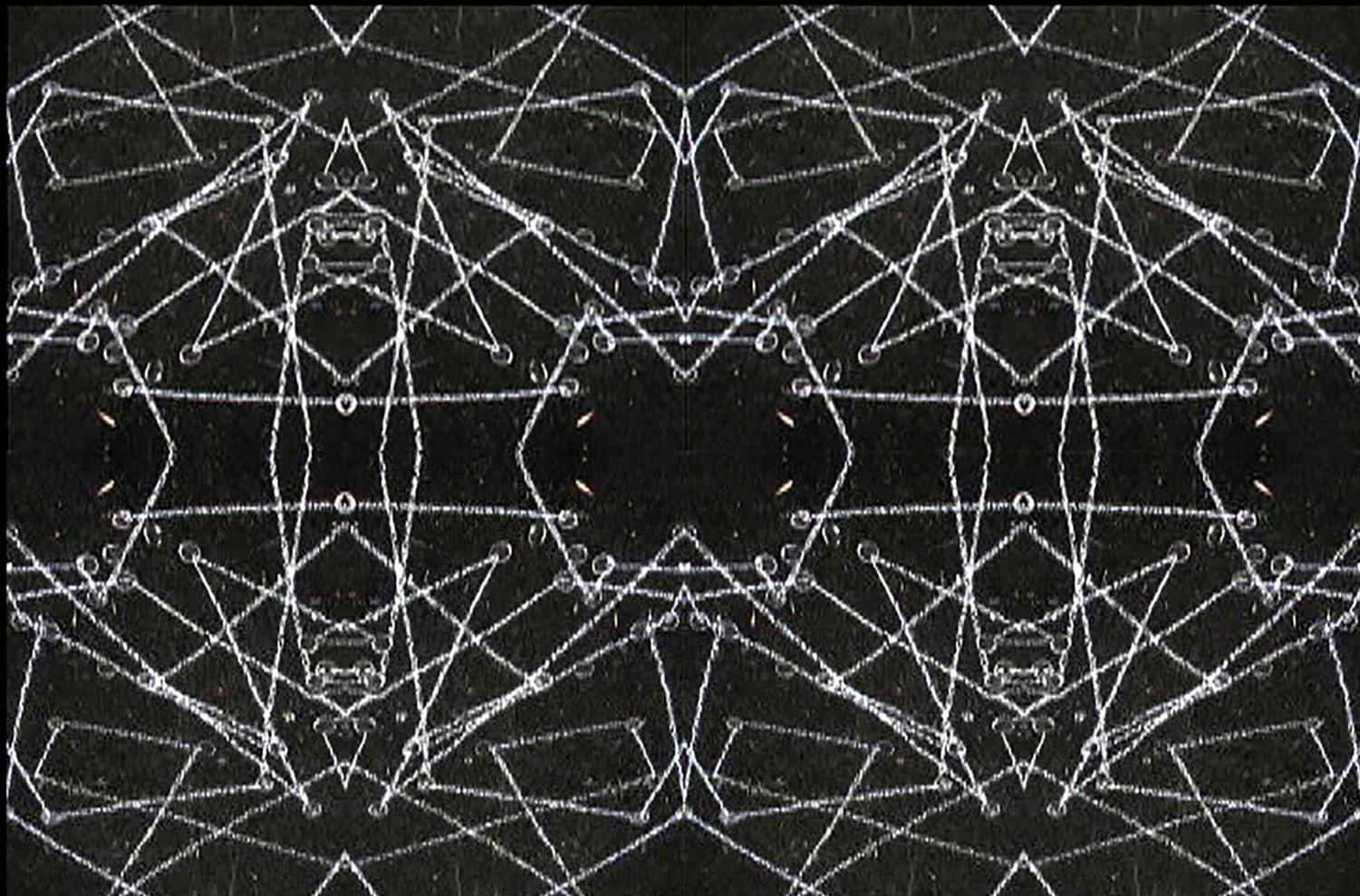


**ESTUDIOS
CRÍTICOS
SOBRE
DISCAPACIDAD**

**HACIA UN DIÁLOGO
MULTIDISCIPLINAR**



**DRA. BERENICE PÉREZ RAMÍREZ
MTRA. NORMA CRUZ MALDONADO
MTRA. ELIA LÁZARO JIMÉNEZ**

COORDINADORAS



Universidad Nacional Autónoma De México

Dr. Enrique Graue Wiechers

Rector

Dr. Leonardo Lomelí Vanegas

Secretario General

Dr. Luis Agustín Álvarez Icaza Longoria

Secretario Administrativo

Dra. Patricia Dolores Dávila Aranda

Secretaria de Desarrollo Institucional

Lic. Raúl Arcenio Aguilar Tamayo

Secretario de Prevención, Atención

y Seguridad Universitaria

Dr. Alfredo Sánchez Castañeda

Abogado General

Mtro. Néstor Martínez Cristo

Director General de Comunicación Social

Escuela Nacional de Trabajo Social

Mtra. Carmen G. Casas Ratia

Directora

Mtro. Efraín Esteban Reyes Romero

Secretario General

Mtro. Jorge Hernández Valdés

Secretario Académico

Lic. José Armando Hernández Gutiérrez

Secretario Administrativo

Lic. Juliana Ramírez Pacheco

Secretaria de Planeación y Vinculación

Lic. Norma Angélica Morales Ortega

Secretaria de Apoyo y Desarrollo Escolar

Lic. David Martínez Dorantes

Oficina Jurídica

Dra. Julia del Carmen Chávez Carapia

Coordinadora del Programa de Maestría en Trabajo Social

Mtra. Carmen Gabriela Ruíz Serrano

Jefa de la División de Estudios de Posgrado

Lic. María Eunice García Zúñiga

Jefa de la División de Estudios Profesionales

Dr. Pedro Isnardo de la Cruz Lugardo

Coordinador de Investigación

Lic. Alma Gloria Pérez García

Coordinadora del Sistema Universidad Abierta y Educación a Distancia

Lic. Teresa Gabriela González Flores

Coordinadora del Centro de Educación Continua

Mtra. Jimena Camacho Torres

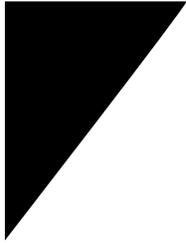
Coordinadora de Comunicación Social

Lic. María Reyna Ramos Martínez

Coordinadora de Gestión

Mtra. G. Araceli Borja Pérez

Coordinadora del Centro de Información y Servicios Bibliotecarios



**ESTUDIOS
CRÍTICOS
SOBRE
DISCAPACIDAD**

**HACIA UN DIÁLOGO
MULTIDISCIPLINAR**



**DRA. BERENICE PÉREZ RAMÍREZ
MTRA. NORMA CRUZ MALDONADO
MTRA. ELIA LÁZARO JIMÉNEZ
COORDINADORAS**



Catalogación en la publicación UNAM. Dirección General de Bibliotecas y Servicios Digitales de Información

Nombres: Pérez Ramírez, Berenice, editor. | Cruz Maldonado, Norma, editor. | Lázaro Jiménez, Elia, 1951- , editor.

Título: Estudios críticos sobre discapacidad : hacia un diálogo multidisciplinar / Berenice Pérez Ramírez, Norma Cruz Maldonado, Elia Lázaro Jiménez, coordinadoras.

Descripción: Primera edición. | México : Universidad Nacional Autónoma de México, Escuela Nacional de Trabajo Social, 2021.

Identificadores: LIBRUNAM 2116429 (libro electrónico) | ISBN 9786073051989 (libro electrónico).

Temas: Personas con discapacidad -- América Latina. | Estudios de discapacidad -- América Latina. | Neoliberalismo -- América Latina.

Clasificación: LCC HV1559.L29 (libro electrónico) | DDC 305.908098—dc23

La obra contó con un arbitraje tipo doble ciego de dos dictaminadores anónimos. La originalidad del trabajo y las opiniones vertidas en cada capítulo son responsabilidad exclusiva de cada autor o autora.

