficiales" existentes en el movimiento de las ciudades.

Sin embargo, algunas personas no se sienten apoyadas en estos casos. Existen prejuicios para el acercamiento a otro cuerpo, muchos pasan por el color de la piel, la vestimenta, las masculinidades hegemónicas o el tipo de discapacidad. Así lo comenta José:

"Aquí hay mucho problema de eso, con las personas discapacitadas. La gente puede ver que uno se cae y no le prestan ayuda, por lo menos a mí me pasó una vez, yo recuerdo que antes me daban muy seguidas las convulsiones, yo venía saliendo de la barbería y cuando iba a montarme en la acera de la otra calle, del otro lado de la calle me dio una convulsión, y caí en el caño, no caí inconsciente, totalmente inconsciente. Yo todavía vi a un señor que venía pasando, y le digo yo "compa, ayúdeme para pararme" y simplemente me dijo levántese. Y siguió caminando y yo intentaba levantarme, pero no pude. El muchacho que me corta el pelo a mí vio todo. Entonces

salió, dejó al muchacho que le estaba cortando el pelo y salió a ayudarme. Ya me sacó del caño y después me vine con otra señora de aquí abajo, que la señora se vino acompañándome por cualquier cosa... como te digo, fue la señora fue porque me conoce, y el de la barbería también. El otro señor me dijo levántese, son gente que, como te digo, no les importa. Digo yo, ojalá nunca les pase porque... porque van a sentir mal” [entrevistas\José].

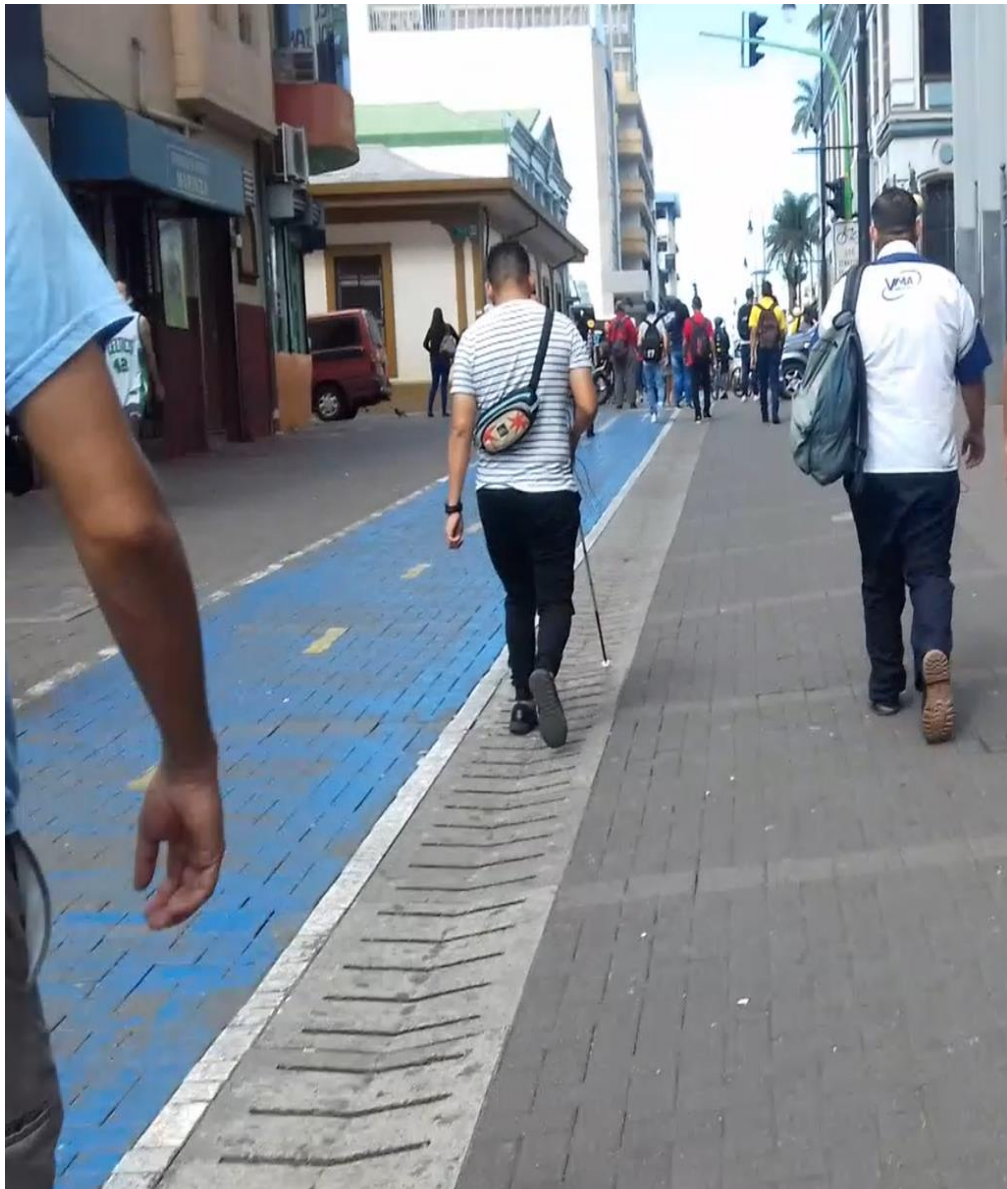
En el caso relatado por José se percibe el peso de las masculinidades hegemónicas en la relación entre hombres. Esto es algo importante de bordar porque nos habla de una relación con los espacios urbanos también. El reconocimiento de la fragilidad compartida a todos los cuerpos es una dificultad para algunos hombres. En este caso, es otro hombre el que se aleja sin ayudarlo, lo que José atribuye al desinterés. Este caso permite reflexionar sobre las discapacidades que no se perciben con la vista que, muchas veces, enfrentan estigmatización.

4.1.2. Orientación

Uno de los elementos que destacan las personas de la investigación constituye la orientación como aspecto al que deben contribuir la materialidad y las personas en el espacio urbano. La visión tradicional sobre la orientación se centra en la demarcación espacial para constituir referencias en la lectura urbana de los espacios. Una perspectiva capacitista delimita la orientación a referentes físicos como rotulación, señales de tránsito (fijas o luminosas, rotuladas o pintadas), colores preestablecidos de uso común y de acuerdo cultural que señalan aspectos sobre el espacio (mismos que deben ser leídos e interpretados por quienes comparten el conocimiento de esos acuerdos). Estos aspectos solo podrían utilizarse en caso de que la persona vea, lea, escuche, se mueva rápidamente o utilice la inteligencia.

Para efectos de esta investigación se considera que la orientación implica “alinear el cuerpo con el espacio” (Ahmed, 2019). Para tal fin se dan procesos, que pueden ser sostenidos por sistemas de apoyo a la movilidad, en los cuales las personas con discapacidad replantean o subvierten las estructuras físicas que posee la ciudad para darles un uso en su orientación, convirtiendo en “familiares” espacios que representan dificultades para ser interpretados y utilizados por la comunidad.

Ilustración 10 Persona con discapacidad visual en el bulevar, San José.



Fuente: Elaboración propia.

La Ilustración 10 y el Fotograma 1 recuperan el recorrido de un hombre que se guía con su bastón utilizando el drenaje, ubicado en el centro del bulevar para transitar. Como puede verse en las imágenes al movilizarse, lo hace siguiendo el relieve diferenciado de los adoquines, que posee esta superficie (1, 2 y 3), ubicada en medio del bulevar de la Avenida 4 en San José. Mueve su bastón de un lado al otro (en abanico) sin tocar el suelo, se desplaza a una velocidad similar a la del resto de personas alrededor. Al llegar a uno de los cruces, los sonidos del semáforo peatonal son claves para avisarle que debe detenerse (4). En una esquina dobló a la derecha utilizando nuevamente el drenaje como guía (7, 8 y 9).

Tal y como se revisó en la sección que se analizó la *protección*, para la orientación también existen formas en las cuales se lee el espacio, por parte de las personas con discapacidad. A veces, esta modalidad de lectura del espacio puede implicar sentir los detalles urbanos a través del tacto, así lo explica Kimberly, a continuación, señalando una especie de interpretación que va haciendo la persona sobre las superficies y del sentir a través del tacto:

"a veces hay como rampas que son minirampas, que uno no las notas y parecen gradas en vez de rampas. Son rampas chiquitas, que pueden tener unos 10 cm, poniéndole demasiado, 20 cm, muy chiquitas y hace que uno se desubique, se pierda, se lleve el susto, y yo como "por eso no lo vi". Pero sí es sumamente importante señalar las diferentes aceras, lo que es las orillas, donde termina, también las gradas. Las gradas es algo muy muy importante que estén señalizadas, como cada grada, eso que le ponen como una rayita negra, no sé, parece como lija adhesiva que le ponen a las gradas. Eso hace diferenciar el cambio de gradas, aunque a veces eso suele marear, según sea el caso de la persona y según su condición. Pero creo que sí es necesario e importante que estén señalizadas también dónde inicia, dónde termina, una raya amarilla"
[entrevistas\ Kimberly]

Fotograma 1 Persona con discapacidad visual que se moviliza en bulevar de Avenida 4, San José.



Fuente: Elaboración propia a partir de video.

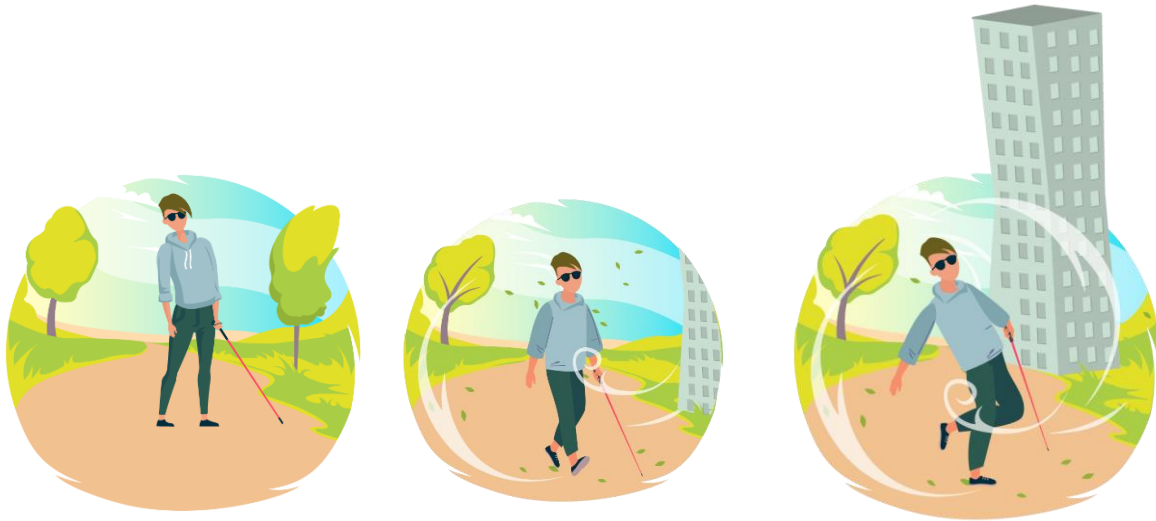
Aquí interesa señalar, que los cuerpos expandidos utilizan otros elementos perceptuales para vivir el espacio urbano. En un interesante trabajo sobre los sentidos, encontramos referencias a este aspecto con Sabido (2019, 26):

No solo habría que considerar la vista, el oído, el tacto (toda la piel), el gusto y el olfato, sino también los denominados “sentidos internos”, como el sentido vestibular que permite percibir la dirección, aceleración y movimiento en el espacio; el sentido de la nocicepción relacionado con el dolor, sed y hambre; el sentido de la propiocepción o sentido del movimiento y el sentido de la termocepción asociado a la temperatura.

Entonces, la información e intercambios con el ambiente y con otras personas son centrales para construir la orientación y, a la vez, la protección. El cuerpo se convierte en protagonista, a través de sensaciones amplias, como parte de la experiencia háptica, es decir, el tacto, la información que se recibe pasa siempre por la piel antes que por sea “procesada” por nuestro sistema nervioso, sumado a la memoria ancestral (Pallasmaa 2006) y socioespacial. Se recibe información sobre la vinculación con el medio en el momento en que habitamos todos los espacios a través de temperaturas, vibraciones, corrientes de aire, calor, cambio en la textura del suelo, etc.

Las personas con discapacidad utilizan diferentes elementos para moverse en la ciudad, construyen sus puntos de referencia de forma situada y existen elementos que les afectan en su movilidad, a diferencia de otras personas que habitan el espacio urbano. La Ilustración 11 presenta la escena en la que una persona ciega utiliza su bastón, pero a la vez se está guiando al percibir el viento, dado que ya ha pasado por el lugar en otras ocasiones y sabe que la corriente es más rápida en una calle porque hay un edificio alto cerca.

Ilustración 11 Escena. Uso de elementos ambientales para moverse



Fuente: Elaboración original de Fabricio Bustos, 2021.

Las personas con discapacidad visual se orientan también a través de sonidos, ráfagas de viento, temperaturas y vibraciones. Por medio del rebote del sonido se dan cuenta si algunos elementos están lejos o cerca, como las paredes o personas. Otras personas utilizan pequeños golpeteos en la pared para irse guiando. Lo que ocurre es que, con ciertas prácticas comerciales o sociales en la calle, estas estrategias se ven seriamente afectas, por ejemplo, con la música a volumen alto de las tiendas, la colocación de música hacia el exterior proveniente de viviendas, edificios o autos o de objetos en la vía.

Las personas sordas se encuentran muy atentas a las luces. Su movimiento en el espacio también se sostiene con elementos táctiles y térmicos, por ejemplo, la cercanía corporal, les brinda información de la presencia de personas o animales. Kimberly comenta cómo las luces de las ambulancias le generan dificultades, dada la intensidad que poseen. Algunas personas con autismo comentaron sobre situaciones como la afectación al entrar en espacios muy concurridos o donde haya sonidos o luces fuertes o cambiantes. Inclusive las luces con cambios constantes son agresivas para las personas con condiciones cognitivas o psicosociales, por ejemplo, en el amplio grupo de Trastornos del Espectro Autista (TEA).

Las personas con discapacidad que cuentan con asistente personal comentan que hacen recorridos planeados, tratando de evitar las “cuestas” (colinas o terrenos inclinados) o cambios topográficos significativos, dado el esfuerzo adicional que implica.

Un grupo de las personas con discapacidad realiza un performance con tecnologías de la información, facilitadas por implementos específicos o que les conectan para la comunicación y la orientación; en este último grupo se ubicarían el uso de los teléfonos, del Internet y de aplicaciones.²⁷ Resulta interesante el uso de notas escritas en el teléfono por parte de las personas sordas para comunicarse con las oyentes. Lazarillo para las personas ciegas o de baja visión y Waze o GoogleMaps para la comunidad sorda se han convertido en herramientas casi indispensables (esto se desarrolla más ampliamente en la Tabla 5).

Con el objetivo de hacer uso de estas aplicaciones, las personas deben contar con un teléfono móvil, batería y datos; esto constituye una limitante marcada por la clase social y la inexistencia de conexión a Internet abierta y gratuita que permita utilizarlo en la calle. Otro aspecto que mencionaron las personas (especialmente por algunas de las mujeres del grupo entrevistado) ante este uso de la tecnología fue el miedo a sacar el teléfono en la vía pública, por lo que preferían revisar las indicaciones antes de salir de un lugar para llegar a otro.

En la Ilustración 12 se observa cómo Joyce utiliza su teléfono para encontrar una dirección, de esa manera ella ubica los puntos de referencia, y los sigue a través del recorrido o cuando se aproxima a su destino. También menciona que a veces sus amistades, que son personas sordas, le piden que las acompañe pues ella lee los labios,²⁸ entonces en el autobús ella pregunta referencias a las personas o les pide indicaciones sobre dónde debe bajarse.

²⁷ Lazarillo, Waze y GoogleMaps son herramientas que funcionan con geolocalización a través del teléfono móvil con conexión a Internet. Son gratuitas, pero debe contarse con carga en la batería, Internet y audífonos para una mejor experiencia. Por medio de imagen y sonido van facilitando la ubicación en el espacio a partir de referentes situados en los lugares.

²⁸ Cabe indicar que durante la pandemia del coronavirus SARS-COV2 que provoca la enfermedad llamada COVID-19 la comunidad sorda, con discapacidad auditiva y lectora de labios ha vivido consecuencias directas en su interacción debido a la mascarilla de protección utilizada para prevenir los contagios. Pocos han

Ilustración 12 Escena. Orientación por medio de aplicaciones



Fuente: Elaboración original de Fabricio Bustos, 2021.

sido los espacios de reflexión sobre esta situación a nivel mundial, y nulos en el ámbito costarricense. En Bruselas, Reino Unido y España se han desarrollado algunas mascarillas con transparencias para apoyar a esta población (Naciones Unidas s. f.).

La siguiente tabla presenta algunos ejemplos de los usos de estas aplicaciones:

Tabla 5 Uso de tecnologías digitales para orientarse en la ciudad

Comentario	Dimensión
<p>"Porque yo uso WAZE con el WAZE, los sordos estamos muy acostumbrados a usar la tecnología, usamos WAZE. Antes cuando... por ejemplo, la gente era más educada, usted podía preguntarle a una persona mire dónde queda tal lugar y las personas le decían a uno, verdad, se acuerda. Pero ya ahora hay mucha distancia. Las personas casi no hablan con nadie. Cada quien está en lo suyo y piensan que es perder el tiempo hablar. Solo quieren estar en el celular. Entonces yo prefiero usar WAZE" [entrevistas\Marco]</p>	<p>Uso de aplicación ante la distancia con la gente y su actitud, precisamente utilizando la tecnología.</p>
<p>"Gracias a Dios existe la tecnología, porque, por ejemplo, si una amiga me dice “ven a mi casa”, que vive por ejemplo en Desamparados, y yo digo “uy, ¿cómo hago?”; yo sé cómo llegar a San José centro, yo conozco, pero ella trata de explicarme más o menos dónde para el bus, y me dice “bueno, del parque central camina aquí”, y yo le pregunto “¿y dónde me bajo, y cómo se llama el lugar?”, entonces yo todo lo pongo en Google Maps, que me va guiando y con eso es que yo logro llegar al lugar. Y yo... a veces me pasa que no hago la parada donde era, y me tengo que volver entonces, porque no lo hice en tiempo" [entrevistas, Joyce]</p>	<p>Uso de aplicación e información referencial para ubicar lugares.</p>
<p>"si yo agarro un taxi rojo, cómo le explico yo al señor para dónde voy o cómo lo llamo. No hay manera. En cambio, en Uber yo fácilmente le pongo dónde estoy y para dónde voy y ya, me recogen en la casa o me dejan en la casa, que es lo que yo necesito. Es más accesible para las personas sordas. Yo he visto que las personas sordas prefieren Uber que el taxi rojo, por supuesto. Igual el precio es mejor, un taxi rojo es muy caro, en cambio Uber es más barato." [entrevistas\Marco]</p>	<p>Uso de aplicaciones de servicio de taxi por la facilidad de indicar destino de manera digital.</p>

Fuente: Elaboración propia a partir de las entrevistas.

Aquí cabe hacer una acotación contextual. En Costa Rica las direcciones se dan de formas muy complejas, utilizando puntos cardinales (norte, sur, este y oeste), y lugares de referencia conocidos en cada lugar o localidad, esto presenta retos para las personas que no conocen los lugares y para las personas con discapacidades visuales o cognitivas. Para ser más específica las dificultades se encuentran en que la dirección se da en metros en razón de un punto de referencia, asumiendo imaginariamente que una cuadra equivale a 100 metros,

entonces no es una medida exacta sino supuesta según el número de cuadras; además, no se utilizan apartados postales, número o nombre de calles ni avenidas ni de las viviendas; entonces una dirección costarricense indicaría los metros del punto referenciado hacia un punto cardinal y las características físicas del lugar (color de la pintura de fachada o portón, por ejemplo). Como punto de referencia inicial se usan iglesias, escuelas, bancos, bares, restaurantes, edificios, estaciones de bomberos, parques o comercios; en otros espacios, también se utilizan para las indicaciones árboles, números de parada, rótulos, estatuas, y, en no pocos casos lugares que ya han desaparecido (entonces a manera de ilustración la dirección comienza: del antiguo higuerón de San Pedro..., del antiguo banco..., de donde quedaba la pulpería...). Aunque no se extenderá en esta investigación las implicaciones de esta situación para la orientación de la población con discapacidad pues no fue tan mencionado como preocupación por parte del grupo con el cual se trabajó, en general se considera un tema al que prestar atención en futuras investigaciones (para ampliar en el tema y sus implicaciones escuchar Vargas 2019; ver Guzmán Fernández 2014)²⁹.

Al respecto, y gracias a la comparación, Alexa se sintió mejor orientada cuando conoció Guatemala porque para dar las direcciones usan el nombre, números de calle y lugar, eso ayuda muchísimo a la orientación, aunque sea extranjera en un lugar. La señalización accesible es otra problemática destacada por Alexa:

“Cómo hago para saber que estoy en un lugar si no hay un rótulo accesible que me diga estás en tal lado. Aquí uno debe tener una supermegamemoria para acordarse de las paradas y las rutas y todo” [entrevistas\Alexa]

²⁹ En su investigación Guzmán (2014) encontró que en Costa Rica la orientación local refiere a un asunto de la oralidad. Según señala esta investigadora “se utiliza un sistema de referencias de orientación que no responde a un tecnicismo numérico convencional, sino que se basa en el reconocimiento de los elementos urbano-arquitectónicos que determinan la orientación socio espacial y la carga simbólica otorgada a estos, en donde el quehacer popular ha imperado hasta ahora sobre los proyectos municipales para la orientación” (Guzmán Fernández 2014, 57).

Para que la orientación pueda darse se requieren apoyos que se brindan en la calle. Sin embargo, existen diferencias significativas entre las ciudades. En las entrevistas se señaló la presencia de rotulación puede ser una herramienta útil para las personas con discapacidad. Esa rotulación tendría que tomar en cuenta a la población que no lee ni escribe y que puede guiarse a través de íconos y colores más que solo por nombres o numeración. Es además una necesidad sentida por la población con discapacidad: "Yo siento que es muy importante que todo esté rotulado, que tenga los nombres de las calles, de los lugares" [entrevistas\Marco].

Con respecto a este punto, un sistema que podría servir de referencia para el caso de la población que puede ver imágenes, es el utilizado en el metro de la ciudad de México el cual ha sido mundialmente reconocido por su facilidad, un sistema que contiene el nombre, ícono y color distintivo de cada estación, recuperando glifos mayas y de los diferentes momentos históricos que son de fácil uso para población que no lee ni escribe (Arellano 2021).

Lo interesante sería explorar posibilidades para ampliar este sistema de rotulación o referencia para que pueda usarse por parte de la población con discapacidad visual; la misma Alexa menciona la importancia de las prácticas en el transporte cuando se anuncia cada parada. Ella indica que no viaja en tren urbano por la gran cantidad de personas que lo utilizan, pero si tuviera que escoger, preferiría el tren, porque sí le brinda mucha más información sobre los nombres de las estaciones en las que se detiene.

La comunidad sorda considera importantes los apoyos en la rotulación:

"Cuando yo sí ya voy a San José es diferente. Aquí en Alajuela es más difícil que en San José. Igual Heredia, Heredia y Alajuela es más difícil, pero en San José la gente como que tiene más... hay más rotulación, la gente tiene más cuidado. En cambio, aquí uno no sabe para dónde va" [entrevistas\Marco]

Alexa usa una estrategia para moverse en la calle de día, echa mano de los recursos visuales, porque tiene baja visión, se guía con estructuras, no con colores, inclusive los huecos en las vías le sirven de ubicación (ella indica que en el autobús siente cuando pasan por el lugar donde hay un reductor de velocidad o un hoyo en la calzada).

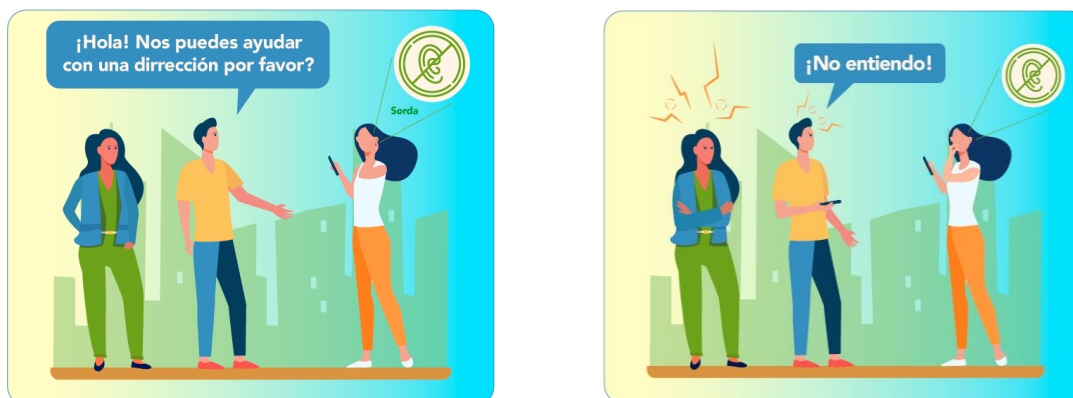
Este elemento de la información disponible en forma de sonidos u otros referentes es clave para las personas con discapacidad visual, porque marcan su experiencia subjetiva de viaje. Ante la falta de información, afloran en Alexa sentimientos de miedo como lo expresó de esta manera:

“Cuando vengo de noche, la cosa es diferente, cuando venimos de San José y yo tengo que bajarme en el San Luis Gonzaga (institución de secundaria) yo entro en una especie de pánico silencioso, porque no le digo a nadie, pero yo voy así, como por dónde vamos, ¿cómo sé cuándo llegamos?, porque está en una recta y es complicado de adivinar. El bus no tiene ese tipo de cosas que te digan por dónde van, cuándo llegan a cada parada, muy rudimentariamente es que cuando llegan a cada estación los señores gritan, como “Tres Ríos”, “UCR”, y yo (digo), aquí tengo que bajarme”
[entrevistas\Alexa]

Joyce ha tenido la experiencia en que han llegado personas a pedirle ayuda con una dirección y ella les dice que es sorda, y la reacción que tienen las personas es expresar enojo o, a partir de ese momento se alejan sin decirle nada, solo manifestando de manera cortante su disgusto. La Ilustración 13 busca recrear esta situación. Así lo recuerda:

"una vez estaba haciendo fila y, toda la vida la verdad eso siempre me pasa, y yo estoy haciendo fila y obviamente todos son oyentes, ¿verdad?, entonces yo, donde veo que vienen personas oyentes, me preguntan a mí “mire, ¿usted sabe este bus para dónde va?”, y yo no les puedo explicar, y yo les digo “es que yo soy sorda”, entonces, las personas se van, como que si yo fuera rara, entonces yo no sé qué decirles”
[entrevistas\Joyce]

Ilustración 13 Escena. Interacción con una persona sorda al solicitar una dirección



Fuente: Elaboración original de Fabricio Bustos, 2021.

Marco también expresó su molestia cuando le ignoran al solicitar apoyo para encontrar un lugar:

"Y también en Heredia es muy difícil porque las personas uno, por ejemplo, las personas le dicen dónde vive usted, deme su dirección, apúntela aquí y dónde para el bus de Alajuela-Heredia. Entonces yo trato de, cuando llego a Heredia, decirle a la persona mire, voy a este lugar y las personas me ignoran, no me ayudan. ¿Por qué? Porque me doy cuenta que las personas piensan que yo soy un negociante que quiere algo" [entrevistas\Marco].

A lo largo de este apartado se ha revisado una dimensión clave de la investigación y las múltiples relaciones entre protección del espacio y orientación. Ahora, es el momento propicio para indagar sobre la organización.

4.1.3. Organización

La orientación y la protección se encuentran directamente asociadas a un aspecto que se denomina la organización espacial. Pero la organización no se limita a la ubicación en el espacio de formas u objetos, sino que refiere a aspectos como las reglas (formales o no) de su

uso, los elementos de diferenciación social que marcan el acceso, en la interacción las experiencias que sean de fácil lectura o comprensión por quienes habitan el espacio urbano.

Si bien muchos elementos de la organización del espacio urbano tienen que ver con las redes de apoyo a la movilidad, es decir, las relaciones con las materialidades (sistemas de vialidad, transporte, infraestructura) y las prácticas urbanas en los mismos, en esta sección centraremos la atención en las situaciones más subjetivas compartidas por las personas en el estudio. Las referidas al intercambio en los sistemas en red, se abordarán en el capítulo V, en donde cobran importancia en tanto muestran las presencias y tensiones en el habitar en movimiento.

Desde el relacionamiento y experiencias de las personas con discapacidad, al recorrer con ellas espacios cotidianos, parece mostrarse una organización del espacio urbano que no toma en cuenta los cuerpos expandidos, debido a la existencia de un urbanismo capacitista. En cuanto a la organización, parece presentarse una “ciudad férula”, que cuenta con prácticas de gobierno y aparatos de verificación, con características que marcan la experiencia de habitar la ciudad para cada grupo.

La palabra férula cuenta con varios significados,³⁰ pero para efectos de la presente investigación se utiliza para describir la vinculación en la cual los cuerpos de las personas encuentran un sostén rígido, una imposición de formas, ritmos y usos sobre sus cuerpos. Es una forma en la cual se instaura el poder sobre los que son catalogados como cuerpos

³⁰ Según desarrolla José Luis Acebes (2016), férula refiere a: “1. cañaheja (planta). 2. Autoridad o poder despótico. Estar uno bajo la férula de otro. 3. Dispositivo externo y resistente para la inmovilización de partes del cuerpo, que se utiliza en el tratamiento de fracturas y en ortopedia. 4. Palmeta para castigar a los muchachos de la escuela”. Es importante señalar que esta palabra tiene una relación con una entidad orgánica, su origen proviene de una planta, sin embargo, deviene en un dispositivo (objeto) que inmoviliza de manera rígida o con cierta flexibilidad, y a la vez, puede ser un objeto que designe poder. Acebes señala que férula era usada para denominar “el cetro de los emperadores, y sigue dando nombre al bastón pastoral de los obispos (férula común), y al del papa (férula papal)” (Acebes-Arranz 2016, 47).

incómodos o “fuera de lugar”;³¹ este etiquetamiento deja claro nuevamente la tendencia a depositar la discapacidad en la individualidad y la patologización (Oliver 1990a; Ferrante 2019). Los cuerpos expandidos encuentran roces con la organización del espacio urbano, pues dentro del urbanismo capacitista no son bien recibidos.

Sea de manera física (con elementos en el espacio, dispositivos, señales, marcas, etc.) o de manera simbólica (omisiones, acciones, exclusiones), se ejercen formas de control sobre estos cuerpos que implican constantemente posicionarlos en un lugar determinado.

En las experiencias de las personas con discapacidad se identifican elementos que funcionan como “férulas”, dado que anteponen el “funcionamiento urbano” productivista, con las particularidades de este momento del capitalismo y “normalidad” asociada, sobre las necesidades o requerimientos de estas y otras poblaciones como, por ejemplo, las personas adultas mayores. Se evidencian mecanismos socioespaciales que se orientan por la idea de “funcionalidad urbana”, que han integrado históricamente un ordenamiento capacitista y refieren a las formas en las cuales se construye corporalmente y en la praxis, la relación específica con estos grupos.

Si bien en este estudio se da centralidad a las situaciones vividas en un espacio histórico cercano, es fundamental anotar que estos mecanismos organizativos o “férulas” de las ciudades, poseen una historia, que se ha gestado de la mano de la arquitectura y la ingeniería occidental (al respecto ver Foucault 2012, 140-58).

Para continuar con la metáfora, la ciudad férula echa mano de una serie de implementos que son aplicados a los cuerpos para buscar su funcionalidad o movimientos “correctos”, “adecuados”, “normados”, esperables de un cuerpo sano o funcional. Esa presión es descrita desde la tensión por las personas con discapacidad, pues es un doble juego entre la presión por entrar (discursos de inclusión, “calzar”, “caber”) y, a la vez, sentir rechazo, desprecio o la asignación de un lugar diferenciado.

