

Ciudades chuecas: Desigualdades urbanas, corporeización y extrañamiento en la movilidad de las personas con discapacidad en Costa Rica

Chueca cities: Urban inequalities, embodiment and estrangement in the mobility of people with disabilities in Costa Rica

Laura Paniagua Arguedas¹

Resumen

En las ciudades de América Latina las desigualdades urbanas se sostienen por el sistema económico, el Estado y la sociedad civil. Si comprendemos el urbanismo como el diseño, la construcción, el uso y la gestión del espacio urbano, es posible analizar cómo se centra la atención en las necesidades de unos cuerpos y movilidades en específico y no de toda la población que las utiliza o necesita emplearlas al habitar la ciudad; se expresa, entonces, el urbanismo capacitista. El objetivo de este artículo es presentar algunos hilos de un tejido para analizar las redes de desigualdades urbanas elaborado desde el acercamiento a las movilidades de las personas con discapacidad con el interés de conocer cómo se corporeizan dichos fenómenos sociales. El artículo presenta, a través de la exploración corporal, la experiencia de las personas con discapacidad en ciudades que arrinconan en Costa Rica.

Palabras clave: urbanismo, espacio público, discapacidad.

Abstract

In Latin American cities, urban inequalities are sustained by the economic system, the State and civil society. If we understand urban planning as the design, construction, use and management of urban space, it is possible to analyze how attention is focused on the needs of specific bodies and mobilities, and not of the entire population that uses or needs them. use them when inhabiting the city; then, able-bodied urbanism is expressed. The objective of this article is to present some threads of a fabric to analyze the networks of urban inequalities elaborated from the approach to the mobilities of people with disabilities with the interest of

¹ Doctora en Urbanismo y Licenciada en Sociología. Hace parte del Programa Culturas, instituciones y subjetividades del Instituto de Investigaciones Sociales. Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica. laura.paniagua@ucr.ac.cr ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-5717-9839>

knowing how these social phenomena are embodied. The article presents, through body exploration, the experience of people with disabilities in cities that corner Costa Rica.

Key words: urban planning, public space, disability

Resumo

Nas cidades latino-americanas, as desigualdades urbanas são sustentadas pelo sistema econômico, pelo Estado e pela sociedade civil. Se entendermos o planejamento urbano como projeto, construção, uso e gestão do espaço urbano, é possível analisar como a atenção está voltada para as necessidades de órgãos e mobilidades específicos, e não de toda a população que os utiliza ou precisa. ao habitar a cidade; então, o urbanismo saudável é expresso. O objetivo deste artigo é apresentar alguns fios de um tecido para analisar as redes de desigualdades urbanas elaboradas a partir da abordagem das mobilidades das pessoas com deficiência com o interesse de conhecer como esses fenômenos sociais se materializam. O artigo apresenta, por meio da exploração do corpo, a experiência de pessoas com deficiência em cidades que circundam a Costa Rica.

Palavras-chave: planejamento urbano, espaço público, deficiência

Introducción

Nuestras ciudades están hechas de interacciones, prácticas, conflictos y actividades que se dan en las relaciones con los espacios, entre las personas, entre diferentes especies y en donde tienen lugar múltiples relaciones a través de nuestras sensaciones.

En una ocasión, al compartir un almuerzo cerca de la Universidad de Costa Rica, lugar donde nos habíamos conocido, el estudiante de 26 años, Johnny Núñez Herrera, representante estudiantil ante la Comisión Institucional en Discapacidad de dicha universidad, comentaba con ironía que le habían “invitado” en su silla de ruedas para proponer qué cambios hacerle a un edificio del campus universitario recién inaugurado, el cual no contaba con acceso hacia el escenario para las personas con discapacidad en silla de ruedas. La propuesta que le presentaron fue “hacer una rampa por la salida de emergencias”; lo cual deja ver tres elementos: la invisibilización parcial de la población con discapacidad por parte de quienes

diseñan los espacios, la asignación de un lugar social predeterminado (en este caso pueden ingresar a las instalaciones, pero no al escenario) y, tercero, la práctica a hacerles “presentes” para que resuelvan situaciones como si fuera esa su “responsabilidad” por vivir con una discapacidad. Núñez concluye su relato diciendo: “siempre nos mandan por la puerta de atrás”, con estas palabras nos indica el trato desigual que identifica y vive corporalmente.

En un acto oficial de graduación en dicha universidad, Alexander Vásquez recibió su título en su asiento, entre el público, sin subir al escenario como el resto de sus compañeros y compañeras. Al ser llamado para entregar su título se hizo un largo silencio en el auditorio, hasta que las personas funcionarias se percatan que no se puso en marcha ningún protocolo para asegurar que este estudiante tuviera igual acceso al escenario. Según comentó, durante su carrera tuvo que utilizar los sanitarios en otro edificio, diferente al lugar donde recibía lecciones; se vio en la necesidad de acudir con otra persona para que entregara los papeles para sus trámites, pues la ventanilla de recepción de su escuela no se encuentra en un lugar accesible y, finalmente, el día de su graduación nuevamente enfrentó la desigualdad en el trato.

Cuando se refiere a la ciudad, encuentra situaciones similares a las mencionadas en las cuales las personas con discapacidad no fueron tomadas en cuenta y son vistas como una “excepción”, una “minoría” o un grupo que debe ser atendido de manera diferenciada, separada, esencializando así su discapacidad. A lo largo de este artículo revisaremos algunas de estas situaciones.