Primera edición: 2021



D.R. © 2021 Universidad Nacional Autónoma de México
Avenida Universidad 3000, Ciudad Universitaria
Col. Universidad Nacional Autónoma de México
Coyoacán, 04510, Ciudad de México
Escuela Nacional de Trabajo Social

ISBN: 978-607-30-5198-9

Estudios críticos sobre discapacidad. Hacia un diálogo multidisciplinar

Coordinadoras: Mtra. Elia Lázaro Jiménez, Mtra. Norma Cruz Maldonado, Dra. Berenice Pérez Ramírez
Cuidado de la edición: Alberto Martínez, Vivek Avín y Departamento de Publicaciones de la ENTS
Prohibida su reproducción parcial o total por cualquier medio sin autorización por escrita de su legítimo titular de derechos.

Diseño de la portada y contraportada : Octavio Garay

Imagen de portada: Still Bóveda articulada del live cinema Luz de las seis de Trini Ibarra

Imagen de contraportada: Still Texto articulado del live cinema Luz de las seis de Trini Ibarra

Esta edición y sus características son propiedad de la Universidad Nacional Autónoma de México.
Hecho en México.

Sumario

- 8 **Prólogo** Patricia Brogna
- 9 **Presentación** Colectivo La Lata
- 22 **Perspectivas históricas, espaciales y políticas sobre la discapacidad desde América Latina**
- Ciudadanía e infancia anormal a principios del siglo XX en México: la perspectiva de José Gómez Robleda. *Gustavo Adolfo Enríquez Gutiérrez*
- 23 Movilidades cotidianas de las personas con discapacidad en Ciudad de México y San José (Costa Rica): preguntas iniciales. *Laura Paniagua Arguedas*
- 46 Políticas públicas y presupuestos en materia de discapacidad. *Alejandra de la Rosa Vázquez*
- 75 Marihuana, ¿una medicina alternativa o una medicina definitiva?. *Margarita Sandra Garfias Hernández*
- 98
- 108 **La discapacidad desde el contexto familiar**
- 109 Cuerpos desatendidos. *Débora Herrera Ramírez*
- 131 Familia, violencia de género y silencio. *Maricela Victoria Labrada Dianel*, dos historias de vida. “No entiendo por qué se mueren los hijos, si de amor nadie se muere”. *Susana Ortega Camacho*
- 137
- 143 **Experiencias pedagógicas y rutas de investigación en discapacidad**
- Construyendo puentes de vida. Promoviendo el fortalecimiento personal a través del relato digital. La experiencia de Sofía. *Fernando Soto Rodríguez, Elisa Saad Dayán*
- 144 Ruta de accesibilidad para personas con discapacidad: una experiencia de aprendizaje en la formación del arquitecto. *María Estela Varela Mancilla, María Lilian Muciño Juárez, Gilberto Muñoz Mercado*
- 169 La esquizofrenia ante un nuevo contexto: la educación artística. *Luz María Ramírez Romo*
- 185

- 201 Avatares de la “orfandad investigativa”: una narración de la investigación sobre discapacidad y docencia. *Pamela González Osorio*
- 227 **Creadoras de archivos de memoria: experiencias de mujeres con la discapacidad**
- 228 ¡Queremos vivir! Personas con síndrome de Morquio. *Catalina Gaspar Camargo*
- 234 Mi experiencia al padecer discapacidad. *Elizabeth Araiza Arredondo*
- 243 La maternidad como estrategia de supervivencia ante la enfermedad y la discapacidad. *Diana Lourdes Guadalupe Meléndez Rojas*
- 254 Y si ves mejor, las mujeres con discapacidad estamos en el Encuentro Internacional de Mujeres que Luchan. *Catalina Gaspar Camargo, Diana Karina Arriaga Vázquez, Claudia Libiert Frost Nájera, Lucía Berenice Gutiérrez*
- 272 **La impronta capacitista en el neoliberalismo**
- 273 La “discapacidad”, condición subjetiva enfrentada a la productividad en el neoliberalismo. *Berenice Pérez Ramírez, Norma Cruz Maldonado*
- 288 El empleo para las personas con discapacidad. Hacia una práctica anticapacitista en Trabajo Social. *Yazmín Delgado Juárez*
- 313 Entramando el anticapacitismo con el feminismo: una interseccionalidad más allá de la suma. *Diana Vite Hernández*
- 332 **Quiebres en la investigación sobre discapacidad**
- 333 La (dis)capacidad por (dis)posiciones de escucha. *Elías Levín Rojo*
- 358 “Obedece a la Diosa Coneja”: cripistemología, combinatoria straight y orgullo disca-cuir. *Jhonatthan Maldonado Ramírez*
- 372 Un tequila, antes de que empiecen los trancazos. *Víctor Hugo Gutiérrez Rodríguez (Vino Tirano)*
- 382 **Agradecimiento**
- 385 **Acerca de las y los autores**

Movilidades cotidianas de las personas con discapacidad en Ciudad de México y San José (Costa Rica): preguntas iniciales¹

Laura Paniagua Arguedas

Introducción

En América Latina, al salir de casa la mayoría de las personas se preocupan por el tráfico, por cuánto tiempo tardarán en llegar a su lugar de destino, si encontrarán espacio en el autobús o el Metro o qué clima hará durante el día. Sin embargo, para una parte importante de la población, por su condición de discapacidad o movilidad reducida, la salida de su casa se convierte en un momento de tensiones y retos: el desencuentro con aceras en mal estado, un transporte público que a veces funciona y en otras ocasiones no, la ausencia de iluminación o señalización (de texturas, auditivas, táctiles, etcétera). En resumen, es enfrentarse a una sociedad que, a veces, les ve con lástima y, en otras ocasiones, con molestia.

Se entiende como movilidad cotidiana “la experiencia de moverse por la ciudad cotidianamente” (Jirón, 2007, p.178); se relaciona con los viajes realizados pero, especialmente, “las experiencias que estas movilidades generan, más que

1 El artículo recupera las indagaciones iniciales de la investigación “Movilidades cotidianas de personas con discapacidad en zonas urbanas de Costa Rica” proyecto de investigación de la autora en el Doctorado en Urbanismo de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Una versión inicial se presentó en el Primer Coloquio de Estudios críticos sobre discapacidad. Hacia un diálogo multidisciplinar, organizado por el Colectivo La Lata y el Centro de Estudios e Investigación Social sobre Discapacidad y Salud de la Escuela Nacional de Trabajo Social (ENTS), que tuvo lugar el 21, 22 y 23 de mayo de 2018 en la UNAM. Nuestro agradecimiento al Colectivo La Lata y a la organización del evento. También se agradecen los aportes del Arquitecto Roberto Alanís a la revisión de este texto.

sólo en los tipos y formas de transporte, ya que la movilidad es más que nada un medio para lograr actividades basadas socialmente y no el objetivo de tales actividades” (Jirón, 2007, p.179).

Las políticas urbanas se han centrado en algunos espacios como los centros históricos, zonas comerciales, áreas cercanas a centros de salud o en generar opciones para las discapacidades motrices (colocación de rampas) dejando de lado múltiples dimensiones de la movilidad cotidiana de las personas con discapacidad. En ocasiones los esfuerzos reflejan la atención por sectores o partes de la ciudad, generando un urbanismo fragmentador, “un proceso, una serie de acciones prácticas e intervenciones sistemáticas sobre las condiciones físico-espaciales de la ciudad, pero sobre todo en la relación de las personas con el espacio urbano, todas ellas operaciones que generan un estado de fragmentación” (Jirón y Mansilla, 2014, p. 7), mismo que no toma en cuenta el carácter cambiante de la ciudad y la movilidad como proceso.

Una aproximación inicial a la temática de la movilidad peatonal de las personas con discapacidad permite visualizar las potencialidades y las limitaciones con las que cuentan los esfuerzos realizados en los últimos años en Ciudad de México y en San José, capital de Costa Rica. En el escrito se establecen reflexiones, así como retos en común y diferenciados para cada uno de los países, que pueden ser atendidos por la política pública, por cambios normativos, por la investigación y por la presión política de las organizaciones civiles y de derechos humanos.

