

“¡Y, sin embargo, nos movemos!”. Cuerpos y experiencias de las personas con discapacidad en ciudades capacitistas



Laura Paniagua Arguedas

Escuela de Sociología, Instituto de Investigaciones Sociales, Universidad de Costa Rica.
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5717-9839>

Recibido: 2 de noviembre de 2022. Aceptado: 29 de diciembre de 2022.

Resumen

En este artículo se exploran las experiencias de movilidad de las personas con discapacidad en Costa Rica. Se presentan casos derivados de una investigación etnográfica que utilizó entrevistas en movimiento y medios audiovisuales para el registro de la información. Las ciudades han sido creadas, diseñadas y gestionadas para cuerpos considerados “capaces”, es decir, aquellos que se consideran “fuertes”, “inteligentes”, “completos” y “sanos”, lo que se conoce como *urbanismo capacitista*. En este sentido, se utiliza la teoría Crip y los estudios críticos en discapacidad como marcos de referencia. Este enfoque urbanista excluye a diversos tipos de cuerpos y no tiene en cuenta las diferencias en movilidad, ritmo, velocidad y uso de la ciudad por parte de diferentes poblaciones. El objetivo es comprender las movilidades urbanas a través de sistemas interdependientes que se conforman mediante redes y flujos. En las ciudades, existe una dependencia entre las personas, las infraestructuras y los acuerdos sociales (con sus reglas formales y de uso) que conforman los sistemas de apoyo a la movilidad. Sin embargo, al no tener en cuenta a las personas con discapacidad y sus formas de movilidad expandida, se generan múltiples desconexiones y desarticulaciones, lo que obliga a esta población a construir sus propias redes dentro de estos sistemas.

Palabras clave: *accesibilidad, movilidad, capacitismo, cuerpos expandidos, urbanismo capacitista.*

“And yet we move!” Bodies and experiences of disabled people in the ableism cities

Abstract

Cities have been designed and created to cater to the needs of the able-bodied population, individuals who are perceived as “strong,” “intelligent,” “whole,” “healthy,” and capable of moving on two legs. This approach, known as *ableist urbanism*, disregards



the diverse range of bodies and fails to consider the variations in movement, pace, and speed among individuals with disabilities who also utilize urban spaces. This research utilizes case studies to explore urban mobility within the framework of interdependent systems comprising networks and flows. The interrelationships among people, infrastructure, and social agreements, characterized by formal rules and usage patterns, shape the support systems for mobility in cities. However, cities that exclude people with disabilities and their *expanded bodies* result in disconnection and displacement, compelling this population to establish their own networks and support systems. Data for this ethnographic study was collected through walking interviews and audiovisual media, drawing upon the Crip theory and critical disability studies as theoretical references.

Keywords: *accessibility, mobility, urbanism, ableism, ableist urbanism.*

Y, sin embargo, nos movemos... una introducción

La discapacidad es parte de la diferencia humana. En el mundo, se estima que más de mil millones de personas viven con una condición de discapacidad; o sea, alrededor del 15% de la población (Organización Mundial de la Salud, 2012). Entre 2001 y 2013, unos 70,6 millones de personas vivían con alguna discapacidad en América Latina y el Caribe, es decir 12,5% de la población regional (CEPAL, 2014), pero este grupo se encuentran más presente entre la población más empobrecida (CEPAL, 2012). En cualquier caso, se recomienda cuestionar las cifras pues existen cuestionamientos sobre cómo es registrada esta población en los censos y estadísticas, considerando la existencia de un importante subregistro.

Durante décadas, las personas con discapacidad han sido marginadas, invisibilizadas o confinadas en sus hogares o en centros especializados. Han sido separadas del resto de la sociedad y, como se examinará a lo largo de este artículo, también se enfrentan a la exclusión en nuestras calles y ciudades. Este grupo de personas tiene los mismos derechos que cualquier otro individuo y merece tener acceso a la ciudad. Sin embargo, sus necesidades son diferentes y deben ser respetadas. Lamentablemente, en la actualidad, enfrentan diversas barreras, muchas de las cuales son invisibles.

El acceso a la ciudad es especialmente crucial si consideramos que la movilidad autónoma les permite desplazarse hacia lugares donde pueden recibir atención y servicios especializados, así como acceder a otros derechos. Es importante tener en cuenta que cualquier persona puede experimentar una discapacidad temporal o permanente en algún momento de su vida. Por otra parte, la discapacidad no puede seguir siendo vista como un asunto privado, de responsabilidad familiar, individual o de un cuerpo aislado. Además, en América Latina el envejecimiento de la población es un tema del cual hay que ocuparse, pues no estamos planeando ni construyendo las ciudades que necesitamos para cuando la mayor parte de la población posea cuerpos envejecidos, dentro de poco tiempo.

En América Latina, el modelo de ciudad moderna se ha utilizado como referente en el proceso de desarrollo histórico de las ciudades. Se señala por eso que

las distintas formas de producción del espacio urbanizado se han dado en el marco del proceso de metropolización (...) significaron una ruptura generalizada con la ciudad moderna, entendida precisamente como el tipo de ciudad que dio origen a los espacios públicos hoy considerados paradigmáticos, caracterizados por su multifuncionalidad, la coexistencia de diferentes actividades, la heterogeneidad de los usuarios que permanecen en el anonimato y la gran cantidad de peatones (Duhau y Giglia, 2008:84).

Por otra parte, este autor y esta autora advierten que dicho proceso ha construido los nuevos espacios urbanizados, ha generado un urbanismo insular con las siguientes características:

- 1) Los espacios públicos son especializados y segregados respecto del espacio habitacional; 2) cuenta con sendas (calles o andadores) destinados a la circulación, pero reducidos a espacios de propiedad o de apropiación exclusivamente vecinal; 3) se dan ínsulas habitacionales tanto en vivienda de interés social como en la de viviendas de lujo; 4) ha producido ínsulas destinadas al consumo y recreación (centros comerciales); 5) también ha producido desarrollos cerrados que combinan uso habitacional con oficinas y centros o áreas comerciales (Duhau y Giglia, 2016:89).

En las ciudades modernas, el concepto de ciudadanía ha estado estrechamente ligado a la noción de racionalidad y “normalidad” en un cuerpo sano y socialmente aceptado en cada época. Aquellos que no cumplían con los criterios de “racionalidad”, “normalidad” o “funcionalidad” eran controlados, encerrados u ocultados; esto también ha implicado la negación de la ciudadanía y la separación de ciertas poblaciones de sus comunidades. La modernidad también contribuyó a la construcción del cuerpo con discapacidad como un espacio a intervenir, destinado a la muerte, el encierro o la rehabilitación (Cruz, 2017:37). De esta manera, la modernidad, la norma y la normalización se entrelazan en procesos interconectados que se reflejan en la movilidad, el territorio y los ciclos de vida de las ciudades.

En un foro (Gobierno de Ecatepec de Morelos, 2021),¹ Roberto Martínez, habitante de la Ciudad de México, comentó sobre las dificultades que encuentran las personas con discapacidad para estar y disfrutar de la ciudad, en particular mencionó las grandes incomodidades y violencias que enfrentan quienes habitan las periferias y provienen de los barrios populares. El activista detalló ejemplos de estas situaciones, como las limitaciones que enfrentan debido a las largas distancias que deben recorrer, el temor a los asaltos en los microbuses, la energía que gastan para superar obstáculos y llegar a las unidades de transporte, y las dificultades que encuentran en todo el camino, incluyendo las miradas de extrañeza y otras reacciones. Al finalizar, resaltó: “pero, como dicen por ahí, y, sin embargo, nos movemos”, haciendo referencia a la famosa frase atribuida a Galileo Galilei (“Eppur si muove”) supuestamente pronunciada cuando fue juzgado por la Iglesia Católica de la época y presionado para retractarse de su teoría heliocéntrica que contradecía la visión geocéntrica y estática dominante en ese momento. Por eso, se retoma la frase como título de este texto que recupera las experiencias, pero que muestra sobre todo el lugar que el poder asigna a esta población: pasiva e inmovilizada (Paniagua, 2022).