Si bien con la pandemia que inició en 2019 muchas personas en el mundo experimentaron lo que se siente querer moverse y no poder hacerlo, desear asistir a actividades y no tener las oportunidades de lograrlo; en su vida cotidiana esta es la situación de miles de personas con discapacidad en el mundo. Por un lado, se mantiene una visión médico-rehabilitadora sobre esta población, en la cual el “lugar social” de las personas con discapacidad o adultas mayores es pasivo y estático (estar en casa, en centros de retiro o instituciones médicas). Por otro, la discapacidad carga con una visión estigmatizada y negativa, desde la cual se le ve como “un problema”, una característica individual, o una situación que “debe resolver” la persona o su familia.

El objetivo de este artículo es presentar algunas propuestas para analizar las redes de desigualdades urbanas desde el acercamiento a las movilidades de las personas con discapacidad con el interés de conocer cómo se corporeizan dichos fenómenos sociales. Interesa destacar las relaciones y tensiones que se establecen en la actualidad entre el urbanismo y la experiencia de moverse en la ciudad para las personas con discapacidad.

El trabajo reúne algunas reflexiones de la investigación *Habitar cuerpos expandidos: el urbanismo capacitista en la movilidad de las personas con discapacidad en Costa Rica*², desarrollada del 2017 al 2021.

El abordaje del tema ha sido a través de la observación, la entrevista en profundidad y los recorridos cotidianos (hacer un seguimiento a su ruta de un día acompañando a la persona). La información fue registrada a través de grabaciones, fotografías, videos de los recorridos y el diario de campo. Se utilizaron los recursos teóricos y metodológicos del Nuevo paradigma de las movilidades y la Teoría Crip o tullida, que aporta la visualización del capacitismo en las diferentes situaciones de la vida social (Moscoso Pérez & Arnau Ripollés, 2016; McRuer, 2006) que enriqueceremos con el abordaje de las desigualdades propuesto por Reygadas (2008), el cual puntuaremos más adelante.

La perspectiva de la investigación recupera el paradigma del giro de la movilidad (Sheller & Urry, 2006) con el cual es posible pensar la ciudad de forma interconectada e investigarla con métodos móviles y enfoques en movimiento. Además, la ciudad se contempla como espacio compartido entre especies y objetos, esto es: las plantas, animales, seres humanos, el ambiente, la vivienda, la calle, el edificio público, los servicios (públicos y privados), los espacios de recreación, en general la red de interconexión de la vida. Así, deben atenderse las necesidades, formas y usos que le dan a los espacios los diferentes cuerpos en la diversidad humana y de las otras especies (animales y vegetales) (Haraway, 2019).

El enfoque que abriga esta investigación es la movilidad cotidiana (Jirón-Martínez & Imilán-Ojeda, 2018; Jirón-Martínez & Mansilla-Quñones, setiembre), el cual ha sido usado en el

² Un proyecto del Doctorado en Urbanismo en la Universidad Nacional Autónoma de México, realizado gracias al apoyo de la Universidad de Costa Rica, la Fundación Heinrich Böll México, el Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO), el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) y el programa TRYSPACES México y 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 coordinado por la Dra. Paula Soto Villagrán.

contexto latinoamericano para analizar diferentes manifestaciones de las desigualdades territoriales, con respecto al género, la accesibilidad, la procedencia étnica y la clase social.

Con la metodología utilizada, se está trabajando una reflexión sobre lo que Wrigth Mills denomina la imaginación sociológica, por medio de la cual podemos recuperar a través del relato biográfico y de la vida de una persona, elementos que nos refieren a fenómenos sociales y de la sociedad en general, este autor señala que “Ni la vida de un individuo ni la historia de una sociedad pueden entenderse sin entender ambas cosas” (Mills, 2003, p. 23). De ahí que lo experimentado por las personas con discapacidad en sus experiencias individuales refiere a lo que está ocurriendo socialmente con esta comunidad, en distintas dimensiones de su diversidad.

El artículo se divide en dos secciones. La primera brinda un panorama de la situación costarricense en cuanto al “orden urbano” (Duhau & Giglia, 2004) caracterizado por un fuerte apego a la institucionalidad y a las normativas, pero también con una característica poco usual, que deposita en manos de la sociedad civil la gestión más inmediata de sus espacios de circulación. En la segunda sección, recuperamos algunas experiencias de las personas con discapacidad; sobresale el caso de Gilda Segreda, relevante para entender las tensiones entre el Estado, el mercado y la sociedad civil en las diferentes dimensiones que cobra la desigualdad (Reygadas, 2008).

1. Orden urbano en Costa Rica: desigualdad socio espacial

Según el Censo Nacional de Población y Vivienda (2011), Costa Rica tiene una población de 4.301.712 habitantes, de los cuales 3.130.871 personas se ubican en zonas urbanas. En una extensión de 3.250 km² (que representa el 3,8% del territorio nacional) habita el 52,7% de la población total, es decir 2.268.248 personas, en la que se denomina Gran Área Metropolitana (GAM), compuesta por 31 de los 82 cantones del país (PEN, 2016).

En el mundo, se estima que más de mil millones de personas viven alguna condición de discapacidad, lo que representa alrededor del 15% de la población mundial (Organización Mundial de la Salud 2011, p. 7). Entre 2001 y 2013, unos 70,6 millones de personas vivían con alguna condición de discapacidad en América Latina y el Caribe, es decir 12,5 % de la población regional (CEPAL, 2014).

En Costa Rica, la Encuesta Nacional sobre Discapacidad (2018), indicó que 670.640 personas (alrededor de 18,2%) del grupo de 18 años y más, se encuentra 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 un 17% indican que la zona donde está ubicada su vivienda presenta amenazas o peligros de fenómenos naturales (63% de ese grupo enfrenta riesgo de inundaciones) (ENADIS, 2019).