³¹ Concepto propuesto por la geógrafa feminista Linda McDowell “in and out of place”, para más detalles revisar McDowell (1999, 34) .

Reconociendo que las férulas pueden cumplir un papel de apoyo y alivio en la movilidad, no se trata de caer en análisis antagónicos, binarios o morales respecto de estas, sino precisamente comprender que, como ocurre en su uso en rehabilitación, existe diversidad de posibilidades y diferencias sustanciales en el acceso a “férulas” dependiendo de la clase social de las personas o grupos. En ese sentido, las situaciones “férula” de la ciudad también son diferenciadas entre grupos que pueden asegurarse condiciones más cómodas, aunque el dispositivo sea rígido. Bajo esa referencia es importante no perder de vista la noción de rigidez/flexibilidad que caracteriza a la férula ortopédica; es algo ubicado, si se quiere en la frontera, lo rígido que no anula el movimiento.

El caso de Kimberly permite tener en cuenta los aspectos que ella refiere en la calle para moverse en la ciudad, a la vez que acerca a la situación de las mujeres en el espacio urbano en una ciudad como San José. Uno de los aspectos que más destaca en su experiencia refiere al miedo a moverse, especialmente de noche, que es cuando se reduce considerablemente su visión.

En el **Cuadro 2** se encuentra la historia de esta estudiante universitaria. En la vida cotidiana ella se desplaza hacia la universidad utilizando el transporte público. En su experiencia, la ciudad presenta situaciones que podrían cambiar para evitar accidentes, especialmente las caídas (que ya ha experimentado, como se detalla en apartados anteriores), pues como afirma: “es que ese es el principal miedo: caerse”.

Cuadro 2 Historia del caso Kimberly

Kimberly tiene 22 años, vive con su familia en Acosta y estudia Orientación y geografía en la Universidad de Costa Rica. Tiene novio. Al narrar su historia hace mucho énfasis en analizar las condiciones y diferencias de la atención en el colegio, el momento de admisión a la universidad y la situación actual como estudiante universitaria. Indica que en el colegio fue difícil porque el personal docente no atendía las modificaciones o ajustes que requería (según comprendió ella, no sabían cómo hacerlo), luego en el examen de admisión refiere a las dificultades porque no hubo ajustes ni los cambios que ella considera necesarios (por ejemplo, en el tipo de mesa, iluminación y descansos). Ya como estudiante universitaria dice que le han brindado muchos apoyos, desde orientarla en las instalaciones cuando ingresó a la universidad hasta el seguimiento por parte de una oficina especializada. Es amante de la música. Toca la guitarra y participa en la banda municipal de su cantón. Tiene una gata de mascota.

Cerca de su vivienda no existen aceras, por lo cual las personas se desplazan sobre la calzada, a una orilla de esta, de frente a los vehículos; ese espacio durante la noche es bastante oscuro pues, las luminarias que hay en el camino, están averiadas o las han destruido, lo que le hace sentir inseguridad. Ella viaja de su casa a la universidad en autobús, utiliza dos sistemas diferentes. El primero es el servicio de autobús que va directamente del centro del cantón hacia su universidad; este tiene pocos horarios, y debe usar otro transporte para llegar al centro. El otro transporte es desde su comunidad hasta el centro de San José y de ahí toma otro autobús. Las modalidades de transporte también cambian, dependiendo del horario; en las mañanas utiliza el autobús sin problema, pero por las noches su nivel de visión se reduce, por ello prefiere utilizar un taxi de aplicación desde la universidad hasta la parada de los autobuses en el centro de San José, de ahí viaja durante aproximadamente una hora y algún familiar va a esperarla para llegar a casa (utilizan vehículo familiar o taxi).

Para referirse a las personas que no habitan la discapacidad, problematiza usar “condiciones normales” porque la palabra normal le parece muy compleja, les llama personas “con sus capacidades corporales a su máximo esplendor” o que “tienen condición corporal promedio”.

Kimberly llama guías o caminitos amarillos a las losetas podotáctiles. Según señala, el principal miedo es caerse. Con la habilidad de relatar su experiencia con un profundo sentido crítico, detalla generosamente sus descripciones y explicaciones.

Mostró desde un inicio un “interés por ayudar” dado que según comentó que “comprende lo difícil que es conseguir a las personas para las investigaciones”.

Es notorio el respaldo familiar que hace evidente en la entrevista, y que ha estado presente a lo largo de su vida. Su madre está al pendiente de sus necesidades más cotidianas, su padre y abuelo la apoyan con el transporte de regreso a casa en las noches, desde donde la deja el autobús escolar.

Fuente: Elaboración propia con base en entrevista y diario de campo.

En la descripción que hace de los espacios donde transita, relata las dificultades que se presentan cuando no existen patrones claros para comprender el espacio, además señala la sensación corporal que describe como susto o miedo:

“no hay así como guías suficientes y a veces hay que tirarse por los jardines para poder pasar, porque está como el parqueo, no hay acera, y entonces uno tiene que como pasar entre el edificio y el jardín. Por ahí de noche la verdad me daría miedo ir la verdad. Nunca he tenido que pasar por ahí de noche, pero si tuviera que hacerlo lo pensaría” [entrevistas/Kimberly].

En las experiencias de la calle refiere cómo va tocando el espacio, sea con sus pies o con el bastón. Es común encontrar desniveles en las ciudades de Costa Rica, esto debido principalmente a la ausencia de supervisión en la forma en que se construyen las aceras, la ausencia de una continuidad o conexiones en el espacio y la falta también de denuncias por parte de las personas que enfrentan estas dificultades (como fue analizado en el capítulo III los resultados son desalentadores para manejar el problema por la vía institucional que lo ha atendido por el momento), esto porque, según comentan se asume que la ciudad es así, es decir, se encuentra naturalizando el hecho de que los espacios no faciliten su uso a cualquier cuerpo, especialmente los cuerpos expandidos.

Ella resalta también la importancia de señalización, colores o marcas que faciliten en el espacio el percatarse de los desniveles (en los bordes de los escalones), lo que ocurre es que en el común de las situaciones no están demarcados por tratarse de cambios considerados pequeños (sin embargo, también hay escalones significativos). La lectura que hace Kimberly de la ciudad muestra cómo su cuerpo se ve afectado por la ciudad férula. Lo que describe como cambios en las alturas de la superficie por la que transita, refiere a las diferentes capas en las cuales se construyen nuestras ciudades, pues a veces quedan elementos constructivos anteriores que, ante las nuevas construcciones o reparaciones no son sustituidos o integrados. Así se va conformando la ciudad férula.

Kimberly comparte con respecto a los desniveles que se encuentra en el camino:

“Estos pequeños brinquitos son tan inseguros que pueden haber, esos pequeños desniveles esa pequeñas graditas que se forman, una tapa como del ICE, es que ese es

el principal miedo, caerse (...) Me llevo tremendo susto cuando caigo y después me tropiezo para subir, porque a veces el desnivel es así, como un tobogancito, entonces no se alcanza a notar ese desnivel o que no está señalizado, no está pintado, no tiene nada, entonces sí se lleva uno como sus sustos, pero que también los he observado en personas con visión normal (...) o a veces de cañerías, si suelen ser que son como piquitos, antes como piquitos, como gradas” [entrevistas/Kimberly].

Lo que se encuentra en algunas calles de Costa Rica es un paisaje montañoso de microrrelieves en sus aceras, en donde las personas que transitan se ven forzadas a un continuo subir y bajar, si es que pueden hacer uso de estas (la aplicación de la férula rígida). De lo contrario, debe utilizar la calzada, lo cual nuevamente les obliga a exponer sus cuerpos. En estos contextos la ciudad férula va apretando o forzando a posturas y formas de moverse por la misma.

Para algunos cuerpos esos “brinquitos” significan dolor o lesiones al intentar moverse por los espacios. Algunas personas con discapacidad comentan cómo las irregularidades del camino golpean sus cuerpos, se expresan durante el movimiento en golpeteos que afectan su bienestar, pues les dejan adolorido el cuerpo, y las sillas de ruedas se deterioran (las llantas se desgastan más rápidamente, se aflojan o rompen las piezas, etc.). En ese sentido la organización del espacio también implica cómo circulan y por dónde se mueven los cuerpos, las velocidades que permitimos y las formas de movernos. En ocasiones, se pueden dar intercambios que lesionan los cuerpos expandidos, sea por descuido o por indiferencia, así comenta Kimberly una experiencia que se ha registrado en diferentes países:

Kimberly: De hecho, a una amiga le pasó que le habían quebrado el bastón, porque un muchacho pasó y no la vio, no sé qué iba haciendo, porque se lo quebró y ella le dijo “hey, mirá, me quebraste el bastón”, “¿qué querés que haga?” le dijo el hombre, “¿querés que te lo pegue con mocos?” , así se lo dijo.

Entrevistadora: Ay, ¡qué horror!

Kimberly: Y se fue. Dice que una señora la ayudó a llegar a las paradas que ella necesitaba. Pero sí, hay personas que realmente les hace falta como esa parte

humanitaria, esa sensibilidad, esa empatía, por ponerse en el lugar de otros" [entrevistas\Kimberly].

Otro aspecto que detalla Kimberly en sus reflexiones tiene que ver con la dimensión subjetiva que acontece en el vínculo cuerpo-ciudad. Ella expresa de forma clara cómo las características de los espacios, como por ejemplo la iluminación, presencia de charcos o barriales, ausencia de senderos seguros, entre otros, se convierten en una experiencia que despierta temores, entonces en su cuerpo esto se traduce en una velocidad más lenta para moverse:

“Algo horrible, horrible, feísimo, horrible, esta es una forma llegar a generales (Escuela de Estudios Generales-UCR), pero la otra es por el lado de los techitos, que da a generales en sí, como a la soda (comedor). Eso está feísimo, un día de estos fui por ahí y estaba sumamente oscuro y tras de eso iba sola, y yo "por Dios, ¡qué miedo!", Iba súper despacio yo, la verdad siento, siento miedo. Sale uno de educación, hay un pedacito de techo en ese pedacito de techo está oscuro y siempre hay como un barrial y agua que se empoza, cuando llueve y después de eso camina uno un poco más, sale del techo y llega a otro techo, digamos al techo, entra otro techito y ahí hay que subir gradas. La iluminación está muy mal” [entrevistas\Kimberly].

Para cerrar este apartado, cabe mencionar lo que hacen algunas personas frente a la “ciudad férula”; pues en las dinámicas urbanas se presenta esta apertura a modificaciones. Como lo señalamos anteriormente, la férula tiene sus fugas, y en ocasiones, genera la necesidad de modificación de los movimientos ante su presencia. El cantón central de Alajuela es una de las ciudades consideradas más accesibles del Gran Área Metropolitana de Costa Rica por algunas personas con discapacidad visual. El gobierno local ha hecho un esfuerzo importante por colocar baldosa táctil en el casco central de la provincia, esto se puede apreciar en las siguientes imágenes.

Ilustración 14 Baldosa podotáctil, Alajuela



Fuente: Elaboración propia a partir de video.

En el detalle de la imagen de la derecha puede verse cómo la baldosa táctil sirve de guía para saldar obstáculos como el hidrante en la acera al lado izquierdo. Sin embargo, en la observación del uso dado a estas aceras, un hombre ciego camina orientándose con el borde de las construcciones, dando pequeños toques a la pared con su bastón en un movimiento pendular; él carga en su mano izquierda una bolsa grande y un bolso sobre su hombro izquierdo, que cruza sobre su pecho y se acomoda en su nalga derecha. Con la mano derecha utiliza el bastón. Destaca en la imagen las irregularidades de la pared, desde la cual sobresalen una grada, muros, bordes de la cortina metálica de los negocios con sus candados, los medidores de servicios públicos (de electricidad) que se encuentran a una altura considerable, alejados de la cabeza de los peatones. En la fotografía de la derecha se aprecia el desfase en uno de los puntos de la baldosa podotáctil, por lo cual se daría la idea falsa de que allí finaliza.

Como se ha reflejado con algunos ejemplos concretos en estos apartados, la protección, orientación y con ellas, la organización, presentan limitaciones para habitar en movimiento para múltiples poblaciones, bajo los elementos del urbanismo capacitista. Las ciudades costarricenses presentan patrones, usos y gestiones difíciles de descifrar para la mayor parte de los cuerpos; ha sido un aporte de esta investigación destacar las experiencias de las personas con diversas discapacidades al hacer frente a las “reglas del desorden” (Duhau y Giglia 2008).

4.2. Con-tacto urbano: los cuerpos tocados

En este apartado se hace una revisión de elementos significativos en el intercambio urbano, pasando por la revisión de elementos ambientales y haciendo énfasis en las experiencias con la lluvia, hasta los vínculos con otras personas en el espacio urbano, en el que especialmente con personas desconocidas se presenta una tensión.

Un aspecto que a veces es dejado de lado para abordar la accesibilidad y el urbanismo lo constituyen las características ambientales. El clima es un elemento generador de situaciones que modifican la forma en la que las personas con discapacidad se movilizan.

El estado del tiempo, la vegetación (las raíces de los árboles y el follaje) son elementos que deben tenerse en cuenta al abordar las experiencias de contacto en la ciudad, las primeras por su presencia en las aceras o por su intervención en las guías podotáctiles; por la presencia en el paso (difícil de esquivar para una persona ciega) o su papel en la obstaculización de la visibilidad o el paso de luz (natural o artificial) (Castellanos-Parra 2016) y también, porque factores como la lluvia, pueden alterar referentes o condiciones en superficies y caminos, marcando la experiencia sensible de la población con discapacidad. Otro elemento para tomar en cuenta refiere a los cambios, producto de los sismos e inundaciones que modifican los espacios de movilidad peatonal. En ocasiones los equipamientos incorporados para una función en la ciudad pueden constituir una barrera para las personas con discapacidad o con movilidad reducida. Este es el caso de los postes de protección, los basureros o protectores de árboles. En términos materiales y de mantenimiento de infraestructuras, se presenta un amplio descuido, deterioro y austeridad en la inversión que se realiza sobre estas estructuras de uso público.

En el aspecto ambiental también se registran elementos como la calidad del aire, la contaminación con gases, olores desagradables, el impacto de la luz solar y el calor, o la lluvia. Por ejemplo, William menciona cómo algunas empresas de autobuses colocan el basurero interno del bus, en la zona o muy cerca de la zona donde va la silla de ruedas y para viajes largos, ese olor se vuelve insoportable, propiciando una experiencia muy desagradable.

Además, las personas con discapacidad psicosocial recuerdan que la dinámica social cambia cuando llega la lluvia. Las sombrillas resultan ser un elemento que a veces se maneja con poca gentileza, lo cual implica para sus cuerpos golpes, rasguños o que les mojen directamente en espacios como el autobús.

Las personas con discapacidades sensoriales, al utilizar elementos ambientales para orientarse o reconocer los lugares, en ocasiones enfrentan situaciones inesperadas por los cambios ambientales. Kimberly señala que “los climas afectan a la hora de caminar”, por ejemplo, si está haciendo mucho viento, existe el peligro de no escuchar que venga un carro.

La lluvia fue mencionada como un componente para modificar las dinámicas de movilidad, por ejemplo, señalan las personas entrevistadas “si está lloviendo yo no salgo”. En otras ocasiones, refieren a la complejidad en el uso de la sombrilla, por ejemplo, Alexa comentaba que ella prefería mojarse, pues en una mano lleva su bastón, y prefiere tener la otra mano libre, esto lo realizaba cuando no llevaba su equipo de cómputo. Las rutas tomadas para moverse también se ven modificadas por los climas, si está presente la lluvia en el momento del día en que se van a desplazar.

En el conjunto de la información de esta investigación se presentó, más que otros referentes ambientales, la lluvia como un elemento que modifica las dinámicas y las interacciones en la ciudad, por eso puntuaremos al respecto algunos aspectos en estas páginas. En algunos casos existe la preocupación de las personas con discapacidad por que se mojen algunas partes de sus cuerpos expandidos: los audífonos (para las personas con sordera o hipoacusia), el bastón, la silla o el teléfono. Por ejemplo, Alexa indica que, si no está lloviendo mucho, prefiere mojarse. Si lleva consigo la computadora tiene que cuidarse mucho más, entonces, no puede mojarse; pero su reflexión refiere al tener las manos ocupadas, una con el bastón y otra con la sombrilla. Para ella es una complicación lidiar con las personas que se

quedan en medio de la acera y cuando ella pasa, sin poder percatarse, les golpea con la sombrilla. Las sensaciones que se presentan ante la lluvia son bien descritas por Kimberly a continuación:

"Cuando llueve, en todos los sentidos, bueno por lo menos en San José, aquí en la capital, colapsa, todo colapsa, las personas, los carros, las carreteras, los caños, todo, todo colapsa. Las personas se vuelven locas, empiezan a caminar más rápido y se quieren proteger de la lluvia y los carros que empiezan a andar súper rápido. La verdad es complejo. Cuando me ha tocado de noche, y tener que andar con la sombrilla, el bastón, bulto, suéter, un tiempo que andaba con la guitarra, era muy muy complicado. Entonces, con la lluvia es un poco más difícil trasladarse de un lugar a otro, por el hecho de que también hay lugares que se empozan, se hacen pozos y a veces uno no los ve, y se va en el pozo, o el caño que se llena un montón y uno ya no sabe calcular cuál es la distancia correcta que hay, cuál es pozo, dónde me voy a ir al hueco y dónde no. Es como muy difícil porque no se sabe. Así que cuando llueve es preferible quedarse bajo techo esperando a que reduzca" [entrevistas\Kimberly Mora].

Kimberly prefiere viajar en taxi cuando se presentan esas dos condiciones: lluvia y ausencia de luz (al anochecer), de ahí que pide apoyo a sus compañeras y compañeros para que esperen con ella un servicio de taxi por aplicación.

Tabla 6 Interacción con la lluvia bajo la categoría cuerpo, ciudad y discapacidad

Comentario	Dimensión
<p>"ahora que preguntabas lo de la lluvia, si llueve yo sí me preocupo porque mi audífono se puede mojar. Que es algo que les vale, especialmente a los hombres, es como... En cambio, yo, si llueve, ojalá no tenga bolsas o dónde guardarlo, entonces ya me paralicé, porque no voy a dejar que se me moje algo tan caro, que es mi auxiliar" [entrevistas\Alina]</p>	<p>Protección a partes de cuerpo expandido (audífono.)</p>

<p>“Ahí ando una capa. Y si llueve diay esperar a que baje un poco, escampar un rato, si ya yo digo, bueno, ya pasó una hora, dos horas no para de llover, pues no va a parar. Hacerse del uso de herramientas tecnológicas que le digan a uno cuál es el clima. Entonces, por ejemplo, la semana pasada, sábado que empezó todo este tema de las lluvias, yo tenía clases a las 8 de la mañana, no me pude, me levanté desde las 4am, pero no me pude alistar ni nada porque paró de llover como a las 8 y media. Digo yo, no tiene sentido irme a bañar si no puedo salir, porque está aguacero cerrado”. [entrevistas\Johnny]</p>	<p>Uso de información climática para planear las actividades del día.</p>
<p>"Normalmente cuando llueve no salgo. Pero, si digamos, como solo utilizo el brazo derecho, si tengo que salir a hacer un mandado a la pulpería me llevo un paraguas. Pero lo que le comentaba a mi mamá, yo ocupo comprar un... hay bastones que son paraguas también, yo le digo a mi mamá que yo necesito conseguirme uno de esos. Porque sí cuando llueve a veces las calles están muy resbalosas, entonces es cuando más tengo que usar el bastón, que evita las caídas (...). Por lo menos cuando llueve mucho, la agua jala basura que estaba regada, entonces dificulta caminar. O por lo menos aquí que hay mucho barro, entonces uno se resbala. Por lo menos si las calles estuvieran todas pavimentadas, si por lo menos tuvieran concreto, sería más fácil el andar, porque evitaría el resbalón. Por lo menos aquí en la subida tiene la maña que un muchacho ahí se pone a lavar la moto y queda puro jabón la calle, entonces ya he estado a punto de caerme varias veces yo así. Yo trato de hacerme para un lado donde no haya jabón, pero es por capearte de una cosa entras a la otra. Lo que no te comenté, ahí fue que si te fijas como que la lluvia, hala la tierra para abajo, y ya prácticamente no hay acera (...) Se supone que de eso se hace cargo la municipalidad, pero no se ve el trabajo. Si fuera el caso que una persona en silla de ruedas, lo pueden volcar porque tendría que ir con una llanta aquí arriba y la otra en lo que queda de la acera” [entrevistas\José]</p>	<p>Con la lluvia se modifican las superficies: los huecos llenos de agua son difíciles de percibir, las superficies se ponen resbalosas (por residuos de jabón y barro) y el agua arrastra la basura que ha sido tirada al piso.</p>

Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 15 Barrio de autoconstrucción, La Carpio, San José



Fuente: Elaboración propia.

En las zonas autoconstruidas de la ciudad se presentan situaciones que también afectan las posibilidades de movilidad de las personas con discapacidad. Esta parte del barrio a veces se inunda o la tierra mojada se convierte en barro, lo que dificulta el paso por el lugar, dada la ausencia de drenajes y canalización. En ocasiones las bolsas de basura se acumulan y los perros callejeros (como los que se ven en la fotografía), las rompen y esparcen, esto es especialmente conflictivo cuando las personas sacan la basura mucho antes o luego de que ha pasado el camión recolector.

Se mencionaron situaciones en las cuales con la presencia de lluvia aumenta la tensión en la ciudad, por la ralentización del tránsito, cuando se presentan en horas pico, las dificultades aumentan. Por ejemplo, se indica que, en momentos de lluvia, los autobuses no se detienen para el abordaje de pasajeros, debido a la saturación del transporte o a las presiones que interponen las empresas por cumplir a tiempo la “carrera” del viaje. También se menciona el tener que esperar a que todas las personas suban al bus para que les permitan abordar por la rampa, una de esas experiencias la comparte Vanesa con Melanie:

"topamos con un chofer, que estaba lloviendo y en vez de cerrar la puerta y montarnos a nosotros, no, tuvimos que esperar que montara toda la gente hasta que un señor le dijo "oiga, debería cerrar la puerta y montar a la chiquilla, no ve que se está mojando". A ella le encanta el agua, pero dos veces mojarnos, dos veces nos empapamos. Pero sí, es un poco complicado cuando llueve. El día que teníamos cita aquí, igual, fue yendo al EBAIS y otra vez, en eso venía mi hermano entonces nos trajo. Porque es complicado, andar con silla y con una sombrilla no se puede. O nos mojamos o esperamos que escampe.³² Pero es complicado sí, con silla y con sombrilla no se puede. Y más si se la pongo a ella, a ella no le gusta, a ella le gusta ver, entonces empieza a jalarla. Y eso de las capas que dicen que le ponga, ella se las quita, a ella le molesta todo eso" [entrevistas\Melanie y Vanesa].

Un aspecto importante que aparece con estos registros refiere a que la oferta de espacios muchas veces se diseña y construye teniendo en mente condiciones climáticas secas. La preocupación por el drenaje de las aguas, por la canalización de estas (para evitar su desborde), y las dificultades que se presentan en una situación tan cotidiana en países tropicales como Costa Rica, parece ser una obviedad que no es lo suficientemente tomada en cuenta. Y es que, nuevamente, los testimonios presentados demuestran cómo existen factores que tocan los cuerpos en la movilidad, interrelacionados con la infraestructura, que en la oferta del urbanismo capacitista son irrelevantes, pero para movildades específicas constituyen la diferencia entre moverse con dignidad o enfrentar amplios riesgos.

Pasando a otro aspecto del contacto, las personas con discapacidad destacan que en su experiencia en la ciudad reciben acercamientos, algunos de ellos no deseados, es decir, relatan experiencias en las que han sido tocados por otros sin consulta o autorización. Se dan interacciones en el espacio urbano que implican un contacto humano (acercamientos, intervención sobre sus cuerpos, etc.). Esos acercamientos son de varios tipos (principalmente en intercambios con personas desconocidas) y se abordan en esta sección dada su relación directa con el performance de esta población y la que interactúa con esta. Como se indicó

³² Escampar se refiere al lapso de tiempo en el cual se espera a que disminuya la lluvia o se detenga.

anteriormente, para abordar esta temática se trabajan varios testimonios, comenzaremos con el tema de la mirada recibida por las personas con discapacidad como una forma de acercamiento y luego ahondaremos en las experiencias del caso de Fabricio.

La mirada es otra forma de tocar a las personas con discapacidad. En este aspecto, sus testimonios refieren a ocasiones en las cuales sienten la mirada a su alrededor a la que atribuyen intencionalidad (sorpresa, extrañeza, miedo, burla, entre otras), inclusive les han tomado fotografías. En algunos de estos contactos se establece incomodidad para las personas con discapacidad como lo comenta Kimberly:

"Kimberly: Me ha pasado que cuando saco el bastón de día entonces la gente se pone a verlo a uno, y eso me molesta.

Entrevistadora: ¿A verte qué?

Kimberly: O sea, se ponen a observarlo a uno, pero como yo sí veo, bueno en cierto grado sí veo, entonces yo veo que me están viendo, entonces me siento como incómoda que pasan y empiezan a verlo a uno de arriba abajo, no sé, como muy incómodo.

Entrevistadora: ¿Cómo describirías esa mirada?

Kimberly: Una mirada como, hay gente como mirada de "pobrecita", hay gente con mirada de, no sé, como otras miradas, pero esas ya son normales, no, no normales pero es incómodo, las miradas acosadoras de, más que todo como los hombres."
[entrevistas\Kimberly]

Esa mirada que es percibida también aparece en forma de apropiarse de imágenes de sus cuerpos. Fabricio y William mencionaron cómo han sido fotografiados sin su consentimiento, el primero al transitar por la calle o visitar un centro comercial con su grupo deportivo de personas talla baja y, el segundo, cuando toma el autobús, pues los choferes le indican que tienen que presentar evidencia de que abordó (con respecto a su empresa y el tiempo para abordar). Estas prácticas generan molestia en ambos jóvenes.

Cuadro 3 Historia del caso Fabricio

Es un hombre de 24 años. Diseñador gráfico de formación, trabaja en una empresa familiar. Vive con su hermana y un sobrino. Su condición es de talla baja. De lunes a viernes se traslada a su trabajo en recorridos de aproximadamente una hora de su casa a la oficina y dos horas de regreso. Utiliza de tres a cuatro buses diariamente. Camina cerca de su casa, hasta el autobús y en el centro de San José. Dependiendo del tiempo que tenga para desplazarse utiliza los autobuses o camina (esto último le permite ahorrar dinero). Durante el trayecto en autobús utiliza su teléfono para comunicarse y revisar información. A Fabricio le gusta dibujar y salir con amigos. Hace ciclismo de montaña los fines de semana por recreación. Tiene un perro de mascota, bastante envejecido.

En su relato destaca constantemente su autonomía para desplazarse como una característica que comenta con gran orgullo. Esta cualidad la ha trabajado desde los 11 años, momento en que tuvo que comenzar a viajar solo para asistir a la escuela y luego al colegio, debido a la dinámica de su familia.

Al ser parte de la Asociación Pro-Gente Pequeña de Costa Rica las historias que comparte son de su propia experiencia y de la de muchas personas que esta organización ha acompañado.

Con su caso Fabricio permite conocer cómo las rampas en la ciudad son utilizadas y requeridas por diversidad de personas, no solo las que viajan en silla de ruedas, también las personas ciegas, las personas talla baja, con andaderas. En la dinámica cotidiana de habitar la ciudad se vuelven importantes las alturas a las que están colocadas las señales de tránsito, las gradas, los botones (timbre del semáforo o del autobús para anunciar la parada), la interacción con otras personas y objetos como las sombrillas mojadas o los bolsos, que son manipulados sin precaución.

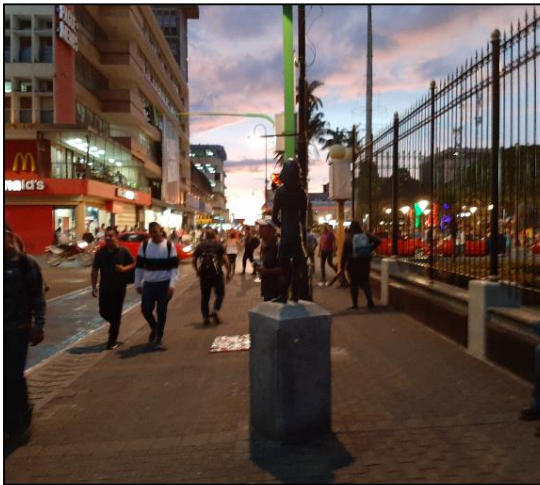
La poca visibilidad de su cuerpo, que tienen los conductores de los autos y autobuses, es un tema importante también de seguridad, al cruzar las calles, esperar en las esquinas o bajar del vehículo.

Destacó durante las entrevistas por su capacidad introspectiva para reflexionar aspectos de su historia. Al finalizar una de las conversaciones, dijo “*estas preguntas me tocaron fibras*”.

Fuente: Elaboración propia con base en entrevista y diario de campo.

Como se detalla en el cuadro de la historia del caso, Fabricio viaja cotidianamente por San José, hace uso del transporte público y camina por la ciudad. En el siguiente Fotograma se puede visualizar los diferentes espacios que recorre, las intermodalidades (diferentes modos de transporte) que utiliza y, en esa ocasión, coincidió que iba por su bicicleta al taller, lo cual también quedó registrado, aunque no es de uso cotidiano en su recorrido a casa.

Fotograma 2 Recorrido de Fabricio, San José



Fuente: Elaboración propia a partir de videos.

Al viajar con Fabricio, en el descenso del autobús, ocurrió un intercambio que permite revisar la interacción con los cuerpos en la ciudad y mostrar un ejemplo de cómo reciben un trato diferenciado (a veces intencionalmente, otras por descuido o simplemente omisión, porque no se les toma en cuenta). El chofer del autobús cerró la puerta de atrás asumiendo que los pasajeros ya habían descendido. Entonces, la puerta golpeó a Fabricio, quien brincó para salir. Esto se representa en la siguiente ilustración.

Ilustración 16 Escena. Descenso del autobús y cierre de puertas con golpe



Fuente: Elaboración original de Fabricio Bustos, 2021.

Algunas personas con discapacidad comentaron que ellas prefieren bajar por la puerta delantera, para que las “vean”, es decir, con el fin de ser más visibles para los choferes. En ocasiones, las personas prefieren esperar a que desciendan todas las personas para bajar y hacerlo de una manera más lenta que el resto. Sin embargo, algunas empresas estipulan que el descenso es forzosamente por la puerta de atrás y allí es donde dependen de que el chofer observe con atención el descenso de pasajeros a través de los espejos. Aquí cabe mencionar que, en algunas líneas de transporte, se ponen muy estrictos a exigir a los choferes que indiquen a los pasajeros bajar por la puerta trasera siempre.

En los servicios públicos se dan múltiples contactos. Cabe destacar que el espacio del autobús y el intercambio con los choferes fue uno de los más mencionados por las personas como momentos en los cuales se daban tensiones y, a la vez, donde tenían lugar sensaciones de enojo, incomodidad y molestia.

En una de las zonas por las que transita Fabricio comentó su molestia cuando un hombre, ubicado en la calle, frente a su lugar de trabajo, se recostó a un vehículo “para verlo pasar”, él leyó el comportamiento del hombre como ofensivo y decidió salirse al asfalto, apartándose de la ruta, aunque sin cruzar.

Ilustración 17 Recorrido de Fabricio, San Francisco, San José



Fuente: Elaboración propia.