Para brindar contexto, Costa Rica es un país centroamericano con amplio reconocimiento internacional por su inversión social y la construcción de una institucionalidad pública de larga data. En las últimas tres décadas, dicha institucionalidad se ha visto agujereada por arremetidas ligadas al neoliberalismo y por propuestas individualistas, marcadas por múltiples exclusiones, lo que presenta un panorama político de una amplia institucionalidad, pero poca articulación entre las instancias a las que les corresponde la atención a las dinámicas urbanas.

En Costa Rica, se cuenta con transporte público, comercios, edificios de atención al público y viviendas de interés social que se consideran “accesibles”, es decir, que tienen

¹ Es director del Taller de Gráfica Nahual. La actividad en la cual participó como expositor fue el 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.

“acceso para personas en sillas de ruedas”. Sin embargo, la noción de accesibilidad no se ha llevado al máximo para abarcar plenamente todas las discapacidades y tipos de cuerpos. Se destacan los esfuerzos dirigidos a atender las necesidades de diferentes grupos de edad, especialmente las personas mayores, mediante la creación de accesos diferenciados en ventanillas o el pago total o parcial de los pasajes de autobús por parte del Estado. Sin embargo, no se ha abordado de manera sistemática la adaptación del espacio público como entorno para articular estos elementos, lo que se conoce como cadenas de accesibilidad. Esto afecta la movilidad diaria de diversos grupos sociales.

La Ley 7600 “Igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad” de 1996 estableció los criterios para fomentar la accesibilidad física en edificios públicos y privados de atención al público, parques, aceras y viviendas de interés social. Sin embargo, al hacer un balance general, se evidencian deficiencias en la implementación de esta legislación en las zonas urbanas, especialmente en los espacios públicos de las calles y en el transporte público.

Aunque se esfuerzan por hacer los cambios necesarios para que las calles sean utilizadas por cualquier persona de manera autónoma, las acciones en el campo de la discapacidad se siguen centrando en aspectos de infraestructura, son fragmentadas y sin trabajar elementos sociales asociados a ellas.

A pesar de que existen regulaciones específicas para otorgar permisos de construcción, en términos generales, el diseño urbano sigue siendo impulsado por el patriarcado y el mercado, los cuales promueven formas, cuerpos, fuerzas y usos masculinizados. Estos enfoques atienden principalmente los requisitos para el consumo y disfrute de un ser humano concebido como masculino, adulto, de talla mediana, “saludable”, “productivo” y “funcional”.

Esta forma de diseño urbano excluye y restringe la movilidad y el uso de la ciudad para otras poblaciones, como las personas con discapacidad, las mujeres, los niños y las personas mayores. La inaccesibilidad de las ciudades y la priorización del transporte motorizado e individual en detrimento de la movilidad peatonal son problemáticas evidentes.

En el contexto costarricense, se observan situaciones similares a las de otros países latinoamericanos, especialmente en relación con la brecha entre lo que establece la legislación y lo que se lleva a cabo a nivel de políticas públicas, así como lo que se experimenta en las calles y se denuncia desde el activismo de las organizaciones.

Cabe señalar que la legislación establece que el principal encargado de la construcción y mantenimiento de las aceras es la persona dueña del predio, por lo tanto, existe una diversidad de interpretaciones sobre este aspecto que conlleva a una fragmentada experiencia peatonal al momento de utilizar las vías.

Un aspecto destacado del contexto costarricense es que desde 2014,² para renovar su concesión, los autobuses públicos deben contar con rampas de acceso para personas que utilizan sillas de ruedas, andadores u otras ayudas para ingresar a la unidad. Además, se requiere que los autobuses tengan piso antiderrapante, suficiente espacio sin obstáculos para el ingreso y escalones no mayores a 40 cm desde el pavimento, entre

² Sin embargo, la Ley 7600 brindó un plazo de 10 años (a partir de 1996) para que las empresas autobuseras cumplieran con los requerimientos de ley. Al vencer este plazo se les otorgó 8 años más para su acatamiento, lo cual ha dado pie a controversias, debido a la limitada regulación por parte del Estado para el cumplimiento y la regulación de este apoyo.

otras medidas. Sin embargo, en la experiencia de las personas con discapacidad, se encuentran autobuses que tienen rampas, otros que las tienen pero no funcionan y, aún en la actualidad, circulan unidades que no cuentan con este dispositivo. En la mayoría de los casos, el acceso a las unidades se realiza a través de escaleras incómodas y estrechas, que se ven aún más limitadas por las barras electrónicas para el conteo de pasajeros. Además, el deterioro de las unidades a veces presenta problemas como goteras, desprendimiento de partes, agujeros y ausencia o mal funcionamiento del cinturón de seguridad para personas en silla de ruedas.

En el año 2016, se aprobó la Ley 9379 para la promoción de la autonomía personal de las personas con discapacidad, una legislación de gran importancia que brinda apoyo estatal a esta población, especialmente a aquellos en situación de pobreza y pobreza extrema, mediante la provisión de asistentes personales. Un aspecto fundamental de esta legislación es que elimina los regímenes de “interdicción”, “insania” y “nombramiento de curador” establecidos en el código civil y de familia, figuras jurídicas que afectaban gravemente los derechos y la autonomía de este grupo.

En un balance de la legislación, se constata que existen en el país iniciativas desde el año 1996 sobre la accesibilidad que se requiere de los espacios para utilizarlos en igualdad de condiciones que las demás personas, incluyendo la ratificación de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad (2008) (ley 8661). Se demuestra entonces, a más de 15 años de la ratificación de la Convención, que la accesibilidad y la movilidad no son un asunto exclusivo del ámbito legal ni de ordenamientos jurídicos. Desde la legislación se tiende a interpretar la accesibilidad como un asunto de “acceso a los lugares cerrados” (por ejemplo, en cuanto a los permisos de construcción, a partir de las edificaciones de tres pisos se solicita colocar un elevador y para estar acordes con la legislación han tenido que modificar los accesos a las edificaciones antiguas, de varios pisos, por medio de elevadores, rampas y puentes, por otra parte, se percibe una incipiente atención al tema de la accesibilidad en las plataformas y mensajes institucionales para acceder a la información y facilitar la comunicación.

En años recientes, se ha prestado atención a la accesibilidad en viviendas, edificios públicos, puntos turísticos y comercios, y se ha establecido legislación para garantizar el acceso a locales y baños. En términos urbanos, se han realizado inversiones costosas en la instalación de baldosas podotáctiles en algunos centros de provincia, pero estas intervenciones se limitan a espacios urbanos y céntricos. En general, estas intervenciones aisladas se consideran “accesibles” en términos físicos, pero carecen de conexión entre sí.

En este contexto, se ha llevado a cabo una investigación para analizar las experiencias de movilidad de las personas con discapacidad en Costa Rica. Se destaca la importancia de investigar el urbanismo desde los cuerpos y las experiencias cotidianas. A menudo, los enfoques urbanos se centran en la separación de lo físico (la forma urbana), la gestión (las dimensiones políticas y las reglas formales) y el uso de los espacios (prácticas cotidianas y reglas informales). Por lo tanto, se plantea la necesidad de integrar estos aspectos y adoptar una visión interrelacional.

Este trabajo tiene como objetivo dar a conocer las experiencias de las personas con discapacidad al moverse en las ciudades de Costa Rica y enfrentar situaciones en las que se sienten marginadas, no son consideradas o se encuentran con una “inclusión simulada”. Este es el problema de investigación que se ha desarrollado.