En la GAM se concentra alrededor del 50% de la población total con discapacidad, es decir, unas 226510 personas (Pérez, 2011, p. 19). Existe una creciente prevalencia de la discapacidad en los primeros quintiles de ingreso a medida que aumenta la edad de las personas (CEPAL, 2012, p. 45).

El abordaje que deseamos darle a las desigualdades urbanas y a las movilidades cotidianas dimensiona el análisis referido a la variedad de prácticas y reglas presentes en la ciudad, por lo que comprendemos el orden urbano como

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 & Giglia, 2004, p. 258).

El modelo de ciudad moderna se ha utilizado como referente en América Latina, en el proceso de desarrollo histórico de las ciudades. Para Duhau y Giglia (2016) la construcción de ciudades ha sido un proceso en el cual los nuevos espacios urbanizados han 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, p. 89).

Como es de conocimiento a nivel internacional, Costa Rica cuenta con una oferta de vivienda, transporte público, comercios y edificios gubernamentales que pueden ser utilizados por gran

parte de las personas con discapacidad. Se han colocado rampas, baldosas podotáctiles y texturas en algunas aceras para población en condición de discapacidad visual, así como semáforos con sonido. Se ha avanzado en el campo de la vivienda de interés social con elementos específicos de soporte físico 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. 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 (Castellanos-Parra, 2016). Esos cambios en la materialidad de la ciudad se han realizado en espacios cerrados principalmente, y en sectores muy reducidos de los espacios urbanos, en los cuales se presenta desconexión, lo cual interrumpe los flujos y redes para la movilidad (Paniagua Arguedas, 2021, 2022).

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, y, según lo que enfrentan las personas con discapacidad no constituye un esfuerzo articulado a las necesidades y requerimientos cotidianos de la población.

En 1996, se aprobó la *Ley N°7600 Igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad*. Dicha legislación presentó los parámetros para motivar 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 en cambios para la población con discapacidad que, sin embargo, encontraron un limbo en términos de realización en el espacio público.

Cabe destacar en este contexto que, en el campo de la legislación costarricense, algunos referentes centrales para la población en condición de discapacidad han sido 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 (ley N°7948 de 1999), la Política Nacional en Discapacidad 2011-2021 y la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad (2006). Todas estipulan que el Estado debe gestionar “entornos accesibles”. Se demuestra entonces, a más de 15 años de ratificación de la Convención, que la accesibilidad y la movilidad no son un asunto exclusivo del ámbito legal ni de ordenamientos jurídicos. 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.

La discusión 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-”³. 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:

- 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”⁴.

Un aspecto de reciente aprobación es la Ley de autonomía personal: por el derecho a decidir mi proyecto de vida (N° 9379) del 18 de agosto de 2016, cuyo objetivo es promover y asegurar a las personas con discapacidad, el ejercicio pleno y en igualdad de condiciones con las demás personas, del derecho a su autonomía personal (Fondo de Población de las Naciones Unidas & Consejo Nacional de Personas con Discapacidad (CONAPDIS), 2018). Este aspecto, ubicado entre los pocos esfuerzos en América Latina busca garantizar pautas

³ Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia. Recurso de amparo Expediente número 19-014398-0007-CO.

⁴ Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad (2006) indica en el Artículo 9, 10.

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 apoyo, que son los requerimientos para llevar una vida con bienestar, pero que se hacen indispensables para las personas con discapacidad, se crea 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.) (CONAPDIS, s. f.).

En perspectiva histórica, para comprender las especificidades contextuales requerimos abordar dos elementos. El primero de ellos es que en los años 80 y 90 los países de América Latina vivieron una serie de reestructuraciones y la reducción de la injerencia estatal por mandato de los organismos financieros, especialmente el Fondo Monetario Internacional. Esto condujo, por ejemplo, a que las instancias creadas en decenios anteriores, encargadas de atender la dimensión urbana, como el Instituto de Vivienda y Urbanismo (INVU), vieran diluirse su protagonismo anterior en temas de planificación.

El segundo de los aspectos a detallar en el caso costarricense, refiere a que 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 privados⁵, como se comprende a continuación:

Artículo 75.- 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

⁵ Esta responsabilidad en manos de los propietarios fue rastreada 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.

construcción en las aceras, deberá utilizarse equipos adecuados de depósito. La municipalidad podrá adquirirlos para arrendarlos a los munícipes.⁶

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 de 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 estos espacios 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 y exclusiva de la red vial cantonal (N°9329)⁷ se establece un confuso esfuerzo por modificar esta situación, 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, como veremos en situaciones reales existe aún reservas en dichas instancias para cumplir a cabalidad. 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.

Hacemos 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.

Desde el año 2007 se realizó un plan de 10 años para que la totalidad del transporte público incorporara rampas o elevadores para el acceso a los mismos en silla de ruedas.

⁶ *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.

⁷ Ley N° 9329 Ley de Transferencias para la administración plena exclusiva de la red vial cantonal, 15 de octubre de 2015.

Recientemente, un fallo de la Sala Constitucional indicó que personas que usen productos de apoyo como sillas de ruedas, andaderas, etc. deben ser atendidas con las rampas y elevadores con las que cuenta el transporte público.⁸

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. Para explicar esa situación, es posible utilizar los planteamientos de Seyla Benhabib (2004), quien señala que 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 nuestra; Cordero, 2014, p. 137).

Ciudades chuecas: descuido, deterioro y austeridad

En la vida cotidiana las expresiones de lo analizado anteriormente se concretan en ejemplos claros. 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, es por esta razón que sugerimos que lo que en realidad está “chueco” es nuestra ciudad. 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).