Otra forma de tocar es a través del saludo, que es algo particular mencionado por las personas talla baja, quienes han vivido este tipo de acercamiento por parte de personas desconocidas, según explica Fabricio, al confundirles con alguna figura pública o de la farándula. Pero un acercamiento en particular es relatado por este joven indicando que se basa en la idea mítica de que “genera suerte”, una situación muy incómoda para él en la esfera pública:

"sí me tocan, pasa mucho de que me tocan la cabeza, por este tema del tabú, de los duendes, me tocan la cabeza, ahí sí me molesto mucho. Es el hecho de la suerte, dicen. Que cuando usted toca a una persona pequeña, enana o talla baja, le tocas la cabeza es para dar buena suerte. Entonces, esto es de épocas antiguas. Eso es de edades como de mi abuelo o mi abuela. Seguramente, yo pienso, esa es como la conclusión como que yo he pensado que seguro en aquel momento no había tantas personas pequeñas como las

hay ahora, entonces como era muy poco visible, cuando veían a una persona pequeña le tocaban la cabeza seguramente pensando que le iba a dar buena suerte. Cuando paso por San José más de una persona me toca la cabeza. Me hacen como así o me acarician, entonces yo inmediatamente quito la mano y “¿por qué me hace eso?”, o “quite” o “no moleste”, porque di, eso es... es feo. Entonces, eso ha sido ya la forma ya cuando recibo un tacto de algún extraño. He recibido tactos de personas amables, más de adultas mayores, que me tocan la espalda y me dicen “hola, ¿cómo está?”, entonces yo de inmediato les devuelvo el saludo, o me tocan el hombro, digamos, depende del tacto. Hay formas de comunicarse, ¿verdad? O por ahí una sonrisa o una mirada, entonces yo devuelvo la mirada, la sonrisa amable.” [entrevistas, Fabricio]

De esta manera, finalizamos el apartado refiriendo cómo las personas en la investigación identifican aspectos que corresponden a la interacción humana, especial y ambiental que están directamente marcando sus movi­lidades. Lo que cabe destacar es cómo se trata de experiencias marcadamente capacitistas, las formas y gestión de la ciudad habitada por las personas de esta investigación, dado que se presentan situaciones como el estancamiento de las aguas o basura producto del arrastre del agua, la presencia de lodo o jabón que constituyen riesgos para las personas en su experiencia peatonal, pero que diferencialmente, muchas veces no pueden ser evadidos por las personas con discapacidad, lo cual expone sus cuerpos.

4.3. Cuerpos expandidos en movimiento

En este capítulo se analiza la experiencia performática de las personas con discapacidad enfocándose en su corporeidad. A lo largo del recorrido realizado en estas páginas fue posible comprender que existe una experiencia particular de la comunidad con discapacidad al habitar la ciudad. La misma refiere a una serie de construcciones, aprendizajes y conocimientos que tienen como centro el cuerpo y sus formas de expandirse.

Al responder cómo se mueven las personas con discapacidad en la ciudad, se propone el término “cuerpos expandidos” para dar cuenta de una noción de los cuerpos más allá de su superficie, y que, por medio de elementos tecnológicos de diferente tipo, se expanden para moverse y habitar los espacios. Las estrategias reseñadas en la primera parte del capítulo

sugieren que las personas con discapacidad habitan las ciudades creando formas de respuesta a la integridad corporal obligatoria del urbanismo capacitista.

En la primera sección de este capítulo se abarcaron tres características del habitar urbano, a saber: la protección, la orientación y la organización, ajustando teóricamente el esquema de Giglia (2012) al ámbito de la calle; proponiendo que la protección refiere a los espacios que sostienen o de manera gestionada no dejan caer (esto implica hacer manejables los miedos a la caída, evitar las caídas prevenibles, las lesiones y secuelas de las mismas); la orientación (que vincula la experiencia espacial y corporal en conjunto para moverse) y la organización (referida a los acuerdos sociales, normas formales o de uso). Como se ha sostenido en este capítulo la separación de estos tres elementos, tiene tan solo fines analíticos, pues se encuentran interconectados y son parte de una noción de conjunto del habitar urbano.

Con respecto a la *protección* la principal conclusión a la que llegamos es que el performance desarrollado por las personas con discapacidad en ocasiones refiere por mucho a un esfuerzo constante por sobrevivir a las condiciones del urbanismo capacitista por medio del apoyo de sus redes cercanas. La experiencia del “evitar salir” está presente en referencia fundamental al miedo a las caídas, de manera que en esta sección se desarrolló un apartado analizando esta situación. Las personas con discapacidad enfrentan situaciones que podrían evitarse si se abordara de forma integrada a un sistema de redes de apoyo a la movilidad, como analizaremos en el siguiente capítulo. Por el momento, las personas con discapacidad deben ir tejiendo en lo cotidiano ese sistema de apoyo, realizando un esfuerzo adicional que en su movilidad, junto con otras poblaciones que no son tomadas en cuenta en sus corporalidades en la ciudad en la actualidad (como son los cuerpos gestantes, personas adultas mayores, las infancias, etc.).

Sobre la *orientación* se ha demostrado que las estrategias para moverse en la ciudad se identifican con la noción de cuerpo expandido especialmente a través de la tecnología y el uso de aplicaciones georreferenciales y transportes de aplicación. En particular, se analizó la situación del seguimiento a direcciones en un país cuyo sistema de referenciar los lugares es poco convencional dando lugar a referentes locales y con poca convención, lo que agrega un nivel de complejidad para esta población, en especial las personas con discapacidades visuales

y cognitivas. Como se desarrollará en el último capítulo, sin embargo, logran armar sus redes para moverse.

Al respecto de la *organización* del espacio de la calle, destaca el papel de los elementos infraestructurales, los acuerdos sociales y las prácticas, a veces cambiantes, móviles, en la configuración del universo posible de interacción al habitar para las personas con discapacidad. Si realizáramos una analogía con la lengua, contrario a ser un espacio que les brinde características constantes para ser leído y apropiado se convierte a veces en un indescifrable ejercicio de traducción, un laberinto, dado que se les imponen normas y acuerdos que dan ventaja a los cuerpos capaces (se convierte, prácticamente en una ciudad férula rígida).

Como fue descrito, las experiencias de los cuerpos con discapacidad en la ciudad, al igual que la del resto de personas, son hápticas (es decir, por medio de la piel y el tacto), con la particularidad de que sus cuerpos son tocados de formas distintas, tanto por el ambiente en que habitan como por la sociedad a su alrededor. En el segundo apartado de este capítulo se identifican las experiencias corporales particulares de la población del estudio al habitar la ciudad, haciendo uso de elementos sensoriales y en interrelación directa con el ambiente, en este caso la lluvia.

Para el urbanismo, resulta promisorio indagar más en las posibilidades que brinda esta noción háptica de las ciudades. Especialmente en miras a conseguir espacios urbanos protectores, orientadores y organizados para ser habitados, por la vida humana y no humana.

5. Capítulo V. “Y, sin embargo, nos movemos”. Discapacidad en Costa Rica: tensiones y flujos en las redes de movilidad

“nos ha llevado tiempo aprender que si no subimos a un autobús no es porque no podamos, porque nuestras piernas están mal. No. No subimos porque no nos dejan, porque el autobús está mal. Nuestras piernas son tan reales, humanas y preciosas como cualesquiera otras.”

Antonio Centeno, “Actos del habla”: La revolución de los cuerpos (Centeno 2013)

(texto completo Anexo 5)

Este capítulo contiene el análisis de la dinámica a través de sistemas de apoyo para la movilidad que están compuestos por redes en el habitar los espacios urbanos en Costa Rica. La discusión se establece con las tensiones y dificultades que aporta el urbanismo capacitista para la movilidad de algunos cuerpos, en específico los de las personas con discapacidad, en especial aquellos que, como lo analizamos en el capítulo anterior, poseen cuerpos que se expanden para moverse y que se hibridan con elementos tecnológicos digitales, sensoriales o comunicacionales.

Desde el paradigma de las movilidades, las redes son fenómenos en movimiento, las cuales trabajan por medio de la actividad humana, social, mecánica y la infraestructura (Blanco 2018). Están en constante cambio, pero a la vez poseen un rasgo de permanencia que les sostiene en el tiempo a través de la cultura y las prácticas cotidianas. Refieren a un intercambio en movimiento. La posibilidad de abordar las experiencias corporales de las personas con discapacidad, desde la observación detenida de los sistemas de apoyo a la movilidad, lleva a considerar los flujos y redes que los conforman y permite ampliar la visión que algunas investigaciones han trabajado refiriéndose a las barreras (Jirón-Martínez y Mansilla 2014). Para efectos de esta investigación, los flujos y redes problematizan las relaciones entre los espacios, cuerpos y la discapacidad en lo que constituyen sistemas de apoyo para la movilidad.

En el urbanismo es común encontrar referencias a la diferenciación entre “entornos”, nociones como “espacio público” y “privado”. En el campo de la discapacidad se tiende a abordar el movimiento de las personas identificando barreras, perspectivas provenientes de la

visión arquitectónica, que se centran en lo físico, se continúa manteniendo una tendencia estática para identificar esos elementos que constituyen límites. En los abordajes ligados a la discapacidad desde el modelo social se habla de barreras físicas y barreras sociales (que incluyen las actitudinales, por ejemplo). Estas nociones también están presentes en la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad.

Tomando distancia de estas posiciones, se propone retomar el paradigma de la movilidad, enfocando la atención, más que en elementos estáticos en los procesos que producen limitaciones para la movilidad. De esta manera, más que descansar el análisis en la afectación provocada por un objeto colocado o ausente en el espacio, se dirige la interrogación hacia los elementos que sostienen el flujo de las movibilidades de todos los cuerpos o, por el contrario, rompen la red y les generan desconexión o dificultades a quienes la utilizan.

En un foro, Roberto Martínez (Gobierno de Ecatepec de Morelos 2021)³³ comentó sobre las dificultades que encuentran las personas con discapacidad para estar y disfrutar de la ciudad, en especial aquellas que habitan las periferias y provienen de los barrios populares. Detalló las limitaciones que enfrentan debido a las largas distancias, el miedo a los asaltos en los microbuses, la energía que gastan para sortear obstáculos y llegar a las unidades de transporte, las dificultades que encuentran en todo el camino, pero al finalizar mencionó “como dicen por ahí, y, sin embargo, nos movemos”.³⁴ Esta frase que da nombre al capítulo muestra el esfuerzo de esta comunidad por moverse.

Este capítulo presenta dos apartados: el primero refiere a cómo el urbanismo capacitista se presenta en las redes, y manifiesta tres fenómenos identificados en las experiencias urbanas de las personas con discapacidad, a saber: el arrinconamiento, la disgregación y la aceleración.

³³ Primer Congreso Metropolitano de Movilidad y Seguridad Vial. Organizado por el Gobierno de Ecatepec de Morelos. “Foro La Movilidad de los más vulnerables”. Transmisión virtual. Del 21 al 25 de junio de 2021.

³⁴ “Sin embargo, se mueve” es una frase atribuida a Galileo Galilei. Se dice que fue pronunciada durante un juicio al que fue sometido por la iglesia católica de la época, presionado para retractarse de su teoría heliocéntrica que contradecía la propuesta geocéntrica y estática, hegemónica en la época.

En ese apartado se evidencia cómo el urbanismo capacitista genera las mejores condiciones para la movilidad de los cuerpos capaces, disgregando, arrinconando o limitando la movilidad de muchos otros cuerpos que habitan la discapacidad.

El segundo apartado identifica los sistemas de apoyo a la movilidad y las experiencias corporales en red. En los sistemas de apoyo para la movilidad destacan tres tipos de redes en interrelación constante: las redes vivas (conformadas por personas y seres vivos como animales o plantas); las redes de infraestructuras (que incluyen las materialidades urbanas, por ejemplo, aceras, cruces, puentes o tecnologías) y las redes de acuerdos sociales (aquellas reglas formales e informales que refieren a la gestión, la cual es realizada por la sociedad civil, movimientos sociales, organizaciones e instituciones). Su separación se realiza en términos analíticos, pero debe señalarse que se encuentran completamente vinculadas en la experiencia de habitar la ciudad, aunque, justamente, los fenómenos analizados en el primer apartado de este capítulo, a saber: el arrinconamiento, la disgregación y la aceleración muestran cómo en la experiencia de las personas con discapacidad se rompen los flujos y o se interfieren las conexiones de dichas redes. La movilidad, como toda actividad humana, es interdependiente. Por lo tanto, estos sistemas de apoyo a la movilidad son claves para habitar en la medida en que se encuentren interconectados.

5.1. El urbanismo capacitista tensando las redes para la movilidad

En este apartado se hará referencia a las situaciones que fueron narradas por las personas con discapacidad donde sus cuerpos dejaron de ser sostenidos por los sistemas de apoyo para la movilidad. Interesa enfocar la mirada en tres fenómenos del urbanismo capacitista que tienen lugar en las redes de movilidad: el arrinconamiento, la disgregación y la aceleración.

Estos fenómenos impactan de diferentes maneras el habitar en movimiento de esta comunidad, pero no como una situación exclusiva ya que, como se ha mencionado en reiteradas ocasiones, el urbanismo capacitista afecta a las personas en general de múltiples maneras al habitar la ciudad. También cabe señalar que en la movilidad el arrinconamiento, la disgregación y la aceleración son fenómenos relacionales y en constante movimiento, por lo

tanto, puede ocurrir que ciertas situaciones en un momento del día pueden arrinconar a la población y en otro horario resultan disgregadoras.

5.1.1. Arrinconamiento

Durante una de las entrevistas, Mabel Rojas cuenta que en la experiencia con su hijo con discapacidad “siempre les hemos arrinconado, las personas que tenemos otras características, les hemos dejado en un rincón”, para referirse a la separación que se hace de ese grupo y a la vez al encierro, a la exclusión. En ese arrinconamiento se crean segmentos accesibles sin conexión entre sí o situaciones que fácilmente terminan aislando a las personas con discapacidad. Como lo señala Erick Chacón de la Fundación Progreso de las Personas Ciegas:

muchos de nosotros tenemos muy poco, o casi ningún contacto físico, digamos con nuestro entorno, con nuestro pueblo, con nuestro barrio, normalmente por el tema de accesibilidad precisamente, de aceras y eso, entonces, más que confinados al barrio, quedamos confinados a nuestras casas (Jiménez 2020).

El rincón puede tener diferentes valoraciones socialmente, pues hay rincones que abrazan y otros que condenan al olvido. “Arrinconar” posiciona una frontera o límite, a la vez que otorga un lugar social. Transporta consigo una valoración de ubicar en el espacio social a esta población. En su definición de diccionario, la mayor parte de sus significados refieren a acciones que relegan (poner en lugar retirado, abandonado, desatendido o implican retirarse). Unas acepciones señalan algo similar al término “acorralar” cuando plantean que arrinconar implica “acosar a alguien no dejándole escape” o “privar a alguien del cargo, confianza o favor que gozaba, desatenderlo” (RAE, 2020).

El “rincón” usualmente tiene significantes ligados al secreto, lo oculto, lo dejado a un lado, lo residual. Al plantearlo como un anclaje en este análisis tiene toda la intención de mostrar cómo algunos cuerpos son construidos como objetos, casi inertes, sin decisión, sin voluntad, sobre los cuales otros deciden.

Varias personas con discapacidad han mencionado el sentir que son tratadas como cosas, así lo indica Andrea Mora “se olvidan que somos personas, nos tratan como muebles, como objetos” (Orgullo Loco México 2021, 1:05). De esta manera el capacitismo opera en la

experiencia arrinconada de las personas con discapacidad, que responde a un orden urbano que les hace sentir que son dejadas “al margen” o “en un rincón”, es una rica referencia socio espacial y simbólica. Aunque espacialmente, “el rincón” es más referenciado a espacios cerrados como una habitación, un armario o una casa, acá nos interesa explorar el potencial de esta metáfora en la ciudad y, en términos más amplios, “el lugar social”. Cuerpos arrinconados visibiliza un lugar socialmente relegado para las personas con discapacidad, cuerpos llevados al “rincón” o a la esquina. También, “arrinconar” es una palabra que carga con una noción de memoria, porque se tiende a arrinconar lo que no ocupa un lugar central en un espacio o se quiere colocar en segundo plano (Paniagua Arguedas 2022).

Las experiencias de arrinconamiento son también expresadas como limitaciones en la movilidad. Una experiencia narrada por Roy define la exigencia a estos cuerpos de que se acoplen a formas de moverse en el espacio desde la perspectiva capacitista:

“algún chofer se para y me dice que me suba a la acera, pero la acera no está bien. O sea, uno... uno dice si la acera estuviera bien, yo iría por la acera pero ni siquiera hay acceso. Hay postes atravesados, hay huecos en las aceras muy grandes y si uno se mete con la silla de ruedas ahí... no sale de ahí, no puede salir. (...) Yo me... yo me enojo. Yo me enojo y yo le digo a él: -¿por qué no ve la acera?, véala en el estado en que está... (...) Pero hay gente muy amable, que le dice a uno también, y se le acerca a uno y le dice que por favor, que trate de utilizar la acera, pero de buena, otra manera (...) las aceras están muy mal. O sea, la gente puede dar su punto de vista. Pero si ven la acera como está en el estado en el que está, o sea, está muy mal. Y entonces es ahí donde... donde la gente no puede sentir lo que uno siente al ver que la acera está muy en tan mal estado. (...) Es como que te limitan, te limitan tu espacio para poderte trasladar. Entonces uno se siente como frustrado y saber de que uno tiene que andar por la calle” [entrevistas\Roy].

Se muestran las emociones que transitan (Ahmed 2017) ante una situación como esta, en las palabras de Roy, recalcando el enojo y frustración, a la vez que el sentirse limitado.

Tabla 7 Experiencias de arrinconamiento de las personas con discapacidad

	Experiencias	Aspecto central
José	A veces tengo que ir a la Caja del Seguro Social. Pero ahí el problema es la gente. La gente muchas veces no respeta. Ya me ha tocado que, tal vez, no sé, tal vez vienen con prisa, me golpean el hombro y como que lo empujan a uno y... he estado a punto de caerme (...) y yo voy pasando aquí y viene alguien a la izquierda mía y yo como no camino bien con la pierna izquierda y choco y es cuando voy para el suelo (...) Sí, más que todo la gente, porque la gente no respeta. Te... pueden ver que va una persona en silla de ruedas y no le dan campo. O pasan a la par tuya y te empujan, tal vez vienen con bolsas y hasta con las mismas bolsas te golpean."	Velocidad con que la gente pasa a su alrededor. Golpes al pasar o con objetos (bolsas, paquetes). Caídas.
Melanie y Vanesa	"lo que me da cólera es cuando uno va, que el que tiene que quitarse es uno y no la gente, entonces yo sigo pasando, el que se tiene que quitar es la gente, solo si son adultos mayores, ¿verdad?, tengo como cuidado, pero sino yo sigo. Porque cómo va a dar campo una silla de ruedas en vez de... Yo siento que las personas tenemos que darle campo a las sillas de ruedas o así."	Prioridad de paso en las aceras.

Fuente: Elaboración propia a partir de entrevistas.

Algunas personas con discapacidad utilizan la estrategia de caminar cerca de la pared, para eventualmente sostenerse para pasar o esquivar objetos, pero indican que existen elementos que salen de las fachadas de las viviendas en los que a veces se golpean. Como señala Vanesa, en ocasiones la infraestructura es la que arrincona a las personas con discapacidad:

"Nosotros salimos de aquí del barrio, cuando salimos en este trayecto de la casa, digamos que a la escuela, esa ha sido la parte más difícil, porque la calle... las aceras pues no y la calle no nos ayudan. Entonces, sí... después de eso, ya sí, porque ya hay campo, ya están las calles bien. O si vamos a algún lugar donde haigan así feas las calles es complicado, porque se pega mucho, pero casi la mayoría... es aquí. O en algunos lados en San José que no hay rampas, que hay que alzar la silla." [entrevistas\Melanie y Vanesa]

La siguiente ilustración presenta algunos ejemplos combinados en el uso de las vías en Costa Rica. En este caso tanto quien posee un vehículo y lo estaciona sobre la acera como el

poder público que cuenta con los postes de alumbrado en dicho espacio y finalmente, quienes transiten por ahí como peatones se ven obligados a utilizar la calle para pasar.

Ilustración 18 Vehículo estacionado en la acera y poste de alumbrado eléctrico. Barrio Córdoba, San José



Fuente: Elaboración propia.

En la siguiente fotografía, William comentó que esa zona siempre es problemática porque el local comercial permite e incentiva que sus clientes estacionen vehículos sobre la acera.

Ilustración 19 Imagen de movimiento sobre la acera en la que se encuentran autos estacionados. Los Yoses, San José.



Fuente: Elaboración propia.

En la imagen puede observarse justo el momento en el que el hombre de la derecha mantiene su mirada sobre William, esto se dio a lo largo de todo el trayecto que se grabó en video.

Las experiencias de arrinconamiento refieren a situaciones en donde sus cuerpos tienen poco margen de movilidad, son condiciones incómodas o difíciles para mantenerse en el sistema de apoyos para la movilidad. También se da el arrinconamiento, cuando expresan: “yo no salgo”, “prefiero no salir”, “mejor me quedo en la casa”.

En el Fotograma 3 se observa cómo se da el recorrido desde la perspectiva de la persona en silla de ruedas, William, que porta la cámara en su pecho. En el análisis de los videos es posible observar cómo al salir de su vivienda existen diferencias en cuanto a las superficies (imagen 1), los tipos de rampas en calle y en los autobuses, la toma de fotografías que hacen a su persona (2), el apoyo de los choferes para subir y bajar del autobús (3 y 7), las aceras por las cuales puede circular (4, 7, 8, 9 y 12), y los tramos donde debe ir por la superficie de rodamiento (5 y 10), los obstáculos temporales (como personas conversando en la acera, los autos estacionados en la calle), la variación de elementos ambientales como luz solar, lluvia y oscuridad (9, 10 y 12). También es visible el uso de la baranda en el autobús para sujetarse (11).

La experiencia arrinconada de las personas con discapacidad brinda luces para conocer el orden urbano de nuestras ciudades desde la piel de ese cuerpo social que es racializado. La experiencia de sentir que son dejadas “al margen” o “en un rincón”, es una rica referencia socio espacial y simbólica; a la vez que interesa recuperar qué se hace frente a estas situaciones.

Una palabra con la que se puede caracterizar la experiencia de la población con discapacidad es la incómoda desconexión, tanto en términos de accesibilidad, como de la intermodalidad, como sus posibilidades para moverse se encuentran ampliamente desarticuladas. El esfuerzo por movilizarse en las condiciones actuales implica un arduo trabajo adicional al que realizan otras poblaciones, por armar puentes entre formas, usos y tiempos que no gozan ni permiten la continuidad.

Fotograma 3 Recorrido William de su casa al trabajo



Fuente: Elaboración propia.

5.1.2. *Disgregación*

Con el término disgregación se define el lugar social dado a las personas con discapacidad o aquellas que presentan diferencias corporales señaladas fuera de la forma y movimiento de los “cuerpos normales”. Refiere a un espacio separado, de incorporación pero que les sigue manteniendo “fuera” de la comunidad.

La disgregación es un concepto útil para identificar un fenómeno de separación del grupo, de la sociedad y de la comunidad, que ocurre cuando las condiciones dadas de forma, uso y gestión de la ciudad impiden a todos los cuerpos acceder a espacios, actividades o información de maneras diversas.

A la vez nombra la situación en la que se les asigna un lugar específico a las personas con discapacidad en estacionamientos, autobuses, edificios, y en la calle, pero en realidad ocurre que muchas veces los intereses individuales y “presurosos” de cuerpos que se consideran a sí mismos “sin discapacidad” se anteponen. Este fenómeno afecta directamente las redes, dado que es en sí mismo contradictorio, pues por un lado incorpora, pero a la vez separa. Refiere a un espacio separado, incómodo, de incorporación, pero no inclusión; es una situación frontera, sin que parezca un juego de palabras, es como si estuvieran dentro de la comunidad estando fuera.

Dicha situación ocurre porque las formas de incorporación usualmente se encuentran desarticuladas de las dinámicas sociales del lugar o justamente, no actúan como garantes de su incorporación. Johnny lo expresaba con palabras muy sencillas “siempre nos mandan por la puerta de atrás”, en una expresión que reúne lo que se expresa espacial y simbólicamente en algunas situaciones. Las experiencias de desconexión en la movilidad permiten ver la diferencia con el resto de la sociedad ante el mayor trabajo, tiempo y recursos que implica moverse en las ciudades para esta población.

Con esta cualidad del urbanismo capacitista se les indica a los cuerpos que, para habitar los lugares deben separarse del grupo, de la comunidad (inclusive de sus acompañantes o en algunos casos hasta de sus asistentes personales). Con base en lo hallado en la investigación, se utiliza *disgregación* y no segregación, pues en el caso de este último término el proceso de separación no necesariamente implica una identidad compartida o características comunes al grupo, tampoco implica de entrada el juntar al agrupo en estructuras espaciales o sociales

específicas (salvo que analicemos la situación de la población con discapacidad psicosocial que es encerrada en espacios psiquiátricos).

La diferencia con el arrinconamiento radica en que la disgregación marca un lugar determinado para la población con discapacidad, el cual tiene un reducido margen de elección para la persona; y se presenta también en las formas en las cuales los espacios se encuentran desarticulados. Entonces da la impresión de que se les pide que para habitar los lugares deben apartarse.

Dentro de esta dinámica del urbanismo capacitista, encontramos algunas manifestaciones particulares que constituyen parte del mismo fenómeno como lo es la inmovilidad. La misma tiene que ver con la práctica de evitar salir o no tener vínculos con la calle, a menos que sean de urgencia (como asistir a una cita médica). La inmovilidad muestra muchas veces el papel de experiencias previas frente a las limitantes y apoyos que las personas poseen o que el espacio urbano les brinda para su uso, interrelación, disfrute o vinculación. Una persona planteaba que, como usuaria de silla de ruedas, dentro de su casa “no tiene discapacidad”, porque los ajustes que posee la vivienda le permiten realizar todas sus actividades cotidianas sin problema; esto cambia cuando intenta salir a la calle.

La inmovilidad, según el análisis del concepto realizado por Miglieraina y Pereyra (2018), es un término que se ha hecho presente en la última década en los estudios que refieren a la movilidad. Las autoras señalan que existen diferentes perspectivas que han abordado la inmovilidad, por ejemplo, los estudios que enfatizan en el género y la raza, otros que refieren a la inmovilidad en el espacio geográfico y cómo son construidas discursivamente las relaciones de poder que regulan la movilidad/inmovilidad. En el enfoque de exclusión social urbana, la inmovilidad “remite a un territorio cuyas características de crecimiento promueven desigualdades sociales con polaridad de situaciones y accesos al uso de la ciudad” (Miglieraina y Pereyra 2018, 1590).

Un elemento dentro de las manifestaciones de la disgregación refiere a los aspectos en los cuales la discapacidad es vista exclusivamente como una condición del asistencialismo estatal; privando de autonomía y decisión al sujeto de los derechos. Con ello se activan entramados simbólicos de referenciación de los sujetos (Pérez-Ramírez, 2014).

Durante el recorrido, Johnny expresó “las personas con discapacidad no existían hasta muy recientemente”, eso lleva a reflexionar sobre su reconocimiento y lugar en sociedad invisibilizado en Latinoamérica hasta las últimas décadas, aunque en ciertos países del norte global es un proceso que comenzó posterior a la segunda guerra mundial (Lebrecht y Newnham 2020). A la vez, como lo analizamos en este texto su visibilidad pública también ha estado mediada por un espacio urbano que les ha dado la espalda o les expone a múltiples riesgos, a la vez por tratos que pasan por la discriminación, la exotización y la burla, visibilizándoles a través de formas violentas hacia sus corporeidades y sentires. Esto ha implicado también para las personas con discapacidad una toma de los espacios de decisión y propuesta, a través de la incorporación en organizaciones y la exigencia a la institucionalidad pública del respeto a sus derechos.

En una especie de frontera o espacio diferenciado, las personas con discapacidad son separadas, pues se establece que “no cumplen” con los criterios de lo que en cada época ha sido considerado “lo funcional”, ni responden a la homogeneidad impuesta por medio de patrones que se repiten. El capacitismo se aplica a los cuerpos, filtrando cómo se ven y cómo deben estar en los espacios y moverse.

Un elemento interesante que destaca Fabricio refiere al lugar social que es usualmente asignado a sus cuerpos. Él relaciona esta forma de disgregación con la etiqueta a la población talla baja con relación a ciertas actividades laborales:

“No todas las personas con condición baja se dedican a lo que popularmente la gente ve, que es al espectáculo, a los escenarios o todo eso relacionado a lo que es los payasos, o sea que cada persona talla baja o persona pequeña tiene su trabajo de oficina, su trabajo de mecánico, su trabajo de administrador, que no solo podemos ser objeto de espectáculo por así decirlo” [entrevistas\Fabricio].

Además, en esta noción destaca que las personas con discapacidad son vistas también como en condición de “infancia pasiva” o como cuerpos que pueden ser tocados, “manejados” o intervenidos por otras personas.

“Existen varios tipos de enanismo, no solo la acondroplasia, y que todos son maravillosos, todos tienen algo bueno que aportar a la sociedad y que no solo somos,

como la gente nos ve, como niños, como que nos pueden alzar, como como que algo lindo, no sé cómo explicarlo, la gente nos ve como algo intocable, como se ven a los niños pues, como que nos ven en una burbuja, como que nosotros no podemos salir de ahí” [entrevistas\Fabricao].

Justamente la referencia a la burbuja llama mucho la atención porque remite a una idea de aislamiento, un lugar socialmente construido.

En esta relación entre cuerpos y espacios se analiza también la relación de cuerpos considerados dentro la “normalidad” pero que sus relaciones con el espacio urbano afectan la movilidad de las personas con discapacidad. En este campo he encontrado prácticas ligadas al uso de las vías y también referidas a las sensaciones de apropiación sobre objetos y espacios (que son tomados por unos excluyendo a otros). Son muy frecuentes las conductas relacionadas con la cultura vial, en la cual se posiciona al vehículo automotor como el que tiene prioridad en la calle. En la vida cotidiana, las conductas violatorias al reglamento vial son practicadas, dada la noción de “cumplir las reglas si hay amenaza de castigo” y la poca presencia de personal de tránsito; la legislación parece convertirse en algo que se toma en cuenta solo si se está en horario de oficina (que es cuando usualmente hay más vigilancia) o existe cercanía de las autoridades, de lo contrario se irrespetan muchas de las cuestiones contempladas por la ley de tránsito. Esta noción hace que encontremos vehículos estacionados en zonas peatonales, en las entradas a las rampas o sobre las ciclovías. También que la alta velocidad se apodere de las calles, poniendo en riesgo a las personas que tienen un andar lento.

Un ejemplo de la disgregación lo expresa José, cuando relata sobre la situación que vivió una vez que tuvo convulsiones:

“Aquí hay mucho problema de eso, con las personas discapacitadas. La gente... pueden ver que uno se cae y no le prestan ayuda, por lo menos a mí me pasó una vez, yo recuerdo que antes me daban muy seguidas las convulsiones, yo venía saliendo de la Barbería y cuando iba a montarme en la acera de la otra calle, del otro lado de la calle me dio una convulsión, y caí en el caño, no caí inconsciente, totalmente inconsciente. Yo todavía vi a un señor que venía pasando, y le digo yo "compa, ayúdeme para pararme" y simplemente me dijo levántese. Y siguió caminando y yo intentaba

levantarme, pero no pude. El muchacho que me corta el pelo a mí vio todo. Entonces salió, dejó al muchacho que le estaba cortando el pelo y salió a ayudarme. Ya me sacó el caño y después me vine con otra señora de aquí abajo, que la señora se vino acompañándome por cualquier cosa... como te digo, fue la señora fue porque me conoce, y el de la barbería también. El otro señor me dijo levántese, son gente que, como te digo, no les importa. Digo yo, ojalá nunca les pase porque... porque van a sentir mal” [entrevistas\José].