Este artículo tiene el objetivo de presentar algunas preguntas iniciales sobre el papel del urbanismo y su rol en la atención a las necesidades urbanas en movilidad para las personas con discapacidad en dos ciudades latinoamericanas. El escrito se divide en tres apartados: el primero presenta algunas precisiones sobre los contextos en los que se desarrolló el análisis. El segundo, refiere a los testimonios de personas con discapacidad con las cuales hemos podido conversar sobre su acceso a la ciudad y las situaciones que viven cotidianamente. Y finalmente, el último apartado presenta un análisis de cinco dimensiones en las cuales identificamos puntos críticos, a saber: 1) la interacción social; 2) las barreras; 3) el acceso a la información y legibilidad de la ciudad; 4) dispositivos

de ayuda a la movilidad y 5) características ambientales.

Las reflexiones aquí expuestas nos permiten abrir interrogantes sobre la accesibilidad y “caminabilidad” de las ciudades y los retos que aún tenemos en la planificación y la gestión de las permanencias y cambios que le corresponden al urbanismo. Las ciudades deben tener en cuenta las necesidades de estas poblaciones considerando, además, que cualquier persona puede tener una discapacidad temporal o permanente y requerir de elementos y dispositivos para su apoyo en la ciudad.

En términos metodológicos, la información presentada en este artículo proviene de las observaciones, entrevistas y recorridos de días cotidianos, realizados en Ciudad de México y en San José, capital de Costa Rica, recuperando las narrativas de las personas con discapacidad en ambos países. Además, las reflexiones se nutren de la revisión bibliográfica y audiovisual, así como de publicaciones en prensa digital de los años 2017 y 2018.

Catalina Gaspar, de 45 años, es activista y forma parte de la Fundación Gran Gente Pequeña y Morquio Vive México. La entrevista le fue realizada el 21 de mayo de 2018 en la Biblioteca Vasconcelos en Ciudad de México. Alexa Torres Angulo, de 25 años, fue entrevistada el 17 de julio de 2018 y se hizo un recorrido con ella. Alexa es estudiante de la Licenciatura en Filología en la Universidad de Costa Rica; tiene una condición de baja visión producto de la retinosis pigmentaria; usa bastón blanco para desplazarse. Johnny Núñez Herrera, de 26 años, es estudiante de la Licenciatura en Sociología en la Universidad de Costa Rica, presenta una condición de esclerosis múltiple, por lo que usa silla de ruedas eléctrica; con él se realizó una entrevista y un recorrido el 18 de julio de ese mismo año.

El documental *Potentiae* (México, 2016) recupera días de la vida cotidiana de población con diferentes condiciones de discapacidad en Ciudad de México. Es un material en el que tienen un gran protagonismo las personas con discapacidad en su vida diaria. Destaca también la agencia de las personas con discapacidad para buscar su autonomía y derechos, así como el respeto que merecen cuerpos diversos, con habilidades y destrezas en otra escala, en este caso la escala corporal.

El análisis aquí compartido tiene un posicionamiento político que parte de la perspectiva de la diversidad que facilitan los estudios de género. El urbanis-

mo feminista, como perspectiva teórico metodológica, permite tener una mirada crítica sobre cómo y para quién están diseñadas las ciudades, cómo y cuáles son las condiciones para que se dé la vida humana, animal y vegetal en los espacios urbanos, cuáles son las acciones para la reproducción de la vida en las ciudades y quiénes las realizan (Ciocoletto, 2014; Ciocoletto y Collectiu Punt 6, 2014; Jacobs, 2013; Muxí, Casano, Ciocoletto, Fonseca y Gutiérrez, 2011; Cabnal, 2010).

Contextos móviles

En el mundo se estima que más de mil millones de personas viven con algún tipo de discapacidad; o sea, alrededor del 15 % de la población mundial (Organización Mundial de la Salud, 2011). Unos 70.6 millones de personas vivían con alguna discapacidad en América Latina y el Caribe entre 2001 y 2013, es decir 12.5 % de la población regional (CEPAL, 2014). En Chile, Costa Rica y México, las encuestas de hogares muestran una creciente prevalencia de la discapacidad en los primeros quintiles de ingreso a medida que aumenta la edad. Las personas con discapacidad están sobrerrepresentadas entre las más pobres (CEPAL, 2012).

Según el último censo (INEGI, 2010), en Ciudad de México habitan 482 mil personas en condición de discapacidad, esto representa el 5.5 % de la población de toda la ciudad. Datos del INEGI (2014) indican que en México, la prevalencia de la discapacidad es de 6 % (7.1 millones de habitantes de los 120 millones) (tabla 1).

En Costa Rica, el Censo de Población y Vivienda (INEC, 2011) registró que un 10.5 % de la población posee al menos una discapacidad (452,849 personas), de esta población, 234,454 (51.8 %) son mujeres y 218,395 (48.2 %) son hombres. En la Gran Área Metropolitana de Costa Rica, se encuentra el 50 % de la población con discapacidad, unas 226,510 personas. Aunque contamos con estos datos, es bien sabido que existen aún dificultades en el registro certero de la población con discapacidad, provocado por la invisibilización de las condiciones, el temor de la población o las diferencias en los indicadores incorporados en los Censos.

En la tabla 1 se encuentran los datos de las poblaciones entre los años 2010 y 2011 en números absolutos. En México existen 111,876,608 personas de las cuales 5,739,270 tienen una condición de discapacidad y 106,137,338 no presentan alguna discapacidad. Por su parte, de 8,745,561 personas que representan la población de Ciudad de México, 481,847 tiene una condición de discapacidad. En el caso costarricense, la población total del país es de 4,301,712 personas; de ellas, 3,848.863 son personas sin discapacidad y 452,849 tienen discapacidad; la provincia de San José cuenta con 1,404,242 habitantes, de los cuales 155,649 tienen una condición de discapacidad y 1,248,593 no la presentan.

Tabla 1. Población en condición de discapacidad 2010-2011 (absolutos)

Población	México	Ciudad de México	Costa Rica	San José (provincia)
Con discapacidad	5,739,270	481,847	452,849	155,649
Sin discapacidad	106,137,338	8,263,714	3,848,863	1,248,593
Total	111,876,608	8,745,561	4,301,712	1,404,242

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Censo de Población y Vivienda, INEGI-2010 (México) y del Censo Nacional de Población y Vivienda, INEC, 2011 (Costa Rica).

Una mirada a las intervenciones espaciales propiciadas por las políticas de accesibilidad en América Latina hace reflexionar sobre la forma en que están distribuidas en las ciudades los equipamientos o dispositivos accesibles. En muchos lugares se cuenta con viviendas, transportes, comercios o edificios “accesibles”, sin embargo, la conexión entre estos elementos es difícil peatonalmente o sobresale la ausencia de elementos de transición. Al preguntar por las condiciones del espacio público como entorno para articular esos elementos, se tienen grandes deficiencias en lo que se conoce como cadenas de accesibilidad, la articulación de estructuras o equipamientos que facilitan la accesibilidad (Castellanos, 2016):

No se debe perder de vista que si bien las actividades que una persona realiza en el transcurso del día se encuentran conectadas entre sí, es lógico pensar que para

garantizar la accesibilidad de las mismas se asegure que la ausencia de obstáculos en los diferentes entornos sea una acción coordinada y dependiente una de la otra, que forme una especie de eslabón; de lo contrario, la existencia de una barrera en alguna actividad o ámbito frenará la realización del resto de acciones, entorpeciendo la participación social de las personas con discapacidad (CONAPRED, 2016, p. 77).

Es decir, se procuran las conexiones o articulaciones entre diversos segmentos de ciudad. Las cadenas de accesibilidad son claves dado que la accesibilidad “es la expresión dinámica de la misma, pues la ruptura de un eslabón en la cadena de accesibilidad a causa de una barrera, inhabilita el resultado en su conjunto” (CONAPRED, 2016, p. 77). En esa misma línea, Stefan Tromell decía “la accesibilidad es la rampa que permite el acceso a los demás derechos” (citado por García, 2014, p. 150).

El diseño urbano potenciado en el marco del patriarcado y el capitalismo ha promovido formas ajustadas a un estándar masculinizado (Ciocoletto, 2014), atendiendo principalmente los requerimientos para el consumo y disfrute de un ser humano imaginado como masculino. Esta forma excluye y limita la movilidad y uso de la ciudad para otras poblaciones, entre ellas, las personas con discapacidad, las mujeres que cargan paquetes, los niños y niñas y las personas mayores.