En otras publicaciones puede revisarse el detalle del método utilizado para la investigación, pero cabe señalar que se trató de una experiencia etnográfica para la construcción de la información en movimiento y la escucha con todos los sentidos, por medio de

recorridos urbanos, entrevistas móviles, fotografía y video recuperados al acompañar a personas con discapacidad en su cotidianidad. Para efectos ilustrativos se presentan frases provenientes de las transcripciones de las entrevistas, fotos, y fotogramas, estos últimos son un conjunto de imágenes fotográficas extraídas de un video y que muestran una secuencia de actividades, en este caso del recorrido cotidiano.

Se partió del reconocimiento de que el cuerpo es nuestra principal herramienta en las Ciencias Sociales y en los estudios sobre movilidad. Se llevó a cabo un estudio de caso múltiple con 14 personas de edades comprendidas entre los 18 y los 42 años, y una mujer de 66 años que representaba un caso atípico. Estas personas incluían usuarios de silla de ruedas, personas de talla baja, personas con discapacidad cognitiva y psicosocial, personas ciegas o con baja visión y personas sordas. El objetivo era mostrar la diversidad de experiencias que existen dentro de la discapacidad.

A lo largo del artículo se mencionarán las experiencias de algunas de las personas con las que se trabajó en el estudio. Por ejemplo, se mencionan a Johnny Núñez Herrera, un sociólogo de 28 años con esclerosis múltiple y usuario de silla de ruedas; Marco Álvarez Bertarioni, un fotógrafo sordo de 25 años y estudiante de diseño gráfico; Fabricio Bustos Apú, un diseñador gráfico de 24 años con talla baja; Kimberly Mora Castro, una joven de 23 años con baja visión; Vanesa Hernández Murillo, de 37 años, y Melanie Benavidez Hernández, de 18 años, quien presenta parálisis cerebral infantil y utiliza silla de ruedas. Además, se incluyen frases escuchadas a personas con discapacidad en la calle o en actividades públicas.

Las entrevistas y recorridos se llevaron a cabo en ciudades como San José, Hatillo, Escazú, Tres Ríos, San Pedro y Acosta.

En este artículo se presentan tres secciones principales. En la primera sección se establecen los referentes teóricos construidos a partir de la investigación, enfocándose en las nociones de *urbanismo capacitista* y *cuerpos expandidos*. Se detallan las concepciones de discapacidad que surgieron en el contexto de este estudio.

En la segunda sección se examinan tres fenómenos identificados en las experiencias urbanas de las personas con discapacidad en el marco del urbanismo capacitista: el arrinconamiento, la disgregación y la aceleración. Se muestra cómo el urbanismo capacitista crea condiciones favorables para la movilidad de los cuerpos capaces, al mismo tiempo que limita, arrincona o fragmenta la movilidad de otros cuerpos que viven con discapacidad. Se plantea la existencia de ciudades centradas en lo visual, lo corporal y lo auditivo.

En la tercera sección se analiza el concepto de *interdependencia* en los espacios urbanos y se examinan los sistemas de apoyo para la movilidad que operan en constante interrelación. Se identifican tres grandes categorías de redes: las redes vivas, las redes de infraestructuras y las redes de acuerdos sociales. Se enfatiza que, para llevar una vida plena, las personas se desplazan a través de estos sistemas de apoyo a la movilidad y experimentan la interconexión corporal en red. Si bien se analizan por separado en términos conceptuales, es importante destacar que están completamente entrelazados en la experiencia de habitar la ciudad, según el enfoque del paradigma de la movilidad (Paniagua, 2022).

Dimensiones teóricas emergentes: una crítica crip al urbanismo

Cuando se discute sobre urbanismo y discapacidad, se encuentran importantes vacíos en la investigación sobre las situaciones que vive esta población. Predominan nociones institucionales y resulta importante resaltar la perspectiva de las vivencias de la población.

Si bien se han realizado discusiones iniciales sobre este tema en campos como la geografía, la arquitectura, la sociología y la antropología, la mayoría de las investigaciones provienen de la academia anglosajona. Entre los trabajos destacados se encuentran los realizados por Robert Imrie (Imrie, 2015; Imrie & Luck, 2014) (Imrie, 2015; Imrie & Luck, 2014). En el contexto del Norte Global, también se ha trabajado en la relación entre accesibilidad y espacios en los Estudios en Discapacidad (Disability Studies).

Sin embargo, en América Latina se ha identificado una escasa producción de investigaciones que puedan servir como referentes para este estudio. En la región, los principales antecedentes en la región se presentan desde la geografía, por ejemplo, el trabajo de Francisco Fernández Romero quien revisa la cartografía social e inclusión socio-espacial de la población con discapacidad en Buenos Aires (Fernández, 2019). En México, son relevantes la investigación de Gabriel Tolentino sobre la movilidad cotidiana de personas en silla de ruedas (Tolentino, 2018) y personas sordas (Tolentino, 2022); el trabajo de Miguel Ángel Aguilar (2020); Carlos Aceves con sus aportes sobre el diseño de servicios inclusivos en Guadalajara (Aceves, 2014) y, finalmente, en Ecuador Gema Cadena trabajó en una investigación sobre equipamiento urbano y elementos de las infraestructuras educativas (Cadena, 2017).

Los trabajos que abordan temáticas cercanas a las de esta investigación se han centrado en espacios cerrados, preocupándose por la accesibilidad en edificios, centros de salud o espacios educativos. A pesar de los avances en estas temáticas, aún hay un espacio de exploración incipiente en el subcontinente latinoamericano, en especial al dirigir preguntas hacia la calle como lugar de intercambios y de experiencias urbanas.

Al abordar las problemáticas y propuestas en las ciudades, los enfoques del urbanismo tradicional han dejado en el olvido al cuerpo y a las personas en su momento peatonal, al caminar o rodar para moverse. La predominancia de escalas macro difuminó lo que ocurre en la dimensión más cercana, comunitaria, corporal y en la piel. Hasta que ocurrió el giro de las movilidades (Sheller & Urry, 2006), el centro de atención lo ocupaban las distancias, los costos económicos y los medios para transportarse, predominando visiones cuantitativas y el interés por registrar el *origen-destino* en encuestas. Estos estudios arrojaron información valiosa al facilitar la comprensión de un panorama a veces insospechado sobre las distancias, tiempos de recorrido, rutas, etc. Sin embargo, obviaban la experiencia urbana en su integralidad, contradicciones y riesgos.

La investigación que se presenta aquí alcanzó elementos teóricos que se entrelazaron con las inquietudes provenientes directamente de la situación problematizada. Fue una tarea de ida y vuelta entre los materiales teóricos y empíricos, hasta lograr un acercamiento del feminismo, el urbanismo y la discapacidad por medio de las movilidades.

Se retomó la ética de la vulnerabilidad de Judith Butler (2017), que aporta el concepto de fragilidad, desde el cual todas las personas somos vulnerables, y existen sistemas de apoyo que hacen que esas vulnerabilidades sean diferenciadas para unos sectores y otros. Se recuperó la idea de interdependencia: pues todas las personas y seres, como diría Donna Haraway en *Seguir con el problema* (Haraway, 2019), dependemos de los otros y de sistemas que nos apoyen para vivir. Los aportes del paradigma de las

movilidades con Mimi Sheller y John Urry (2018) son cruciales, pues recuperan la noción de cuerpo dando centralidad a la experiencia de moverse, siendo la movilidad una forma de habitar; esta propuesta calza muy bien con la idea de la movilidad como performance (que reúne prácticas y experiencias corporalizadas) de la teoría queer (Butler, 2002). En este recorrido teórico fueron claves Sara Ahmed (2018a), Mike Oliver (1990), Robert McRuer (2006; 2018; 2021), Donna Haraway (2019), Diana Vite (2020) y Jhonathan Maldonado (2020).