En otros casos, el desconocimiento o la dificultad en no saber cómo actuar son aspectos que generan dificultades para la interacción. Así lo relata Vanesa con respecto a su hija Melanie:

“A veces amanece así, es que ella es muy estresada, más cuando tiene que salir, como te digo la gente no le gusta. A ella le gusta estar aquí, ya sea en la cama, viendo la tele, en su cuarto, se acuesta, a veces la traigo al sillón. Entonces, aquí estamos, casi siempre los mismos. Estando en la calle, se topa con la gente, se le quedan viendo se estresa. Si la gente le hace mal modo, ella siente, porque a veces vamos en el bus y ella empieza a halar, si la gente le hace mal modo, y si no le dan pelota vieras cómo se pone. Le gusta que la estén tocando y cuando la tocan hace gritos como que le molesta. Pero ella es la que busca, busca la mano de la persona y donde la persona la toca pega esos gritos como” [entrevistas\Vanesa].

Finalmente, cabe señalar que la disgregación no es un fenómeno estático, sino que en el plano de las movilidades varía en el contexto dependiendo de la temporalidad y de la discapacidad.

5.1.3. Aceleración

Un aspecto central al que hacen referencia las personas con discapacidad es la presión que perciben, dentro de las ciudades bajo el urbanismo capacitista, de moverse o viajar a una velocidad rápida, de seguir tiempos más rápidos que los que sus cuerpos pueden, ya que inclusive reciben empujones o presión por parte de conductores de vehículos.

El desplazamiento de las personas con discapacidad tiene otros tiempos, lo cual hace reflexionar sobre *el ritmo* y la *velocidad*. En su cotidianidad, para ir a un lugar requieren prever con anticipación las rutas que seguirán, planear cuidadosamente según las condiciones del clima y prever los tiempos extra que necesitan. También advierten que el transporte, el desplazamiento de otras personas, los semáforos y la interacción van a un ritmo altamente acelerado en la ciudad moderna. Esto les enfrenta a empujones, golpes, bocinazos, caídas, sentir presión y/o ansiedad y, en ocasiones, atropellos (se han dado inclusive muertes por estas causas). El tiempo que toma a una persona en condición de discapacidad o con movilidad reducida cruzar una calle no suele estar contemplado en el temporizador de los semáforos y en las intersecciones donde esta implementada la fase exclusiva para cruce peatonal en todas direcciones (fase “rojo-rojo”), en ocasiones los conductores de vehículos automotores no la respetan o faltan semáforos peatonales en las vías.

La velocidad y el ritmo más lento deberían ser contemplados en los semáforos y prever su uso por personas sordas, ciegas, con visión reducida y que tengan movilidad limitada. En ocasiones el problema se presenta con los semáforos que, en un sentido de la vía ofrecen el paso peatonal, pero en el otro sentido, la circulación continúa y no existe ninguna alerta que comunique esa diferencia a las personas que cruzan la vía.

Alexa, por ejemplo, indica que es difícil transitar en medio de la gente que va a toda velocidad, que es indiferente a las necesidades de las personas con discapacidad o, peor aún, cuando el único intercambio que tienen con estas personas es desde miradas de extrañeza o miedo.

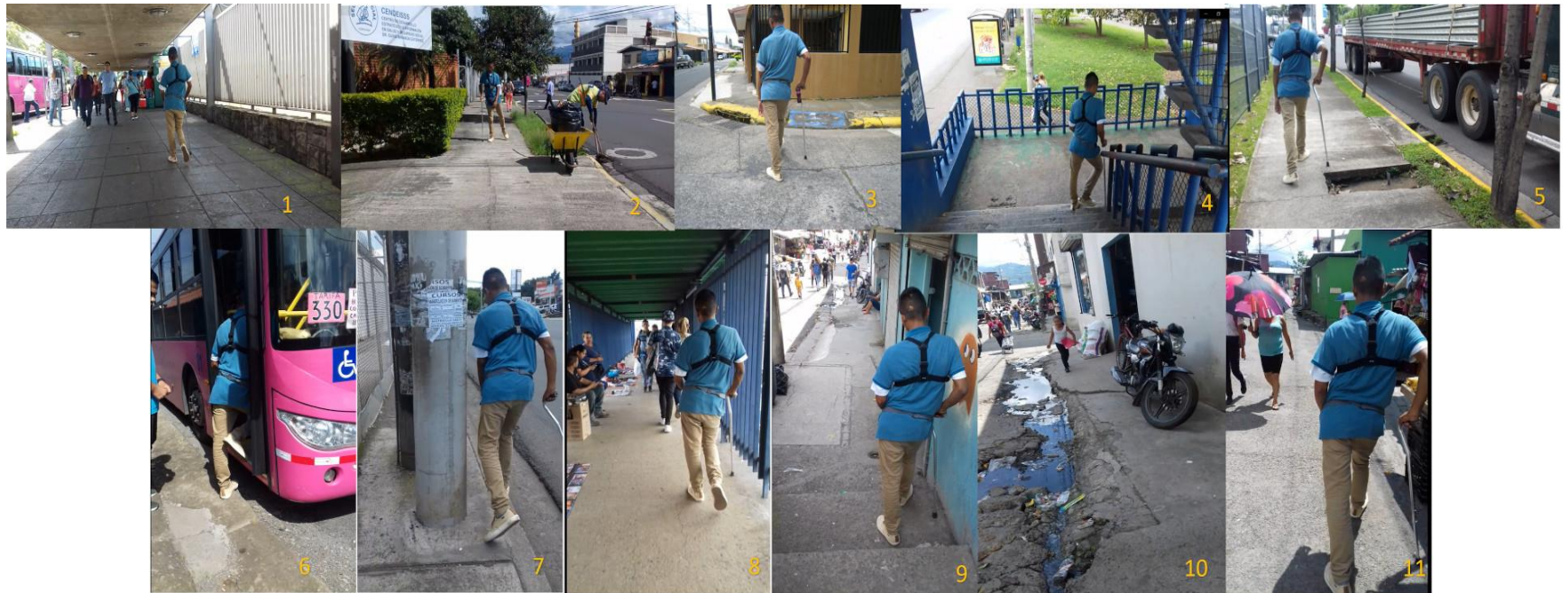
La demanda a la población con discapacidad de que se traslade de forma rápida y en línea recta es otra presión ejercida sobre sus cuerpos. En la modernidad capitalista, los movimientos corporales se rigen por la exigencia de funcionalidad y productividad. De allí que aquellos cuerpos que no calcen en dichos parámetros son considerados cuerpos lentos, torpes, atrasados o improductivos (Baggs 2011; Ahmed 2018; Maldonado-Ramírez 2020).

Un elemento que particulariza los desplazamientos de las personas con discapacidad son los riesgos. A diferencia de otros peatones, las personas con discapacidad se ven expuestas a riesgos que el entorno les antepone para poder movilizarse. Hablamos de lo que implica viajar

en la vía vehicular con su silla de ruedas, ante la inexistencia de espacios adecuados en la acera y para Alexa en la ciclovía porque tiene mejor orientación que la acera (se guía con el cordón de caño) o al enfrentar hoyos en la acera o tapas de alcantarillas ausentes o en mal estado.

Una de las formas que implementa en su diario moverse es el cambio de ritmo o de intensidad en el movimiento al desplazarse.

Fotograma 4 Recorrido de José, La Carpio - San José.



Fuente: Elaboración propia a partir de fotografías y video.

En el Fotograma 4 se ve cómo José sube el autobús (imagen 6), luego de haber salido de su casa bastante temprano para caminar despacio hasta la parada del autobús; recorriendo caminos de piedra y algunos asfaltados, pero con una pendiente muy pronunciada y algunas gradas. Él señala que toma la previsión de calcular hasta una hora antes de la cita u hora de encuentro para contar con el tiempo para viajar despacio. En su recorrido su cuerpo sigue un movimiento pendular, que realiza con ayuda de su bordón (en esa ocasión sí quiso llevarlo consigo, porque usualmente no le gusta usarlo). Al llegar al puente peatonal decide utilizar las gradas y no el ascensor del puente (4). En su camino van apareciendo obstáculos como por ejemplo postes (7), hoyos (5), desniveles (9) y charcos (10).

Ilustración 20 Escena. Cruce de calle de persona con bordón



Fuente: Elaboración original de Fabricio Bustos, 2021.

Al cruzar una de las calles, no esperó a que el chofer detuviera el auto y decidió avanzar más rápido intentando correr. En la Ilustración 20 puede verse otro ejemplo en el cual el cruce de la persona, aunque utilice el bordón, presenta dificultades en la interacción con los choferes. Según lo comenta José, esta es una experiencia recurrente, cruza de forma acelerada, sin esperar a que se detengan los carros, aunque le sea difícil avanzar muy rápido:

“Entrevistadora: cuando cruzabas vi que caminabas más rápido, cuando venían los carros.

José: Sí evito... porque si voy lento a veces los carros no se detienen, entonces yo voy lento, lo que pueden hacer es que me pasen levantando. Siempre trato de acelerar el paso a la hora de cruzar una calle.

Entrevistadora: ¿Pero si vas con el bastón no sientes que tal vez seas más visible?

José: A veces a la gente no le importa, La gente no le importa si andás muletas, si andás bastón o en silla de ruedas” [entrevistas\José].

Mencionó una ocasión en la cual utilizó su bordón para “defenderse”, pues un taxista casi lo atropella. Él golpeó el auto con el bordón para llamar la atención del conductor, porque estuvo a punto de atropellarlo. El uso de las zonas más cercanas a edificios y viviendas para transitar también es una característica de la ciudad habitada por las personas con discapacidad. Esto se da para orientación y para evitar algunas dificultades en los bordes:

“Si te fijas, yo casi siempre iba buscando lo más pegado a las casas, por lo mismo porque por todo lado hay huecos, pero igual como cuando veníamos, que pegué con una pared, igual trato de evitar un hueco pero siempre me termino golpeando en otro lado” [entrevistas\José].

Esto mismo ocurrió con Alex que buscaba las zonas de fondo, inclusive en los bulevares peatonales. Sin embargo, en muchas partes de la ciudad estaban colocadas ventas ambulantes en esos sitios, justamente porque están a la margen del paso y además, en ciertos momentos del día poseen sombra.

Marco identifica la aceleración con la cual se mueven los cuerpos y los vehículos en la calle como un rasgo que se transforma en presión hacia quienes utilizan la calle, además problematiza la interacción vehículos automotores, ciclistas y personas con discapacidad:

"Sí, por ejemplo, es importante que la gente respete la distancia entre el ciclista y el carro. Las personas deben tener más paciencia. Ellos van acelerando y avanzando y nos les importa nadie más. No tienen paciencia. Otra cosa podría ser, por ejemplo, yo aquí en la salida en la calle principal, tal vez hay una señal de “alto” y el carro entonces se supone que debe esperarse a que pase el otro, ¿verdad?; a veces, yo en lo que voy a doblar, porque yo sí tengo la vía, la persona del “alto” no lo respeta, porque consideran que el ciclista tiene que ir al paso de la tortuga y son los carros los que pueden ir rápido. Y eso me enoja mucho, porque incluso aunque uno vaya en carro uno debe respetar que otros carros son los que tienen que pasar, ¿verdad?, ande en bici o no." [entrevistas\Marco]

5.2. Habitar a través de redes de apoyo a la movilidad en el contexto urbano costarricense

En todo sistema urbano existen elementos que están conectados y otros separados. Para el caso específico del urbanismo capacitista, ocurren situaciones en las cuales la separación experimentada por las personas les coloca en situaciones, espacios o ante prácticas urbanas que les dejan fuera y, por lo tanto, tienen limitaciones para conectarse y utilizar las redes, si es que así lo consiguen.

Cuando se aborda la movilidad de las personas con discapacidad es usual encontrar en los estudios énfasis en dos aspectos para referirse al espacio urbano: las barreras y la noción de entorno. Tal como se ha desarrollado desde capítulos anteriores, en este trabajo se sostiene una noción que busca reconocer las conexiones e interacciones permanentes entre ambiente y cuerpo, retomando los planteamientos en los cuales se habla de cuerpos que se expanden, es decir, cuyas dinámicas al habitar la ciudad refieren a intercambios permanentes (Butler 2017; Pallasmaa 2016; 2006; Haraway 2019).

La experiencia de las personas con discapacidad se encuentra marcada por la interdependencia, al igual que el resto de las personas en sociedad. Como se ha sostenido a lo largo de la investigación, retomando los supuestos de la ética de la vulnerabilidad, todas las personas dependemos de otras para vivir en sociedad, en relación con su trabajo y las actividades que se realizan en interacción constante, pues todos los cuerpos son vulnerables (Butler 2017).

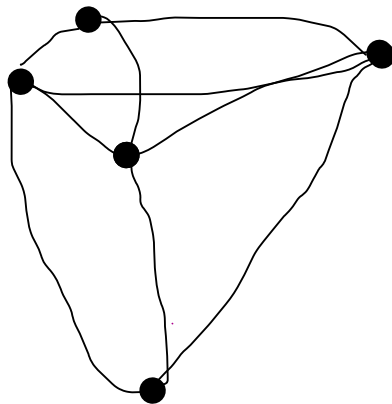
Cuando las corporalidades se hacen presentes en las calles, emergen situaciones de tensión al constatar que las redes de apoyo a la movilidad se han ideado o gestionado para algunos cuerpos y no para otros, para algunas movildades y no para otras. En el marco del urbanismo capacitista esas redes aseguran el fluir de los movimientos de los cuerpos capaces o los automotores.

La noción de red también permite conectar momentos distintos en una ciudad, trabajo realizado en diferentes temporalidades y situaciones que ocurren a veces en simultáneo, pero también, en diferido. Para clarificar esto se puede tomar por ejemplo una caída producto de

un hueco en la acera; para que el hueco exista deben darse condiciones climáticas, materiales y físicas en las cuales se originó; existe el trabajo de la persona que construyó la acera, la supervisión por parte del municipio de revisar que la acera cumpla con las especificaciones y el seguimiento por parte de dicha instancia para asegura las condiciones idóneas en su uso y forma. De igual manera refiere a las interacciones que ocurren en el día y en la noche, en días entre semana y de fin de semana.

Un aspecto para discutir refiere a cómo son concebidas desde el urbanismo las redes. Para graficarlo, sirvan los siguientes ejemplos:

Ilustración 21 Representación tradicional de una red



Fuente: Elaboración propia.

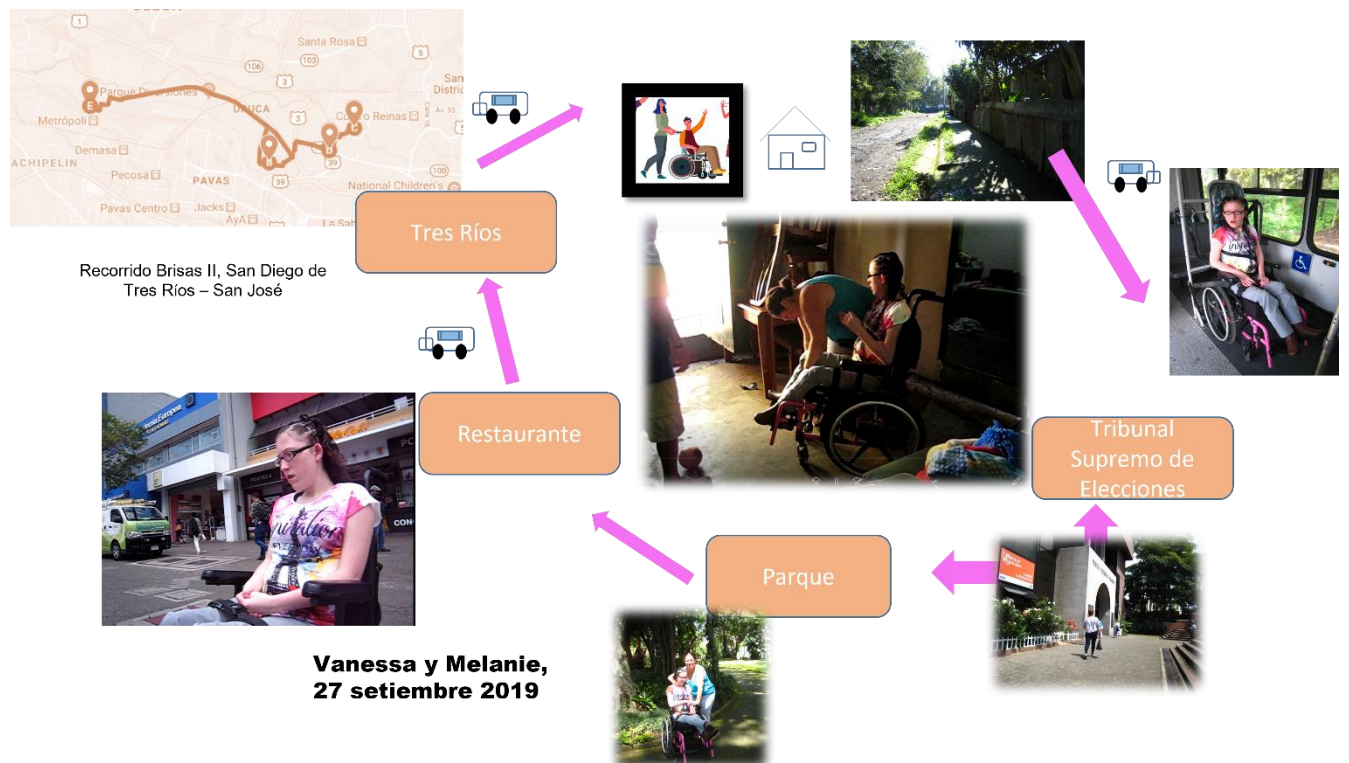
En la **Ilustración 21** se encuentra una representación en la cual la red está hecha de líneas que conectan puntos en el espacio. Apoyándonos en el paradigma de la movilidad y en las experiencias compartidas por el Núcleo Milenio Movilidades y Territorio (MOVYT),³⁵ se propone desplazarse de esa noción y establecer que más que como líneas que unen un punto

³⁵ Este equipo de investigación interdisciplinario originario de Chile, que reúne una amplia producción e incidencia en el campo de las movilidades para América Latina, se puede consultar su amplia trayectoria en <https://www.movyt.cl/>

con otro, las redes son referidas en este trabajo a entramados (de personas, infraestructuras y vínculos). Como complejos tejidos de interrelaciones que ocurren en los diferentes momentos de intercambio en dicha red. Por eso, se da la preocupación por mostrar en este estudio cómo uno de los elementos que dificulta la experiencia de habitar en movimiento para las personas con discapacidad, constituyen los puntos de desconexiones en las redes, preestablecidas que no les toman en cuenta.

Como contraparte, la **Ilustración 22** presenta la propuesta de abordaje de la red. En esta se muestran caminos o recorridos interconectados, con diferentes tonos, formas irregulares, tamaños diversos; de esta manera, se podría decir que un conjunto de estas representaciones brindaría una noción más clara para contemplar las redes dentro de un conjunto, interconectadas en sistemas y en movimiento. Entonces, se contemplan que varias redes, constituirían los sistemas de apoyo para la movilidad representadas como en la **Ilustración 22** de manera interconectada entre sí.

Ilustración 22 Representación de una red desde el paradigma de las movilidades



Fuente: Elaboración propia.

Como puede verse en la ilustración, lo que refiere a un trayecto (Iturra y Jirón 2016, 5): una forma de comprender la relación con el mundo a través de la experiencia, la cual es espacializada en la medida en que se desarrolla y, a su vez, es moldeada a partir del espacio en el cual ésta se realiza.

Se recuperan entonces, elementos de interacción entre personas y espacios, es un proceso vivo que se enriquece de interacción con espacios, temporalidades, elementos del sistema de transporte, por eso en lo presentado se retoman aspectos vivos, de infraestructura y acuerdos sociales.

Ejemplos en los cuales se puede analizar las dinámicas de las redes en el espacio urbano hay muchos; sin embargo, por motivos de síntesis en esta investigación se mencionarán las redes vivas conformadas por relaciones entre personas, se presentan algunas reflexiones relacionadas con estos ejemplos, pero se dará énfasis al caso de Melanie y el de Yuri para ejemplificar la importancia de las redes en el trabajo de los cuidados. Las redes también pueden ser de infraestructura, y aunque al igual que las anteriores el componente humano es esencia, lo que demuestra es el trabajo de diseño, construcción y supervisión, que realizan tanto sociedad civil como instituciones públicas y privadas. Finalmente, las redes de acuerdos sociales refieren específicamente a las normas formales e informales, allí se mencionará

En la dinámica que establecen las personas con discapacidad en la ciudad se encuentran patrones de conexión y de dificultad para habitar los espacios de manera protegida, orientada y organizada. La particularidad de las redes que establecen las personas con discapacidad es que, en muchos casos, se salen del común de actividades que realizan otras poblaciones para moverse en la ciudad, dado que, por las condiciones actuales en que se encuentran las ciudades, deben ir tejiendo la red según las circunstancias que encuentran en su movimiento. Esta es la particularidad de la experiencia de la discapacidad, a través de cuerpos expandidos que no son contemplados como personas que habitan las redes, sino son vistas como grupos separados, a atender con pequeñas prótesis urbanas como las rampas.

5.1.1 *Redes vivas: interdependencias y trabajos de cuidados*³⁶

En esta sección se retoman los casos de Melanie y Yuri para abordar las implicaciones de los sistemas de apoyo para la movilidad de todos los cuerpos, al habitar las ciudades costarricenses, con sus características particulares. El caso de Melanie y el de Yuri, permiten un acercamiento a las actividades de cuidados y la interdependencia de estas con respecto a la ciudad, en sus dimensiones de infraestructura, apoyos humanos y acuerdos sociales.

Algunas autoras han señalado que, en la confluencia entre los campos de estudio de los cuidados y la discapacidad (Revuelta 2019; Equipo Latinoamericano de Justicia y Género 2020) que existe un punto de quiebre y/o tensión entre las perspectivas feministas y los estudios sobre discapacidad. Una de las perspectivas más fuertes en discapacidad es el Movimiento vida independiente, por la lucha de este y otros colectivos en años recientes se ha posicionado, desde el modelo social para abordar la discapacidad, dicho paradigma cuestiona profundamente las raíces del modelo médico rehabilitador para trabajar la discapacidad desde una propuesta de derechos humanos. Bajo esa perspectiva, “se busca la independencia”³⁷. La concepción de independencia es socio-liberal (García-Alonso 2003).

Cabe indicar que frente a las visiones que colocan a la discapacidad como una cuestión individual, corporal, particular con los “cuidados” vistos como algo a resolver por la persona,

³⁶ Se agradece por sus aportes a la discusión de esta temática al equipo de Espacio, género y movilidades (MOVIGEN), coordinado por la Dra. Paula Soto, bajo el proyecto “Una mirada de género interseccional a las prácticas de movilidad cotidiana de hombres y mujeres de la Ciudad de México. Aportes para la construcción de ciudades cuidadoras e inclusivas” de la Secretaría de Educación, Ciencia, Tecnología e Innovación (SECTEI) de la Ciudad de México. Para revisar los resultados del mismo revisar Soto Villagrán (2021).

³⁷ Para comprender su perspectiva se retoma la siguiente frase: “La independencia es por tanto un estado del ser, un ser puede tener dos estados puros: *independiente* o dependiente; como un semáforo de dos colores puede estar verde o rojo. El primero hace que el flujo automovilístico avance y el otro lo detiene, lo frena, no le permite moverse” (García-Alonso 2003, 33).

la familia o su comunidad, y ante aquellas posturas que plantean que la discapacidad está en el entorno, en el afuera, en el mundo social que discrimina, vulnera o excluye se busca posicionar un esquema alterno no binario.

El caso de Melanie y Vanesa es útil para ejemplificar el tema de los cuidados y la importancia de los sistemas de apoyo en red. La historia del caso puede consultarse en el Cuadro 4.

Cuadro 4 Historia del caso Melanie y Vanesa

Vanesa tiene 35 años, es una mujer muy sencilla, tiene tres hijos, está casada y contaba con seis meses de embarazo al momento de conocernos. En la adolescencia tuvo a Melanie que ahora cuenta con 18 años. Viven en Brisas II, un asentamiento en toma de tierras en Cartago; se encuentran a la espera del beneficio de bono de vivienda que otorga el estado costarricense a las familias que lo requieren.

Melanie es usuaria de silla de ruedas. Su condición es de parálisis cerebral. Se comunica a través de palabras repetitivas como “tía”, “ma”, las cuales pronuncia y aplaude constantemente. La información sobre su situación y experiencia fue suministrada por su madre.

Esta relación entre madre e hija es profundamente cariñosa. Sus hermanos menores tienen una relación muy cercana con ella; sin embargo, la madre indica que a veces ella les pega. Según cuenta Vanesa ha atravesado varios periodos depresivos. Melanie nace a raíz de una relación no consentida por ella. El padre de la chica estuvo medianamente presente durante los 17 años anteriores, pero ha decidido distanciarse. Le entregaba “algún dinero” que nunca alcanzaba para los gastos reales. Este hombre convenció a Vanesa de que simularan que él le da una pensión mensual de alto monto frente a los tribunales para evitar que le embargaran el salario por deudas.

Melanie no asiste a la escuela ni a terapia, dejaron de llevarla por las dificultades económicas, de actividades de cuidado y del traslado. Recibe un subsidio estatal de 70 mil colones (US\$115) mensuales aproximadamente (pensión por el Régimen Invalidez, vejez y muerte IVM). En una de las visitas, la familia no tenía dinero para los pañales, por lo cual la madre explica que en esos casos solo le puede poner un pañal al día y se le queman los genitales, por eso Melanie estaba “llorona e inquieta”. A Melanie le han realizado una operación en las piernas que le afectó negativamente según la madre, porque dejó de caminar y no puede apoyar los pies como antes, pues le duelen; también, utiliza lentes, ha tenido doce operaciones en los ojos y presenta dificultades para ver.

Vanesa realiza las labores domésticas que se multiplican y le agotan con su embarazo. En ocasiones cuida a niños y niñas de otras familias, mientras sus madres o personas encargadas realizan actividades. Tienen un perro en casa. La actividad usual de Melanie es ver televisión.

Melanie sale muy poco de la vivienda, usualmente a las citas médicas y una vez al mes cuando van por la pensión. En esos días se transportan en el autobús y visitan algún parque. Al viajar en autobús, Vanesa comenta que su hija tiene momentos de estrés, pues se irrita cuando hay muchas personas a su alrededor. Ella viaja en el espacio destinado a las sillas de ruedas, el cual cuenta con cinturón de seguridad, sin embargo, en ocasiones el cinturón no funciona y ella debe ir sujetando la silla, haciendo un esfuerzo bastante grande, debido al constante movimiento, vibraciones y los cambios de altura y curvas que hay en el camino. Vanesa también menciona que Melanie tiende a alterarse si no la ve por mucho tiempo, por ejemplo, cuando viaja en asientos lejanos a ella.

Al viajar a las citas médicas utilizan un bus directo desde su comunidad hasta San José, que tiene pocos viajes diarios. Si viajan en otros horarios deben ir de El Carmen a Tres Ríos y allí tomar otro transporte a San José y en el centro de la capital, abordar otro autobús hasta el centro de salud, un viaje que puede tomar dos horas o más.

Fuente: Elaboración propia con base en entrevista y diario de campo.

Siguiendo a Pérez-Orozco (2006, 10):

Por cuidados podemos entender la gestión y el mantenimiento cotidiano de la vida y de la salud, la necesidad más básica y diaria que permite la sostenibilidad de la vida. Presenta una doble dimensión “material”, corporal –realizar tareas concretas con resultados tangibles, atender al cuerpo y sus necesidades fisiológicas– e “inmaterial”, afectivo-relacional –relativa al bienestar emocional.

Estos puntos, refieren a las gestiones cotidianas que sostienen la vida y cuando nos referimos a la discapacidad pasa tanto por quienes cuidan como por recibir cuidados, siendo las personas con discapacidad gestoras de su propio cuidado y de cuidados de humanos y no humanos también (comunidad, mascotas, vivienda, etc.). Esta investigación entonces se acerca a esos espacios fronterizos, entre una perspectiva y la otra, donde se cruzan cuerpo y cuidados, en las interacciones e interrelaciones entre corporeidades, espacio, acción cotidiana y habitar.

Los cuidados se hacen presentes en la pregunta sobre qué nos sostiene, qué sostiene a los cuerpos, qué sostiene la vida (Butler, 2010; Cabnal 2015), brindan centralidad a las comunidades en el contexto glocal y los “parentescos raros” (Haraway, 2019) generados a partir de los encuentros elegidos y potenciados entre las personas, e inclusive especies, en relaciones humanas y no humanas. Se trata de vínculos que “implican”, porque conllevan afectación (Nancy 2007), interrelaciones y energías.

Al indagar qué sostiene la vida de Melanie y su familia, resulta importante identificar que los cuidados como “necesidad multidimensional” (Pérez-Orozco 2006, 10), refiere a ámbitos corporales y afectivos, no solo implicaciones alimenticias o de higiene. Vanesa y su familia han establecido la sobrevivencia como prioridad, por lo que cualquier gasto adicional implica complicaciones con el monto destinado a los pañales de Melanie, por ejemplo, utilizando el pequeño subsidio estatal que recibe en la cobertura de necesidades básicas, como comprar de pan y leche.

En el caso se refleja la interdependencia dado que Melanie requiere asistencia permanente, la cual es brindada por su madre, hermanos y otros familiares. A Vanesa le implica mucho trabajo pues debe estar al pendiente de tres niños, de Melanie, de un tío y el perro. Además, estaba esperando otro bebé.

En el recorrido realizado por San José y Tres Ríos fue palpable la preocupación de Vanesa por la atención de Melanie. Se encontraba al pendiente de su físico, de la comida para ella, y un aspecto relevante, mientras caminábamos, Vanesa expresó su miedo a que las agarraderas de la silla de ruedas resbalen de sus manos, en las zonas más empinadas. Además, Vanesa escogió el día del cumpleaños de Melanie para hacer el recorrido, con el fin de llevarla a obtener su cédula de identidad y a comer algo rico. En las fotografías tomadas ese día Vanesa se sentía orgullosa y llenaba de besos a Melanie.

¿Cómo podemos revisar las interdependencias y los cuidados en los sistemas de apoyo para la movilidad de todos los cuerpos? Esto implicaría revisar y gestionar los requerimientos más básicos, pero trascender la segmentación en “servicios” u objetos, presente en nuestro cotidiano. Visualizar la interdependencia con las aceras, que implica la disposición de la comunidad por hacerlas y cuidarlas para el colectivo; la disposición del chofer que brida el servicio de bus y atiende la rampa, pero que no refiere solo a un intercambio mecánico sino también afectivo. Las personas que barren para que el camino este limpio, el funcionario que asegura que el agua llegue a casa, la funcionaria que realiza el trámite para el subsidio estatal, en fin, esas redes muchas que son difíciles de palpar.

En la interacción con los choferes del autobús se activan otras redes del sistema: el recibimiento, el apoyo con la rampa y el trato fueron cosas señaladas por Vanesa como importantes en lo que estábamos viviendo. El autobús es una de las partes de la red de interconexión que permite vencer uno de los aspectos más relevantes en su movilidad: el desplazamiento de forma económica desde su casa hacia lugares distantes. Vanesa comienza la coordinación con los choferes un día antes de realizar el viaje por medio de una llamada, en la cual les indica que va a salir con Melanie. En su experiencia casi siempre ha recibido un buen trato.

De regreso pasó que, al llegar al cantón de Tres Ríos, Vanesa iba a bajar con Melanie, y le quitó el cinturón, la estaba alistando para el descenso y el bus continuó su marcha después de que algunos pasajeros bajaron. Por eso, otras personas que se percataron avisaron al chofer gritando “silla”, “la silla” y presionando el timbre. El chofer bajó, desplegó la rampa, pero se dio cuenta de que el autobús estaba muy lejos de la acera, volvió a conducirlo para acercarlo,

pero esta vez no bajó el nivel del autobús de forma hidráulica (aunque podía hacerlo, como ocurrió en el ascenso). Con ello Vanesa bajó con Melanie con ayuda del chofer, pero con una pendiente muy pronunciada en la rampa.