Son problemáticas la inaccesibilidad de las ciudades y la priorización de la atención al transporte motorizado e individual, en contraposición con la movilidad peatonal y colectiva. La accesibilidad y la responsabilidad social para asegurar la movilidad peatonal son incorporadas parcialmente en nuestras ciudades, centrándose en las discapacidades motrices. Falta atender otras barreras socioespaciales que tienen los entornos urbanos para facilitar la movilidad cotidiana de estas y otras poblaciones, al igual que potenciar las cadenas de accesibilidad. Resulta importante preguntarse cómo a pesar del entorno que resulta agresivo para la movilidad de este grupo, y reproduce la segregación e invisibilización de la población, las personas con discapacidad llevan a cabo el reto de movilizarse.

La calle, espacio público por excelencia, ¿es propicia para la movilidad cotidiana de las personas con discapacidad de manera autónoma? ¿Se han procurado

ciudades accesibles o, por el contrario, contamos con elementos arquitectónicos “inclusivos” sin conexión entre sí y barreras socioespaciales que provocan separación, inmovilidad, a veces segregación? Se implementa el “diseño universal” como sinónimo de “inclusión” en los espacios públicos, pero ¿en qué cuerpos o medidas o movimientos se basa?

Ciudadanías por la puerta de atrás

Mientras almorzábamos en un comedor en las inmediaciones de la Universidad de Costa Rica, Johnny Núñez, usuario de silla de ruedas y representante estudiantil ante la Comisión Institucional en Discapacidad de dicha universidad, me comentaba con cierta preocupación que le habían llamado para consultarle sobre las mejoras que debían hacerle a un edificio recién construido en el campus universitario, el cual no contaba con acceso al escenario para las personas con discapacidad en silla de ruedas. “Siempre nos mandan por la puerta de atrás” me comentó con una mezcla de enojo y resignación, colocando el nombre a este apartado y a la vez dejándonos la pregunta sobre qué lugar damos a las personas con discapacidad en nuestras sociedades latinoamericanas y en los espacios urbanos.

La activista Catalina Gaspar abre también su intervención con el siguiente cuestionamiento:

Es muy difícil andar en la ciudad, y muchas veces yo me he preguntado, a mí me apoya alguien, pero a los que no los apoyan ¿cómo se mueven? ¿Qué hacen?, optan por no salir de su casa. Muchas veces dicen “es que no hay discapacitados”, no se dice discapacitados, se dice personas con discapacidad, “bueno, como sea, no hay”, le digo ¡cómo va a haber, si no pueden salir!

Con esta acotación, Gaspar pone énfasis en las condiciones que brinda el espacio para recibir o atender a los diferentes cuerpos. Bajo esta forma de análisis podemos revisar que en el espacio es posible encontrar lo que podemos nom-

brar como una “arquitectura de la normalidad”, que legitima ciertos cuerpos en oposición a otros con características, formas, ritmos y movimientos diferentes a los estandarizados como “normales”. En ese sentido Catalina continúa diciendo en una entrevista:

Los espacios públicos y la arquitectura deben estar mejor diseñados, los arquitectos por lo general sólo piensan ‘estándar’ y cuando diseñan no piensan en las personas con discapacidad o la gente pequeña [...] El mobiliario urbano es inaccesible a las personas de talla baja, así como los barandales y los muebles de los baños públicos [...]. Las rampas deben estar bien hechas para que la gente con discapacidad las pueda usar [...]. ¿De qué sirve una rampa que termina en escalón o un rampa con una inclinación exagerada si no las podemos usar? [...]. En el Metro, las estaciones que llegan a tener rampas, sólo llegan a los torniquetes, más allá de éstos, no hay infraestructura que permita a las personas en sillas de ruedas trasladarse de una estación a otra; (los espacios públicos en la ciudad) están muy mal planeados, los baches, y los obstáculos en las banquetas, así como los coches encima de éstas y que obstaculizan las rampas, impiden que las personas con discapacidad podamos ejercer nuestro derecho a movernos para realizar nuestras actividades cotidianas (Meléndrez, 2015, p. 21).

Las ciudades capitales reúnen en su territorio a las instancias para la realización de gran cantidad de trámites propios de la vida civil. Aparte de esto, concentran actividades económicas, sociales, culturales y políticas. Según Fidel Pérez de León, director del Instituto para la Integración al Desarrollo de las Personas con Discapacidad (INDEPEDI) de Ciudad de México:

Esta ciudad no se construyó para que personas con discapacidad podamos salir o vivir, no solamente en el tema de accesibilidad, sino en cualquier otro. Las personas con discapacidad de los años 60 no salíamos de nuestra casa, es hasta los 90 cuando comenzamos a salir y a decir: aquí estamos, somos personas, tenemos una condición de vida, somos exactamente igual que todos, tenemos los mismos derechos y queremos hacer lo mismo que hace cualquier persona [...]. Nos en-

contramos con una ciudad que no es accesible no solamente en el transporte, sino en medios físicos; no es accesible en la comunicación ni tampoco en información (López y Hernández, 2016).

Por su parte, Kenneth Contreras, de la Asociación Desamparados Inclusivo (Costa Rica), es usuario de silla de ruedas y afirma: “las calles, las aceras, no tienen rampas, son sólo huecos, lo cual a una persona como yo se me hace difícil, los carros me pueden golpear, tengo que tener cuidado”. Camila Salazar aporta en la misma línea: “yo sí creo que hace falta conciencia en la sociedad, creo que la gente tiene que despertar, así nos ve una gente que no ha despertado, nos ve una discapacidad, porque como dicen por ahí, lo esencial es invisible a los ojos” (Buen día, 2017).

Catalina Gaspar destaca la importancia del involucramiento político que tiene la población con discapacidad para lograr cambios:

Es difícil moverse en un país donde la inclusión es una burla, la inclusión no existe en México, todo es adorno, todo es una tontería, CU[Ciudad Universitaria] porque tiene rampas, porque tiene varios lugares, porque se han luchado. Yo recuerdo que hace seis, siete años, empecé a ir a CU, me correteaba el Pumabús [autobuses internos en Ciudad Universitaria] porque no había, era de rampas, empecé a joder yo con las rampas y en todos los talleres que daba, tanto en Arquitectura como en Leyes, como Trabajo Social, no me acuerdo a cuáles más fui, siempre dije rampas, rampas, rampas, no hay opción, no hay esto, se necesita esto, en las bibliotecas no había nada. Poco a poco ha ido el cambio, ya hay gente de talla baja estudiando en la universidad, en mi época era un sueño llegar a la universidad, yo siento que se ha avanzado mucho poco a poco, poco a poco, pero uno tiene que ser constante, también uno como persona con discapacidad no se debe rendir.

Un trabajo que se destaca en el campo de la movilidad y la discapacidad es el titulado *Rodar y cuestionar a la ciudad: movilidad cotidiana de personas con silla de ruedas en la zona metropolitana del Valle de México*. En dicha investigación sociológica, Tolentino (2018, p. 24) se propuso comprender el conjunto

de representaciones sociales e individuales que las personas con discapacidad en silla de ruedas “producen sobre su propia movilidad y la metrópoli; o bien, lo que de ésta reconocen, derivado de sus desplazamientos habituales”. Entre los hallazgos de esta investigación se señala que esta población no conforma un grupo social homogéneo, es por esta razón que las representaciones sobre su propia movilidad, la ciudad y los elementos sociales, espaciales y temporales que la definen, tampoco pueden estimarse de monolíticas. La investigación aporta una reflexión sobre la importancia central del cuerpo para el enfoque de la discapacidad, a la vez que para el paradigma de la movilidad y la teoría de las representaciones sociales del cual se nutre para el análisis. Sobre la experiencia urbana en ese campo Alexa Torres expresó:

Salir todos los días... bueno mirá, salir es todo un reto. Como vos te diste cuenta por mi casa no hay aceras y entonces se vuelve más peligroso, la calle es más angosta, entonces, ahorita no nos pasó, pero a veces suben carros grandes y tractores, buses, entonces uno dice me meto a la alcantarilla, me meto debajo de la tierra, qué hago. Ese trayecto de mi casa a la parada casi nunca lo hago sola, por lo mismo, porque es muy inseguro. De noche siempre yo llamo a mi mamá para que me espere ahí en la parada y ella sea la que me guíe hasta la casa, pero es complicado porque eso limita mi autonomía [...]. Es que San José es feo. Me sentí más ubicada en Ciudad de Guatemala, que no conocía, que en San José. Estaba más ordenado. No había tantas cosas en las aceras. No eran aceras tan estrechas. Las aceras de San José son super estrechas y además le ponen un chinamo [puesto de venta callejera]. No hay delimitación de una zona segura por donde puedo caminar yo. Hay muchos ambulantes en los bulevares. Encuentras más huecos, más gente. Hay MUIs [Mobiliario Urbano Para Información], hay paradas de buses en las aceras. Las referencias son más difíciles en San José.