Según Abberley, para la persona con discapacidad el cuerpo es el lugar de la opresión (Abberley, 1987). Y en su postulado de una teoría sobre la discapacidad, reconoce el contexto y los orígenes sociales de la discapacidad, así como las desventajas impuestas y la producción histórica de estos elementos. Abberley afirma el valor de los modos de vida con discapacidad y condena lo impuesto en la producción social de la incapacidad, abogando por la atención en salud y asistencia social estatales para transformar las vidas de las personas con discapacidad.

Desde el modelo social de la discapacidad se venía trabajando la idea de una corporalidad impuesta por el esquema biomédico y regulatorio. El cuerpo capaz fue ampliamente abordado por este modelo para su crítica y el rompimiento de las nociones de normalización asociadas e históricamente impuestas por el mismo. Retomando esta discusión, se señala que 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 (Toboso, 2017:73).

Ahora bien, heredera de la perspectiva queer se presenta la teoría crip,³ que aporta con el desarrollo de las nociones de capacitismo e integridad corporal obligatoria (McRuer, 2021). El capacitismo es un sistema de opresión, según lo expone Talila Lewis, que

valora los cuerpos y las mentes de las personas basándose en ideas construidas socialmente sobre la normalidad, la inteligencia y la excelencia (...) 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 solo las personas con discapacidad experimentan el capacitismo (Lewis, 2020:5).

Según Colligan este sistema excluye a las personas con discapacidad con prácticas discriminatorias en favor de las personas sin discapacidad; tiene diferentes niveles: individuales, institucionales y culturales, lo que lleva a considerar fácilmente la violencia sistemática contra la persona con discapacidad como algo accidental (Colligan, 2016).

El capacitismo como sistema de dominación social se basa en valorar a los seres humanos y jerarquizarlos en función de sus capacidades o en la medida en que se acercan a un cuerpo íntegramente sano o completo (Oliver, 1990; McRuer, 2006; Moscoso Pérez y Arnau Ripollés, 2016). Como se planteó anteriormente, 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

³ Ahmed señala que tanto “crip” como “queer”, ambas “palabras contienen historias que hieren; son palabras que destilan injurias. Son palabras que reclaman al ser señaladas; se convierten en formas de señalar algo, ya que mantienen viva una historia: la negación como sensación política” (Ahmed, 2018b:197).

demanda de obligación social cotidiana, en el ámbito educativo, mediático, familiar, del sector salud, es decir, en la cultura (Oliver, 1990) y, 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.

Este cuerpo capaz posee las capacidades para ver, oír y comprender la señalética, así como la fuerza necesaria para mantenerse y desplazarse por su cuenta. Es capaz de escuchar las alertas, señales y bocinas sin que los sonidos de la ciudad lo perturben. Además, tiene una altura “promedio” (no inferior a 150 cm) para alcanzar los elementos en el espacio, como ver las señales o subir escaleras, y se somete sin cuestionamiento a las reglas formales e “informales” del orden urbano y a los acuerdos en el uso del espacio. También cuenta con los recursos culturales y económicos para habitar la ciudad, recordar indicaciones y direcciones, o solicitarlas sin dificultades. En resumen, este sujeto posee un equilibrio emocional y se considera mentalmente “competente”.

Algunas investigaciones en la literatura anglosajona utilizan el término “ciudad capacitista” (*ableist city*) (Parent, 2018) para referirse a los espacios urbanos que presentan barreras físicas y culturales que impiden que las personas puedan moverse y ejercer su derecho a la ciudad. Ante la falta de accesibilidad en edificios y calles, las personas se enfrentan a problemas arquitectónicos, comunicativos, actitudinales, sensoriales y socioculturales (Amorim *et al.*, 2022). Por lo tanto, se ha desarrollado un enfoque que pone el cuerpo en la calle en el centro, una perspectiva que considera las formas, usos y gestión propiciados por el urbanismo en nuestras ciudades.

Con estos elementos de base, se propone el concepto *urbanismo capacitista* para nombrar cómo se generan formas, usos y gestión de las ciudades a partir de las capacidades, ritmos y fuerza de los cuerpos considerados “normales”, íntegros y completos, “funcionales”, “veloces” y “productivos”, es decir “capaces”. En el urbanismo capacitista predomina la integridad corporal obligatoria en el espacio urbano, provocando el arrinconamiento, la disgregación y la aceleración para la población con discapacidad y otros colectivos.

El urbanismo capacitista afecta a una amplia gama de poblaciones, no solo a las personas con discapacidad, sino también a personas mayores, mujeres, pueblos indígenas y a todos aquellos cuerpos que desafían la noción de integridad corporal obligatoria (McRuer, 2021).

Teniendo en cuenta las reflexiones expuestas por personas con discapacidad o aquellas cercanas a ellas, se redefine la percepción de la discapacidad, cuestionando la forma en que se las observa como sujetos pasivos, encerrados o que requieren confinamiento. Además, se destaca la lógica de “atención” o asistencialismo y la exclusión de estas poblaciones en las discusiones sobre el habitar.

En el enfoque tradicional del urbanismo, se establece una distinción entre entornos y se utilizan nociones como espacio público y privado. Desde la perspectiva de la discapacidad, se tiende a abordar el movimiento de las personas identificando “barreras”, enfoques que provienen de la visión arquitectónica y se centran en lo físico, manteniendo una visión estática para identificar esos elementos que constituyen límites. En los enfoques relacionados con la discapacidad desde el modelo social, se habla de barreras físicas y barreras sociales, que incluyen aspectos actitudinales, por ejemplo. Estas nociones también se encuentran presentes en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, ratificada en el país en 2008.

Tomando distancia de estas posiciones, se recupera el paradigma de la movilidad (Sheller & Urry, 2006), enfocando la atención más que en elementos estáticos en los procesos

que se encuentran en la base de las 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. Los cambios en la perspectiva de los estudios urbanos, los feminismos y la geografía feminista (Fernández, 2019; Paniagua, 2022) han permitido al urbanismo el análisis sobre los cuerpos y reposicionar las movibilidades como objeto de estudio y como enfoque para comprender las desigualdades y experiencias en la ciudad (Jirón-Martínez & Imilán-Ojeda, 2018).

Cuando Johnny Núñez, uno de los entrevistados, expresaba que él ocupa más espacio que otra persona debido a su silla de ruedas, en las narraciones de las personas con discapacidad sobre las dificultades que encuentran para moverse, y en el momento en que se revisa que la legislación es importante pero no suficiente, se va aclarando cada vez más la necesidad de abrir estos asuntos a discusión desde la perspectiva de la movilidad, los estudios queer y las nociones filosóficas.

En este contexto, se plantea la noción de *cuerpos expandidos*. Para las personas con discapacidad, sus cuerpos se expanden para su movilidad. A través de elementos como bastones, sillas de ruedas, audífonos, asistentes personales, animales de compañía, dispositivos móviles, entre otros, las personas con discapacidad amplían su corporeidad física y crecen. En el trabajo con esta población, encontramos referencias directas a sus cuerpos expandidos en sus movimientos, en el sentido de atribuir cualidades “simbióticas” a los elementos que utilizan o como movibilidades encarnadas. Es interesante comprender las formas en las que los cuerpos se hacen presentes al habitar en movimiento. Por ejemplo, Conchita dice: “si me quitan mi silla, me cortan las piernas” (Díaz, 2021), o Manuel, un hombre ciego de 52 años, señala: “la gente dice que el bastón son mis ojos, pero no son mis ojos, el bastón es una extensión de mi mano” (comunicación personal, 8 de junio de 2019), haciendo referencia a cómo va tocando la ciudad con su bastón.