En una ciudad que brinde sistemas de apoyo para la movilidad, el esfuerzo enorme que hace Vanesa para llevar la silla sería menor o más llevadero, porque no serían condiciones físicas ni las persistentes desigualdades las que regirían sus salidas. Las dificultades en las palabras de Vanesa para desplazarse señalan esas situaciones problemáticas:

“Ahí es donde uno se estresa un poquito, por el movimiento, porque hay que estar alzándola y a veces ve, que a veces veía que no podía, tenía que alzarla, a ver qué. Pero esos momentos son los que uno dice en qué momento pasa uno esto, porque es un poquito complicado alzarla y moverla, y a veces uno solo, como hay momentos en que le ayudan a uno, hay momentos en que no diay es uno el que tiene que... (...) Sí estaba sola” [entrevistas/Vanesa].

Entonces, es importante preguntar ¿cómo pueden sostenerse los cuidados en las comunidades?, ¿cómo hablar de los cuidados desde los afectos? ¿Cómo puede aprovecharse la atención a los afectos y utilizando los afectos para acompañar a las personas con discapacidad?

Pensar los cuidados a través de sistemas de apoyo para la movilidad de todos los cuerpos refiere a las conexiones que deben procurarse con el fin de que ocurran las actividades cotidianas encaminadas a sostener la vida. Implica también pensar más que los momentos de desplazamiento, las necesidades otras que tiene una joven como Melanie. Los ambientes natural y material tienen un impacto sobre el bienestar social y a la vez aseguran espacios comunales que potencien el encuentro, no de forma disgregada, sino interconectada con toda la comunidad.

Y allí resulta relevante establecer algunas características que se articulan con los cuidados que hacen relevante pensar estas formas por medio de sistemas. Así lo sugiere (Pérez-Orozco 2006, 16):

Este carácter transversal del trabajo de cuidados –entre lo económico y lo no económico, lo material y lo inmaterial, el trabajo y la vida, el egoísmo y el altruismo, lo público y lo privado, la autonomía y la dependencia– cuestiona los límites conceptuales y metodológicos en los que acostumbramos a movernos.

Una construcción comunitaria de los cuidados permitiría contemplar el importante papel que tiene la interacción de Melanie con otros espacios y a Vanesa recibir acompañamiento para que pueda llevar a cabo las tareas múltiples de cuidados. Esta estrategia ya la llevan a cabo algunas comunidades como la población trans y en otras épocas, las de filiaciones políticas. Cabría también indagar sobre lo que podemos aprender de ese tipo de construcción comunitaria de las experiencias de la población sorda o ciega (Paniagua Arguedas 2022).

Fotograma 5 Recorrido de Vanesa con Melanie



Fuente: Elaboración propia.

En este fotograma puede resumirse uno de los puntos más críticos del recorrido realizado con Vanesa y Melanie. Puede apreciarse la salida del parque (imagen 1), en donde hay algunas personas alrededor detenidas en la esquina (2 y 3). Al acercarse a la rampa, Melanie, que viaja en la silla de ruedas, se agarra de los brazos de la silla, porque se percata de

que algo va a ocurrir (4, 5). Con dificultad bajan la rampa y suben al asfalto. Vanesa se fija a ambos lados de la vía antes de cruzar (6). Al llegar al otro lado, la silla queda inmovilizada entre el asfalto, el caño y la rampa (9 y 10). Intenta moverla desde atrás, luego por el lado derecho y también por el izquierdo. Aunque algunas personas pasaron cerca de ellas, ninguna se acercó a apoyarlas esta situación fue percibida por Vanesa con molestia.

Otro caso que permite revisar las actividades de cuidados es la experiencia de Yuri. El mismo permite comprender cómo las actividades de cuidados son desarrolladas en este caso por las personas con discapacidad.

Por su parte, el caso de Yuri presenta a una mujer que asume las tareas de cuidado de su hogar y de sus hermanos como centro de su vida cotidiana. El **Cuadro 5** refiere su historia.

Cuadro 5 Historia del caso Yuri

Ella es una mujer de 32 años, sorda, migrante y habitante de una comunidad autoconstruida. Sus actividades cotidianas están todas vinculadas a los cuidados de otras personas. Ella cocina, limpia la casa, prepara a sus hermanos y sobrino para ir a la escuela, acompaña a su hermano hacia la parada del autobús (cuando asistía a la escuela) y luego iba de nuevo por él al regreso.

Nació en Nicaragua, por lo que forma parte del grupo de migrantes de mayor peso en Costa Rica, lugar al que llegó con 4 años. Aunque ha realizado toda su educación en Costa Rica no cuenta con documentos ni seguro social. Cuando Yuri enferma acude con su madre a servicios de salud privados, económicos, que se ofertan en su comunidad. La madre expresa que su hija casi nunca enferma.

La sordera comenzó como consecuencia de la meningitis de la que enfermó siendo una niña de un mes de nacida. Su madre recuerda la lucha que significó acompañarla por meses en el hospital y varios años de terapia, pues también tuvo dificultades para caminar. Además, alrededor de los 3 años, a raíz de una caída en un pozo se fracturó un pie y tuvo que utilizar muletas. Su madre indica que podría escuchar un poco con ayuda de audífonos, pero al no contar con seguro social no ha tenido acceso a esta tecnología.

Ella es la mayor de una familia de 9 hermanos, uno de ellos acaba de fallecer recientemente. Estudió en la Escuela de Enseñanza Especial Fernando Centeno Güell y de allí fue a la secundaria a un colegio en Barrio México. Para el periodo escolar, la madre relata cómo gestionó el transporte para su hija. Al principio, el abuelo de Yuri le acompañaba todos los días hasta la escuela y esperaba a que saliera para regresar con ella, esto implicaba una gran inversión económica. Con el tiempo, la madre compartió estas dificultades económicas con la directora del centro educativo, quien le sugirió que consiguiera otros chicos de la comunidad que asistieran y la institución educativa podía

dotarlos de transporte, de esta manera la familia logró ahorrar en los pasajes. Además, a partir de entonces, sus compañeros de viaje se convertirían en personas cercanas a Yuri.

Su familia ha vivido en diferentes momentos dificultades económicas, al punto que no podían enviar a la escuela a los chicos.

Yuri cuidó a su hermano durante la enfermedad hasta que falleció. Y desde entonces también ha sido un apoyo enorme en la depresión de su madre ante esa pérdida.

En su casa recibe la visita de personas de una iglesia, que llegan a hablar con ella con lengua de señas, a la vez que de vez en cuando asiste a sus congregaciones fuera de la comunidad, cuando llegan a buscarla. Esta actividad le gusta realizarla semanalmente. Comenta que a dicha congregación asisten muchas personas sordas y ahí conversan, a ella le gusta mucho ir y levantar la mano.

Se dedica a hacer compras y también visita a su abuelo y a otras personas sordas que conoce en la comunidad. En su familia utilizan un sistema de señas específicas, que incluye expresiones y gestos, denominada Comunicación Visual Gestual (CVG). Esto resuelve el intercambio a lo interno de la familia. Para realizar compras lleva en un papel anotado lo requerido. La intérprete de señas, al comunicarse con la entrevistada considera que maneja muy poco vocabulario por lo cual sus respuestas eran cortas, y en algunos casos se tuvo dificultades para transmitirle las preguntas.

Yuri no cuenta con teléfono propio. Según comentan en su familia, “le quitaron” el teléfono por sus vínculos “con muchachos”, una información en la que no quisieron ahondar. Lo que se permitió entender es que existían conflictos entre lo que ella quería hacer con su teléfono y lo que la familia considera la forma en la cual debe llevar su sexualidad.

Fuente: Elaboración propia con base en entrevistas.

En el caso de Yuri su espacio de movilidad es comunitario y doméstico. No utiliza el transporte público ni sale de la comunidad sin compañía de su familia. Toma tiempo para el autocuidado y le gusta teñir su cabello y mantenerlo peinado.

El espacio comunal resulta central en su experiencia refiriéndose al lugar de las compras. Sus recorridos a pie le hacen transitar por zonas muy focalizadas de su comunidad. A partir de esos espacios ella establece vinculaciones con personas sordas de las iglesias de la comunidad y con niños y niñas, principalmente.

En uno de los recorridos Yuri se percató de que una niña quería cruzar un caño y no lo podía hacer sin ayuda, por lo que le tendió la mano y la apoyó para pasar.

Yuri realiza gran cantidad de trabajo en casa del que se beneficia toda su familia, sin embargo, las condiciones para evitar que tenga vínculo privados a nivel telefónico constituye una muestra de lo que Pérez Orozco (2016) ha investigado como las cadenas de cuidados, su dinámica desigual y transnacional, muestra de un régimen de cuidados injusto.

5.2.2 Redes de infraestructura

En este apartado se desarrolla el análisis de las redes vinculadas con las dimensiones materiales de la ciudad, es decir, se aborda la infraestructura y equipamientos, que incluyen: rampas, cruces, puentes, baldosas, entre otras.

Vale la pena señalar que esta investigación no es un trabajo “antirampas”, aunque sostenemos que la infraestructura debería trabajar en red potenciando interconexiones. Cabe el ejemplo para revisar el papel de las rampas, porque se individualiza un asunto de conexión a la red de movilidad. Como se describió en apartados anteriores en esta tesis, en el contexto costarricense se aprecian los desniveles en las aceras y con respecto a la superficie de tránsito vehicular, en las que las persona dueñas de sus viviendas o negocios construyen rampas (contrarias al flujo peatonal) para que el auto entre al garaje sin problemas, aunque esto dificulte la movilidad de quienes transitan por la acera. Esta situación es muy frecuente en el espacio urbano costarricense.

Las palabras de Fabricio son esenciales para comprender cómo en la medida en que se establezcan ciudades conectadas, desde experiencias hápticas, antes que cibernéticas, tendremos ciudades más habitables.

"hacen rampas para las sillas de ruedas, esto sí lo he venido notando, y están bien, o sea, aunque es un cambio dado para las personas adultas y con discapacidad también nosotros entramos como en eso, ¿verdad? Entonces eso también nos ha facilitado el hecho de transportarnos cada vez que transitamos por una acera" [entrevistas\Fabricio]

Como persona con talla baja se beneficia de estos elementos en la medida en que constituyan redes lo que las haría parte de sistemas que apoyen la movilidad.

Una parte de la discusión con el urbanismo tradicional se encuentra en los “puentes peatonales”, la solución “accesible” en Costa Rica fue colocar rampas y elevadores para

solventar un cruce que a nivel terrestre se reduciría considerablemente en términos de tiempo y esfuerzo para las personas. Como lo señaló Johnny en el recorrido, el esfuerzo de una persona usuaria de silla de ruedas convencional para subir y bajar estas estructuras es considerable; los elevadores se averían constantemente y requieren de un costoso mantenimiento, además dependen del fluido eléctrico, lo cual eleva el riesgo de quedar atrapado en la estructura. En ocasiones esos puentes peatonales se convierten en estructuras que generan inseguridad al utilizarse. Lo que demuestran estas estructuras es un urbanismo que da prioridad a los vehículos.

En las versiones más críticas del urbanismo actual se presenta el cuestionamiento a este tipo de estructuras, una crítica proveniente de movimientos sociales que reivindican el caminar accesible; en esa línea se pueden consultar las propuestas de Liga Peatonal en México y las investigaciones relacionadas con nombrarlos “puentes antipeatonales” (Andrade-Ochoa y Mancera-Gutiérrez 2018).

A esta posición podríamos agregar que el urbanismo capacitista también se manifiesta en formas supuestas de inclusión, que no son cuestionadas, ni estudiadas en detalle con el fin de revisar el componente ideológico presente en la atención, por ejemplo, de la prioridad del flujo vehicular motorizado contra el de la población que transita peatonalmente. Al respecto Johnny presenta un buen ejemplo a continuación:

"Igual se dificulta un poco cuando los carros se colocan en la acera, digamos, se colocan mal, entonces se supone que el carro debería parquear en la calle, como está ese rojo [se refiere a un auto estacionado], o los demás que están allá, pero no sucede, colocan el carro, se suben a la acera y muy común, realmente lo he visto que es muy común, no tienen conciencia los conductores de que las aceras son para los peatones y no para los carros. Y con tal de cuidar el carro que le quede casi que en la entrada de la puerta de la casa entonces dejan el carro encima de la acera." [entrevistas\Johnny]

Ilustración 23 Ecazú. Diferencias de infraestructura de aceras.



1

2

3

4



5

6

7

8

Fuente: Elaboración propia.

En la secuencia de fotografías es posible apreciar las condiciones de infraestructura urbana existentes en las zonas urbanas de Costa Rica. La ausencia de aceras en algunos puntos (1 y 7), o la existencia de estas con dimensiones inadecuadas (4 y 8), en otros puntos la superficie es de piedras y en otras se encuentran segmentos bien equipados de baldosa táctil que no conectan con ningún lugar en específico. También se aprecian la gran cantidad de postes con señales de tránsito, de alumbrado público o “de protección”, tapas de drenaje o cableado, colocados en la vía (2 y 7). Los cuerpos se ven obligados a estar atentos a las diferentes situaciones espaciales, pues se rompe la continuidad en el diseño y con ello la posibilidad de moverse fácilmente por los espacios, los cuales se tornan altamente cambiantes y con pocos elementos que se mantengan constantes.

Como bien se señaló en apartados anteriores, en Costa Rica la legislación promueve que cada propietario o propietaria de su terreno construya la acera, pero lo hacen con materiales, formas y diseños que no siempre son regulados por alguna entidad estatal con el fin de velar porque sirva para facilitar la movilidad. Entonces encontramos diversos materiales, algunos de ellos con las condiciones mojadas por la lluvia o las aguas se convierten en un obstáculo, como dice Luis Gustavo “las aceras son asesinas en Costa Rica”. En este collage de fotografías pueden apreciarse una muestra de las grandes diferencias que existen en las superficies, pero, sobre todo, visualizar lo complejo que puede ser transitarlas:

Ilustración 24 Texturas y materiales de aceras en zonas urbanas de Costa Rica



Fuente: Elaboración propia.

En esta imagen se observan superficies porosas y otras lisas, algunas con piezas de piso cerámico, hoyos, grietas, tuberías, musgo o hierbas y pintura. Debe indicarse que los servicios públicos de agua tienen un medidor domiciliario y el sistema se encuentra conectado utilizando las aceras como lugar de ordenamiento de las tuberías. En el centro de San José, el alumbrado

eléctrico se encuentra de la misma manera, por estas razones se presentan tapas, desniveles y huecos (en donde robaron la tapa), que resultan una complicación.

Ilustración 25 Acera San José, Barrio Carit.



Fuente: Elaboración propia.

En esta ilustración es posible apreciar cómo existe un hoyo en la esquina de una acera. Colocaron una piedra pesada como “tapa”, pero su superficie se convierte en un obstáculo en el cual se puede tropezar una persona e impide el paso de una silla de ruedas. Este tipo de situaciones muestra la forma de resolver momentáneamente el orificio, cubriéndolo, pues la preocupación se centra en que no haya caídas dentro del hueco. Sin embargo, se coloca un elemento que será percibido por quienes tengan posibilidad de verlo. Esta constituye una solución capacitista.

En algunas aceras se encuentran elementos que se supone son parte de “infraestructura accesible”, que, sin embargo, no pueden cumplir con el objetivo para el que se crearon debido a la presencia de obstáculos, actividades humanas (en algunos momentos del día) y especialmente debido a la desconexión (es decir, son elementos colocados, pero no

conectados con un sistema de apoyo a la movilidad). Esta es una muestra más de que los espacios urbanos no son estáticos, sino que se encuentran en cambio e interacción constante.

Kimberly, por ejemplo, destaca la importancia de las texturas y colores para diferenciar las superficies, las personas con baja visión dependen de estos contrastes para usar los espacios; ella describe las dificultades que presenta la capital del país:

“Y ya lo que es como en San José, ya la capital, es terrible. O sea, en las aceras a veces hay tapas levantadas, hay huecos y hay que tener mucha precaución, mucho cuidado. A veces cuando voy con una amiga me dice “ay Kim cuidado”, porque ya saben mi condición, ¿verdad?, a pesar de que sea de día en caso de que yo no lo haya visto. Pero sí, suelo andar con precaución, aunque a veces ando muy rápido, pero sí tengo que andar observando los diferentes obstáculos que pueden haber (...) La única parte así que me gusta es como la parte de los hospitales, ahí lo que es Hospital San Juan de Dios, Hospital de Niños, que la acera es muy bonita y hasta tiene loseta y todo. Y en la cuestión de la avenida, muy bonita la avenida, digamos en cuestión de adoquines (...) La avenida central, sí. Pero no hay como una loseta, no hay como una guía donde caminar” [entrevistas, Kimberly].

La informante advierte sobre las dificultades que se presentan para calcular el paso que debe dar cuando enfrenta caños (cunetas) de diferentes tamaños y cuyos bordes presentan alturas variables y discontinuas. Por su parte, los autobuses a veces estacionan al lado de los caños u hoyos, lo cual coloca nuevamente en riesgo al peatón.

Kimberly menciona un elemento importante en las dinámicas de la ciudad, que son cambiantes constantemente. Se refiere a la sobreposición del asfalto cuando arreglan las calzadas, en esas ocasiones algunas empresas colocan el material sobre la capa anterior, agregando altura a la calzada con respecto a los bordes y aceras, eso genera un desnivel importante que muchas veces es difícil de sortear especialmente por las personas con discapacidad o adultas mayores.

Al colocar baldosas podotáctiles en la ciudad sin una adecuada conexión desemboca en estrategias de inclusión capacitistas, pues se dota de infraestructura sin tener en cuenta

recorridos vivos, es decir, sin contemplar el uso cotidiano de estos espacios. A continuación, se presentan algunos ejemplos:

Ilustración 26 San José. Elementos sobre la acera.



Fuente: Elaboración propia a partir de video de recorrido con Alex.

En esta imagen puede revisarse la presencia de elementos como los pequeños agujeros donde se encuentra el medidor o la llave de paso del servicio de agua potable. También las tapas metálicas de los servicios de electricidad y en este caso, la electrificación subterránea en el centro de la capital. Pero el elemento más significativo de la imagen es la baldosa podotáctil que tiene dos bloques faltantes y, además, desemboca en un puesto de ventas. En el momento del día que se tomó el video, en horas de la mañana, la dinámica en ese espacio era muy reducida, pero, en otros momentos del día, existe una importante actividad comercial desarrollándose en ese punto, por lo tanto, la persona con discapacidad recibe un elemento de apoyo a su movilidad que no es útil, y que, además, le coloca en riesgo. Esto se repite en otros puntos de las ciudades como los que se presentan a continuación:

Ilustración 27 Obstáculos en la baldosa podotáctil, Alajuela



Fuente: Elaboración propia a partir de video.

En las imágenes anteriores puede apreciarse una de las aceras en Alajuela. Cuando se colocan este tipo de dispositivos aparece la interrogante sobre qué ocurre con los elementos preexistentes, por ejemplo, los postes de alumbrado eléctrico, con sus apoyos (tensores metálicos) y las señales de tránsito. La ciudad se construye constantemente, y con esta escena urbana caben muchas preguntas sobre lo que ha significado en el urbanismo costarricense colocar uno sobre otro, elementos urbanos que se van sumando y agregando complejidad a los espacios. Lo urgente de cuestionar es, qué ocurre si una persona con discapacidad visual utiliza este dispositivo, sin duda, puede tropezar fácilmente e incluso tener un accidente si su bastón no detecta el obstáculo. Como puede verse en estas prácticas urbanas, predomina una noción de autosuficiencia, en la cual se sigue cargando la “responsabilidad” de la gestión del riesgo a cada persona individualmente, y se maquillan las ciudades de inclusión, cuando lo que

ese está generando son potenciales riesgos para esta población. Además, obsérvese cómo las superficies por donde salen los vehículos de un parqueo están señalizadas solo con pintura, lo cual es imposible de detectar para la persona ciega que vaya pasando por el lugar.

Una escena parecida ocurre en los alrededores del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en la zona de Plaza Gonzáles Víquez en San José. Como puede observarse en las siguientes tres fotografías, las baldosas táctiles son colocadas, pero existen elementos que cortan la baldosa como los postes, cables, vehículos parqueados y hasta un local para ventas (1, 2 y 4). En el caso del local de ventas se observa cómo justo en el espacio donde se ubica el vendedor y la interacción comercial es donde hacen pasar la guía. En la fotografía 3 se observa cómo el letrero que indica que el espacio está reservado para personas con discapacidad (para vehículos que transporten a estas personas), está atravesado en la superficie táctil de la acera.

Ilustración 28 Baldosa podotáctil en San José y obstáculos colocados en el trayecto



1

2

3

4

Fuente: Elaboración propia a partir de video.

En su experiencia, William evidencia la desconexión que se da entre las superficies exteriores y los edificios o comercios. Las rampas a veces son construidas con medidas insuficientes o “por cumplir” supuestamente la legislación. Esa situación de reglamentos que, llevados a la práctica, se convierten en construcciones mal hechas, que colocan en riesgo a las

personas que las utilizan, es una práctica común poco analizada en la investigación urbana. En el caso del restaurante donde realizamos la entrevista, la rampa era tan empinada que la silla de ruedas requería del apoyo de otra persona para ingresar, implicando un gran esfuerzo físico. Aquí puede analizarse la interdependencia que existen entre el acuerdo social y la institucionalidad pública que debe velar por que se realicen las obras, además, de las situaciones que ocurren en esos espacios, la supervisión de la obra, los materiales, etc.

5.2.3 Redes de acuerdos sociales

Este tipo de redes refiere a las relacionadas con la gestión del espacio urbano. Incluye esa serie de acuerdos que se dan en comunidad, es decir, el orden urbano formal o informal (Duhau y Giglia 2004), reglas, dimensión de ordenamiento y nociones como los cuces.

En las redes de acuerdo social se evidencia un esfuerzo de la población con discapacidad por utilizar los espacios, aunque esto implique cambiar los usos socialmente establecidos para ciertas estructuras o subvertir las regulaciones, es decir, en algunas ocasiones se da un proceso de informalización espacial (Boudreau, 2017). Lo que muestran estas situaciones tensas de apropiación/informalización, es que existe en el colectivo de personas con discapacidad un trabajo constante por usar los espacios, especialmente para evadir otros riesgos (por ejemplo, utilizar la calzada) o las limitaciones que tienen las aceras para transitar.

La Ilustración 29 presenta una muestra inicial de las implicaciones que tienen las redes producto de acuerdos sociales y el espacio para la movilidad. Como puede observarse en la foto, existen varios elementos que se dan por sentado en el uso de la vía: un vehículo estacionado en la acera, una rampa colocada a unos 10 metros de la esquina, los vehículos que se detienen a hacer el alto sobre la esquina, el paso de la mujer que carga a un niño por en medio de los vehículos, la existencia de un objeto cuadrado de concreto junto al poste, la diferencia entre el nivel de la calle y el de la acera. Estos aspectos refieren a acuerdos que no necesitan ser explicitados pero se presentan en la gestión de la ciudad, en el intercambio entre los diferentes actores sociales.

Ilustración 29 Cruces de movilidad, Escazú, San José.



Fuente: Elaboración propia.

Aunque se den condiciones que les incomodan, las personas con discapacidad no quedan estáticas ante ellas. Entre las acciones de apropiación de los espacios se encontró, por ejemplo, el uso de las ciclovías para transitar por parte de las personas con silla de ruedas o personas con discapacidad visual, debido a su continuidad (aunque no tienen salidas a lo largo de la ruta, por si la persona desea acortar el camino) y que se encuentran en mejores condiciones que las aceras. Pero al hacerlo, un espacio destinado al paso de vehículos como las bicicletas es modificado. Con respecto a la ciclovía y otras estructuras William comenta:

“voy digamos que seguro, verdad, porque siempre por ahí hay alguien que irrespeta porque no tienen los blockcitos³⁸ ahí de división, pero sí es más cómodo que andar en la... la de Cartago, tiene divisiones, sí, pero algunos lapsos que no tienen; pero sí se

³⁸ Se refiere a estructuras de protección.

siente digamos las rampas, en este caso son rampas que no, no están con la medida necesaria. En sí los locales, entonces a uno lo limita de ir a comprar, de ir a hacer algún mandado porque están... Porque no hay esa accesibilidad en los locales” [entrevistas\William].

Aunque el uso de las ciclovías es una alternativa bastante útil para la movilidad de las personas con discapacidad, se trata de espacios que no les contemplan en su uso. En Costa Rica las ciclovías se encuentran a veces segregadas, a un nivel elevado con respecto de la calzada o colocadas en medio de pasos peatonales complejos (como el bulevar de la Avenida 4 en San José). Según mencionaron las personas y, producto de la observación realizada, se presentan diversas problemáticas para su uso:

1. La invasión de la maleza a la zona de paso (el mantenimiento estatal de zonas verdes es deficitario),

2. Obstáculos debido al mal diseño (con presencia de postes, bardas o cables tensores),

3. El parqueo de vehículos sobre la ciclovía obstruyendo el paso (en otro proceso de informalización). Esta última, es una de las experiencias que menciona Johnny:

"hay un taller mecánico por acá, entonces, vea la ciclovía como es, colocan el carro en la ciclovía, entonces yo iba el otro día y el carro ahí, entonces ¿qué hago? En una ocasión había un carro, por dicha el carro era de la gente del frente, entonces cruzaron y corrieron el carro" [entrevistas\Johnny].

El menciona cómo se posiciona con su cuerpo en diferentes momentos en los cuales encuentra obstáculos para avanzar. En los casos en los que da resultado, las personas quitan los obstáculos para poder continuar su camino. En los momentos en que esto no ocurre, ha tenido que devolverse y bordear la zona para conseguir pasar de otra forma; usualmente ese cambio en la ruta implica mayor riesgo y tiempo.

Como se aprecia en la fotografía (Ilustración 30) Johnny utiliza tramos de la vía para transitar, se observa el final de la vía, zonas verdes con vehículos estacionados y la desconexión de la vía peatonal con el puente.

En los espacios en donde se cruzan diferentes modalidades de transportes se detectaron tensiones o incomodidad para las personas con discapacidad. Un ejemplo lo constituyen las líneas de tren al momento en que se cruzan con las aceras (ilustración 31); las personas usuarias de silla de ruedas identifican las vías como elemento que detiene las ruedas delanteras de la silla de ruedas; las personas ciegas indican que se carece de elementos que avisen al peatón cuando se aproxima el tren (en el caso de los vehículos automotores se ha colocado recientemente en los cruces agujas y semáforos para proteger el paso del tren); también mencionaron las personas sentir inseguridad al pasar por estos cruces, debido a la velocidad rápida con que se aproximan estos transportes o el sonido que emite (por el timbre alto de la sirena) que impide escuchar otros elementos del espacio y determinar de dónde viene el tren.

Ilustración 30 Johnny utilizando ciclovia para transitar. Hatillo, San José.



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 31 Acera San Pedro de Montes de Oca en el cruce con línea del tren



Fuente: Elaboración propia.

En esta fotografía se aprecia cómo los rieles constituyen zanjas y desniveles que irrumpen la continuidad del paso de la acera.

Las redes del habitar se tensan los cruces de diferentes moviidades, en otras ocasiones se articulan para generar los sistemas que facilitan la movilidad. Existe una mediación de la comunicación al respecto de estos usos, a manera de ejemplo, en uno de los recorridos se vivió una experiencia de riesgo de atropello. Como puede observarse en la Ilustración 32, se desplazan dos personas hacia el centro de salud (EBAIS), y cuando se encuentran utilizando un paso peatonal, que no contaba con semáforos ni se ubicaba en una esquina, uno de los vehículos brinda paso a las personas peatones, el carro en el siguiente carril pasa a toda velocidad sin importarle el cruce peatonal ni que estuvieran cruzando. Le sigue una motocicleta también. Las personas tuvieron que detenerse de golpe y estuvieron en riesgo de ser atropelladas. Esta situación no parece ser atípica, se registró un acontecimiento similar en la historia compartida por André Solís (2020) (ver Anexo 4).

Ilustración 32 Escena Cruce de calle



Fuente: Elaboración original de Fabricio Bustos, 2021.

En esa interacción en la calle, se dan casos como el que describe Kimberly, en donde la persona con discapacidad recibe un trato distinto y no solicitado, por ejemplo, le hacen cruzar o tratan de imponerle su voluntad:

“hay personas que realmente les hace falta como esa parte humanitaria, esa sensibilidad, esa empatía, por ponerse en el lugar de otros. Y otras que más bien a veces se pasan, que se pasan de amabilidad, que lo agarran de un brazo y “vamos, cruza”. Quieren ayudar tanto que más bien lo que hacen es como que lo hagan sentir a uno como incómodo. Así que ni un lado ni el otro, hay que tener como un balance entre los extremos de ayudar mucho y más bien no ayudar en nada” [entrevistas\ Kimberly].

En ese sentido una de las tensiones que se presentan en los sistemas de apoyo a la movilidad refiere a la situación en la que las personas no saben cómo brindar un servicio, un acompañamiento circunstancial o acercarse a la población con discapacidad:

"Hay personas buenas, que quieren ayudar, pero no saben cómo, no tienen experiencia con sordos. Sí, algunos, yo no lo hago, pero a algunas personas, les falta educación sobre la cultura sorda. Además, esas personas no conocen las leyes que protegen los derechos de las personas, por eso hacen eso. ¿Por qué? Porque las personas oyentes están acostumbradas a aprovecharse, a buscar cómo ganar, y a las personas sordas no las ayudan." [entrevistas\Marco].

En esta expresión, Marco señala un elemento a tomar en cuenta para evitar el arrinconamiento o disgregación dentro de las redes, en el sentido en que se trabaje con la población oyente acercándola a la experiencia de la comunidad sorda, y esto sería importante también en las demás discapacidades, con el objeto de trabajar las nociones de asistencia puntual y general.

Los cuerpos “capaces” consumen, por eso, el urbanismo capacitista define como prioritario incorporar vallas publicitarias en las paradas de autobús, donde parece ser más urgente mostrar la publicidad que las personas puedan saber fácilmente cuál unidad de transporte se acerca. Alexa comentaba las dificultades que tiene con el mobiliario urbano, estas paradas de autobús incorporan una estructura denominada Mobiliario Urbano como Punto de Información o MUIs por sus siglas, que impiden la visibilidad a las personas que se encuentran en la parada de autobús, a la vez que constituyen un obstáculo para las personas que utilizan bastón para guiarse pues en el movimiento lateral el bastón no detecta la parte del rótulo que se sale hacia la acera, y ahí es donde se golpean. También ocurre con la banca, pues no cuenta con elementos que sean detectables a nivel de piso.

Otro ejemplo de las dificultades para habitar en la interconexión en redes lo comenta Alexa. En la parada del autobús se detienen muchas rutas que van hacia diferentes destinos. La forma de diferenciar las rutas es por medio de colores o rótulos pequeños. Los colores de las unidades de transporte a veces se repiten para rutas cercanas, entonces no refiere a un criterio en que sean excluyentes entre sí. A raíz de eso, al regreso a su casa, Alexa decide no tomar el autobús en un punto (el Outlet Mall en San Pedro) porque esperar allí “es una odisea” según dice, pasan buses hacia diferentes destinos y no se sabe hacia dónde se dirigen (a menos que puedan observarse los rótulos o el color de las unidades y de noche eso no es posible). Entonces, ella prefiere esperar hasta una hora u hora y media el bus que va directo de la universidad hacia Cartago (entonces su movilidad se alarga en tiempos de espera, debido a los horarios preestablecidos por el servicio). También advierte que a veces ni siquiera hay paradas señaladas, no se sabe qué autobús pasa por ahí, o si estás esperando el autobús en el lugar correcto o no.

Ilustración 33 Mobiliario Urbano como Punto de Información (MUPI), San José



Fuente: Elaboración propia a partir de video.