⁸ Sentencia 006010-2017

La Figura 1 presenta algunos ejemplos combinados de lo que representa 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 en dicho espacio y finalmente, quienes transiten por ahí como peatones se ven obligados a utilizar la calle para pasar.

Figura 1. Vehículo estacionado en la acera obstaculizando el paso peatonal. Se observa también un poste de alumbrado eléctrico. Barrio Córdoba, San José. 2018.



Fuente: Elaboración propia.

Con respecto al entorno físico de la movilidad, para Alexa Torres, joven de 25 años con baja visión, indica que el principal reto se encuentra en la disposición de señalización de tránsito, al cruzar las calles por la inexistencia de semáforos o de dispositivos audibles para identificar cuándo puede pasar, además la presencia de situaciones en la superficie vial, por ejemplo, cuando han sido quitadas o se encuentran en malas condiciones las tapas de las cajas de registro o de las alcantarillas. 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 Núñez, 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 superficie de rodamiento, es mayor el riesgo cuando no puede utilizar la acera y no existe ciclovía. En la siguiente fotografía se puede observar algo que documentamos en la investigación, el uso de las

ciclovías por parte de usuarios de silla de ruedas, así enfrentan los segmentos de la ciudad que están desconectados, en estos espacios comenta este joven, a veces cuentan con ingreso (rampas) pero hay dificultades para conectarse con otras zonas o abandonar la ciclovía en caso de necesitarlo (en algún punto del trayecto), presencia de vegetación que está dentro de la vía y postes de alumbrado eléctrico (como se observa en la Figura 2).

Figura 2. Jhonny Nuñez, usuario de silla de ruedas rodando por la ciclovía, se observan vehículos estacionados en áreas verdes. 2018.



Fuente: Elaboración propia.

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”. La situación de orientación se vuelve clave para la población con discapacidad, pero en el contexto del transporte público costarricense se carece de elementos sonoros por ejemplo para permitir a las personas estar ubicadas en el espacio. En el servicio que brinda el tren urbano los cobradores mencionan las estaciones a las cuales se llega por medio de un grito,

pero en los autobuses no existe este servicio. Ante la falta de información, transitan 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 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.

En las posibilidades de utilizar recursos tecnológicos para orientarse y guiarse existen amplias diferencias marcadas por la clase social. El acceso al internet también varía, creando diferenciaciones, por las oportunidades de tener un dispositivo u otro, la instalación y el manejo de herramientas técnicas como aplicaciones especializadas, etc. También el contratar otros transportes, que utilizan plataformas digitales y facilitan la ubicación espacial por ejemplo, UBER o DIDI, fueron mencionadas, especialmente para poder compartir su ubicación y que otras personas (especialmente las madres o parejas) sigan el viaje; pero este tipo de alternativas eleva los costos del transporte para una población que no siempre cuenta con el recurso.

El desplazamiento de las personas con discapacidad tiene otros tiempos, lo cual nos hace reflexionar sobre *el ritmo y velocidad*. En su cotidianidad, requieren prever con anticipación las rutas que seguirán, planear cuidadosamente según las condiciones del clima y prever los tiempos extra que necesitan para ir a un lugar. 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, sentires de presión y/o ansiedad y, en ocasiones, atropellos, lamentablemente 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 ritmo más lento debería ser contemplado 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. Una de las tácticas que implementan en su diario moverse es el cambio de ritmo o de intensidad en el movimiento al desplazarse. Dice Alexa “hay ciertos momentos en los que yo me desplazo más despacio”.

El clima es otro elemento generador de tácticas, pues modifica la forma en la que las personas con discapacidad se movilizan, 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.

Un elemento que particulariza sus desplazamientos son los riesgos. A diferencia de otros peatones, las personas con discapacidad se ven expuestas a riesgos que el entorno les antepone para movilizarse. Hablamos de lo que implica viajar en la vía vehicular con su silla de ruedas y desplazarse de forma tranquila y orientada, ante la inexistencia de espacios adecuados en la acera.

Una parte importante de la movilidad cotidiana se está dando a través de los flujos de redes e información en plataformas virtuales a través de Internet o tecnologías aplicadas a materialidades urbanas.

A veces, la ubicación de las rampas, la forma o dimensiones de las mismas, no corresponden a las medidas requeridas o estandarizadas. También ocurre que están colocadas en lugares poco estratégicos que no conducen a facilitar la lectura espacial o continuidad de los flujos.

Figura 3. Acera en San José, presenta el poste del semáforo peatonal y un poste de alumbrado público así como un tensor metálico colocado cerca de los mismos, todos obstruyen el paso.



Fuente: Elaboración propia.

Un aspecto que a veces es dejado de lado para abordar la accesibilidad y el urbanismo lo constituyen las características ambientales. Con respecto a la lluvia, la vegetación, las raíces de los árboles y el follaje son elementos que deben tenerse en cuenta, las primeras por su presencia en las aceras o por su intervención las guías táctiles; 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, s.f.) 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 en 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, se presenta como hemos visto un amplio descuido, deterioro y austeridad en la inversión que se realiza sobre estas estructuras de uso público.

A continuación, analizaremos en un caso en particular cómo se presentan estas dimensiones, desde la interacción entre elementos estatales, de mercado y de sociedad civil en la configuración de desigualdades en este orden urbano específico.