Es importante destacar que este artículo no pretende generar la errónea creencia basada en una noción distorsionada de la discapacidad, en la cual se atribuyen “poderes extraordinarios” a estas personas o se construye una percepción de sus cuerpos como dotados de “poderes” o cualidades “increíbles” para compensar una supuesta ausencia de algún sentido. Esta idea, bastante común, de compensación o habilidades “excepcionales” corresponde a un posicionamiento que Stella Young ha denominado *porno inspiracional* (Young, 2014), en el cual se asigna a las personas con discapacidad el papel de ejemplo, modelo a seguir o fuente de inspiración, especialmente para promover la superación y la optimización en las personas “sin” discapacidad. Esta representación también ha sido ampliamente debatida por el modelo social, que busca desnaturalizar el concepto de déficit (Angelino, 2009).

Lo que se sostiene en este escrito es que el urbanismo capacitista no toma en cuenta los cuerpos expandidos y genera jerarquizaciones que dan atención a las necesidades de algunos cuerpos y no de todos.

Ciudades que arrinconan, separan y presionan a una vida acelerada

El urbanismo capacitista se manifiesta de manera significativa en las prioridades espaciales, las cuales impiden reconocer y abordar de manera adecuada la interdependencia

entre las personas, los sistemas de infraestructura y los acuerdos sociales para habitar la ciudad.

En las experiencias urbanas de las personas con discapacidad se identifica el urbanismo capacitista en las prácticas cotidianas que tienen lugar en la calle, en al menos tres fenómenos: el arrinconamiento, la segregación y la aceleración; los cuales desarrollaremos en las próximas páginas con ejemplos específicos de cómo impactan en las redes humanas o interespecies, de infraestructura y de gestión (Paniagua, 2022).

En el caso del arrinconamiento, las personas con discapacidad se encuentran con opciones limitadas o nulas para moverse de manera segura y respetuosa para sus cuerpos.

Como se puede apreciar en la Figura 1, Fabricio es una persona de estatura pequeña que viste ropa deportiva, una gorra y lleva una mochila en la espalda. Se lo ve caminando por la acera, transitando por diferentes áreas de la ciudad como paradas de autobús y bulevares. En una de las imágenes, se observa a Fabricio al anochecer cuando va a recoger su bicicleta al taller de mantenimiento.

El recorrido de Fabricio por los distintos espacios de la ciudad está marcado por las nociones de altura promedio. Por ejemplo, los escalones a menudo carecen de barandas de doble apoyo que él pueda utilizar para sostenerse al subir o bajar. Los objetos como los semáforos, las señales y los timbres de los autobuses suelen estar ubicados a una altura considerable, lo que dificulta su utilidad para una persona que se encuentra sentada en una silla de ruedas o de baja estatura.



Figura 1. Fotograma del recorrido de Fabricio. Fuente: Paniagua (2022).

Las nociones tradicionales sobre el urbanismo, que se centran en el automóvil, en un ser humano masculino y forzosamente productivo, posicionan visiones ocularcen-tristas, cuerdistas y audiocentristas bajo las cuales opera el *urbanismo capacitista*. 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 ocularcen-trismo, el cual adquiere dimensiones hegemónicas (Bustos García, 2014) en nuestra cultura. Como sistema,

El ocularcen-trismo 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).

La experiencia urbana nos lleva constantemente a configurar nuestros referentes a través del sentido del tacto, que es una experiencia háptica (Pallasmaa, 2006). Sin embargo, el urbanismo muchas veces pasa por alto las experiencias táctiles.

Uno de los aspectos destacados por la población con discapacidad en Costa Rica es la predominancia de elementos visuales en el espacio urbano. Tanto la señalética, la rotulación y las guías, como la utilización de elementos visuales para señalar peligros, como cintas visuales para advertir sobre zonas en construcción o remodelación, rotulaciones o productos colocados por vendedores informales en las vías. Scarleth Porras lo expresa de manera sencilla cuando dice: “Estamos acostumbrados a escuchar que ‘todo entra por los ojos’, pero en realidad no” (Organización de las Naciones Unidas, 2021:35).

La Figura 2 presenta un ejemplo de estas nociones centradas en lo visual. Muestra una parada de autobús en una acera, donde se puede observar el asfalto de la calle, la poca iluminación en el lugar y las luces intermitentes de los vehículos. Durante la noche, es difícil ver el letrero que indica el destino de las unidades de transporte, y también es complicado diferenciar los colores de las unidades. Esto dificulta que una persona con baja visión, ceguera o de edad avanzada pueda identificar qué autobús está pasando. Además, se puede observar un desnivel entre la acera, el bordillo y la calle, lo cual dificulta acercarse al autobús.



Figura 2. Calle en San José. Fuente: elaboración propia.

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 (entrevista con Marco, 19 de octubre de 2019).

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.



Figura 3. Puente peatonal. Fuente: Paniagua (2022).

En el urbanismo capacitista, se considera a las personas con discapacidad como una “excepción” o un caso poco frecuente. Bajo esta premisa, se instalan equipamientos aislados que carecen de articulación con el resto de la estructura urbana para el uso de la ciudad, como por ejemplo en zonas cercanas a centros de salud o escuelas. Se promueven prácticas de “inclusión” únicamente desde una perspectiva física, como la colocación de rampas, superficies táctiles o letreros (como el de ceder el asiento), sin brindar ninguna educación sobre su uso o tomar acciones frente a aquellos que obstaculizan estos dispositivos o espacios. También se impulsan políticas que separan o se centran en la “adaptación” de las personas con discapacidad al entorno o al grupo.

En la Figura 3, se puede observar a Johnny Núñez en su silla de ruedas eléctrica, vistiendo jeans, tenis y una camisa a cuadros con un abrigo negro, intentando cruzar una autopista de alto tránsito (la circunvalación en San José). Johnny se encuentra en el extremo de la rampa de un puente peatonal que desemboca en una calle paralela a la autopista, donde enfrenta dificultades de visibilidad y la falta de continuidad de la superficie para desplazarse.

En estos supuestos corporales, como menciona Sara Ahmed (2018b), es importante prestar atención a lo que se considera “recto” y “desviado”. Según el análisis propuesto por la autora, la palabra “straight” en inglés significa “recto”, “directo”, “correcto”, “honesto” y, por extensión, también ha adquirido el significado de “heterosexual” (cuyo antónimo es “queer”) (Ahmed, 2018b:198-199).

En referencia al uso de estos términos, es importante revisar en castellano los vocablos usados para referirse a las personas con discapacidad desde esta visión de “lo normal” vinculada a lo correcto o completo. En el vocabulario cotidiano encontramos términos como inválido, raro, loco, tullido, falto, torcido, chueco, patitieso, patituerto, baboso o mozote. Estas palabras corporalizan la discapacidad convirtiéndola en una “esencia”. Además, existen categorías que espacializan o corporalizan una condición, como por ejemplo “está mal” para referirse a una persona cuyo comportamiento se sale de lo permitido, “el pie malito” para referirse a una parte del cuerpo que tiene otra fuerza, una lesión o que es diferente a las demás. En estos vaivenes también encontramos expresiones como “buen cuerpo” y “es un hombre bien hecho” o una “mujer hecha y derecha”, así como alusiones en el ámbito educativo o laboral como “dar la talla” (McDowell, 1999:34) (o su equivalente “no está dando el ancho” o “rindiendo”). También se han registrado calificativos relacionados con encajar o no en determinados

espacios, tiempos o ritmos. Incluso se establece una aspiración de normalidad sobre las mujeres y sus períodos menstruales, dividiéndolas en “regulares” e “irregulares”.