Otro elemento mencionado por las personas entrevistadas es la basura. La misma constituye una preocupación para la población con discapacidad tanto por la suciedad que puede llegar a sus manos como por que, ante la costumbre en el país de colocar las bolsas de desechos fuera de casa, a veces las personas olvidan sacarla a tiempo y la depositan en las aceras, en donde pueden propiciar un tiradero. En la descripción lo define más en detalle José:

Entrevistado: “Sí la gente tira basura, digamos si el camión pasa martes, ellos sacan la basura lunes, en vez de esperarse al día que tiene que pasar el camión. Porque lo que pasa es que vienen los perros, empiezan a sacar la basura y tiran todo y a uno, por lo menos a mí me cuesta cuando... Pasar por ese callejón cuando está lleno de basura, tras de eso que meten carros al callejón también entonces ya es más difícil pasar.

Entrevistadora: Entiendo, entonces esta la basura y los carros. Es muy difícil para el paso.

Entrevistado: Algunas veces yo iba caminando y tenía que hacerme a un lado por los huecos también. Ahí está ese hueco y más arriba hay otro, igual tengo que tratar de tirarme a los lados porque no hay acera (...) en esa secuencia hay como tres huecos seguidos” [entrevistas, José].

En la siguiente imagen se puede apreciar la presencia de dos elementos en el espacio de la acera el poste y la basura. Cabe mencionar que estos postes de color verde se han colocado recientemente (desde 2016) como parte de un proyecto de infraestructura de semáforos que utilizan energía solar en las ciudades del Gran Área Metropolitana de Costa Rica. Esta ilustración muestra lo que se viene abordando respecto a la basura.

Ilustración 34 Basura tirada en la acera al lado del poste del semáforo, San José



Fuente: Elaboración propia.

5.3. Los desafíos de sistemas que apoyen la movilidad de todos los cuerpos

A lo largo de este capítulo se analizó cómo la comunidad con discapacidad gestiona su movilidad urbana a través de redes, visibilizando la importancia de los sistemas de apoyo para la movilidad de todos los cuerpos.

En términos generales, al abordar con las personas entrevistadas los temas, al observar en sus recorridos las condiciones de la infraestructura vial y social para conectarse con la ciudad, el sistema de transportes y la interacción entre personas, choferes, otros y otras pasajeras, las aceras, las unidades de transporte, elementos climáticos, fue posible conocer las importantes limitaciones que existe para esta población en el habitar en movimiento.

En el contacto con estas redes se detectó en las personas mucho enojo o molestias. Se mencionaron situaciones difíciles como el ser fotografiados en las unidades al abordar un autobús (así lo señaló un usuario de silla de ruedas), pues el chofer debía reportar el supuestos retraso de la unidad por el tiempo que tomaba “brindarle la atención”. En otras ocasiones refieren al trato recibido, a burlas por parte de choferes, a miradas incisivas por parte del grupo de pasajeros, de la molestia de conductores de vehículos particulares mientras sube o baja una persona utilizando la rampa del autobús, etc. Son situaciones que no son conversadas o expuestas a discusión pública, pero que nos hablan de las interdependencias que se establecen en la vida urbana a nivel cotidiano.

A la vez el seguimiento a esas estrategias cotidianas que plantea esta comunidad, a veces de manera desapercibida por las personas a su alrededor evidencia un esfuerzo por posicionarse en el espacio. Entonces, crear sus propias conexiones a las redes de movilidad, implica, en ocasiones, replantear o subvertir las estructuras físicas que posee la ciudad para darles otros usos diferentes para los que concibieron quienes diseñan, construyen o gestionan los espacios. Esta situación puede ser interpretada en algunas ocasiones como procesos de apropiación, sin embargo, en otras, no poco frecuentes, nos encontramos ante procesos de informalización (Boudreau, 2017) en la ciudad, dado que deben realizar estrategias en ocasiones poco habituales y que les implica esfuerzos adicionales a los que realizan otras personas por el mismo objetivo: movilizarse.

Un aporte de este capítulo ha sido identificar las dimensiones que presenta el urbanismo capacitista, interfiriendo en los sistemas de apoyo a la movilidad, a saber: el arrinconamiento, que refiere a las dinámicas de incomodidad generadas hacia las personas con discapacidad; la disgregación, que contempla aquellas situaciones en las cuales se separa de la comunidad a la población con discapacidad, a veces sin aislarla por completo, pero evitando que formen parte del conjunto de la sociedad; y, finalmente, la aceleración, presente en múltiples expresiones de este momento de la historia del capitalismo, en el cual la rapidez e inmediatez dictan el ritmo y velocidad a seguir en las actividades cotidianas y en la movilidad.

Por otra parte, el capítulo realiza un acercamiento a la comprensión del habitar en movimiento de las personas con discapacidad dentro de sistemas, conformados por redes de apoyo o limitación para esta movilidad. Con este capítulo es posible concluir que la movilidad es interdependiente, tal cual lo son las actividades humanas, sin embargo, esa característica adquiere particularidades cuando se trata de la movilidad de las personas con discapacidad, por ejemplo, el requerimiento de más espacio, de condiciones ambientales óptimas, y de interacción.

Las articulaciones para la movilidad de las personas con discapacidad se dan en espacios/tiempos en los cuales encuentran apoyos en redes vivas, por parte de personas (asistentes personales, cuidadoras y cuidadores, programas sociales) y otras especies (por ejemplo, perros guía), como de infraestructuras y acuerdos sociales. No obstante, también se identificaron tensiones en la movilidad, situaciones en las cuales existen dificultades en la conectividad de las redes. Es por eso, que los sistemas de apoyo a la movilidad apoyan a las personas en la medida en que se encuentren interconectadas y potencien la articulación urbana.

Las actividades de cuidados adquieren una importancia central en la vida cotidiana, y como puede verse en los casos analizados en ocasiones las personas con discapacidad son cuidadoras o cuidadas pero, para ambas experiencias, el urbanismo capacitista presenta limitantes que se traducen en precarización de las condiciones de vida de estas personas y sus familias.

Habitar con cuerpos expandidos en ciudades capacitistas. Reflexiones para un cierre

En este apartado se exponen algunas reflexiones finales del estudio. La investigación aquí presentada ha sido un esfuerzo construido colectivamente, tanto en ámbitos académicos como sociales, en México y en Costa Rica, en vinculación con personas de otros países por medio de redes sociales y académicas, a través del intercambio en múltiples espacios de discusión. Rendir cuenta de tan magno esfuerzo por comprender las complejas situaciones que vive la población con discapacidad puede resultar limitado para las conclusiones de un texto que da cuenta de un proceso de trabajo y creación que apenas comienza. No obstante, como lo merece el aporte de muchísimas personas presentes en dicho proceso, corresponde indicar cuáles son los hallazgos más relevantes y apuntar sugerencias para futuras investigaciones.

Por medio del estudio de casos, esta investigación trabajó con personas con discapacidad de Costa Rica, usuarias de transporte público, del 2017 al 2021, registrando sus experiencias al habitar por medio de entrevistas móviles en recorridos cotidianos. La información se recuperó con audio, video y fotografía. Ante la ausencia de un andamiaje teórico y metodológico para abordar el objeto de estudio, tanto en los estudios críticos en discapacidad como en los estudios urbanos, la investigación propuso el acercamiento de la teoría Crip al urbanismo, enriqueciendo una propuesta para analizar los fenómenos que ocurren en la ciudad. A la vez, los estudios críticos en discapacidad ampliaron su perspectiva al encontrar en este estudio múltiples aspectos que pueden ser compartidos por la comunidad en diferentes contextos.

Costa Rica resulta ser un país con particularidades en su historia y política que permitieron mostrar aspectos relevantes para la investigación. Una institucionalidad fuerte, pero a la vez burocrática, la situación de que la infraestructura de las aceras sea responsabilidad de los dueños de los predios y la particular forma de dar las direcciones para orientarse a través de puntos cardinales y número de metros desde puntos de referencia, entre otros aspectos fueron el espacio propicio para generar una reflexión consolidada sobre cómo habitan la ciudad las personas con discapacidad, la accesibilidad, y las dificultades que enfrentan estos y otros cuerpos. En este territorio se dificulta la atención desde la institucionalidad pública a elementos de la movilidad colectiva y a la resolución de las denuncias de la población con

discapacidad. Asimismo, se presenta un protagonismo privado en la toma de decisiones y acciones sobre elementos de infraestructura y movilidad. Si bien son múltiples los avances en materia de abordaje de la movilidad de la población con discapacidad, existen situaciones como las narradas por las personas en esta investigación, en las cuales se evidencia la desconexión de las propuestas y el énfasis fiscalista de estos proyectos y centrado en la atención a población con silla de ruedas.

La investigación posiciona a la persona con discapacidad como la protagonista de su habitar en la ciudad, por lo cual se trabaja una dimensión epistemológica referida a la importancia de tomar el punto de vista de esta población para abordar el urbanismo, es decir, las formas, usos y gestiones de las zonas urbanas.

Uno de los elementos a destacar que aporta esta tesis refiere a la dimensión metodológica, al trabajar directamente con las personas con discapacidad habitando en movimiento la ciudad, es decir, desafía la idea de la discapacidad en cuerpos pasivos, inmóviles o encerrados, y coloca el enfoque en la movilidad como forma de habitar. Con ello amplía el campo, pues los estudios con personas con discapacidad en Costa Rica se han centrado en analizar lugares “fijos” o realizado de una manera más estática.

Tal como lo han señalado históricamente el modelo social de la discapacidad, el movimiento vida independiente y los estudios críticos en discapacidad, las políticas públicas y las acciones sociales para crear ciudad se han sostenido en nociones de los modelos médico, rehabilitador y de prescindencia de las personas con discapacidad. Es decir, desde modelos que buscan “controlar”, “curar”, “corregir”, “arreglar”, “eliminar” o desaparecer a esta población.

Esta investigación ha contribuido a señalar la trascendente necesidad de colocar el cuerpo en el centro de las discusiones del urbanismo. Al indagar cómo el urbanismo capacitista se interrelaciona con las experiencias corporales y las redes de apoyo para la movilidad de las personas con discapacidad en zonas urbanas de Costa Rica fue posible identificar el problema y debatir sobre aspectos dados por sentado en el urbanismo, los estudios de la ciudad y de la discapacidad, por ejemplo, que todos los cuerpos se mueven a un mismo ritmo, de una misma manera o con la misma fuerza.

Los casos abordados permiten identificar en la institucionalidad costarricense una visión estática del urbanismo y de la gestión de la ciudad. Esta situación impide que los gobiernos nacional y local asuman su responsabilidad en la garantía de sistemas de apoyo para la movilidad de todos los cuerpos. Si se sigue considerando la ciudad como una entidad estática, de patrones fijos, se genera legislación, normativa y prácticas institucionales que se encuentran desfasadas de las dinámicas que aquí se han mostrado. Se continúa con la dificultad para incorporar elementos cambiantes del espacio, del movimiento de los cuerpos y actores, en las dinámicas urbanas, e inclusive de considerar aspectos como las lluvias o las caídas a la hora de cuidar de los espacios y las personas y otros animales no humanos que los habitan.

En concreto la investigación aporta en tres aspectos fundamentalmente. En primer lugar, generó un nombre para los aspectos que dificultan el habitar para todos los cuerpos, bajo la denominación *urbanismo capacitista*. Dentro del fenómeno amplio que constituye el capacitismo, el urbanismo capacitista dirige la atención hacia las situaciones específicas que tienen que ver con la dinámica de habitar las calles, las cuales se han diseñado, construido y gestionado bajo parámetros capacitistas, es decir, para cuerpos supuestamente “funcionales o capaces”, “completos”, “fuertes”, que se mueven de forma rápida. Como se analizó anteriormente estas nociones sostienen sistemas ocularcentristas, audiocentristas y cuerdistas presentes en las ciudades cuando la predominancia de la integridad corporal obligatoria se hace el esquema dominante en el espacio urbano. De esta manera, el urbanismo capacitista brinda atención a las necesidades de algunos cuerpos y a los considerados *otros* les ofrece arrinconamiento, disgregación y riesgos.

El urbanismo capacitista se expresa también en formas de infraestructura de servicios y en los sistemas de apoyo para la movilidad, debido al estándar de los ideales del cuerpo, de peso y de movimiento que se manejan cultural y socialmente. Por esta razón, existen cuerpos que no son bien recibidos en ciertos espacios en la ciudad, que no se sienten parte de, y que, además, no son tomados en cuenta para diseñar, construir o gestionar los espacios. La ciudad férula presenta una imagen útil para describir lo que viven las personas con discapacidad cuando se les impone un sistema urbano, que a veces rigidiza sus movimientos y, en ocasiones, inmoviliza.

En segundo lugar, uno de los alcances de la presente investigación ha sido demostrar las diferentes experiencias corporales que existen en las zonas urbanas de Costa Rica, por lo cual, para hablar en términos de accesibilidad se requiere reconocer la diversidad de corporeidades y sus necesidades. La investigación propone una forma de comprender los cuerpos en movimiento, identificando la condición de *cuerpos expandidos* de las personas con discapacidad. El urbanismo capacitista no toma en cuenta o lo hace parcialmente, de forma desconectada, a los cuerpos expandidos.

Como se constató a través de los múltiples ejemplos presentados, las personas con discapacidad tienen la condición de convertirse en cuerpos expandidos para alcanzar la movilidad haciendo uso de elementos sensoriales. La ciudad se convierte en una experiencia háptica en la cual existen elementos que superan las visiones ocularcentristas, audiocentristas y cuerdistas bajo las cuales opera el urbanismo capacitista. En su esfuerzo por habitar las ciudades generan formas propias de protección, orientación y organización del espacio, que son interrelacionadas, devienen fundamentales para el habitar urbano y se encuentran interactuando constantemente unas con otras. Estos cuerpos expandidos enfrentan procesos de disgregación, arrinconamiento y aceleración en las redes que establecen para atender su movilidad.

Y, finalmente, un último aporte de la investigación ha sido señalar que es urgente un cambio en la forma de conceptualizar la movilidad en Costa Rica, dado que las movilidades requieren *sistemas de apoyo* a través de redes; esos sistemas pueden ser vivos (humanos y no humanos), de infraestructura o de acuerdos sociales. Al analizar la experiencia específica de las personas con discapacidad en Costa Rica se dio cuenta de cómo esas redes se encuentran afectadas por el urbanismo capacitista que presiona el habitar en movimiento de estos y otros grupos.

Las movilidades son interdependientes por eso las experiencias de las personas con discapacidad en las ciudades muestran el importante papel de las redes de apoyo: vivas, infraestructurales o de acuerdos sociales. Estas redes conforman sistemas de apoyo a la movilidad; si se carece de esos apoyos, las redes que establecen en la movilidad son arrinconadas o disgregan a la población limitando su habitar.

De esta manera quedó expuesto cómo el apoyar la movilidad de todos los cuerpos es un asunto que compete a las instituciones estatales, pero también a la sociedad civil y a la población con discapacidad. Sin embargo, se asientan mecanismos por medio de los cuales se acentúan las desigualdades urbanas, al relegar las necesidades de una comunidad y, ante el agotamiento de alternativas institucionales.

Con respecto al tema de la accesibilidad, se ha planteado en este trabajo que se trata de una dimensión interrelacional y en movimiento; con ello se señala su carácter cambiante según los diferentes momentos del día y los ciclos vitales de los grupos y comunidades. Como se ha demostrado con la investigación, la accesibilidad se encuentra en disputa constante, tanto en la experiencia corporal como en el intercambio en los espacios. Sin embargo, bajo las dimensiones capacitistas, pensar la accesibilidad para personas con discapacidad se ha traducido en propuestas desarticuladas, que separan a este grupo, lejos de hacerlo sentir parte de la comunidad o de la sociedad. También ha contribuido a jerarquizar las discapacidades, pues se hace a algunas más visibles y valoradas (o tal vez reconocidas) que otras.

Se abordó la accesibilidad más allá de lo espacial y de ser considerada una “cualidad” del espacio. Con ello se propuso revisar las nociones de diseño universal, pues la problemática que atañe no es solo un tema del diseño, sino se trata de repensar las nociones para el habitar urbano. De allí que la forma, uso y gestión de los espacios deben reconfigurarse en una *accesibilidad pluriversal*: muchas propuestas para muchos cuerpos y especies (pensando también la relación interespecies y con el entorno a la que invita Haraway (2019)).

Es bastante común encontrar en el espacio situaciones en las cuales la persona con discapacidad ni siquiera es tomada en cuenta dado que, en otras épocas, su presencia en el espacio no era deseada, necesaria o posibilitada. Por eso, la investigación también ha aportado al conocimiento del fenómeno de la disgregación que vive esta población en la actualidad. Estos aspectos se articulan para establecer una experiencia “arrinconada” de movilidad, que tiene sus características propias.

El proyecto se interesó por analizar las redes que crea la población con discapacidad y las desigualdades territoriales que enfrenta cuando habita nuestras ciudades. Se acompañó a esas movildades para comprender qué prácticas de articulación logran estas personas para

sostener sus vidas y habitar en lo cotidiano. El debate se plantea con las nociones de jerarquización de las discapacidades, enfoques homogeneizadores (diseño universal), “inclusionistas” y aquellas que pretenden limitar la accesibilidad a un asunto físico, de rampas, equipamientos urbanos o dispositivos aislados colocados en edificios y viviendas.

A través de la disgregación, un fenómeno que desde la experiencia de las personas con discapacidad toma forma en los lugares que ocupan socialmente, y que, a través de la gestión y uso de la ciudad, se les considera parte de la comunidad, pero a la vez están fuera, ocupando espacios, físicos o simbólicos, separados del resto (“arrinconados”).

El abordaje acá construido permite reflexionar sobre la necesidad de mayor investigación que se encamine a repensar el urbanismo y las posibilidades de hacer ciudades más que ergonómicas, epidérmicas, que puedan diseñarse, gestionarse y usarse sentipensando en la vida de las diferentes especies, incluyendo la humana y las no humanas.

Sugerencias para futuras investigaciones

Como un aporte de este estudio, se encuentra colocar a disposición un andamiaje teórico/metodológicos que puede utilizarse como referencia para indagar lo que está ocurriendo en otros contextos. Con la experiencia en México ha sido posible constatar de primera mano los alcances que tendría este aporte para comprender la situación de las personas con discapacidad en América Latina.

El acercamiento de la teoría crip al urbanismo ha permitido visualizar corporeidades, experiencias e interacciones que otros enfoques ignoran. Indagaciones futuras pueden ahondar en las relaciones que existe entre la construcción de ciudad, la participación política de las personas con discapacidad o adultas mayores, las estrategias de denuncia institucional y las relaciones entre la visibilidad pública de colectivos de personas con discapacidad y el arte, por ejemplo. Además, un aspecto central que no atiende esta investigación es la presencia de nociones capacitistas en otros cuerpos jurídicos e institucionales, como el campo educativo, la salud pública, el acceso a justicia y el turístico.

Otros trabajos de investigación pueden presentar nuevas formas para abordar la información referida en este documento. Por ejemplo, podría ser de gran riqueza enfocarse en la interseccionalidad, que se refiere a los cruces entre género, raza, clase, discapacidad, edad, etc., que juegan diferentes papeles en la matriz de opresiones y la movilidad (Jirón-Martínez 2021; Vite 2018; De la Cerda 2020), con el acercamiento desde perspectivas que facilitan los feminismos negros y marrones (De la Cerda 2020). También podrían ser muy reveladores los referentes de la perspectiva de los afrofeminismos desde la cual las personas con discapacidad entrarían a verse como ese conjunto de grupos considerados “otros” dentro de los procesos de racialización. Otro aspecto que puede ser retomado por futuros estudios son sus conexiones con el espacio y las ciudades (Rodó Zárate 2021). El enfoque interseccional en la movilidad también resulta un campo de reciente exploración en los estudios latinoamericanos (Jirón-Martínez 2021; Soto Villagrán 2022), por lo cual sería interesante indagar desde estos referentes las situaciones enfocadas en esta investigación. Asimismo, resultaría atractivo recuperar las geografías feministas para un análisis de las construcciones territoriales que realizan las personas con discapacidad.

Una temática de amplio interés que estuvo presente al trabajar esta investigación refiere al papel de los sectores organizados políticamente, es decir, las personas con discapacidad que se autoperciben como activistas. Hay mucho que analizar sobre la dimensión histórica en lo que refiere al papel que han tenido los movimientos sociales en las luchas de la población con discapacidad y su conexión con reivindicaciones espaciales; los esfuerzos por su incorporación en la toma de decisiones, las similitudes y diferencias entre los activismos en países del norte (Lebrecht y Newnham 2020) y los del sur global (Ayala y Fallshaw 2017). Este tema es de especial importancia en nuestros días pues, en no pocos contextos se han organizado para visibilizarse en sociedad (Gavério, Guedes de Mello, y Block 2019; Lebrecht y Newnham 2020) y a la vez discutir sobre otras formas de activismo a través de redes sociales y espacios digitales (Brognna 2021; Vite Hernández 2020b).

Aquí se introduce un tema que es el manejo social hacia las discapacidades no visibles y cómo se estigmatiza a una población porque “no parece tener discapacidad”.

En un alcance más focalizado a Costa Rica, quedan muchísimos temas propuestos por indagar, sin embargo, quisiera detallar en el tema de las implicaciones del sistema de direcciones costarricense en la vida de la población con discapacidad. Por otra parte, sería importante investigar las actividades de organización de la población con discapacidad para construir alternativas a la discriminación y el arrinconamiento. Finalmente, se puede establecer un rico campo de trabajo en torno a la política pública y sus alcances en torno a la atención de la población con discapacidad, indagando los alcances y entramientos de tan amplia legislación en el país.

Referencias

Fuentes bibliográficas

- Abberley, Paul. 1992. «The Politics of Disablement». <https://doi.org/10.1080/02674649266780451>.
- Acebes-Arranz, José Luis. 2016. «Desde las raíces: etimologías embelesadoras de palabras comunes procedentes de plantas». *AmbioCiencias* 3-4 (14): 40-50.
- Aceves-González, Carlos. 2014. «The application and development of inclusive service design in the context of a bus service». Doctor of Philosophy of Loughborough University, United Kingdom: Loughborough University.
- Adams, Maurianne, Lee Anne Bell, Diane Goodman, y Khyati Joshi, eds. 2016. *Teaching for Diversity and Social Justice*. 3.^a ed. London & New York: Routledge.
- Adams, Maurianne, Waren Blumenfeld, Chase Catalano, Heather Hackman, Rosie Catañeda, Madeline Peters, y Ximena Zúñiga. 2000. *Readings for Diversity and Social Justice: An Anthology on Racism, Antisemitism, Sexism, Heterosexism, Ableism, and Classism*. Nueva York: Routledge.
- Aguar, Fabíola de Oliveira. 2010. «Acessibilidade relativa dos espaços urbanos para pedestres com restrições de mobilidade». Text, Universidade de São Paulo. <https://doi.org/10.11606/T.18.2010.tde-21042010-193924>.
- Aguilar Díaz, Miguel Ángel Aguilar. 2020. «Centralidad de los sentidos: desplazamientos de una persona ciega por el centro de la Ciudad de México». *Encartes* 3 (5): 29-55. <https://doi.org/10.29340/en.v3n5.136>.
- Agulló, Cristina, Javier Arroyo, José Enrique Ema, Chema Gámez, Esther Gómez, Paulina Jiménez, Estanislao Rodríguez, María Salvador, Marina Orfi, y Marisa Colina, eds. 2011. *Cojos y precarias haciendo vidas que importan*. Cristina Agulló, Javier Arroyo, José Enrique Ema, Chema Gámez, Esther Gómez, Paulina Jiménez, Estanislao Rodríguez, María Salvador, Marina Orfi la y Marisa P. Colina. Traficantes de Sueños.

- Ahmed, Sara. 2017. *La política cultural de las emociones*. Universidad Nacional Autónoma de México. Ciudad de México.
- . 2018. «Fragilidad queer», por Sara Ahmed (traducción de Mayte Cantero Sánchez)». *452 F. Revista de Teoría de la literatura y Literatura Comparada* 0 (18): 196-209.
- . 2019. *Fenomenología Queer: orientaciones, objetos, otros*. Barcelona: Edicions bellaterra.
- Andrade-Ochoa, Sergio, y Miguel Ángel Mancera Mancera-Gutiérrez. 2018. «La seguridad vial y los puentes (anti)peatonales en México y América Latina». *Antropología. Revista interdisciplinaria del INAH*, n.º 4: 32-42.
- Angelino, María Alfonsina. 2009. *Discapacidad e ideología de la normalidad: desnaturalizar el déficit*. Buenos Aires: Centro de Publicaciones Educativas y Material Didáctico.
- Arellano, Mónica. 2018. «Sobre la dislocación del cuerpo en la arquitectura: El Modulor de Le Corbusier». *Arch Daily* (blog). 2018. <https://www.archdaily.mx/mx/902225/sobre-la-dislocacion-del-cuerpo-en-la-arquitectura-el-modulor-de-le-corbusier>.
- . 2021. «Arquitectura y cine: iconografía del Metro de la Ciudad de México». *ArchDaily México*. 25 de marzo de 2021. <https://www.archdaily.mx/mx/959128/arquitectura-y-cine-iconografia-del-metro-de-la-ciudad-del-mexico>.
- Armstrong, Helen, Elizabeth E. Guffey, F. Nickpour, y Bess Williamson. 2018. «“Is Universal Design Dead?”: Creating inclusive user experience design methods». <https://doi.org/10.21606/DRS.2018.790>.
- Arreola, Aura. 2018. «Cuerpos expandidos | Sociedad de Carne y Hueso». *Misitio*. 2018. <https://www.sociedaddecarneyhueso.com/cuerpos-expandidos>.
- Asociación Nacional Síndrome de Treacher Collins. 2020. «¿Qué es?» *Treacher Collins España* (blog). 2020. <http://www.treachercollins.es/>.
- Ayala, Violeta, y Dan Fallshaw. 2017. *La pelea*. HD. Bolivia y Australia. <https://www.youtube.com/watch?v=mWX-G2NJeSI>.

- Baggs, Amanda. 2011. «En torno a ser considerada retrasada». En *Cojos y precarias haciendo vidas que importan*, 227-31. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Barnes, Colin, Mike Oliver, y Len Barton, eds. 2002. *Disability Studies Today*. Cambridge: Polity Press.
<https://bunker4.zlibcdn.com/dtoken/c34880e85ad447f40cfa64688c96cf78>.
- Bergeron, Julie, Sylvain Paquette y Philippe Poullaouec-Gonidec. 2014. «Uncovering Landscape Values and Micro-Geographies of Meanings with the Go-along Method». *Landscape and Urban Planning* 122 (febrero): 108-21.
<https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2013.11.009>.
- Blanco, Jorge. 2018. «Redes». En *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, editado por Paola Jirón-Martínez, Dhan Zunino y Guillermo Giucci, 153-59. Buenos Aires: Editorial Biblos.
- Bolaños, Eduardo. 2021. «Cuerpos errantes». Instagram. *cronicas discas* (blog). 2021. Archivo jpg <https://www.instagram.com/p/CPzU6ovA8n1/>.
- Borea de la Portilla, Alejandra. 2017. «Nombrar con los ojos. Una crítica al ocularcentrismo desde la fenomenología». 2017. <http://textos.pucp.edu.pe/texto/Nombrar-con-los-ojos-Una-critica-al-ocularcentrismo-desde-la-fenomenologia>.
- Boudreau, Julie-Anne. 2017. *Global urban politics: informalization of the State*. Polity Press. Montreal.
- . 2019. «La visualización como proceso íntimo y colectivo.» Presentado en Seminario de representaciones visuales cualitativas sobre (y en) el espacio público, Instituto de Geografía de la UNAM, noviembre 20.
<https://www.youtube.com/watch?v=9WzHQ0qDX-k&t=340s>.
- Bourdieu, Pierre, Jean-Claude Chamboredon y Jean-Claude Passeron. 2002. *El oficio del sociólogo. Presupuestos epistemológicos*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Bourdieu, Pierre, Estructura Social y Desigualdad, Sociología y Sociología de la Educación. 2012. «El racismo de la inteligencia | Cisolog.com». 13 de agosto de 2012.
<https://cisolog.com/sociologia/el-racismo-de-la-inteligencia/>.

- Brandt, Patric, Anna Ernst, Fabienne Gralla, Christopher Luederitz, Daniel Lang, Jens Newig, Florian Reinert, David Abson y Henrik von Wehrden. 2013. «A Review of Transdisciplinary Research in Sustainability Science». *Ecological Economics*, 2013.
- Brogna, Patricia. 2006. «La discapacidad: ¿una obra escrita por los actores de reparto? El paradigma social de la discapacidad, realidad o utopía en el nuevo escenario latinoamericano». Maestría en Estudios Políticos y Sociales, FCPyS, Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México. <http://132.248.9.195/pd2007/0613585/Index.html>.
- . 2009. «Las representaciones de la discapacidad: vigencia del pasado en las estructuras sociales presentes». En *Visiones y revisiones de la discapacidad*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- . 2021. «Políticas de identidad en sociedades “anormalizadas”. Ur-ismo y discapacidad en México». En *Políticas de identidad en el contexto de la crisis de la democracia*. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Bustos García, Brenda Araceli. 2014. «El ideal de belleza como construcción de marcas de reconocimiento en sociedades ocularcentristas». *Revista Latinoamericana de Estudios Sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*, 74-86.
- . 2020. «Capacitismo y neorepresión: tabuización del tacto y agresión sobre las sensibilidades». *Nómadas*, n.º 52: 29-43.
- Butler, Judith. 2002. *Cuerpos que importan: sobre los límites materiales y discursivos del «sexo»*. Buenos Aires: Paidós.
- . 2006. *Vida precaria: el poder del duelo y la violencia*. Buenos Aires: Paidós.
- . 2010. *Marcos de guerra. Las vidas lloradas*. Ciudad de México: Paidós.
- . 2017. «Vulnerabilidad Corporal, Coalición y La Política de La Calle». *Nómadas*, n.º 46: 13-29.
- Cabnal, Lorena. 2015. *Feminismos diversos: el feminismo comunitario*. Asociación para la cooperación con el Sur (ACSUR)-Las Segovias. Guatemala: Asociación para la

cooperación con el Sur (ACSUR)-Las Segovias.
<https://porunavidavivible.files.wordpress.com/2012/09/feminismos-comunitario-lorena-cabnal.pdf>.

Cadena Gorozabel, Gema Diana. 2017. «Análisis de la accesibilidad y movilidad urbana para personas con discapacidades en el área de influencia directa al Conservatorio Nacional de Música ubicado en el barrio El Batán, mediante mapeo de equipamiento urbano y elementos de las infraestructuras educativas insertas en el área de estudio. Quito-Ecuador». <http://repositorio.puce.edu.ec:80/xmlui/handle/22000/14440>.

Caja Costarricense de Seguro Social. 2015. «Trámites de Pensión por Invalidez. Preguntas más Frecuentes». 2015. <http://www.laccss.com/IVM.html>.

Campbell, Fiona Kumari. 2008. «Refusing Able(ness): A Preliminary Conversation about Ableism», *M/C Journal*. <https://doi.org/10.5204/mcj.46>.

—. 2015. «Contra La Idea de Capacidad: Una Conversación Preliminar Sobre El Capacitismo». *M/C Journal*, 11(3), 2008. https://www.academia.edu/38513151/Fiona_Kumari_Campbell_2015_Contra_la_idea_de_Capacidad_Una_conversacion_preliminar_sobre_el_capacitismo_Publicado_originalmente_como_Refusing_Able_ness_A_Preliminary_Conversation_about_Ableism_en_M_C_Journal_11_3_2008_Traducido_por_Adriana_Gonzalez_Moira_Perez.

Canal Encuentro. 2014. *Cuerpos metálicos - Cap 1 al 5*. Cuerpos metálicos / Pablo Wrait. Argentina: Canal Encuentro. <https://www.youtube.com/watch?v=BMQY6hNtUJI>.