También lo destaca en su relato autobiográfico Maia Miret (2019):

Salir a pie, mucho más barato, no es más fácil. Le cuento mi experiencia: mi colonia, que hace 40 años era un pueblo, no tiene más que unas raquícas banquetas

que por lo demás tienen incrustados postes de luz exactamente en su geométrica mitad que obligan a los que vamos caminando a pasar de ladito. Hace unos años construyeron un Oxxo y como parte del trato con la delegación se inauguraron rampas para discapacitados que, como tantas en esta ciudad, desembocan en una maraña de tierra y raíces porque los vecinos se negaron a que se talara un árbol justo en medio del estacionamiento. Pero da lo mismo: unos metros más adelante la banqueta tiene medio metro de alto con respecto a la calle, y apenas después se convierte en unos escalones y desaparece. Trate de pasar empujando lo que sea, una carriola o una bolsa del mercado, por una calle empedrada, o cruzada por la particular hidrología que surge en esta bendita ciudad durante la mitad del año, o por calles apenas pavimentadas en las zonas marginadas o las que están ocupas por puestos y tianguis. Moverse en silla de ruedas es muy difícil.

Al mismo tiempo se construyen barreras a la accesibilidad cuando los transportes públicos masivos no pueden ser utilizados de forma autónoma por las personas con discapacidad. En una ocasión observamos cómo Juan, un usuario de silla de ruedas, salió de la estación Miguel Ángel de Quevedo en Ciudad de México. El hombre pidió apoyo al oficial de seguridad en el área de los torniquetes para que le abriera la puerta, encontrando que su silla no podía atravesar esta zona (tuvo dificultades por la estrechez del espacio), el oficial desmontó la puerta y Juan pasó. Luego se sujetó firmemente a la baranda de la escalera eléctrica, a la que ingresó levantando sus ruedas de adelante de la silla. Al llegar al último tramo del acceso al Metro, se bajó de su silla al piso, iba a subir arrastrándose escalón por escalón y la mitad de las escaleras estaba mojada por el agua de lluvia (ya que esa parte está a la intemperie). En ese momento dos mujeres adultas que se encontraban esperando interpellaron a un par de hombres jóvenes que iban a subir las gradas —¿pueden ayudarlo al señor?—, a lo que los jóvenes reaccionaron levantándolo cada uno de un brazo; las dos mujeres subieron por su cuenta la silla de ruedas. Luego, cada quien siguió su camino sin mediar palabra ni ningún otro intercambio.

Este caso nos hace pensar ¿son realmente difíciles de modificar las estructuras de acceso a los andenes del Metro? Se han realizado esfuerzos importantes

al colocar los elevadores, pero ¿esa inversión se ha mantenido en el tiempo para que realmente el Metro sea accesible? ¿El mantenimiento de los elevadores es cubierto en relación a la necesidad de la población? ¿La evaluación de la accesibilidad es permanente? ¿Qué ocurre con el uso del elevador mediado por un oficial permanentemente (que a veces no se encuentra cerca)? ¿Tiene autonomía la persona con discapacidad al utilizar estos espacios? ¿Cómo se construye la interdependencia entre diferentes grupos sociales para saldar las limitaciones que les presentan estos entornos a las personas con discapacidad?

Para Johnny Núñez la principal experiencia la enfrenta cuando debe utilizar las calles (la superficie de rodamiento vehicular) que están diseñadas para el uso de los vehículos y no de las personas:

Es muy común, no tienen conciencia los conductores de que las aceras son para los peatones y no para los carros y con tal de cuidar el carro, que le quede casi que en la entrada de la puerta de la casa, entonces dejan el carro encima de la acera [...] yo me voy por la calle porque las calles están mejores que las aceras, porque al final, yo sé que más adelante en esta acera no puedo seguir, hay un punto en que ya tengo que cruzar, entonces ya me decidí, tengo que irme a la calle.

Johnny expresa cómo es una práctica usual en su barrio que los choferes estacionen los autos sobre las aceras y la ciclovía (espacio que él también utiliza). Esta práctica es aún más problemática los días domingo, pues el mal uso se intensifica por la presencia de la Feria del Agricultor (mercado de verduras) en su comunidad. Dice: “hay un taller mecánico por acá [...] colocan el carro en la ciclovía, entonces, yo iba el otro día y el carro ahí, entonces ¿qué hago? En una ocasión había un carro, por dicha el carro era de la gente del frente, entonces cruzaron y corrieron el carro”. Su acción política es la de plantarse en el lugar, al parecer, la respuesta fue rápida en esa ocasión y se pudo eliminar el obstáculo, pero algo muy llamativo es cómo la ciclovía se incorpora como un equipamiento continuo, sin accesos o salidas (no permeable) pues las rampas de ingreso están sólo en los extremos (con cientos de metros de distancia), entonces no cumple el papel de conectividad y atenta contra la accesibilidad

que da el ascensor del puente peatonal en el punto utilizado por Johnny y que desemboca en la misma.

Johnny apunta más bien a una institucionalidad que brinde soporte a la movilidad autónoma de la persona con discapacidad:

Está pensada la construcción de esas rampas para una silla de ruedas convencional y que venga con alguien que le apoye, un asistente, no limita su autonomía porque hay rampas, usted puede acceder y andar a derecho por donde quiera, pero le limita la autonomía en el momento en que la persona tiene que depender de un asistente.

Hay que aclarar que según la nueva Ley para la promoción de la autonomía personal de las personas con discapacidad (N° 9379), el Estado costarricense brindará el apoyo de asistentes a personas en pobreza y pobreza extrema. Johnny se encontraba haciendo las gestiones para obtener este apoyo. Este asistente es una persona que realiza las actividades de apoyo y acompañamiento a la persona con discapacidad que lo necesite.

Por su parte, en el uso de la ciudad, Catalina Gaspar identifica una primera gran barrera en las posibilidades de conexión de las personas con discapacidad a los sistemas masivos de transporte público. En su caso, su desplazamiento para llegar a una estación de Metro accesible a silla de ruedas implica moverse peatonalmente durante media hora desde su casa. En el caso del Metro comenta sobre la gran dificultad que implica su uso pues no todas las estaciones cuentan con elevador y las que lo tienen ven cortada su accesibilidad en las líneas donde se debe transbordar, lo cual obliga a complicados recorridos y a depender permanentemente de la ayuda de personas externas, “no hay elevador [...] entonces tienes que bajarte 30 o 40 escalones, tienen que cargarte cinco o seis personas” afirmó (igual que señalamos en el caso de Juan).

En el Metrobús se presentan otras dificultades. Una muy importante constituye cuando no se encuentra el oficial de seguridad que abra de forma manual la compuerta de acceso a los andenes; en estos casos no puede pasar la silla de ruedas, lo cual genera dependencia de un supervisor para utilizar un servicio

(cabe señalar que hay estaciones de Metro en las cuales el ancho de las compuertas de las salidas dificulta el paso de la silla de ruedas). Según Gaspar, otra dificultad que identifican refiere a los andenes y a las prácticas sociales dentro del sistema de transportes:

Hay ocasiones en que el Metrobús, te queda... de la puerta para afuera un puente, entonces tienes que recargarte hacia atrás y córrele... porque si no se te atorán las llantas (delanteras de la silla de ruedas). Hay compañeras que se ponen del lado del Metrobús, se ponen sus audífonos y no se quitan del lugar para personas con discapacidad; hay personas, mujeres, mujeres que viendo a una persona mayor con bastón no se paran... no hay educación, no hay cultura [...] falta mucha educación, mucha ética, porque desde la casa no les enseñan [...] a respetar los lugares, los espacios.