Otro ejemplo de arrinconamiento se presenta en la Figura 4, donde se puede observar a William Gayle en una silla de ruedas eléctrica, transitando por una acera donde hay autos estacionados, una superficie porosa que dificulta su desplazamiento, una persona que lo observa pasivamente y obstáculos en la vía colocados por el comercio, como un letrero y conos de emergencia. Esto se describe bien en la intervención de Erick Chacón de la Fundación Progreso de las Personas Ciegas durante un programa de televisión:

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 (entrevista con Chacón, 11 de diciembre 2020, en Jiménez, M.F., NEXOS UCR, 2020).



Figura 4. Acera con vehículos estacionados en ella. Fuente: Paniagua (2022).

Por su parte, se comprende como disgregación al fenómeno de separación del grupo de personas con discapacidad 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. También ocurre disgregación cuando se 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. El proceso de separación no necesariamente implica una identidad compartida o características comunes al grupo, tampoco implica de entrada el juntar al grupo en estructuras espaciales o sociales específicas. Lo que ocurre es que la población queda separada del resto de personas.

Finalmente, la aceleración se describe como el fenómeno en el que el ritmo y la velocidad de la ciudad imponen la rapidez y la mínima duración de los recorridos y las tareas, lo que deja a los cuerpos que se mueven más lentamente, como un péndulo o con otras temporalidades, fuera de sus posibilidades de uso o sometidos a una gran presión para adaptarse. Así lo señala Marco:

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. (entrevista con Marco, 19 de octubre de 2019).

De esta manera ha sido posible visibilizar cómo existen situaciones particulares que conlleva el urbanismo capacitista en las ciudades y cómo afectan a la población con discapacidad en su movilidad y vida cotidiana.

Redes de apoyo a la movilidad: interdependencia en la calle

Las condiciones de la pandemia han generado una mayor conciencia sobre nuestras interdependencias. Este trabajo nos invita a reflexionar sobre las interdependencias que se desarrollan en el espacio público, tanto entre las personas como con otros seres vivos, así como entre las personas y las políticas, y también con respecto a las infraestructuras urbanas.



Figura 5. Basura tirada en la acera. Fuente: elaboración propia..

Como se aprecia en la Figura 5 una acera de San José se encuentra llena de basura, lo cual impide el paso, pues las bolsas se encuentran tiradas en un cúmulo, con algunos objetos desperdigados. El hecho de que las personas coloquen la basura en la acera provoca obstáculos, a la vez que impiden transitar con seguridad a cualquier persona. Si no hay una entidad que los recoja, esos desechos pueden pasar días allí. Además, bloquean los drenajes, lo cual tendría consecuencias ante la lluvia y llevar a posibles las inundaciones. Para una persona con discapacidad, este ejemplo muestra cómo se depende de la entidad estatal que supervise la acera en buen estado, el manejo de los desechos, la eliminación de obstáculos, a la vez de la responsabilidad de vecinos y vecinas en la situación que compromete su seguridad.

En esta sección se identifican los sistemas de apoyo a la movilidad y las experiencias corporales en red. Los sistemas de apoyo para la movilidad destacan tres tipos de redes que se encuentran en constante interrelación: las redes vivas (integradas por personas y seres vivos como animales o plantas), las redes de infraestructuras (que incluyen las estructuras urbanas, como aceras, cruces, puentes o tecnologías) y las redes de acuerdos

sociales (que se refieren a las reglas formales e informales relacionadas con la gestión, que son llevadas a cabo por la sociedad civil, movimientos sociales, organizaciones e instituciones).

El “pelear por una vida accesible” se convierte en una lucha constante a la que se enfrentan las personas con discapacidad. Kimberly enfatiza la importancia de los pequeños detalles y los elementos cotidianos en su movilidad en Costa Rica, lo que nos hace reflexionar sobre la necesidad de que el urbanismo también tenga en cuenta estos aspectos, y no se enfoque únicamente 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 (entrevista con Kimberly, 26 de agosto de 2019).

En sus palabras, también se puede percibir una reflexión sobre lo que sostiene la vida de las personas que utilizan diariamente cualquier acera o espacio. Estas palabras se conectan con otra de sus reflexiones en las que Kimberly contrasta la accesibilidad con la belleza y hace referencia directa a la noción atribuida a aquellos que “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 (entrevista con Kimberly, 26 de agosto de 2019).

Kimberly hace alusión a la importancia de la iluminación en términos de accesibilidad, así como a elementos como semáforos peatonales y dispositivos de seguridad para las personas cuando transitan. Desde su experiencia, la accesibilidad no parece ser un elemento central en las edificaciones ni en el espacio urbano. Destaca dos aspectos de gran relevancia para ella: la gestión de la iluminación y la diversidad de accesos. Este planteamiento da pie a la reflexión sobre la accesibilidad pluriversal, es decir, la importancia de contar con diferentes opciones para la diversidad de cuerpos y formas de movilidad. Según Escobar (2017:145), el término “pluriversal” se refiere al “fomento de la coexistencia de múltiples mundos”.

Desde el paradigma de las movilidades, las redes son fenómenos en constante movimiento que operan a través de la actividad humana, social, mecánica e infraestructural (Blanco, 2018).

En ese sentido, el recorrido de Vanessa en la Figura 6 resulta instructivo y permite observar cómo surgen dificultades a pesar de la presencia de personas en el centro de

la capital costarricense, en una zona donde se encuentran instituciones y servicios de gran importancia para la ciudadanía.



Figura 6. Fotograma Vanesa y su hija Melanie (usuaria de silla de ruedas). Fuente: Paniagua (2022).

En este fotograma se puede resumir uno de los puntos más críticos del recorrido realizado con Vanesa, una mujer embarazada acompañada de su hija Melanie, quien tiene parálisis cerebral infantil. En la imagen, se puede observar la salida del parque (imagen 1), donde hay algunas personas detenidas en la esquina (2 y 3), que no interactúan con ellas. Al acercarse a la rampa, Melanie, que se encuentra en una silla de ruedas, agarra los brazos de la silla, anticipando que algo va a suceder (4, 5). Con dificultad, bajan la rampa y suben al asfalto. Antes de cruzar, Vanesa se asegura de mirar a ambos lados de la vía (6). Al llegar al otro lado, la silla queda atrapada entre el asfalto, el caño y la rampa (9 y 10). Vanesa intenta moverla desde atrás, luego desde el lado derecho y también desde el izquierdo. Aunque algunas personas pasan cerca de ellas, ninguna se acerca a ofrecer ayuda, lo cual molesta a Vanesa. Un trayecto de apenas 50 metros se convierte en un gran obstáculo para su movilidad debido a la falta de coordinación de la infraestructura y la indiferencia de las personas que transitan por el lugar.

En este contexto, cobra importancia el cuestionamiento a los conceptos universales que surge de los estudios feministas, especialmente desde la perspectiva queer y del modelo social de la discapacidad (Oliver, 1990). Se plantea un debate en torno a la idea del "diseño universal", ya que en la práctica, como señalan las personas con discapacidad, en muchos casos no es suficiente abordar solo el diseño (que a menudo se centra en la forma o la materialidad) y el concepto de universalidad al que se hace referencia tiene una orientación hacia un cuerpo masculino (Criado, 2020) o que posee otra forma, ritmo y velocidad, es decir, continúa reproduciendo una lógica androcéntrica.

La concatenación de elementos mencionados por las personas con discapacidad en relación con la idea de accesibilidad pone de relieve nuevamente la importancia del contacto y la conexión. Los lugares, objetos o información que son accesibles permiten "llegar a" ellos, ser tocados, es decir, están estrechamente relacionados con habitarlos y generar comunidad.