Castellanos-Parra, Wilson. 2016. «Criterios fundamentales accesibilidad universal en la arquitectura y el urbanismo». Presentado en Consejo Profesional Nacional de Arquitectura y sus profesiones auxiliares, Colombia, junio 10. https://www.youtube.com/watch?v=8d_bGbDVUz8.

Castro, Otto, Edgardo Espinosa y Adela Marín. 2019. «Conciertos Expandidos». Conciertos Expandidos. 2019. <https://conciertosexpandidos.com>.

- Centeno, Antonio. 2013. *“Actos del habla”: La revolución de los cuerpos*. Oficina de Vida Independent (OVI) de Barcelona. <https://www.youtube.com/watch?v=oV6Wy3VodIw>.
- Collectiu Punt 6. 2019. *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida*. Barcelona: Virus Editorial. <https://www.viruseditorial.net/paginas/pdf.php?pdf=urbanismo-feminista.pdf>.
- Colligan, Sumi. 2016. «Why the Intersexed Shouldn't Be Fixed Insights from Queer Theory and Disability Studies». En *Teaching for diversity and social justice*. New York: Routledge.
- Comisión Económica para América Latina. 2012. *Panorama social de América Latina*. Santiago de Chile: CEPAL.
- . 2014. *Informe regional sobre la medición de la discapacidad. Una mirada a los procedimientos de medición de la discapacidad en América Latina y el Caribe*. Santiago de Chile: CEPAL.
- «CONICET | Buscador de Institutos y Recursos Humanos». s. f. Accedido 15 de noviembre de 2020. https://www.conicet.gov.ar/new_scp/detalle.php?keywords=&id=51981&datos_academicos=yes.
- Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad. s.f. *Derechos de las personas con discapacidad en la legislación costarricense Un compendio de normas jurídicas*. San José: CONAPDIS. <http://www.conapdis.go.cr/documentacion/legislacion/Derechos%20de%20las%20personas%20con%20discapacidad%20en%20la%20legislacion%20Costarricense.pdf>.
- Cordero, Rodrigo. 2014. «El cosmopolitismo crítico de Seyla Benhabib». En *Cátedra Norbert Lechner (2012-2013)*, editado por Tomás Ariztía. Santiago de Chile: Ediciones Universidad Diego Portales.
- Cosgrove, Denis. 2002. «Observando la naturaleza: el paisaje y el sentido europeo de la vista». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 2002.

- Criado Perez, Caroline. 2020. *La mujer invisible*. e-book: Editorial Planeta. https://www.juschubut.gov.ar/images/La_mujer_invisible-_Caroline_Criado_Perez.pdf.
- Cruz Ortiz, Maribel, Ma del Carmen Pérez Rodríguez, Cristina Jenaro Río, Erika Adriana Torres Hernández, Erika Ivette Cardona González y Vanessa Vega Córdova. 2017. «Discapacidad, cronicidad y envejecimiento: la emergencia del cuidado ante la dependencia». *Index de Enfermería* 26 (1-2): 53-57.
- Cruz Pérez, María del Pilar. 2017. *De cuerpos invisibles y placeres negados*. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Davis, Lennard. 2009. «Cómo se construye la normalidad. La curva bell, la novela y la invención del cuerpo discapacitado en el siglo XIX». En *Visiones y revisiones de la discapacidad*, 188-211. Fondo de Cultura Económica.
- De la Cerda, Dahlia. 2020. «Feminismos sin cuarto propio». En *Tsunami 2*, Gabriela Jauregui. Vol. 2. Sexto piso realidades.
- Díaz Vázquez, María Soledad de la Paz. 2021. «Moverse para cuidar y ser cuidado: un acercamiento a partir del testimonio de una mujer con distrofia muscular.» Congreso presentado en IV Congreso Internacional sobre Género y Espacio, México, abril 20.
- Dinartes-Bogantes, Andrés. 2020. «Preguntas Universales». *Preguntas Universales*. <https://www.facebook.com/RadioU101.9/videos/1468293846711873>.
- D'souza, Newton. 2004. «Is Universal Design a Critical Theory». https://doi.org/10.1007/978-0-85729-372-5_1.
- Duhau, Emilio y Ángela Giglia. 2004. «Conflictos por el espacio y orden urbano». *Estudios Demográficos y Urbanos* 56: 257-88.
- . 2008. *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli: la ciudad de México a principios del siglo XXI*. Ciudad de México: Siglo XXI.

- Equipo Latinoamericano de Justicia y Género. 2020. *Conversatorio cuidados asistencia y discapacidad en América Latina: percepciones desde la sociedad civil y avances legislativos*. <https://www.youtube.com/watch?v=3718C6FodiY>.
- Escobar, Arturo. 2017. *Autonomía y diseño. La realización de lo comunal*. Buenos Aires: Tinta Limón.
- Escuela de Estadística y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. 2015. «Encuesta de Percepciones de Desigualdad EPEDES». Costa Rica: Universidad de Costa Rica.
- Fals Borda, Orlando. 2009. *Una sociología sentipensante para América Latina (antología)*. Buenos Aires, Argentina: CLACSO.
- Fernández-Romero, Francisco. 2019. «De problemas espaciales a prácticas cartográficas. Relevamientos de accesibilidad en el espacio público». Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación La Plata, octubre 9. <http://jornadasgeografia.fahce.unlp.edu.ar/front-page/actas/ponencias/FernandezRomero.pdf>.
- Ferrante, Carolina. 2019. «En memoria de Mike Oliver: un legado sociológico vivo para los estudios críticos latinoamericanos en discapacidad». *Boletín Científico Sapiens Research* 9 (2): 80-90.
- Ferrante, Carolina y María Pía Venturiello. 2014. «El aporte de las nociones de cuerpo y experiencia para la comprensión de la “discapacidad” como asunto político». *Rev. chil. ter. ocup*, 45-59.
- Ferreira, Miguel Ángel. 2011. «Discapacidad, globalidad y educación: ¿una nueva “política del cuerpo”?» *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad* 2 (6): 6-19.
- Finkelstein, Vic. 1993. «The Commonality Of Disability». <https://www.semanticscholar.org/paper/e4fc039e35b75c6859f4f076cd61c29d974e5db4>.
- Flick, Uwe. 2004. *Introducción a la investigación cualitativa*. Madrid: Morata.

- Flores-González, Mercedes. 2007. *La construcción cultural de la locura femenina en Costa Rica (1890-1910)*. San José: Universidad de Costa Rica.
- Fondo de Población de las Naciones Unidas y Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (CONAPDIS). 2018. *Ley de autonomía personal: por el derecho a decidir mi proyecto de vida, ; ilustraciones por Olman Bolaños Vargas. -- 1a ed. -- San José, Costa Rica: Fondo de Población de Naciones Unidas, 2018*. San José.
- Foucault, Michel. 2012. *El poder, una bestia magnífica: sobre el poder, la prisión y la vida*. Buenos Aires: Siglo XXI.
- Gaete-Reyes, Mariela. 2017. «Discapacidad y hábitat residencial: una emergencia en Chile». En *¿Hacia dónde va la vivienda en Chile?: nuevos desafíos en el hábitat residencial*, Cátedra Norbert Lechner (2012-2013) Walter Imilan, Jorge Larenas, Gustavo Carrasco y Sandra Rivera-Mena, 281-95. Santiago de Chile: INVI, MINVU, Adrede.
- Gaete-Reyes, Mariela, Javiera Acevedo-Lopez y Juan Carraha-Molina. 2019. «Métodos proyectuales y audiovisuales en la (in)accesibilidad de personas con discapacidad en su entorno residencial». *Revista 180*, agosto. [https://doi.org/10.32995/rev180.Num-43.\(2019\).art-584](https://doi.org/10.32995/rev180.Num-43.(2019).art-584).
- Galindo-Estupiñan, Zuli y Carlos Aceves-González. 2016. *Ergonomía y Diseño de Servicios Inclusivos: Aplicación en los sistemas de salud*.
- García, Lia (La Novia Sirena) y Tadeo Cervantes. 2019. «Hacia otra pedagogía radical de la proxémica y de lo habitable». *Terremoto*, 14 de enero de 2019. <https://terremoto.mx/revista/hacia-otra-pedagogia-radical-de-la-proxemica-y-de-lo-habitable/>.
- García-Alonso, Jose Vidal, ed. 2003. *El movimiento de vida independiente. Experiencias internacionales*. Madrid: Fundación Luis Vives. <https://www.independentliving.org/docs6/alonso2003.pdf>.
- Gavério, Marco Antonio, Anahi Guedes de Mello y Pamela Block. 2019. «'With the knife and the cheese in hand!': a virtual ethnography of the cyber-activist disabled movement in

- Brazil and its transnational impact». En *The Routledge Handbook of Disability Activism*. United Kingdom: Taylor & Francis Inc.
- Giglia, Angela. 2012. *El habitar y la cultura: perspectivas teóricas y de investigación*. Universidad Autónoma Metropolitana. Barcelona y Ciudad de México: Anthropos Editorial.
- Gobierno de Ecatepec de Morelos. 2021. *Primer Congreso Metropolitano de Movilidad y Seguridad Vial. Foro La Movilidad de los más vulnerables*. Video en línea. Ecatepec. <https://www.facebook.com/CMyTEcatepec/videos/972901976835613>.
- González-Arrieta, Ruth. 2014. *Guía práctica para elaborar las citas del texto y la bibliografía en Ciencias Básicas*. San José: Editorial UCR.
- Gutiérrez-Rodríguez, Víctor Hugo. 2020. «Movimiento asociativo de personas con discapacidad: su impacto en la universidad y en la sociedad». *Acta Sociológica* 0 (80): 49-77. <http://dx.doi.org/10.22201/fcpys.24484938e.2019.80.76290>.
- Guzmán Fernández, Ana Isabel. 2014. «Direcciones y referencias urbanas josefinas: una aproximación desde el relato de viaje». San José: Universidad de Costa Rica. <http://repositorio.sibdi.ucr.ac.cr:8080/jspui/bitstream/123456789/2650/1/37905.pdf>.
- Haraway, Donna. 1995. *Ciencia, cyborgs y mujeres. La reinención de la naturaleza*. Madrid: Cátedra.
- . 1999. «Las promesas de los monstruos: Una política regeneradora para otros inapropiados/bles». *Política y Sociedad* 30 (enero): 121-63.
- . 2019. *Seguir con el problema*. Bilbao: Edición Consoni.
- Hernández-Flores, Mariana. 2010. «Recorridos y representaciones espaciales de la Ciudad de México de personas con discapacidad visual: un entorno discapacitante». Tesis, Ciudad de México: CIESAS. <https://ciesas.repositorioinstitucional.mx/jspui/handle/1015/524>.
- Huberman, Michael y Matthew Miles. 2000. «Métodos para el manejo y el análisis de datos». En *Por los rincones. Antología de métodos cualitativos en la investigación social*,

editado por Catalina Denman y Jose Armando Haro. Hermosillo: El Colegio de Sonora.

Hunt, Paul. 1966. *Stigma: The Experience of Disability*. London: Geoffrey Chapman.

Imilan, Walter. 2018. «Performance». En *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, 147-52. Buenos Aires: Editorial Biblios.

Imrie, R. 2012. «Universalism, universal design and equitable access to the built environment». *Disability and Rehabilitation* 34: 873-82. <https://doi.org/10.3109/09638288.2011.624250>.

Imrie, Robert. 1996. *Disability and the City: International Perspectives*. SAGE.

———. 2003. «Architects' Conceptions of the Human Body». *Environment and Planning D: Society and Space* 21: 47-65. <https://doi.org/10.1068/d271t>.

———. 2006. *Accessible housing: quality, disability and design*. London: Routledge.

———. 2012. «Universalism, universal design and equitable access to the built environment». *Disability and Rehabilitation* 34: 873-82. <https://doi.org/10.3109/09638288.2011.624250>.

———. 2015. «Doing disability differently: an alternative handbook on architecture, dis/ability and designing for everyday life». *Disability & Society* 30: 486-88. <https://doi.org/10.1080/09687599.2014.995512>.

Imrie, Robert y Rachael Luck. 2014. «Designing inclusive environments: rehabilitating the body and the relevance of universal design». *Disability and Rehabilitation* 36: 1315-19. <https://doi.org/10.3109/09638288.2014.936191>.

Instituto Mixto de Ayuda Social. s. f. «Bienestar social». <https://www.imas.go.cr/es/general/bienestar-social>.

Instituto Nacional de Estadística y Censos. 2013. «La población adulta mayor se triplicaría en los próximos 40 años». Intitucional. *Instituto Nacional de Estadística y Censos* (blog). 2013. <https://www.inec.cr/noticia/la-poblacion-adulta-mayor-se-triplicaria-en-los-proximos-40-anos>.

- . 2019. «Encuesta Nacional sobre Discapacidad octubre y noviembre 2018». Instituto Nacional de Estadística y Censos. 2019. <https://www.inec.cr/multimedia/enadis-2018-infografia-de-la-encuesta-nacional-sobre-discapacidad-publicacion-completa>.
- Iturra, Luis y Paola Jiron. 2016. «Siguiendo trayectorias, dibujando trayectos. Construcción de diagramas desde la experiencia de los habitantes». *AUS* 1 (julio): 4-9.
- Jacobs, Jane. 2011. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing.
- Jiménez, María Fernanda. 2020. «NEXOS». #*ConversacionesEnCasa: "Movilidad urbana de personas con discapacidad"*. Costa Rica. https://www.youtube.com/watch?v=7AkqVhMgMjE&list=PLsbVasnABAPyTaFt_g-X0g9wIoQns4Mkv&index=3.
- Jirón-Martínez, Paola. 2021. *¿Cómo incorporar la perspectiva feminista interseccional en la experiencia de habitar la ciudad y la movilidad?* Santiago de Chile: Centro de Estudios de Conflicto y Cohesión Social.
- Jirón-Martínez, Paola y Walter Imilán-Ojeda. 2018. «Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea». *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, n.º 10 (diciembre): 17-36.
- Jirón-Martínez, Paola y Pablo Mansilla-Quiñones. 2014. «Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile.» *EURE* 40: 5-28.
- Kalpokaite, Neringa y Ivana Radivojevic. 2019. «Demystifying Qualitative Data Analysis for Novice Qualitative Researchers». *The Qualitative Report* 24 (13): 44-57.
- Kusenbach, Margarethe. 2021. «The Go-Along Method». En *Sensing the City*, editado por Anja Schwanhäußer, 154-58. Birkhäuser. <https://doi.org/10.1515/9783035607352-015>.
- Lazo-Corvalán, Alejandra. 2018. «Moverse con objetos». En *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, editado por Paola Jirón-Martínez, Guillermo Giucci y Dhan Zunino, 105-12. Buenos Aires: Editorial Biblos.

- Le Breton, David. 2002. *La sociología del cuerpo*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Le Corbusier. 1942. «Principios de urbanismo (la Carta de Atenas)», 1942. <http://www-etsav.upc.es/personals/monclus/cursos/CartaAtenas.htm>.
- . 1961. *El Modulor. Ensayo sobre una medida armónica a la escala humana aplicable a la arquitectura y a la mecánica*. Editorial Poseidón. Buenos Aires.
- Lebrecht, James y Nicole Newnham. 2020. *Crip Camp: A Disability Revolution*. Netflix.
- Lefebvre, Henry. 2013. *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing Libros.
- Lewis, Talila. 2020. «Ableism 2020: An Updated Definition». *Tu[R]ning INto self* (blog). 25 de enero de 2020. <https://www.talilalewis.com/blog/ableism-2020-an-updated-definition>.
- Lugmaña-Primera, Guillermo Jesús y Fredi Augusto Paredes Vásquez. 2016. «Infraestructura vial urbana para personas con discapacidad». Maestría en Ingeniería del Transporte, Quito: Pontificia Universidad Católica del Ecuador. <http://repositorio.puce.edu.ec:80/xmlui/handle/22000/11072>.
- Lynch, Kevin. 2015. *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Maddox, Maeve. s.f. «Expanded and Extended». Daily Writing Tips. s.f. <https://www.dailywritingtips.com/expanded-and-extended/>.
- Maldonado-Ramírez, Jhonatthan. 2019. *Antropología Crip. Cuerpo, Discapacidad, Cuidado e Interdependencia*. Ciudad de México: La Cifra Editorial.
- . 2020. «Sentir la discapacidad en tiempos neoliberales: optimismo cruel y fracaso». *Nómadas*, n.º 52 (septiembre): 49-59. <https://doi.org/10.30578/nomadas.n52a3>.
- Mansilla-Quñones, Pablo. 2018. «Accesibilidad y movilidad cotidiana». En *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, editado por Paola Jirón-Martínez, Guillermo Gucci y Dhan Zunino. Santiago de Chile: Biblios.
- «Manual del discapacitado perfecto - YouTube». 2020. 2020. https://www.youtube.com/channel/UCS6_OdY_DCoBQR5-M_7d8eg.

- McDowell, Linda. 1999. *Gender, Identity and Place. Understanding feminist geographies*. United States: University of Minnesota Press.
- McRuer, Robert. 2006. *Crip theory. Cultural signs of queerness and disability*. New York: New York University Press.
- . 2018. *Crip times. Disability, Globalization, and Resistance*. New York: New York University Press.
- . 2021. *Teoría crip. Signos culturales de lo queer y de la discapacidad*. Madrid: Kaótica Libros.
- Miglieraina, Daniela y Victoria Pereyra. 2018. «Inmovilidad». En *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina*, editado por Paola Jirón-Martínez, Guillermo Giucci y Dhan Zunino. Buenos Aires: Editorial Biblos.
- Míguez-Passada, María Noel. 2020. «Discapacidad y sexualidad en América Latina: hacia la construcción del acompañamiento sexual». *Nómadas*, 2020.
- Morales Peralta, Ángela y Edison Prado Pullas. 2013. «Discriminación y exclusión de las personas con discapacidad visual en la movilidad urbana en el cantón Guayaquil», enero. <http://dspace.ups.edu.ec/handle/123456789/5730>.
- Moreno-Lax, Alejandro. 2013. «La ética de la vulnerabilidad de Corine Pelluchon». *Daimon Revista Internacional de Filosofía*, n.º 58 (febrero): 171-78.
- Moscoso Pérez, Melania. 2009. «La ‘normalidad’ y sus territorios liberados». *DILEMATA*, 2009.
- Moscoso Pérez, Melania y Soledad Arnau Ripollés. 2016. «Lo Queer y lo Crip, como formas de re-apropiación de la dignidad disidente. Una conversación con Robert McRuer». *Dilemata*, n.º 20 (enero): 137-44.
- Muñiz-Terra, Leticia, Juliana Frassa y María de la Paz Bidauri. 2018. «Hacia un encuentro de reflexividades: la entrevista biográfica como interludio del proceso de investigación social». En *¿Condenados a la reflexividad? Apuntes para repensar la investigación social*. Buenos Aires: CLACSO/BIBLOS.

- Muñoz, Daniel. 2021. «Accessibility as a ‘doing’: the everyday production of Santiago de Chile’s public transport system as an accessible infrastructure». *Landscape Research* 0 (0): 1-12. <https://doi.org/10.1080/01426397.2021.1961701>.
- Nancy, Jean-Luc. 2007. *La comunidad enfrentada*. Buenos Aires: La cebra.
- Nations, United. 2020. «Máscaras transparentes ayudan a comunicarse a las personas con problemas auditivos | Naciones Unidas». United Nations. United Nations. 2020. <https://www.un.org/es/coronavirus/articles/transparent-masks-aid-communication-hard-hearing>.
- Olalde, Diana y Vino Tirano. 2020. «Foto[Zine] pornomaternal-tullido/». *Revista Hysteria*, 2020.
- Oliver, Mike. 1990a. «The individual and social models of disability». En The Disability Studies Archive UK, Centre for Disability Studies, University of Leeds. <https://disability-studies.leeds.ac.uk/wp-content/uploads/sites/40/library/Oliver-in-soc-dis.pdf>.
- . 1990b. «The Politics of Disablement». <https://doi.org/10.1097/00004356-199106000-00012>.
- Oliver, Mike y Bob Sapey. 1983. «Social Work with Disabled People». <https://doi.org/10.2307/j.ctt1t890kh.14>.
- Organización de las Naciones Unidas. 2021. *Unámonos contra la discriminación - La historia de Scarleth. Costa Rica*. <https://www.facebook.com/nacionesunidascr/videos/230169725618271>.
- Organización Mundial de la Salud. 2011. *Informe mundial personas con discapacidad*. Suiza: OMS. http://www.who.int/disabilities/world_report/2011/summary_es.pdf?ua=1.
- Orgullo Loco México. 2021. *Locura, feminismo y activismo*. Video en línea. Latinoamérica. <https://www.facebook.com/watch/live/?v=160346776183267&ref=search>.
- Ostiguy, Benjamin, Madeline Peters y Davey Shlasko. 2016. «Ableism». En *Teaching for Diversity and Social Justice*, 395-445. New York: Routledge.

- Pallasmaa, Juhani. 2006. *Los ojos de la piel*. Barcelona: Gustavo Gili.
- . 2016. *Habitar*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Paniagua Arguedas, Laura. 2022. «¡Existimos, aunque nos arrinconen! Cuerpo, habitabilidad y cuidados de una mujer con discapacidad en Iztapalapa, Ciudad de México». En *Una mirada de género a las prácticas de movilidad cotidiana en la Ciudad de México. Aportes para la construcción de ciudades cuidadoras*, editado por Paula Soto Villagrán. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Pelluchon, Corine. 2009. *L'autonomie brisée. Bioéthique et philosophie*. PUF. Paris: PUF.
- Pérez-Noguera, Andrea. 2011. *Resultados relevantes de discapacidad: Censo 2011*. San José: Consejo Nacional de Rehabilitación y de Educación Especial.
- Pérez-Orozco, Amaia. 2006. «Amenaza tormenta: La crisis de los cuidados y la reorganización del sistema económico». *Revista de Economía Crítica* 5 (enero): 7-37.
- Pérez-Ramírez, Berenice. 2014. «Discapacidad y reclusión: crítica en torno a las discriminaciones acumuladas». *Revista Trabajo social UNAM*, 2014.
- Pérez-Ramírez, Berenice, Norma Cruz-Maldonado y Elia Lázaro-Jiménez, eds. 2021. *Estudios críticos sobre discapacidad. Hacia un diálogo multidisciplinar*. Ciudad de México: Escuela Nacional de Trabajo Social y Centro de Investigación y Estudios en Discapacidad y Salud UNAM. <http://trabajosocial.unam.mx/publicaciones/index.html>.
- Pink, Sarah. 2007. «Walking with video». *Visual Studies* 22 (3): 240-52. <https://doi.org/10.1080/14725860701657142>.
- . 2008. «Mobilising Visual Ethnography: Making Routes, Making Place and Making Images». *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research* 9 (3). <https://doi.org/10.17169/fqs-9.3.1166>.
- Pink, Sarah, Heather Horst, John Postill, Larissa Hjorth, Tania Lewis y Jo Tacchi. 2016. *Etnografía digital. Principios y práctica*. Ediciones Morata. <https://www.perlego.com/book/1911534/etnografia-digital-pdf>.

- Piovani, Juan Ignacio, Luis Adriani, Lucas Alzugaray y Amalia Eguía. 2008. «Producción y reproducción de sentidos en torno a lo cualitativo y lo cuantitativo en la sociología». En *La metodología de la investigación en debate*. La Plata, Argentina: Edulp - Eudeba.
- Platero, Raquel (Lucas). 2014. «Críticas al capacitismo heteronormativo: queer crips». En *Transfeminismos. Epistemes, fricciones y flujos*. Navarra: Txalaparta.
- Preciado, Paul (Beatriz). 2013. «¿La muerte de la clínica?» Presentado en Conferencia dictada por Beatriz Preciado en el Museo Reina Sofía, Madrid. <https://www.youtube.com/watch?v=4aRrZZbFmBs>.
- Programa Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible. 2018. *Informe Estado de la Nación*. San José: Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible.
- Quesada-Avedaño, Florencia. 2007. «La modernización entre cafetales. San José, Costa Rica, 1880-1930». Doctorado, Finlandia: Universidad de Helsinki. <https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/19200/lamodern.pdf?sequence=2>.
- Ramírez-Morera, Marcela. 2010. «Las dimensiones de accesibilidad en la Universidad de Costa Rica Sede Rodrigo Facio, un acercamiento desde las perspectivas de discapacidad y género». Tesis de Maestría Académica en Estudios Interdisciplinarios sobre la Discapacidad, San José: Universidad de Costa Rica.
- Retana, Camilo. 2018. *El cuerpo abierto: un ensayo sobre la construcción y deconstrucción de los límites somáticos*. Heredia, Costa Rica: Universidad Nacional.
- Revuelta, Beatriz. 2019. «La Complejidad de Abordar Los Cuidados y La Discapacidad. Algunos Guiños Reflexivos Para El Caso Chileno». En *Estudios Críticos En Discapacidad: Una Polifonía Desde América Latina*. Buenos Aires. https://www.academia.edu/43482589/La_complejidad_de_abordar_los_cuidados_y_la_discapacidad_Algunos_gui%C3%B1os_reflexivos_para_el_caso_chileno.
- Reynolds, Joel Michael. 2018. «The Extended Body: On Aging, Disability, and Well-Being». *Hastings Center Report* 48 (S3): S31-36. <https://doi.org/10.1002/hast.910>.

- Rodó Zárate, María. 2021. «Marxismo, interseccionalidad y la trampa de la unidad». www.elsaltodiario.com. 25 de mayo de 2021. <https://www.elsaltodiario.com/el-rumor-de-las-multitudes/marxismo-interseccionalidad-y-la-trampa-de-la-unidad>.
- Rojas-Herra, Luis Alonso. 2020. *Visiones de Género*. Video. Visiones de Género. Radio 870 UCR. <https://www.facebook.com/870UCR/videos/974039829786238>.
- Romero, Francisco Fernández. s. f. «Poniendo El Cisexismo En El Mapa. Una Experiencia de Cartografía Transmasculina». *Boletín Geocrítica Latinoamericana*. Accedido 15 de noviembre de 2020. https://www.academia.edu/41202939/Poniendo_el_cisexismo_en_el_mapa_Una_experiencia_de_cartograf%C3%ADa_transmasculina.
- Sabido-Ramos, Olga. 2019. «Introducción: el sentido de los sentidos del cuerpo». En *Los sentidos del cuerpo: un giro sensorial en la investigación social y los estudios de género*, editado por Olga Sabido-Ramos, 17-44. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Sala Constitucional. 2019. «Expediente No. 19-014398-0007-CO Proceso: Recurso de Amparo. Recurrente Gilda Segreda Sagot. Recurrido: Municipalidad de Montes de Oca».
- @saria_ga. 2021. *Dolor*. Caricatura. <https://www.facebook.com/Tu11idos/photos/a.232536211503230/374496577307192/>.
- Sawchuk, Kimberly. 2018. «Una cartografía de la discriminación arquitectónica de los discapacitados». *Sistema Informativo Ecuménico y Popular* (blog). 2018. <https://ecumenico.org/una-cartografia-de-la-discriminacion-arquitectonic/>.
- Serna-Luna, Erick. 2019. «Sentir La Ciudad: El Habitus de La Ceguera y de La Debilidad Visual y La Construcción No Visual Del Espacio Urbano de La Ciudad de México». *Olga Sabido Ramos (Coord.) Los Sentidos Del Cuerpo: El Giro Sensorial En La Investigación Social y Los Estudios de Género. CIEG-UNAM*, 267-92.

- Shakespeare, Tom. 2008. «Disability: Suffering, Social Oppression, or Complex Predicament?» https://doi.org/10.1007/978-1-4020-6764-8_20.
- Sheller, Mimi. 2018. *Mobility Justice. The Politics of Movement in an Age of Extremes*. Verso. London & Brooklyn.
- Sheller, Mimi y John Urry. 2018. «Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades». *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos* 0 (10): 333-55.
- Silva-Roquefort, Rebeca y Francisco Muñoz. 2019. «Ergonomía urbana como estrategia adaptativa del espacio público. Un análisis crítico al paradigma urbano actual». *Bitácora Urbano Territorial* 29 (2): 159-68. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n2.70141>.
- «Sistema Costarricense de Información Jurídica». s.f. *Sistema Costarricense de Información Jurídica* (blog). s.f. <http://www.pgrweb.go.cr/scij/main.aspx>.
- Solís Barrantes, Alex André. 2020. *Cuentos tullidos*. Cuentos tullidos. Costa Rica. <https://www.facebook.com/Tu11idos/posts/267963477960503>.
- Solís-Avendaño, Manuel. 2013. *Memoria descartada y sufrimiento invisibilizado: la violencia política de los años 40 vista desde el Hospital Psiquiátrico*. San José: Universidad de Costa Rica.
- Solsona-Cisternas, Diego. 2020. «consulta tesis», 12 de noviembre de 2020.
- Soto Villagrán, Paula, ed. 2022. *Una mirada de género a las prácticas de movilidad cotidiana en la Ciudad de México. Aportes para la construcción de ciudades cuidadoras*. México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Teletica Canal 7. 2017. «Desamparados inclusivo». *Buen día*. San José. <https://www.youtube.com/watch?v=tfzAYkAJOeQ>.
- Toboso-Martín, Mario. 2017. «Capacitismo (Ableism)». En *Barbarismos queer y otras esdrújulas*, editado por Raquel (Lucas) Platero, María Rosón y Esther Ortega. Barcelona: Bellaterra.
- Tolentino-Tapia, Gabriel. 2018. *Rodar y cuestionar a la ciudad: movilidad cotidiana de personas con silla de ruedas en la zona metropolitana del Valle de México*. Ciudad de

- México: UAM, Unidad Cuajimalpa.
<https://www.casadelibrosabiertos.uam.mx/contenido/contenido/Libroelectronico/rodar-y-cuestionar.pdf>.
- Torres-Rodríguez, Martín. 2017. «Corporalidades transgresoras en los espacios heteronormativos». *Espacios* 6 (octubre). <https://doi.org/10.25074/07197209.12.662>.
- Trastornada, A. 2019. «¿Qué es el trastornariado?» *Diario de una autoetnógrafa* (blog). 6 de febrero de 2019. <https://autoetnografa.com/2019/02/06/que-es-el-trastornariado/>.
- Urry, John. 2007. *Mobilities*. London: Polity Press Cambridge.
- Vargas, Luis Fernando. 2019. *Perdido en San José*. Podcast. Radio Ambulane. Estados Unidos. <https://radioambulante.org/audio/perdido-en-san-jose>.
- Villa-Rojas Yennifer Paola. 2020. «Ammarantha Wass: experiencia trans-chueca de una maestra en la Universidad Pedagógica Nacional (UPN)». *Nómadas*, n.º 52: 243-55.
- Vinasco-Hernández, James Larry. 2016. «Cuando la ciudad no es para todos: discapacidad, acciones e interacciones para la configuración del espacio en Medellín (2007-2015)». <http://bibliotecadigital.udea.edu.co/handle/10495/7321>.
- Vite, Diana. 2018. «Entramando el anticapacitismo con el feminismo: una interseccionalidad más allá de la suma». Ponencia presentada en Primer Coloquio de Estudios críticos sobre discapacidad. Hacia un diálogo multidisciplinar. Organizado por el Colectivo La Lata y Centro de Estudios e Investigación Social sobre Discapacidad y Salud de la Escuela Nacional de Trabajo Social (ENTS) -UNAM. 21, 22 y 23 de mayo de 2018, Escuela Nacional de Trabajo Social - UNAM., mayo 21.
- Vite Hernández, Diana Vite. 2020a. «El goce de lo disca: Desafiando a la autosuficiencia: una dimensión contracapacitista de la fragilidad a través de mi experiencia». Maestría en Filosofía de la cultura, México: Universidad Michoacana San Nicolás de Hidalgo.
- . 2020b. «La fragilidad como resistencia contracapacitista: de agencia y experiencia situada». *Nómadas*, n.º 52 (septiembre): 13-27. <https://doi.org/10.30578/nomadas.n52a1>.