Con respecto al entorno físico de la movilidad, las tres personas entrevistadas y en el documental *Potentiae* (2016) encontraron barreras socioespaciales importantes: obstáculos en el paso, ausencia de señalización accesible y elementos que no son detectables con el bastón. Para Alexa 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 señaló como una barrera importante cuando quitan o están mal puestas las tapas de las cajas de registro o de las alcantarillas. Por ejemplo, en una ruta en la cual debe cruzar cinco calles de alto tránsito, sólo dos contaban con semáforo. En el caso de Johnny, los semáforos en su ruta estaban presentes, sin embargo, el mayor riesgo lo corre al tener que circular con los vehículos por la superficie de rodamiento. En el caso de Catalina, se trata de las implicaciones que tienen las prácticas sociales y la ausencia de educación en el uso de la ciudad, así como la ausencia de cadenas de accesibilidad.

El desplazamiento de estas personas tiene otros tiempos. Requieren prever con anticipación la ruta que seguirán, planearlas cuidadosamente con las condiciones del clima y los tiempos extra que necesitan para ir al mismo lugar que otros viajeros. Pero, un elemento que particulariza sus desplazamientos son los

riesgos. A diferencia de otros peatones, las personas con discapacidad se ven expuestas a riesgos que la interacción con lo construido, con otros seres vivos y otras personas les antepone para poder movilizarse. Hablamos de lo que implica para Johnny y para Catalina viajar en la vía vehicular con su silla de ruedas, ante la inexistencia de espacios adecuados en la acera y para Alexa en la ciclovía porque tiene mejor orientación que la acera (se guía con el cordón de caño).

Entonces, resulta relevante atender el vacío presente en las disciplinas encargadas de planificar, regular y gestionar la ciudad, desde los espacios de formación hasta el ejercicio profesional. Se constata una “ausencia del tema de accesibilidad en la reflexión crítica sobre la arquitectura, en donde se da centralidad a las características de los edificios o los discursos sobre la conceptualización, pragmatismo o formalismo de la disciplina” (García, 2014, p. 157).

Cuando la movilidad es un reto cotidiano

Los esfuerzos desarrollados por Costa Rica y México son aún incipientes. No ampliaremos en los cuerpos jurídicos ni en los detalles de la política pública en cada país por razones de espacio, pero cabe señalar que existen lineamientos, metas y directrices que hablan de la responsabilidad estatal y de inversión pública para asegurar los entornos accesibles y la igualdad de derechos, así como medidas contra la discriminación hacia las personas en condición de discapacidad.

Sí detallaremos algunos puntos críticos que merecen atención de las políticas públicas urbanas. La movilidad cotidiana peatonal de las personas en condición de discapacidad se ve afectada por varios elementos que ocurren en el encuentro entre las dimensiones físicas, de uso y gestión de las ciudades; a continuación, haremos referencia a algunos de los principales retos.

1. **La interacción social:** una de las limitaciones que enfrentan las personas con discapacidad en su acceso a la ciudad constituye las barreras a las que se enfrentan en la interacción cotidiana. Las personas en condi-

ción de discapacidad manifiestan su disconformidad al recibir un trato como si fueran “niños o niñas” (infantilización), “enfermos” (patologización). También en algunas situaciones se hace alusión a ellas desde el déficit, la carencia o la “anormalidad”. Una persona ciega del documental *Potentiae* (2016) indicaba: “la gente le tiene miedo a la muerte, nuestros órganos están muertos, la gente nos teme, no sabe cómo actuar... es complicado estar ciego”. Asimismo, la burla suele estar presente en los espacios educativos, sobre todo de primaria y secundaria, así como en el espacio virtual en la forma de memes. Es importante acompañar los equipamientos y recursos físicos con campañas educativas y de uso. Los elementos físicos por sí mismos no generan accesibilidad y los recursos comunicativos siguen siendo escasos, aunque de apremiante necesidad.



Imagen 1. Avenida Central, San José. En la imagen un hombre joven en silla de ruedas es apoyado por otro para transitar en medio de una concurrida calle peatonal, al lado de ventas de ropa y zapatos que se encuentran en la acera. Autora: Laura Paniagua Arguedas, 2011.



Imagen 2. Avenida Revolución, Ciudad de México. Se observa una acera en la cual transitan en dirección contraria, un adulto mayor apoyándose en un bastón y una pareja de jóvenes. Autora: Laura Paniagua Arguedas, 2018.

- 2. Las responsabilidades urbanas:** un elemento que deseamos analizar son las banquetas o aceras: las condiciones de circulación que permiten las aceras afectan la movilidad, además de los trabajos de cuidado hacia las personas con discapacidad. En Costa Rica 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”, esto deja en manos de una entidad privada el estado de las aceras que muchas veces son intransitables por el deterioro de los materiales o la colocación de elementos riesgosos para su tránsito (por ejemplo: piso cerámico, rampas para los vehículos, postes o barandas, etcétera). En Ciudad de México, los nuevos desarrollos o ampliaciones están obligados a intervenir sus entornos en materia espacio público y accesibilidad, para atender sus Medidas de Integración Urbana (MIUs) aunque regularmente, los órganos político-administrativos están pendientes del estado de esta infraestructura, sin embargo, el mantenimiento es poco frecuente en dichos espacios para asegurar la continuidad de las superficies de cara a las rupturas por movimientos sísmicos, raíces de árboles, etcétera.



Imagen 3. Avenida Miguel Ángel de Quevedo, Ciudad de México. En la imagen se muestra una esquina en la cual hay una rampa de acceso a la acera que es angosta y además posee un borde ancho entre la superficie de la misma y la de la calle, lo que dificulta su uso. Autora: Laura Paniagua Arguedas, 2018.



Imagen 4. Carretera de Circunvalación, San José. Se muestra una parada de autobús con rótulos publicitarios que ocupan la mayor parte de la acera y poseen una estructura rectangular que llega al techo del parabús, que se sostiene de una base con un tamaño menor ubicada al centro y sujeta al suelo. Autora: Laura Paniagua Arguedas, 2018.

En ocasiones los equipamientos incorporados para una función en la ciudad pueden constituir obstáculos urbanos o barreras para las personas con discapacidad o con movilidad reducida. Presenciamos una caída de un hombre adulto mayor que tropezó con un bolardo en las inmediaciones del andén del Metrobús en la estación Hidalgo; el señor no vio el objeto colocado en la acera y tropezó con el mismo, cayendo y golpeándose un brazo, la nariz y rodillas; aparte de los golpes y heridas que le afectaron, el señor logró expresar que el bolardo no se encontraba allí la semana anterior, por lo tanto en

la cotidianidad de su ruta fue colocado de forma imprevista y no fue legible. Un equipamiento fundamental para las ciudades son los servicios sanitarios públicos. Las personas con discapacidad requieren tener acceso a la totalidad de servicios que brinda la ciudad. Por ejemplo, en ninguno de los dos países fueron ubicados baños públicos accesibles. Únicamente se pudo observar en un evento en Ciudad Universitaria la disposición de cabinas sanitarias que ofrecían las condiciones para su uso si se contaba con silla de ruedas. Es decir, para eventos masivos pueden darse condiciones, sin embargo, esto no está regulado para que sea requerimiento. Existen personas que por su condición requieren de la disponibilidad de baños en diferentes trayectos de su ruta cotidiana y esto debe ser incorporado de forma responsable por la ciudad.

- 3. Información y legibilidad de la ciudad:** en ambas ciudades, la información para orientarse, prevenir obstáculos o cambios y guiar a la población, en especial, a las personas con discapacidad está bastante limitada. En el Metro y el Metrobús de Ciudad de México se pueden encontrar guías táctiles y rotulación en sistema Braille para población ciega. En Costa Rica han proliferado las baldosas táctiles en las aceras, sin embargo, la mayor parte están desconectadas unas de otras. La señalización accesible es otra problemática, “Cómo hago para saber que estoy en un lugar —dice Alexa—, 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”. Ella comenta que no viaja en tren por la gran cantidad de personas que lo utilizan, pero si tuviera que escoger, escogería el tren, porque sí le brinda mucha más información sobre los nombres de las paradas que hace (en cada estación se anuncia a qué lugar llega). El aviso anticipado de las estaciones es también un elemento central de accesibilidad, éste opera en algunas líneas del Metro y en casi la totalidad del Metrobús, pero no está generalizado en todo el sistema de transporte y cuando los mecanismos fallan no se les da pronta reparación, lo que atenta contra la calidad del servicio para esta población. En Costa Rica no existe dicho aviso sonoro en los autobuses, ni un sistema de transporte articulado.