Movernos con la gente entre el urbanismo capacitista: conclusiones

A lo largo de estas páginas se han compartido los resultados de una investigación realizada con personas con discapacidad en las ciudades de Costa Rica. La problemática analizada ha sido las consecuencias del urbanismo capacitista para la población con discapacidad, un fenómeno que afecta a muchas poblaciones con realidades corporales diversas. A partir de las situaciones que enfrentan en su vida diaria, las personas con discapacidad señalan lo que Gilda Segreda Sagot, una entrevistada, expresó de manera contundente: “es la vida la que no es accesible” (Paniagua, 2022).

En este sentido, es importante identificar las formas en que se manifiesta el urbanismo capacitista, que atraviesa las formas, usos y gestión de nuestras ciudades. Superamos la noción de “forma” para centrarnos en la experiencia urbana, que abarca estos elementos en interacción.

Dada la naturaleza progresiva de la construcción de nuestras ciudades, en muchos casos se instalan elementos que, aunque pueden considerarse útiles o brindar un servicio en la actualidad, al estar desconectados del contexto, la historia y los usos de la ciudad, pueden convertirse en obstáculos para ciertas corporalidades.

Este artículo tiene como objetivo discutir el concepto de urbanismo capacitista, que se refiere al modo en que la ciudad es diseñada, construida y utilizada desde una visión hegemónica de los cuerpos, basada en formas, capacidades, fuerzas, tiempos y dinámicas asociadas a una idea de “normalidad”, estandarización y homogeneización.

Además, se analizan las tensiones y dificultades que el urbanismo capacitista genera en la movilidad de ciertos cuerpos, especialmente las personas con discapacidad, cuyos cuerpos se expanden para moverse y establecen simbiosis con elementos tecnológicos digitales, sensoriales o comunicacionales. También se hace referencia a los sistemas de apoyo para la movilidad, que están conformados por redes que influyen en la experiencia de habitar los espacios urbanos en Costa Rica y comparten características comunes con otras ciudades latinoamericanas.

Aunque uno de los puntos de más análisis de la teoría feminista ha sido el campo del cuidado, cabe identificar el vacío en los estudios sobre discapacidad para abordar el cuidado desde la interdependencia y su vinculación con otros procesos corporales, pero especialmente en el aspecto de cómo los espacios apoyan el cuidado o lo limitan.

Las dos grandes conclusiones a las que llega este trabajo refieren en un primer momento a la construcción teórico-empírica para nombrar la situación de exclusión que viven las personas con discapacidad a través de sus cuerpos expandidos, en la cual se brinda prioridad a los cuerpos “completos” y que se denomina *urbanismo capacitista*. Esta dimensión provoca el arrinconamiento, la disgregación y la aceleración, y afecta a muchas poblaciones, como las mujeres, la niñez y las personas adultas mayores.

En la construcción social de la normalización se encuentran diversos discursos que establecen normas, pautas y criterios para regular el orden social. El urbanismo capacitista se destaca por su enfoque ocularcentrista, cuerdista y audiocentrista. Este sistema de opresión afecta a cualquier cuerpo que no cumpla con la norma de integridad corporal establecida en el espacio urbano.

Dentro de esta visión resulta problemática la generación de formas de hacer ciudad y conducirse en las mismas, que tienden a arrinconar a las personas con discapacidad, por tratarse de cuerpos diferentes a los establecidos como “el común” en una visión

hegemónica; por su parte, la visión de normalidad responde a una construcción histórica y política, que presenta una prioridad al vehículo automotor privado como forma de movilidad y un amplio desprecio por el peatón.

La otra gran conclusión de este trabajo es la necesidad de una reevaluación de nuestras movibilidades en términos de interdependencias en los espacios urbanos. Es fundamental analizar los sistemas de apoyo para la movilidad, que operan a través de redes vivas, de infraestructuras y de acuerdos sociales en constante interrelación.

Estas redes están en constante cambio pero también tienen elementos permanentes que se sostienen a través de la cultura y las prácticas cotidianas. Se refieren a un intercambio en movimiento. Al abordar las experiencias corporales de las personas con discapacidad desde una observación detallada de los sistemas de apoyo para la movilidad, se amplía la visión más allá de simplemente identificar barreras, como han hecho algunas investigaciones anteriores (Jirón y Mansilla, 2014). En el contexto de esta investigación, los flujos y las redes problematizan las relaciones entre los espacios, los cuerpos y la discapacidad en términos de los sistemas de apoyo para la movilidad.

Otras investigaciones en el futuro podrán explorar más ampliamente la presencia del urbanismo capacitista en las dinámicas cotidianas de movilidad, en las políticas públicas urbanas y analizar su expresión en contextos particulares de otros países de Latinoamérica, haciendo también énfasis en las formas de organización y de lucha de las personas con discapacidad al pelear no solo por una ciudad sino por una vida accesible y que, frente a la discriminación, negación, inclusión simulada y barreras, sin embargo, se mueven.

Aclaraciones

Esta investigación en el doctorado en Urbanismo de la Universidad Nacional Autónoma de México fue respaldada por el programa de Becas Sur Place de la Fundación Heinrich Böll de México, la beca del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales y el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología de México (CLACSO-CONACYT) 2017-2021, la Universidad de Costa Rica y TrySpaces México (2019). También se tuvo la oportunidad de asistir a un curso para doctorantes en Santiago de Chile en 2019 organizado por el Núcleo Milenio Movilidades y Territorios (MOVYT) que fue fundamental para consolidar el entramado teórico y metodológico de esta investigación. A todas estas instancias se agradece su amplio apoyo para llevar a cabo los estudios e investigación, con recursos económicos, académicos y de intercambio con profesionales y otras personas becarias. Un agradecimiento muy sentido a Francisco Fernández Romero por su invitación a escribir y a las personas evaluadoras de este artículo cuyos comentarios ayudaron a mejorarlo ampliamente. Agradezco muchísimo el apoyo del Dr. Jorge Rovira Mas, la Dra. Carmen Caamaño Morúa que me motivaron en mis estudios doctorales y al M.Sc. Andrés Dinartes Bogantes por sus reflexiones y apoyo para realizar algunas de las entrevistas.

Bibliografía

- » Abberley, P. (1987). *The Concept of Oppression and the Development of a Social Theory of Disability*. <https://doi.org/10.1080/02674648766780021>
- » Aceves González, C. (2014). *The application and development of inclusive service design in the context of a bus service*. Loughborough University.
- » Aguilar Díaz, M. Á. (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>
- » Ahmed, S. (2018a). *Vivir una vida feminista*. Barcelona: Edicions bellaterra.
- » Ahmed, S. (2018b). Fragilidad queer. Traducción de Mayte Cantero Sánchez. 452°F. *Revista de Teoría de la literatura y Literatura Comparada*, 0(18), 196-208.
- » Amorim, A. C. de, Gertner, S. R. da C. B., Costa, L. S. y Feminella, A. P. (2022). On living in an ableist city: Before, during and after the COVID-19 pandemic. *Ciência & Saúde Coletiva*, 27, 49-56. <https://doi.org/10.1590/1413-8123202271.19842021>.
- » Angelino, M. A. (2009). *Discapacidad e ideología de la normalidad: Desnaturalizar el déficit*. Centro de Publicaciones Educativas y Material Didáctico.
- » Blanco, J. (2018). Redes. En P. Jirón-Martínez, D. Zunino, & G. Giucci (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 153-159). Buenos Aires: Biblios.
- » Borea de la Portilla, A. (2017). Nombrar con los ojos. Una crítica al ocularcentrismo desde la fenomenología. <http://textos.pucp.edu.pe/texto/Nombrar-con-los-ojos-Una-critica-al-ocularcentrismo-desde-la-fenomenologia>
- » Bustos García, B. A. (2014). El ideal de belleza como construcción de marcas de reconocimiento en sociedades ocularcentristas. *Revista Latinoamericana de Estudios Sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*, 6(16), 74-86.
- » Butler, J. (2002). *Cuerpos que importan: Sobre los límites materiales y discursivos del "sexo"*. Buenos Aires: Paidós.
- » Butler, J. (2017). Vulnerabilidad corporal, coalición y la política de la calle. *Nómadas*, 46, 13-29.
- » Cadena Gorozabel, G. D. (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>
- » Comisión Económica Para América Latina (CEPAL) (2012). *Panorama social de América Latina*. Santiago de Chile: CEPAL. <https://www.cepal.org/es/publicaciones/1247-panorama-social-america-latina-2012>
- » Comisión Económica Para América Latina (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. <https://repositorio.cepal.org/handle/11362/36906>
- » Colligan, S. (2016). Why the Intersexed Shouldn't Be Fixed Insights from Queer Theory and Disability Studies. En *Teaching for diversity and social justice*. Routledge.