- YADANZA. 2020. «Ya DANZA». Facebook. Ya DANZA(Facebook).
<https://www.facebook.com/yadanzacr/>.
- Yarza de los Ríos, Alexander, Alfonsina Angelino, Carolina Ferrante y María Míguez. 2020. «Ideología de la normalidad: un concepto clave para comprender la discapacidad desde América Latina». En *Estudios Críticos en Discapacidad. Una polifonía desde América Latina*, 21-45. Buenos Aires: CLACSO.
<https://doi.org/10.2307/j.ctv1gm00ws.4>.
- Yarza de los Ríos, Alexander, Laura Mercedes Sosa y Berenice Pérez-Ramírez. 2020. *Estudios críticos en discapacidad: una polifonía desde América Latina*. Buenos Aires: CLACSO.
- Young, Stella. 2014. «No Soy Su Fuente de Inspiración, Muchas Gracias». https://www.ted.com/talks/stella_young_i_m_not_your_inspiration_thank_you_very_much/transcript.

Listado de entrevistas realizadas

Alexa Torres. San José. 17 de julio de 2018. 25 años.

Alexander Vega. Alajuelita, San José. 26 de setiembre de 2019. 51 años.

Fabricio Bustos. Escazú, San José. 26 de octubre de 2019. 24 años.

Gilda Segreda Sagot, San Pedro de Montes de Oca. 29 de enero 2020. 66 años.

Johnny Núñez Herrera. Hatillo, San José. 18 de julio de 2018. 27 años.

José Barrio Reyes. La Carpio, San José. 4 de octubre de 2019. 27 años.

Joyce Leiva. San Pablo, Heredia. 18 de octubre de 2019. 22 años.

Kimberly Mora Castro. Acosta, San José. 26 de agosto de 2019. 23 años.

Marco Álvarez Bertarioni. Alajuela, Alajuela. 19 de octubre 2019. 25 años.

Mónica Alvarado Vega Alajuelita, San José. 10 de octubre de 2019. 19 años.

Nashla Abarca. Brisas II, Cartago. 12 de octubre de 2019. 23 años.

Roy López Pérez. Pavas, San José. 14 de febrero de 2020. 39 años.

Vanesa Hernández Murillo y Melanie Vanesa Benavidez Hernández. Brisas II, Cartago. 19 de setiembre de 2019. 37 años y 18 años respectivamente.

Vinicio Jiménez y Andrea Jiménez. Alajuelita y Santa Ana, San José. 26 de enero de 2020. 43 años y 31 años respectivamente.

William Gayle. Lourdes, Cartago. 24 de setiembre de 2019. 30 años.

Yuri Hernández. San José. 16 de octubre de 2019. 32 años.

Anexos

Anexo 1 Formulario de consentimiento informado

Nombre de la persona participante: _____

Nombre de la investigadora: Laura Paniagua Arguedas

PROPÓSITO DEL PROYECTO: En este proyecto estoy trabajando para estudiar la movilidad peatonal y la discapacidad, con el apoyo de la Universidad Nacional Autónoma de México y la Universidad de Costa Rica. Me gustaría conversar sobre sus experiencias de viajes en la ciudad de _____ y las emociones que has tenido en las experiencias vividas. La información que me compartas es muy importante, lo que nos cuentes será anónimo a menos que desees que aparezca tu nombre, además, tu participación es voluntaria y podés decidir no responder cualquier pregunta o detener la actividad o entrevista cuando lo desees.

A. ¿QUÉ SE HARÁ?

Recorridos por la ciudad, preguntas sobre la experiencia de moverte y diálogos sobre diferentes temas: cuáles son las formas para movilizarse en la ciudad, qué barreras encuentras, cuáles son las condiciones de la calle para transitar, qué experiencias tienes en la ciudad. El recorrido será durante un solo día, y una o dos personas le acompañarán durante los trayectos que realice fuera de la vivienda o edificios. Con su permiso los recorridos serán grabados en video, audio y se tomarán fotografías, que luego serán revisados con su persona para ampliar detalles de lo realizado. Lo que comunique en las entrevistas sólo puede ser utilizado para este estudio. En los resultados de la investigación sólo se utilizará mi nombre o un nombre ficticio para guardar mi privacidad.

Los videos, fotografías y audios generados para este estudio se utilizarán para su divulgación por medio de publicaciones científicas, videoarte, productos como collage o en formato Gif. Se podrá hacer uso de estos en publicaciones periódicas o redes sociales, a menos que la persona indique expresamente que no desea que su imagen aparezca en alguno de estos espacios.

B. RIESGOS:

1. Para el registro de la información, se utilizará una pequeña cámara que se colocará sobre su cuerpo con apoyo de un arnés. En caso de necesitarlo se comunicará a la encargada de la investigación las molestias que pueda generar el uso de ese dispositivo.

2. La participación en este estudio puede ser molesta por lo siguiente: en la entrevista puede hablar sobre temas personales que le hagan sentir incomodidad o tristeza, o momentos que le recuerden situaciones difíciles. Puede sentir que pierde un poco la privacidad.

3. Si algo de lo anterior pasa, podrá conversar con la encargada de la investigación al respecto, para aclarar la situación y si es necesario buscar algún apoyo profesional a que remitirse.

Consentimiento

1. Mi participación en este estudio es voluntaria. Tengo el derecho de negarme a participar o a terminar mi participación en cualquier momento. Mi participación en este estudio no representa ningún riesgo para mi salud, mi estatus migratorio, mi seguridad o la de mi familia.

2. Mi participación en este estudio es confidencial, los resultados podrían aparecer en publicaciones científicas o ser divulgados en reuniones científicas.

3. No perderé ningún derecho legal por firmar este documento.

4. He leído o se me ha leído, toda la información de esta fórmula antes de firmarla. Se me ha brindado la oportunidad de hacer preguntas y éstas han sido contestadas en forma adecuada.

5. Recibiré una copia de esta fórmula firmada para mi uso personal.

6. Accedo a participar como sujeto de investigación en este estudio.

Nombre, cédula y firma del sujeto

fecha

Nombre, cédula y firma de la investigadora que solicita el consentimiento

fecha

Anexo 2 Guía de observables y temática para entrevista semiestructurada

1. Relatos sobre la discapacidad (se espera a que la persona la mencione, se observa si hace uso de etiquetas diagnósticas, si comparte alguna “narración de origen” y qué explicaciones le da a la misma, también se espera a escuchar cómo se refiere a su condición).
2. Estrategias para moverse (lo planeado, lo inesperado)
3. Negociación (consigo mism@s, con el espacio y con las personas alrededor).
4. ¿Cómo usan el tiempo? Intersecciones diarias de tiempo y espacio
5. Relaciones con ejes de transporte.
6. Relaciones con ejes físicos del espacio. Apoyos en la interacción con el entorno y emociones asociadas / Cadenas de accesibilidad. Barreras.
7. Recorridos, duración del desplazamiento, espera, duración en el uso de transportes.
8. Temporalidades (momento del día, clima, eventos temporales - obras de remodelación o construcción en la ciudad). Ritmos.
9. Costo de los desplazamientos (energía, tiempo, dinero, exposición a peligros)
10. Apoyos en el cuerpo, en la movilidad, en la interacción con el entorno y sentimientos asociados / Cadenas de accesibilidad, en la interacción social y sentimientos asociados / Cadenas de accesibilidad, comunicacionales, administrativos (institucionales) en la ciudad construida y en la ciudad proyectada (nueva construcción). Redes de cuidado. Apoyos comunicacionales.
11. Barreras en el cuerpo, en la movilidad (postes mal ubicados, raíces de árboles, lozas de acera levantadas, ausencia de señalización, materiales de las aceras, huecos en aceras, perforaciones en rampas o accesos, fugas bolardos, los basureros o protectores de árboles), en la interacción con el entorno y sentimientos asociados, en la interacción social y sentimientos asociados: gestos, discriminación, agresión, indiferencia, ayuda sin preguntar, invisibilización, comunicacionales y administrativas. Elementos naturales (árboles, agua, sismos).
12. Accidentalidad (eventos registrados de accidentes)
13. Deseos y expectativas de cambio en los espacios: en lo socioespacial.
14. Acciones políticas individuales y colectivas

Guía temática para entrevista

1. Tema y observables

La entrevista se centra en los siguientes temas:

- Presentación
- Día cotidiano.
- Forma de desplazarse y experiencias.
- Facilidades, accidentes o situaciones difíciles vividas en la calle.
- Otros temas que la persona quiera abordar.

OBSERVABLES	GUÍA
1. Presentación	Si tuvieras que presentarte ¿qué nos puedes contar de vos? (¿a qué te dedicas? ¿Cuántos años tienes? ¿Dónde vives? ¿Qué actividades te gusta hacer?)
2. Experiencia espacial (lo vivido, lo sentido) Recorridos habituales.	Me puedes contar cómo es un día de tu vida. ¿Qué viajes hacés habitualmente (general)? ¿Cómo viajas? ¿Cómo te orientas? Puntos de referencia. ¿Cuando vas hacia un lugar qué haces antes de irte hacia allá? Ir explorando a qué se enfrenta una persona con discapacidad al moverse peatonalmente o usar la ciudad.
A. Estrategias para moverse (en el espacio urbano): lo planeado	Indagar motivo de viaje, desde – hasta, trayectoria, medios, tiempo de viaje, costo. Indagar simbología de orientación, puntos de referencia propios, valores a los límites del espacio, referencias religiosas, culturales y administrativas).
B. Formas espontáneas para moverse (en el espacio urbano)	Indagar sobre el uso de cada recurso que mencione y si utiliza aplicaciones (GoogleMaps, Lazarillo, Waze, etc.). Facilidades y limitaciones del recurso. Preguntar por las direcciones y el sistema de ubicación de los lugares.
C. Emociones asociadas a las barreras y a los apoyos	Indagar transportes que utiliza bus, tren, auto particular, bicicleta, taxi, Uber, otros... Para qué recorridos, rutas o días usualmente los utiliza, frecuencia, duración, temporalidad en el día.
3. Interdependencia.	Señalar emociones ligadas a lugares o momentos del viaje.
4. Relación con lugares.	¿Alguna persona se ha acercado a ayudarte sin que lo pidas? ¿Hay algún lugar en el que sientas que puedes moverte más fácilmente que en otros? ¿Cuáles? ¿Qué características tienen?
5. Inmovilidad	¿Alguna vez has dejado de salir por algún motivo? ¿Qué ocurrió? ¿Cuándo ocurrió? Indagar aspectos personales, del transporte, de la actividad, de los significados que la persona da a esta situación o a esos límites, etc. ¿Qué pasa cuando llueve?

6. Elementos ambientales	Cuando llueve, ¿qué ocurre? ¿Cómo te mueves por la ciudad?
7. Accidentalidad (eventos registrados de accidentes)	¿Has tenido alguna dificultad, accidente o caída al hacer uso de la ciudad? Indagar en la(s) experiencia(s), si recibió apoyo de alguna persona o instancia. Momento del día en que ocurrió. Preguntar si este incidente tuvo consecuencias. Preguntar por lo que pudo hacer y lo que le hubiera gustado hacer.
8. Acciones políticas individuales y colectivas vinculadas a derechos de las PCD	¿Has participado en alguna organización o grupo que trabaje con personas con discapacidad? En caso afirmativo: ¿Qué actividades has realizado? ¿Cuáles son las propuestas que tienen como organización? Indagar elementos de participación en grupos, Congresos, charlas y también en redes sociales. En caso negativo: ¿Has realizado alguna actividad política por tu cuenta? ¿De qué se trata? Indagar si son presenciales o virtuales (con el uso de redes sociales)
9. Tipo de discapacidad	Si la persona menciona nombres, origen de la discapacidad, indagar.
10. Cierre	Ahondar en alguno de los temas trabajados durante la entrevista o emergentes. ¿Quisieras agregar algún comentario adicional a lo que hemos podido conversar? Muchas gracias por su tiempo y atención.

Anexo 3 Recapitulación del cuerpo legal sobre el orden urbano costarricense y la discapacidad

A continuación, se presentan un listado y algunos detalles sobre la legislación en materia con el objetivo de quien quiera profundizar puede encontrar una hoja de ruta:

- Ley N°9976 Movilidad peatonal, del 23 de abril de 2021.
- Ley N°9379 Para la promoción de la autonomía personal de las personas con discapacidad, del 18 de agosto de 2016.
- Ley N°9329 Especial para la Transferencia de Competencias: Atención Plena y Exclusiva de la Red Vial Cantonal, del 01 de enero de 2016.
- Normas de Accesibilidad INTECO
- Ley N°9303 Creación del Consejo Nacional de Personas con Discapacidad, del 26 de mayo de 2015.
- Ley N°9171 Creación de las Comisiones Institucionales sobre Accesibilidad y Discapacidad (CIAD), 29 de octubre de 2013.
- Ley N°9049 Ley de Reconocimiento de Lenguaje de Señas Costarricense (LESCO) como lengua materna³⁹, del 25 de junio de 2012.
- Ley N°8862 Inclusión y Protección Laboral de las personas con discapacidad en el Sector Público, del 16 de setiembre de 2010.
- Ley N°8822 Reforma varios artículos del Código Municipal, del 29 de abril de 2010
- Ley N°8661 Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, del 19 de agosto de 2008.
- Ley N°7948 Aprobación de la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad, del 22 de noviembre de 1999

³⁹ Aunque es un error llamar lenguaje a la Lengua de Señas Costarricense (LESCO) así se encuentra en el nombre de la legislación aprobada. Las personas con discapacidad auditiva aclaran que la LESCO es una lengua viso-gestual.

- Ley N°7794 para la Creación de las Comisiones Municipales de Discapacidad (COMAD), del 30 de abril de 1998.
- Ley N°7600 Igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad, del 29 de mayo de 1996.
- Ley No. 7794 Código Municipal. de 30 de abril de 1998. La Gaceta. No. 94 de 18 de mayo de 1998, actualizado a febrero del 2016.

En 1996, se aprobó la Ley N°7600 la cual presentó los parámetros para promover la *accesibilidad física* a edificios públicos y privados de atención al público, a parques, aceras y vivienda de interés social. En un balance general, puede decirse que sentó importantes bases que, sin embargo, encontraron un limbo en términos de su realización en el espacio público.

La legislación costarricense tiene variedad de artículos y normativa que retoma el tema de la accesibilidad y la responsabilidad del Estado costarricense en gestionar, si no su construcción, los permisos para infraestructura que se encuentre en condiciones óptimas para el uso por parte de la población.

La discusión en el campo legal se ha perfilado a que tanto la Convención Americana sobre Derechos Humanos como la Constitución Política de Costa Rica “consagran el principio de igualdad de la persona y la prohibición de hacer distinciones contrarias a su dignidad – artículos 24 y 33 respectivamente-”⁴⁰. La Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad (2006) indica en el Artículo 9 que la accesibilidad contiene:

las medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a:

⁴⁰ Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia. Recurso de amparo Expediente número 19-014398-0007-CO.

- a) Los edificios, las vías públicas, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo;
- b) Los servicios de información, comunicaciones y de otro tipo, incluidos los servicios electrónicos y de emergencia”.⁴¹

Un aspecto de reciente aprobación es la *Ley de autonomía personal: por el derecho a decidir mi proyecto de vida* (N°9379), cuyo objetivo es promover y asegurar a las personas con discapacidad, el ejercicio pleno y en igualdad de condiciones con las demás personas, (Fondo de Población de las Naciones Unidas y Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (CONAPDIS) 2018). Este aspecto pionero en América Latina, junto con países como Uruguay, se coloca en apoyo a garantizar pautas de igualdad para las personas con discapacidad por medio de tres figuras centrales: 1) la asistencia personal, que es una persona certificada para brindar apoyo en actividades cotidianas a personas con discapacidad que presentan situaciones de pobreza, cuyo trabajo es subvencionado por el estado; 2) el garante para la igualdad jurídica, que es una figura que asesora a la persona con discapacidad en la toma de sus decisiones y, 3) el acceso a productos y servicios de apoyo, que son los requerimientos para llevar una vida con bienestar, pero que se hacen indispensables para las personas con discapacidad. Con esta legislación se crea por ejemplo la canasta básica derivada de la discapacidad, que contiene productos específicos para la vida de esta población (por ejemplo, transporte adaptado, pañales, complementos alimenticios, silla de ruedas, etc.).

A finales de la década de los años 90 se plantea un Código Municipal que retomaba la idea del control de las aceras en manos de privados⁴², como se desprende del artículo 75, el cual señala:

⁴¹ Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad (2006) indica en el Artículo 9, 10.

⁴² Esta responsabilidad en manos de los propietarios se rastreó en esta investigación hasta el siglo XIX, en el Decreto N°22 de 1857 del Excelentísimo Congreso Constitucional de la República de Costa Rica. Archivo Nacional.

De conformidad con el plan regulador municipal, las personas físicas o jurídicas, propietarias o poseedoras, por cualquier título, de bienes inmuebles, deberán cumplir las siguientes obligaciones:

- d) Construir las aceras frente a sus propiedades y darles mantenimiento.
- e) Remover objetos, materiales o similares de las aceras o los predios de su propiedad que contaminen el ambiente u obstaculicen el paso.
- g) Abstenerse de obstaculizar el paso por las aceras con gradas de acceso a viviendas, retenes, cadenas, rótulos, materiales de construcción o artefactos de seguridad en entradas de garajes. Cuando por urgencia o imposibilidad de espacio físico deben de colocarse materiales de construcción en las aceras, deberá utilizarse equipos adecuados de depósito. La municipalidad podrá adquirirlos para arrendarlos a los munícipes.⁴³

Se establecen, asimismo, las multas correspondientes al incumplimiento y al mismo tiempo los mecanismos para que la Municipalidad o gobierno local realice las obras en casos de interés público y cobre a los dueños de las propiedades los costos de estas.

Otras legislaciones respaldaban esa individualización del velar por espacios que son de uso público, por ejemplo, el Reglamento de espacios públicos, vialidad y transporte señala en su Artículo 51 que “Es obligación del propietario construir aceras, o reconstruir las existentes frente a sus predios”.

Esta situación diferencia a Costa Rica de otras naciones en las cuales los espacios de las aceras son diseñados, construidos y gestionados por el Estado, ejerciendo un ordenamiento de otro tipo en sus territorios.

En el artículo 2 de la Ley de Transferencias para la administración plena exclusiva de la red vial cantonal (N°9329)⁴⁴ se establece un confuso esfuerzo por modificar esta situación,

⁴³ *Código Municipal*. Ley No. 7794 de 30 de abril de 1998. Publicada en La Gaceta No. 94, 18 de mayo de 1998 y actualizado a febrero del 2016, 113.

⁴⁴ Ley N° 9329 Ley de Transferencias para la administración plena exclusiva de la red vial cantonal, 15 de octubre de 2015.

señalando que las aceras se encuentran dentro de la red vial cantonal de competencia municipal. Con ello se establece la responsabilidad jurídica de los gobiernos locales, pero, existen aún reservas en dichas instancias para cumplir a cabalidad, vinculadas por ejemplo a la dificultad para contactar y notificar a los propietarios y propietarias para que realicen construcciones adecuadas. Según lo establece esta legislación son los gobiernos locales quienes cuentan con las potestades de administración de los caminos, para proceder bajo las directrices y normativa técnica establecida por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) como ente rector y fiscalizador en la materia.

Se realiza un especial énfasis en el tema de aceras porque el deterioro y el laberinto institucional para exigir condiciones dignas para su movilidad, tienen un peso central para comprender la situación de la población con discapacidad en el país. En el caso costarricense al igual que muchos otros estados, se dan situaciones de conflicto para llevar a la realidad práctica y cotidiana algunos de los derechos establecidos y ratificados en los acuerdos internacionales. Existen progresos, pero, al mismo tiempo dilemas en la transición desde un orden político global gobernado por el derecho internacional hacia la implementación de normas básicas de justicia cosmopolita, aunque el mundo lleva poco más de medio siglo con una amplísima expansión de principios, jurisprudencia, instituciones especializadas en la protección de derechos humanos de carácter transnacional. En este caso se refiere a una autoridad que trasciende a los Estados, sin embargo, al mismo tiempo, dicha autoridad requiere de estructuras institucionales, autogobierno y la voluntad democrática de los miembros de Estados constitucionales para su concreción (Benhabib, 2004, p. 19, traducción propia; Cordero, 2014, p. 137).

Anexo 4 Historia de una caída

Alex André Solís Barrantes, 25 años

Tomado del video: Tullido, Facebook:

<https://www.facebook.com/Tullidos/posts/267963477960503>

“En la mañana iba a trabajar, para llegar a mi trabajo yo ocupo salir de donde vivo, llegar a la acera y cruzar una callecita, luego cruzar la calle del temor, porque pasan todos los carros del mundo, y motos, las motos son malignas, y muy poca gente le gusta como parar, se sienten como Toretto: “ah está en rojo, ¿que le aprete más la velocidad dice? (sarcasmo)... Entonces luego de cruzar esa calle cruzo otra carretera, que era menos transitada y ya llegaba a la parada donde me recoge el bus para ir a mi trabajo, algo así como a las 7:30-8:00 me recogía. Cuando me paso de la acera a la otra acera, había como una presa, entonces yo no podía ver del otro lado nada, no se podía ver nada, entonces yo voy, entonces yo como aquí te voy diosito, qué miedo, entonces cuando bajé la primera rampa para cruzar, verifiqué que no vinieran carros para entrar a esta callecita, verifiqué, a lo que podía, que no vinieran carros para entrar a la pista principal, donde yo volví a ver, así para un lado y para el otro, no venían carros, entonces qué hace André, di voy a pasar, “tranquilos, chiquillos, voy pasando”. Cuando voy pasando entre carro y carro asomo la cabeza, así con lo que logro ver, y viene una moto en modo Toretto (sonido de moto), así pero violentísima y yo vuelvo ver y digo “ay sí, ya me cargó el payaso”, ya aquí me llevó candinga, así fatal, pero venía así rapidísimo, como ya estaba en media salida de la moto, era o hacer para atrás la silla de ruedas eléctrica, que para atrás es súper lenta, porque era hacer para adelante lo más rápido posible o para atrás con posibilidad que la moto me pegara, entonces hice para adelante lo más rápido posible, todo eso lo pensé en 0.5 segundos, todo ese análisis, subo yo la rampa, la cual ya estaba acostumbrado. Cuando uno sube una rampa en la silla eléctrica siempre tiende a hacerse para atrás, en especial cuando se va muy rápido, pero esta tiene dos rueditas atrás, que es la que resiste este tipo de impactos. Entonces, para explicarles, las ruedas del frente, las de adelante cayeron en un hueco y yo volé, y el teléfono voló, y la silla se fue a la... sí, en serio, fue bastante la volada que pegué. Hay una parte que la gente desconoce que es las caídas, en general, creo que deberían en CENARE o en algún lugar enseñarnos a caer, porque yo siempre caigo de hocico, así de frente, no ve cómo me quedó la cara, así deforme después de tremendo bombazo, como yo volé yo no puedo poner las manos para cubrirme, yo pongo la cara, y cuando me caí, ¡pa! pegué en la barbilla y alguno de los dos brazos, pero sí, qué golpetazo me llevé y claro, ya en el piso, como una babosa, como una cuecha, estaba asustadísimo, voy a admitirlo, estaba asustado. ¿Por qué me asusté? Mi teléfono fue al otro lado del charco, literal porque cayó en un caño

Mi silla de ruedas quedó atrás mío y yo la volvía a ver y quedaba altísima y yo desparramado en el piso, entonces era una situación complicada, qué a analicé voy

a llamar a ma, porque cuando a uno le pasa algo es como lo frecuente, voy a llamar a alguien un familiar cercano.

Para nadie es un misterio que las calles de Costa Rica no la dan, por más que la pulsee no la dan mae, no la dan, entonces hay algo de Costa Rica que sí la da, y la da muy bien, cuando yo estaba en el piso veo que los carros pasaban y pasaban y yo iba arrastrándome como babosa hacia mi teléfono en el caño (...) había un bus pasando y cuando pasó el bus, un grupo de gente se detuvo. El bus paró, no le importó la ruta, un montón de gente se bajó, y me subió a la silla y me alcanzó, hizo así el teléfono (sacudidas), porque estaba estilando, y me lo dio, mae el tico sí es sapo, maes, pero amo, adoro que el tico sea sapo porque si no ahí estaría, 30-40 minutos hasta que llegue mi mamá. Amo que sea tan sapo porque la gente con tan buen corazón llegó, el señor del bus dijo maes aquí yo me detengo para poder atenderme héroe sin capa

¿Qué anécdota me trae esto? Costa Rica feo feo las carreteras, feas feas, malas malas, muy pocas tienen rampa y cuando tienen rampa están destruidas, no sé, en serio ¿la gente para un camión por las rampas? ¿O la lluvia las daña tanto? Pero de verdad, he visto rampas como que le pusieron dinamita y ¡push! explotaron, pero la gente es asombrosa, la gente de Costa Rica es demasiado pura vida, es increíble, yo le agradezco demasiado a cada uno de los habitantes que pudieron ayudarme o me han ayudado en algún momento a salir de algún apuro como este, gente que no me conoce ni siquiera soy del barrio desde hace mucho tiempo, viviendo aquí llevo como dos años, es gente de buen corazón, que supo recogerme los dientes del piso tal vez un poquito mi dignidad y ponerme de nuevo en la silla de ruedas”.

“Os habla un cuerpo que ha sido mirado, valorizado y taxonomizado como inútil, subnormal, tullido, inválido, minusválido, disminuido, discapacitado, useless eaters, impedido, lisiado. Nos odian los médicos, los santos, los atletas, las empresas, las naciones, los curas, los ejércitos, los grandes almacenes, las guerras, los escaparates, las fábricas, la televisión, las cárceles, los arquitectos, Renfe⁴⁵, los gobiernos, los parlamentos, la literatura, los sastres, los aviones, las escuelas, la Cruz Roja, los martillos, los gimnasios, las residencias, Danone, el agua mineral, los cirujanos, los manicomios... Y lo que no sea odio, es MIEDO. Miedo a que los cuerpos abyectos sean el espejo de lo que no se quiere ver: la fragilidad, la muerte, la vulnerabilidad, la imposibilidad de ser sin las demás. El cuerpo monstruoso es dinamita para los muros de la normalidad, del individualismo, del productivismo, del capitalismo, del patriarcado y del fútbol de los domingos. Por eso no utilizo el término discapacidad, porque pensar alrededor de ese eje genera más problemas que soluciones, por eso sé que mi realidad, nuestra realidad, es una cuestión de diversidad humana, una historia de discriminación, de opresión, de dominación contra la diferencia. En fin, una historia vieja común y corriente. Pero nos ha llevado tiempo aprender que si no subimos a un autobús no es porque no podamos, porque nuestras piernas están mal. No. No subimos porque no nos dejan, porque el autobús está mal. Nuestras piernas son tan reales, humanas y preciosas como cualesquiera otras. El sol brilla para todo el mundo. Por eso nos nombramos como personas con diversidad funcional. Por eso gritamos que ¡Nada sobre nosotras SIN nosotras!”. Por eso llevamos la cuenta infame de las vidas robadas. Por eso no olvidamos que vida independiente significa vivir con las demás, desde la libertad y sin relaciones de dominación. Por eso intentamos autoorganizarnos, para autogestionar ese apoyo que llamamos asistencia personal, clave para vivir libres y para empezar a pensar un mundo de los cuidados que no esclavice familias ni nos haga vivir bajo el yugo del arresto domiciliario, ni nos encierre en mazmorras, las residencias”. (Centeno 2013).

⁴⁵ Operadora de trenes de España.

Anexo 6 Matriz de consistencia de la investigación

Problema	Objetivo general	Términos clave	Enfoque	Técnicas	Revisión de literatura (¿qué se sabe?)	Revisión de literatura (autores/autoras)	Resultados
¿Cómo el urbanismo capacitista se interrelaciona con las experiencias corporales y las redes de apoyo para la movilidad de las personas con discapacidad en zonas urbanas de Costa Rica?	Analizar las interrelaciones entre el urbanismo capacitista, las experiencias corporales y las redes para la movilidad de las personas con discapacidad en las zonas urbanas de Costa Rica.	urbanismo capacitista / movilidad / discapacidad / Costa Rica	Cualitativo	Observación, entrevista, recorridos con personas con discapacidad (video y fotografía), Documentos judiciales, correspondencia y reportajes de prensa (escrita y audiovisual).	Ética de la vulnerabilidad Cuerpo ciborg. Teoría crip el capacitismo es un sistema de dominación que valora el cuerpo capaz, con integridad corporal. Estudios críticos en discapacidad	Judith Butler + Teoría Queer + Donna Haraway	Los cuerpos expandidos no son contemplados por el urbanismo, generando propuestas capacitistas para el habitar en movimiento.
					Paradigma de la movilidad: movilidad como forma de habitar, habitar en movimiento	Sheller + Urry	El urbanismo capacitista genera conexión para los cuerpos "capaces", o cuerpos sin discapacidad. Las personas con discapacidad se mueven en la ciudad con amplias limitaciones, pues los mecanismos "de accesibilidad" se encuentran enfocados en lo físico y constituyen elementos desarticulados entre sí, por lo cual no articulan redes de apoyo para la movilidad.

Preguntas específicas	Objetivos específicos	Términos clave	Selección muestral	Categorías		Resultados
¿Cuáles son las dinámicas del urbanismo capacitista en las zonas urbanas costarricenses?	1. Indagar las dinámicas del urbanismo capacitista costarricense desde las experiencias corporales de las personas con discapacidad.	urbanismo capacitista costarricense	Población con discapacidad habitante de zonas urbanas de Costa Rica y usuaria de transporte público. Caso de Gilda.	Dinámicas del urbanismo capacitista	Robert McRuer	El urbanismo capacitista se caracteriza por generar las mejores condiciones para la movilidad de los cuerpos “capaces”. A pesar de contar con una amplia consolidación institucional, en Costa Rica se dan dificultades de atención desde lo público a elementos de la movilidad colectiva, de protagonismo privado en la toma de decisiones y acciones sobre elementos de acuerdos sociales, infraestructura y de limitaciones a la resolución de las denuncias de la población con discapacidad.
¿Cómo son las experiencias corporales de movilidad de las personas con discapacidad en las zonas urbanas?	2. Inquirir las experiencias corporales particulares de la comunidad con discapacidad al moverse en la ciudad.	movilidad / discapacidad	Población del estudio. Casos de Kimberly y Fabricio.	Cuerpo, discapacidad y ciudad		Las experiencias corporales de las personas con discapacidad al habitar zonas urbanas de Costa Rica son particulares, haciendo uso de elementos sensoriales. La ciudad se convierte en una experiencia háptica en la cual existen elementos que superan las visiones ocularcentristas, audiocentristas y cuerdistas, bajo las cuales opera el urbanismo capacitista. En su esfuerzo por habitar las ciudades generan formas propias de protección, orientación y organización del espacio, con cuerpos expandidos.
¿Cómo trabajan las redes de apoyo para la movilidad de las personas con discapacidad?	3. Explicar las redes que establece la comunidad con discapacidad para gestionar su movilidad urbana.	redes para la movilidad	Población del estudio. Caso de Yuri y Melanie y Vanesa.	Sistema de redes de apoyo para la movilidad		La movilidad, como toda actividad humana, es interdependiente. En las zonas urbanas de Costa Rica, el urbanismo capacitista genera arrinconamiento, disgregación y aceleración en la movilidad de las personas con discapacidad. Esta población se mueve por medio de redes vivas (formadas por personas y otras especies), redes de infraestructuras y redes de acuerdos sociales.

Objeto de estudio	Unidad de análisis / Casos		Estrategia de investigación	Método de análisis	Herramienta para procesar la información		
Urbanismo capacitista	Recorridos cotidianos, performance de movilidad	Personas con discapacidad con diferentes formas de movilidad	Estudio de caso múltiple (típicos de máxima variabilidad).	Inductivo y deductivo	MAXQDA		

Fuente: Elaboración propia