4. **Dispositivos de ayuda a la movilidad:** en esta dimensión se presentan los sonidos en los semáforos o las rampas en algunas aceras, la colocación de texturas en las aceras para población no vidente y de dispositivos táctiles de orientación en la ciudad. El tiempo que le 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 está implementada la fase exclusiva para cruce peatonal en todas direcciones (fase “rojo-rojo”), los conductores de vehículos automotores no la respetan o faltan semáforos peatonales. Este tiempo debería ser programado en los semáforos y prever su uso por personas sordas, ciegas, con visión reducida o 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 para la persona con discapacidad. También ocurre que la ubicación de las rampas, la forma, o dimensiones de las mismas, no corresponden a las medidas requeridas en los parámetros de accesibles (Imagen 3). En el transporte público se da una diferenciación significativa en el acceso a las unidades y a asientos preferenciales. En ambos países se cuenta con transportes accesibles. En el caso de Costa Rica, desde el año 2007 se realizó un plan para que la totalidad del transporte público incorporara rampas para el acceso en silla de ruedas que se concretó en el año 2017. Recientemente, un fallo de la Sala Constitucional indicó que las personas que usen andaderas deben ser atendidas con las rampas con las que cuenta el transporte público; este elemento se encuentra presente principalmente en las zonas urbanas. Según las personas entrevistadas, se dan fallos mecánicos, abusos por parte de choferes que no paran o les tratan mal, entre otras situaciones. En Ciudad de México, el Metrobús y el Metro cuentan con accesos para sillas de ruedas (ascensores), sin embargo, las personas con discapacidad, que dependen directamente de otras personas (oficiales de seguridad) para ingresar y salir de las estaciones, como se mencionó anteriormente, han manifestado que en ocasiones el oficial no se encontraba en su lugar difi-

cultando su salida de la estación, lo cual abre un espacio para el riesgo (Foro Laboratorio de las Diversidades, 2018). En el Metrobús, como se menciona páginas atrás, las personas en condición de discapacidad han identificado que el espacio de separación entre la unidad de transporte y el andén les dificulta la entrada y salida. Según López y Hernández (2016), en México:

Estudios de organizaciones, como El Poder del Consumidor, han demostrado que sólo 42 % de sus rampas de acceso están alineadas con las marcas del cruce peatonal. En el Metro se han instalado 129 elevadores (la red del Sistema de Transporte Colectivo cuenta con 195 estaciones).



Imagen 5. Carretera Interamericana, San Pedro de Montes de Oca, San José. Se muestra una acera con baldosa táctil, en la que destaca un desnivel sobre la tapa de un drenaje, que genera una discontinuidad y peligro para el tránsito peatonal. Autora: Laura Paniagua Arguedas, 2018.

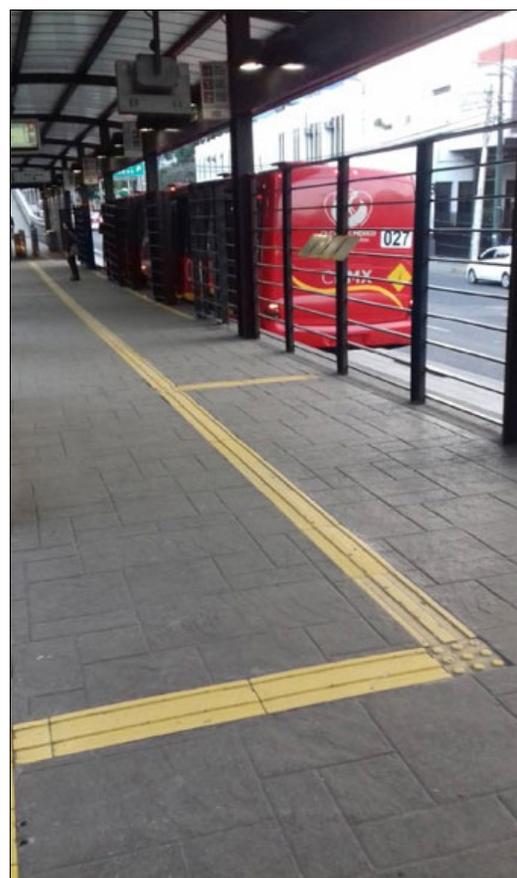


Imagen 6. Estación Villa Olímpica, Ciudad de México. Se muestra un andén del Metrobús con superficie táctil en el piso. Autora: Laura Paniagua Arguedas, 2018.

También existe una flota de 200 taxis preferentes, de un parque vehicular de 140 mil unidades. Además, 202 de las 207 estaciones del Metrobús y 7 de las 18 estaciones del Tren Ligero cuentan con elementos de accesibilidad.

En los autobuses y microbuses de Ciudad de México destaca la falta de incorporación de elementos de accesibilidad.

5. **Características ambientales:** con respecto a la vegetación, las raíces de los árboles y el follaje son dos elementos que deben tenerse en cuenta, las primeras por su presencia en las aceras o por su intervención en el levantamiento de las guías táctiles de las mismas; las segundas, 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, 2016), así como la obstrucción del señalamiento vertical que regula el uso de la vialidad indicando, entre otros, el cruce de peatones. Otro elemento a



Imagen 7. Avenida Revolución, Ciudad de México. Se muestra una acera levantada por las raíces de un árbol, adicionalmente se percibe una estructura de metal que obstaculiza el paso, que rodea al árbol y le sirvió como protección. Autora: Laura Paniagua Arguedas, 2018.

tomar en cuenta son los efectos producidos por sismos e inundaciones que modifican los espacios de movilidad peatonal. Estos elementos deben considerarse al brindar mantenimiento a las estructuras que resultan el soporte del movimiento peatonal.



Imagen 8. Avenida Revolución, Ciudad de México. En la imagen hay una rampa para silla de ruedas entre la banqueta y la superficie de rodamiento de los vehículos automotores. Al finalizar la rampa en su parte más baja se encuentra gran cantidad de agua acumulada, que impide el uso adecuado de la misma. Autora: Laura Paniagua Arguedas, 2018.

Conclusiones

A lo largo de este artículo se revisó la accesibilidad urbana para la población en condición de discapacidad en dos áreas metropolitanas de escalas muy diferentes, pero que comparten barreras y dificultades que limitan el derecho a la ciudad de las personas con discapacidad y de los peatones.

Se puede afirmar que hasta este momento la accesibilidad en las ciudades latinoamericanas es aún parcial y fragmentada, teniendo en cuenta los casos de Ciudad de México y San José. En la revisión de los elementos mencionados y en la medida en que analizamos el espacio con las condiciones materiales e históricas de su producción es posible identificar lo que se ha denominado urbanis-

mo fragmentador (Jirón y Mansilla, 2014, p. 7), el cual es también un producto de la atención fragmentada por parte de la política pública a las problemáticas sociales y a las necesidades humanas en la ciudad.

La población en condición de discapacidad invierte más tiempo, más recursos económicos, más esfuerzo físico y debe recorrer hasta más distancias para llegar a su destino en cada movilización cotidiana que otras poblaciones. Si las estrategias de inclusión física no se dan en redes que articulen los espacios y las dinámicas sociales preexistentes, se darán procesos de urbanización fragmentados que lesionan los derechos humanos y discriminan a estos grupos

Uno de los grandes fallos que está teniendo la incorporación de cambios se presentan en la dimensión comunicacional y la educativa. Se incorporan estructuras que a veces el resto de ciudadanos y ciudadanas no conocen, ni saben para qué sirven; por eso puede ocurrir, sin una conciencia previa, que interfieran o estorben en su uso. El ejemplo de las rampas es uno de los más claros, o el caso de las guías para personas ciegas ubicadas en las aceras, especialmente cuando se les colocan obstáculos u objetos como autos, puestos de venta o basureros.