2. Experiencias urbanas de desigualdad hechas cuerpo

Teniendo en cuenta que existe legislación y prácticas cotidianas en las que se prioriza la movilidad individual y motorizada, y que las sociedades latinoamericanas están envejeciendo, se han propiciado algunos esfuerzos por hacer “inclusivas” las ciudades, aunque el enfoque dado a los mismos sostiene y reproduce la desconexión. Existen equipamientos que facilitan el ingreso o tránsito, por ejemplo, las rampas, las banquetas amplias que tienen continuidad sin obstáculos o la colocación de semáforos con temporizadores y sonidos, sin embargo, muchos de estos elementos están aislados o presentan serias dificultades para conectarse entre sí lo cual no permite la fluidez en la movilidad, confirmando lo que el Jirón y Mansilla (2014) han denominado el “urbanismo fragmentador”.

Reygadas (2008) plantea algunos elementos para analizar la desigualdad como un fenómeno relacional. Señala que “para comprenderla se requiere estudiar, de manera dialéctica, tanto los mecanismos que la generan como aquellos otros que la cuestionan y la limitan” (Reygadas, 2008, p. 37). El autor establece varias tesis sobre este campo. Indica que es relevante un enfoque de la apropiación-expropiación, pues la desigualdad es multidimensional, requiere una aproximación transdisciplinaria; al buscar igualdad se pueden generar desigualdades y existen procesos por medio de los cuales se legitiman las desigualdades, muchas apropiaciones constituyen al mismo tiempo expropiaciones y no existen criterios universales que permitan diferenciarlas (Reygadas, 2008). Según su perspectiva, hay

una dialéctica entre igualdad y desigualdad. El grado de inequidad y el tipo de desigualdades que existen en una sociedad son resultado de las confrontaciones entre diversos agentes sociales, así como del entrelazamiento entre los procesos y mecanismos que producen mayor desigualdad y aquellos otros que la reducen o la regulan (Reygadas, 2008, p. 47).

La siguiente tabla establece los niveles a los cuales hacer referencia el autor:

Tabla N° 1. Niveles en los que ocurre la desigualdad.

Nivel	Microsocial	Mesosocial	Macrosocial	
Definición	Diferencias de capacidades y recursos entre los agentes. Este es el nivel individual	Es el relacional, son las interacciones asimétricas dentro de instituciones y campos sociales	El estructural, contiene la cristalización de las desigualdades en los Estados nacionales	Incluye las asimetrías globales. El del poder global

Fuente: Elaboración propia a partir de Reygadas, 2008, p.53.

Es referencia a los aspectos más estructurales de las desigualdades urbanas que enfrenta la población con discapacidad, ha sido importante el proceso de pasar de visibilizar un problema social “el mal estado de las aceras” o “la ausencia de rampas” a un problema de investigación, que permitió comprender cómo se presenta y las consecuencias del capacitismo en el urbanismo y en nuestras ciudades, generando formas de valoración y disgregación que han sido desconocidas y poco discutidas. 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 (McRuer, 2006; Moscoso Pérez & Arnau Ripollés, 2016).

En ese sentido, vinculado con el entronque de niveles, es posible ubicar lo que está ocurriendo en el país en la imagen de la Figura 4 y en las palabras de Erick Chacón como persona ciega:

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 (Jiménez, 2020).

Figura 4. Acera construida con material cerámico que presenta una rampa para vehículo que interrumpe el paso peatonal. Desamparados, 2020.



Fuente: Elaboración propia.

Al conocerla, Gilda Segreda Sagot nos recibió en su casa, “su cárcel”, como muchas veces la había llamado en entrevistas a medios de comunicación, pues se siente encerrada en su propia vivienda. Desde su cama, nos 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 ayuda de la Asociación Montes de Oca Accesible y que resultó fallado con lugar. Ella tiene 66 años y desde hace más de veinte utiliza silla de ruedas para moverse. Cuando le pregunté sobre la ciudad y si es o no accesible me dijo: “no es la ciudad, es la vida la que no es accesible para las personas con discapacidad”. Esa expresión sacudió las reflexiones y marcó por completo la investigación en curso. La imagen de casa/cárcel y el sentir que la vida no es accesible me decía en dos planos 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.

Figura 5. Gilda Segreda Sagot en su silla de ruedas. Entrevista 29/01/2020.



Fuente: Elaboración propia.

El caso de Gilda es de gran utilidad para abordar las tensiones que son de problematizadas en este libro. Las relaciones entre Estados, poder y movibilidades se encuentran presentes en la experiencia de disgregación, en la denuncia institucional, el proceso de atención y, finalmente, en la no resolución de las situaciones que le afectan en su habitar la ciudad y que desarrollaremos a lo largo de este análisis.

Denominamos disgregación al lugar social construido y asignado para las personas con discapacidad o aquellas que presentan diferencias corporales señaladas “fuera de la forma/norma” y movimiento de los “cuerpos normales”, dentro de una visión capacitista. Refiere a un espacio separado, incómodo, de incorporación pero no inclusión; es una situación frontera, como si estuvieran dentro de la comunidad estando fuera.

Entonces, 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. A la vez designa la situación en la que se les “coloca” o designa un lugar específico para las personas con discapacidad en un edificio, estacionamiento, o autobús, por ejemplo, la rampa separada del acceso principal, los asientos en un teatro o los baños diferenciados.

La separación lo que nos muestra son formas en las cuales se ha intentado atender la presencia de personas con discapacidad (especialmente de quienes usan silla de ruedas), en las cuales se da un proceso de separación sin que el mismo les expulse por completo de la comunidad, pero en casi todos los casos, les saca del grupo porque no reciben un trato como el que recibiría cualquier otra persona. Entonces da la impresión de que se les pide que para habitar los lugares deben apartarse.