- » Criado Perez, C. (2020). *La mujer invisible*. Buenos Aires: Planeta. https://www.juschubut.gov.ar/images/La_mujer_invisible-_Caroline_Criado_Perez.pdf
- » Cruz Pérez, M. del P. (2017). *De cuerpos invisibles y placeres negados*. Universidad Autónoma Metropolitana.
- » Díaz Vázquez, M. S. (2021). *Moverse para cuidar y ser cuidado: un acercamiento a partir del testimonio de una mujer con distrofia muscular*. Ponencia presentada en el IV Congreso Internacional sobre Género y Espacio, México, abril 20.
- » Duhau, E. y Giglia, Á. (2008). *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli: La ciudad de México a principios del siglo XXI*. Siglo XXI.
- » Duhau, E. y Giglia Á. (2016). *Metrópolis y espacio público en el Siglo XXI: Conceptos y realidades*. En *Metrópolis, espacio público y consumo* (pp. 63-98). Ciudad de México, Fondo de Cultura Económica.
- » Escobar, A. (2017). *Autonomía y diseño. La realización de lo comunal*. Buenos Aires: Tinta Limón.
- » Fernández Romero, F. (2019). *De problemas espaciales a prácticas cartográficas. Relevamientos de accesibilidad en el espacio público*. <http://jornadasgeografia.fahce.unlp.edu.ar/front-page/actas/ponencias/FernandezRomero.pdf>
- » Gobierno de Ecatepec de Morelos (Director) (2021). *Primer Congreso Metropolitano de Movilidad y Seguridad Vial. Foro La Movilidad de los más vulnerables* [Video en línea]. <https://www.facebook.com/CMyTEcatepec/videos/972901976835613>
- » Haraway, D. (2019). *Seguir con el problema*. Bilbao: Edición Consoni.
- » Imrie, R. (2015). Doing disability differently: An alternative handbook on architecture, dis/ability and designing for everyday life. *Disability & Society*, 30, 486-488. <https://doi.org/10.1080/09687599.2014.995512>
- » Imrie, R. & Luck, R. (2014). Designing inclusive environments: Rehabilitating the body and the relevance of universal design. *Disability and Rehabilitation*, 36, 1315-1319. <https://doi.org/10.3109/09638288.2014.936191>
- » Jiménez, M. F. (2020). NEXOS. #ConversacionesEnCasa: *Movilidad urbana de personas con discapacidad*. Costa Rica [Video en línea]. https://www.youtube.com/watch?v=7AkqVhMgMjE&list=PLsbVasnABAPyTaFt_g-Xog9wloQns4Mkv&index=3.
- » Jirón Martínez, P. y Mansilla Quiñones, P. (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE*, 40, 5-28.
- » Jirón Martínez, P. e Imilán Ojeda, W. (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*, 10, 17-36.
- » Lewis, T. (2020). Ableism 2020: An Updated Definition. *Tu[R]ning INto self*. <https://www.talilalewis.com/blog/ableism-2020-an-updated-definition>
- » Ley 7600 de 1996. Por la cual se establece la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad. 29 de mayo de 1996. D.O. La Gaceta No.102.
- » Ley 8661 de 2008. Por la cual se ratifica la Convención Interamericana para la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad. 29 de setiembre de 2008. D.O. La Gaceta No. 187

- » Ley 9379 de 2016. Por la cual se promueve la autonomía personal de las personas con discapacidad. 30 de agosto de 2016. D.O. La Gaceta No.166.
- » Maldonado Ramírez, J. (2020). Sentir la discapacidad en tiempos neoliberales: Optimismo cruel y fracaso. *Nómadas*, 52, 49-59. <https://doi.org/10.30578/nomadas.n52a3>
- » McDowell, L. (1999). *Gender, Identity and Place. Understanding feminist geographies*. Hoboken: University of Minnesota Press.
- » McRuer, R. (2006). *Crip theory. Cultural signs of queerness and disability*. New York: New York University Press.
- » McRuer, R. (2018). *Crip times. Disability, Globalization, and Resistance*. New York: New York University Press.
- » McRuer, R. (2021). *Teoría crip. Signos culturales de lo queer y de la discapacidad*. Madrid: Kaótica Libros.
- » Moscoso Pérez, M. y Arnau Ripollés, S. (2016). “Lo Queer y lo Crip, como formas de re-apropiación de la dignidad disidente. Una conversación con Robert McRuer”. *Dilemata*, 20, 137-144. <https://www.dilemata.net/revista/index.php/dilemata/article/view/430>
- » Oliver, M. (1990). The Politics of Disablement. *International Journal of Rehabilitation Research*, 14(2), 185. <https://doi.org/10.1097/00004356-199106000-00012>
- » Organización de las Naciones Unidas (2021). *Unámonos contra la discriminación - La historia de Scarleth*. Costa Rica. <https://www.facebook.com/nacionesunidas/cr/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.
- » Pallasmaa, J. (2006). *Los ojos de la piel*. Barcelona: Gustavo Gili.
- » Paniagua Arguedas, L. (2022). *Habitar cuerpos expandidos: El urbanismo capacitista en la movilidad de las personas con discapacidad en Costa Rica* [Universidad Nacional Autónoma de México]. <http://132.248.9.195/ptd2021/noviembre/o82o585/Index.html>
- » Parent, L. (2018). *Rouler/Wheeling Montréal: Moving through, Resisting and Belonging in an Ableist City* [Phd, Concordia University]. <https://spectrum.library.concordia.ca/id/eprint/984980/>
- » Sheller, M. & Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A*, 38, 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- » Sheller, M. y Urry, J. (2018). Movilizando el nuevo paradigma de las movilidades. *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, 0(10), Art. 10.
- » Toboso Martín, M. 2017. Capacitismo (Ableism). En *Barbarismos queer y otras esdrújulas*, editado por Raquel (Lucas) Platero, María Rosón y Esther Ortega. Barcelona: Bellaterra.
- » Tolentino Tapia, G. (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, Cuajimalpa, 2018*. Universidad Autónoma Metropolitana.
- » Tolentino Tapia, G. (2022). Vagoneros Sordos en el Metro de la Ciudad de México. Trabajo móvil y la construcción de lugares lineales. *Revista Transporte y Territorio*, 27, 365-392. <https://doi.org/10.34096/rtt.i27.11078>

- » Vite Hernández, D. (2020). La fragilidad como resistencia contracapacitista: De agencia y experiencia situada. *Nómadas*, 52, 13-27. <https://doi.org/10.30578/nomadas.n52a1>
- » Young, S. (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

Laura Paniagua Arguedas / laura.paniagua@ucr.ac.cr

Licenciada en Sociología (Universidad de Costa Rica) y Doctora en Urbanismo (Universidad Nacional Autónoma de México). Docente e Investigadora (Universidad de Costa Rica). Ha publicado artículos en revistas de Ciencias Sociales y arquitectura, sobre migraciones, hábitat popular, segregación socioespacial, metodología de investigación, etc.