La disgregación se presenta también en las formas en las cuales los espacios se encuentran desarticulados. 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. Las características se dan en el espacio, con elementos corporales y en relación con el movimiento de las personas. Es decir, tienen como escenario el territorio cuerpo en el cual se escenifican las diferenciaciones.

Las diferentes partes que componen las ciudades son creadas pensando en contar con una forma determinada y tener cierto uso, lo que a la vez ocurre es que esto afecta a las personas y demás entidades vivas que habitan la ciudad. Quien tiene el poder para crear espacios sugiere un uso, y regularmente ese uso es respetado por la norma que acompaña a la creación. Cuando una persona con discapacidad se enfrenta a una ciudad que en su forma y uso no toma en cuenta su cuerpo, se encuentra en un momento de experiencia de “extrañeidad” (Aguiluz 2009).

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).

Ella también nos recuerda lo difícil que es transitar en medio de la gente que va a toda velocidad o 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. Gilda habla de las lesiones que pueden darse con las caídas que ocurren debido al mal estado de las zonas para tránsito peatonal, pues se ha caído y lesionado la dentadura en el golpe. 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 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, 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, nos habla de las manifestaciones de las desigualdades urbanas hechas cuerpo y materializadas en limitaciones para el habitar cotidiano. Ejemplos de lo referido anteriormente pueden percibirse en la siguiente imagen.

Figura 6. Vehículo sobre la acera estacionado el impidiendo paso peatonal. Presencia de agua de lluvia en las superficies y postes con rótulos y señales de tránsito. Goicoechea 2017.



Fuente: Elaboración propia.

Uno de los aspectos más relevantes del planteamiento de Reygadas (2008) refiere a la interacción que plantea entre las instancias que nos permiten analizar profundamente sus elementos constitutivos, de manera que la “dialéctica entre igualdad y desigualdad atraviesa al mercado, al Estado y a la sociedad civil, en estas tres instancias se puede detectar la confrontación entre procesos generadores de desigualdad y procesos que la contrarrestan” (Reygadas, 2008, pp. 20-21).

Cuando el autor hace referencia al mercado en su vínculo con las desigualdades, remite a ese mercado que estipula que los individuos resultan ser iguales en responsabilidades y derechos, pero *el mercado* moderno iguala, al mismo tiempo que diferencia; de allí que, por una parte, la “libre competencia estimula la eficiencia al recompensar la productividad. Pero, por otro lado, contribuye a la exclusión y marginación de los menos productivos, de los que tienen menores recursos o menos información” (Reygadas, 2008, p. 21).

El otro aspecto es *el Estado*. La noción de ciudadanía “igual” a la población bajo los mismos derechos y responsabilidades. Justamente, el “principio de igualdad de todos los ciudadanos ante la ley es una de las principales contribuciones del Estado moderno a la equidad. La otra es la redistribución de recursos para reducir las disparidades creadas por el mercado” (Reygadas, 2008, p. 21). Indica este autor, que a la vez que genera estas acciones, el Estado

puede crear desigualdades, por medio de acciones de subsidios para apoyar a ciertos grupos (como las becas o la asistencia personal para población que enfrenta pobreza) o, por ejemplo, en el clientelismo, el rentismo y el corporativismo. De esta manera los Estados “están atravesados por relaciones de poder y son presionados por diferentes grupos de interés, de modo que las políticas públicas pueden promover mayor equidad lo mismo que dar lugar a diversas formas de desigualdad” (Reygadas, 2008, p. 21).

Finalmente, en lo que refiere a las desigualdades sostenidas por el accionar de la *sociedad civil* la base se encuentra en la igualdad esencial de todos los seres humanos, en las acciones organizadas para demandar derechos o para empoderar a sectores excluidos; allí tienen lugar las vinculaciones de solidaridad y reciprocidad, según afirma. 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, desde 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 (más que con rampa, que debe programar con anticipación y no existe una amplia oferta del mismo) para asistir a cualquier lugar, incluyendo lugares cercanos a su vivienda. Esto tiene costos económicos y emocionales, pues ella expresa sentir incomodidad cuando le solicita a los taxistas que la lleven a lugares muy cerca de su vivienda o a realizar viajes cortos. 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, Gilda.

Los comercios y edificios mencionados se encuentran a escasos 500 metros a la redonda de donde vive Gilda, pero son inaccesibles para llegar utilizando las vías peatonales en su silla de ruedas.

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.

En el papel del Estado frente a las desigualdades que enfrentan las personas con discapacidad cabe analizar en detalle lo ocurrido en la ruta crítica de su proceso de denuncia. 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 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 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 de construcción identitaria, en su noción de democracia.

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, que corresponde 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. Pasado un año de ganado el recurso, Gilda volvió a recurrir ante la Sala Constitucional, instancia que pidió cuentas a la Municipalidad. Sin embargo, comenzó el confinamiento producto de la pandemia y nuevamente las demandas de Gilda quedaron estancadas.

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; 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, 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 tiene una situación de 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 mal trato en los servicios que brindan. Han proliferado las “Contralorías de servicios” que tienen un papel relevante en recibir las consultas, sin embargo, en ocasiones nos les brindan respuesta a menos que la persona afecta 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; aprendió a abrir un grupo en la aplicación WhatsApp, para conectarlas y comunicarse con ellas. Ha buscado con el apoyo del ejercicio independiente de esas profesiones 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 nos llama poderosamente la atención que ella no siente confianza ni busca apoyo en organizaciones de personas con discapacidad para acuerpar su lucha. Muestra total desconfianza por el accionar del 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 buscar 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. Lo que podemos constatar con esta ruta crítica es que su esfuerzo se ha centrado en los niveles micro y meso social de la desigualdad, en el planteamiento de (Reygadas, 2008), con lo cual aún cabría establecer las responsabilidades que tiene el Estado nación (macrosocial) en esta problemática interpelando también las asimetrías globales (cuarto nivel de las desigualdades), por medio de las instancias de protección a derechos que se instauran en este campo del poder global.

Con este apartado presentamos las múltiples problemáticas que implica un proceso de denuncia de las desigualdades urbanas y sociales, como los acaecidos 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.

Conclusiones

Nuestras ciudades han sido creadas teniendo como referencia una escala de cuerpo humano para su uso y forma. Esta escala sostiene que el cuerpo humano es de cierta forma, peso, capacidad para moverse y utiliza todos los sentidos. Estoy trabajando entonces en analizar cómo el urbanismo capacitista reúne un conjunto de elementos que inciden en la experiencia de la población con discapacidad.

Para referirse a sus movilidades en la ciudad, “difícil” fue el término más utilizado para realizar las descripciones y hablar de sus experiencias. El miedo es una constante en la experiencia de movilidad de las personas con discapacidad; fueron mencionados el miedo a caerse, el miedo a salir, el miedo a la interacción con las personas, el miedo al rechazo y la agresión proveniente de choferes de autobús y otros usuarios del autobús, el miedo a sufrir

accidentes, incluso el miedo a lastimar a otras personas (con la silla de ruedas, por ejemplo). También se menciona la ansiedad y miedo, pues se da una sensación de indefensión, por lo que prefieren salir lo mínimo, no expresan “prácticamente no salgo”; la movilidad está muy marcada por la vinculación que exista con la institucionalidad educativa, si la persona estudia es probable que tenga más movimientos en la ciudad, siempre que los recursos económicos lo permitan y las posibilidades de desplazamiento desde la vivienda. Factores como la lluvia les hacen desistir de salir de casa, por ejemplo.

Otra palabra con la que podemos caracterizar la experiencia de la población con discapacidad es la desconexión, tanto en términos de accesibilidad, como de la intermodalidad, como sus experiencias se encuentran ampliamente desarticuladas. El esfuerzo por moverse 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.

En las experiencias de las personas con discapacidad encontramos identidades que hacen referencia al asilamiento, el arrinconamiento, el silencio, el miedo y la molestia. Muchos de los espacios que cuentan con presencia de la población con discapacidad se encuentran institucionalizados, promovidos por las entidades públicas. El espacio urbano, la calle propiamente, ha sido muchas veces negado o parcial y fragmentariamente transformado para ser utilizado por esta población.

Una experiencia arrinconada nos remitiría al uso poco holgado, poco cómodo de la ciudad. Más que marginal, colocado a un lado de lo que puede ser el resto de experiencias. Refiere a un espacio separado, incómodo, de incorporación pero no inclusión. Una persona nos decía que, es usuaria de silla de ruedas, pero “dentro de su casa no tiene discapacidad”, porque los ajustes que posee la vivienda le permiten realizar todas sus actividades cotidianas sin problema; las barreras comienzan al cruzar la puerta de su casa y salir a la calle. Otra persona nos hablaba de que en lugar de rampas lo que se ha construido son “trampas”, en referencia a que su relación con la posibilidad de desplazarse en nuestras calles es hostil y más bien constituye peligros para quienes las utilizan.

La vinculación que tienen con los espacios de la calle está marcada por experiencias de accidentes, como caídas, choques con otros cuerpos, en algunos casos de temor o directa relación con la suciedad (una persona en silla de ruedas comentaba lo desagradable de la

experiencia de cuando los excrementos de las mascotas han terminado en sus manos). También existen vinculaciones desde el bienestar como los espacios públicos de esparcimiento, paseo o ejercicio, pero son los menos. Aquí reaparece la noción de miedo como forma de acercamiento a dichos espacios.

Es frecuente, como pudimos apreciar, el uso de vías no peatonales para circular, porque presentan mejores superficies, mejores condiciones o más continuidad que las aceras; por ejemplo, utilizan ciclovías o las vías de tránsito vehicular para transitar en la silla de ruedas o con el bastón blanco (Alexa me mostró cómo utiliza el cordón de caño para transitar y de esa manera guiarse). Esto resulta peligroso porque expone a riesgos que quedan fuera del control de las personas con discapacidad.

En múltiples ocasiones, de lo que se habla es del cumplimiento o no de derechos. Esta investigación da cuenta de la separación y exclusión vivida por las personas con discapacidad. De esto no se ha hablado en esta dimensión, pues se trata de una forma de separación poco notoria, que se da de manera dispersa, pero que afecta en conjunto a esta población. La “extrañidad” hacia la población con discapacidad es altamente invisibilizada.

Surge la reflexión sobre cómo comprender la predominancia del enfoque de derechos para hablar sobre discapacidad, como lenguaje común y cómo identificar también las formas que adquiere este discurso. También el movimiento vida independiente, que recupera nociones como la individualidad, la libertad personal, el éxito material partiendo de la realización dentro de los parámetros establecidos por el capitalismo, de logros individuales y obtención de aspectos materiales como la vivienda, el empleo, la realización de pareja, etc.

Dos fenómenos captan nuestra atención. Por una parte, se encuentra la “extrañidad”, en el sentido de dar socialmente un lugar relegado, marginal y diferenciado a las personas con discapacidad de sectores populares y, por otra parte, encontramos que las formas de atender a esta población por medio de leyes, políticas y medidas separadas del resto de la población se convierte en una forma de trato también separatista, pues refuerza el aislamiento, la segregación y la diferenciación. En nuestra forma de entender la discapacidad, el reforzamiento de la diferencia, con fines de atención genera esquemas de política que facilitan el control, la victimización y la dependencia de la población meta. Aunque el enfoque de derechos sobre discapacidad ha calado ampliamente en la forma de referirse a la

población y atender a las personas en servicios especializados, sigue siendo un esquema referencial que remite a la población con discapacidad a la pasividad, la desmovilización y si existe organización, o a que se mueva dentro de los parámetros establecidos institucionalmente para demandar el cumplimiento de sus derechos.

Una de las discusiones centrales que ha arrojado la investigación refiere a las posibilidades que gestionan las personas con discapacidad para tener acceso a derechos humanos. Esta discusión se ha desarrollado en otros espacios para referirse a las personas migrantes, pero cabe traerla a esta discusión dado que tiene implicaciones políticas centrales (Sandoval et al.2018).

Más que hablar de acceso a ciudadanía, la discusión sobre los derechos de las personas con discapacidad tiene dos giros muy interesantes. Gran parte de los logros y avances en la legislación provienen directamente de las luchas organizadas e internacionalizadas colocadas en el plano de los derechos, sin embargo, el proceso de la bajada de esos derechos al territorio nacional, en donde el Estado se vuelve central para el cumplimiento de los mismos, es donde se marca una diferencia central en los países latinoamericanos.

Las personas con discapacidad quedan a merced de instituciones, en muchos casos, absorbidas por dinámicas burocráticas o de accionar inaccesibles, marcadas por ejercicios de poder, letargos y formas de no respuesta. Es decir, ante los procesos para demandar sus derechos, las personas con discapacidad han tenido que luchar de forma poco visible, muchas veces individualizada y agotadora, con la lucha por el derecho y, posteriormente, la lucha por que les respondan. Al igual que en los caminos y veredas para transitar, se les obliga a transitar por caminos más largos, agotadores y difíciles.

La experiencia de movilidad de estos cuerpos arrinconados permite acercarse a una ciudad en la que se rompen los usos asignados a los espacios o se transgreden, se comparten e incluso se intentan disputar al auto. Es una ciudad en la cual las ciclovías son usadas por las sillas de ruedas, los drenajes son usados como guía táctil, los cuerpos se mueven a partir de sonidos, vibraciones, ráfagas de viento, olores, temperaturas y texturas.

Es también, 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 que se acerca a la parada y así distinguir entre rutas. Constituyen todas desigualdades urbanas que toca cuestionar, denunciar y cambiar.

Referencias Bibliográficas

Aguiluz-Ibargüen, M. (2009). *El lejano próximo. Estudios sociológicos sobre extrañeidad*. Ciudad de México: Anthropos.

Benhabib, S. (2004). *The Rights of Others: Aliens, Residents, and Citizens*. Cambridge University Press.

Castellanos Parra, W. (s.f.). Conferencia: Criterios fundamentales accesibilidad universal en lo urbanístico y lo arquitectónico. Consejo Profesional Nacional de Arquitectura y sus profesiones auxiliares. Colombia.

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.

Comisión Económica para América Latina (CEPAL). (2012). *Panorama social de América Latina*. Santiago de Chile: CEPAL.

Castellanos-Parra, W. (2016, junio 10). *Criterios fundamentales accesibilidad universal en la arquitectura y el urbanismo*. Consejo Profesional Nacional de Arquitectura y sus profesiones auxiliares, Colombia. https://www.youtube.com/watch?v=8d_bGbDVUz8

CONAPDIS. (s. f.). *Derechos de las personas con discapacidad en la legislación costarricense Un compendio de normas jurídicas*. <http://www.conapdis.go.cr/documentacion/legislacion/Derechos%20de%20las%20personas%20con%20discapacidad%20en%20la%20legislacion%20Costarricense.pdf>

Cordero, R. (2014). *El cosmopolitismo crítico de Seyla Benhabib*.

Duhau, E., & Giglia, Á. (2004). Conflictos por el espacio y orden urbano. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 56, 257-288.

Fondo de Población de las Naciones Unidas & 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.

Haraway, D. (2019). *Seguir con el problema*. Edición Consoni.

Jiménez, M. F. (2020, noviembre 9). NEXOS. En *#ConversacionesEnCasa: “Movilidad urbana de personas con discapacidad”*. https://www.youtube.com/watch?v=7AkqVhMgMjE&list=PLsbVasnABAPyTaFt_g-X0g9wIoQns4Mkv&index=3

Jirón-Martínez, P., & 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.

Jirón-Martínez, P., & Mansilla-Quiñones, P. (setiembre). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE*, 40(121), 5-28. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612014000300001>

McRuer, R. (2006). *Crip theory. Cultural signs of queerness and disability*. New York University Press.

Moscoso Pérez, M., & 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.

Paniagua Arguedas, L. (2021). *Habitar cuerpos expandidos: El urbanismo capacitista en la movilidad de las personas con discapacidad en Costa Rica*. Universidad Nacional Autónoma de México.

Paniagua Arguedas, L. (2022). ¡Existimos, aunque nos arrinconen! Cuerpo, habitabilidad y cuidados de una mujer con discapacidad en Iztapalapa, Ciudad de México. En P. Soto Villagrán (Ed.), *Una mirada de género a las prácticas de movilidad cotidiana en la Ciudad de México. Aportes para la construcción de ciudades cuidadoras*. Universidad Autónoma Metropolitana.

Reygadas, L. (2008). *La apropiación. Destejiendo las redes de la desigualdad*. Anthropos.

Sheller, M., & Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A*, 38, 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>