En ambos países se ha hecho una inversión incipiente en los cascos centrales de las ciudades, dando atención a la oferta de servicios al sector turismo y también cercanos a instituciones educativas o de salud a las cuales asisten estas poblaciones.

Si el lector o lectora tiene interés, puede conocer un ejemplo importante en la incorporación de accesibilidad a centros históricos, como es la capital del estado de San Luis Potosí, México. En este lugar se ha logrado hacer de la accesibilidad parte del espacio urbano de su centro histórico patrimonial, y los resultados se aprecian en la gran cantidad de personas que presentan discapacidad que concurren en dicha ciudad y hacen uso de la calle, en interacción con otras poblaciones presentes.

Lo que encontramos en las ciudades analizadas son esfuerzos fragmentados de atención a la accesibilidad, que se traducen en un malestar para las personas en condición de discapacidad y afecta también a otras poblaciones. Se ha dado una inclusión relativa, pues las políticas y esfuerzos de atención a la población han forzado cambios, pero los mismos han sido desarticulados.

Las personas con discapacidad siguen viviendo situaciones de discriminación y exclusión, en su derecho a la ciudad y sus espacios, aun cuando se ha dado una inclusión parcial. Además, se presentan dificultades ante el desconocimiento, por parte del resto de la sociedad, de sus requerimientos y de cómo acercarse a las mismas.

El diseño universal ha sido implementado a discreción en el espacio público. Algunas alcaldías o municipios en las ciudades estudiadas han implementado obras que atienden los requerimientos de la población en general, sin embargo, en estos casos, el tipo de obras más común es la colocación de rampas para la población usuaria de silla de ruedas y la colocación de guías táctiles. Por su parte, se requiere una evaluación de la utilidad de las infraestructuras y equipamientos ya construidos, para determinar lo que debe cambiar, así como la asignación de los recursos necesarios para tal fin; como lo señalara Alexa Torres, colocar baldosa táctil en una superficie de adoquines pierde sentido en la medida en que no hay legibilidad diferenciada en las estructuras.

Un elemento central de lo documentado es la afectación de la autonomía de la población en condición de discapacidad al requerir asistencia constante durante sus desplazamientos, esto dificulta su vida cotidiana al obligarles a esperar apoyos en actividades en las cuales podrían desempeñarse de forma independiente, si los dispositivos existieran.

La accesibilidad debe atender a la población en condición de discapacidad, pero debe pensarse para todas las poblaciones y la diversidad de cuerpos que hacen uso de los espacios urbanos. Las ciudades deben prepararse ante el proceso de envejecimiento que enfrenta América Latina, pues “las proyecciones de la CEPAL estiman que la población de la región seguirá creciendo hasta el año 2060 y, a partir de entonces, comenzará a disminuir [...]. La realidad y el desafío de nuestra región es el envejecimiento de la población”, son las palabras de Paulo Saad, Director del Centro Latinoamericano y Caribeño de Demografía (CELADE) (CEPAL, 2017). Según las proyecciones de población realizadas con el último Censo (2011) se estima que Costa Rica alcanzará los 6.1 millones de habitantes en el 2050 y “el segmento poblacional que más crecerá corresponderá a los adultos mayores. El tamaño de esta población se triplicará en los

próximos 40 años, pasando de 316 mil personas en el 2012 a más de un millón en el 2050. Con este aumento, la población adulta mayor sobrepasará a la de niñas y niños (0-14 años) después del 2040” (INEC, 2013).

Una ciudad accesible e inclusiva, que coloque en el centro al ser humano y su emocionalidad, propiciará un espacio humano y seguro para las personas con discapacidad y para muchas otras poblaciones, entre éstas, personas adultas mayores, niños, niñas, jóvenes, mujeres embarazadas, personas que usen coche o andadera, muletas, etcétera. Va a ser una ciudad que atienda a la diversidad de poblaciones que la habitan, puesto que tomará en cuenta las múltiples capacidades que pueden tener las personas para la vida cotidiana.

Hay cuerpos que importan (Butler, 2004) pero son ignorados y ocultados por las ciudades latinoamericanas. Nuestro papel es cuestionar por qué unos cuerpos importan más que otros, qué lugar y derechos se les da en la ciudad. ¿Cómo estos grupos han luchado por incorporarse socialmente, incluyendo transformaciones en los espacios? ¿Cómo podemos gestionar espacios cada vez más peatonales, cercanos, accesibles y legibles? (Muxí *et al.*, 2011).

Es una tarea de organización y resistencia como nos lo recuerda Catalina Gaspar, que alcanzó una de sus metas en 2019, producto de la lucha social de años, que fue la incorporación de los “trastornos de talla baja” dentro de la definición de discapacidad física de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad de México, un triunfo para el acceso a los programas sociales y de salud estatales. Catalina señala que una de sus mejores amigas le compartió el aprendizaje, “la lucha no es de uno, es de muchos”, y a partir de eso ella está convencida que “la lucha para la integración a la sociedad de las personas con discapacidad tal vez sea muy lenta, pero cuando estás como la gotita de agua, logras algo [...], después de ‘veinticacho de años’ se ha logrado que las personas con talla baja sean consideradas personas con discapacidad” (Gaspar, 2018).

De esta manera, finalizamos destacando la importancia de la participación activa y beligerante de los colectivos que denuncian los abusos en el campo de derechos humanos y han hecho manifiesta la lucha de esta población.

Referencias

- Asamblea Legislativa (2016). Ley para la promoción de la autonomía personal de las personas con discapacidad. N° 9379. San José, Costa Rica. 30 de agosto del 2016.
- Buen día. Desamparados inclusivo. (2017). [Archivo de video]. Recuperado en: <https://www.youtube.com/watch?v=tfzAYkAJOeQ>
- Butler, J. (2004). *Deshacer el género*. Barcelona. Paidós.
- Cabnal, L. (2010). Acercamiento a la construcción de la propuesta de pensamiento epistémico de las mujeres indígenas feministas comunitarias de Abya Yala. En *Feminismos diversos: el feminismo comunitario*, editado por Asociación para la cooperación con el Sur (ACSUR)-Las Segovias, 10-25. Recuperado de <https://porunavidavivible.files.wordpress.com/2012/09/feminismos-comunitario-lorena-cabnal.pdf>
- Castellanos, W. (2016). Conferencia: Criterios fundamentales accesibilidad universal en lo urbanístico y lo arquitectónico. Consejo Profesional Nacional de Arquitectura y sus profesiones auxiliares. Colombia. Recuperado de <https://cpnaa.gov.co/es/content/criterios-fundamentales-de-accesibilidad-universal-en-la-arquitectura-y-el-urbanismo>
- Ciocoletto, A. (2014). *Urbanismo para la vida cotidiana. Herramientas de análisis y evaluación urbana a escala de barrio desde la perspectiva de género*. Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Cataluña.
- _____ y Collectiu Punt 6. (2014). *Espacios para la vida cotidiana. Auditoría de Calidad Urbana con perspectiva de Género*. Barcelona: Editorial Comanegra.
- 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.
- _____ (2012). *Panorama social de América Latina*. Santiago de Chile: CEPAL.
- _____ (2017). CEPAL: envejecimiento provocará caída de la población de América Latina y el Caribe hacia 2060. Comunicado de prensa. Santiago de Chile: CEPAL. Recuperado de <<https://www.cepal.org/es/comunicados/cepal-envejecimiento-provocara-caida-la-poblacion-america-latina-caribe-2060>>
- Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación (CONAPRED). (2016). Consejo Nacional para Prevenir la Discriminación. Accesibilidad. Tomo VIII.

- Constitución Política de la Ciudad de México. (2016). Artículos aprobados por el Pleno de la Asamblea Constituyente hasta el 30 de enero de 2017. Foro de la discapacidad a la diversidad funcional: la política detrás de un término, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Universidad Nacional Autónoma de México, Laboratorio de las Diversidades, 6 de marzo de 2018.
- García, D. M. (2014). Accesibilidad, un tema ausente en la crítica arquitectónica. En *Diseño para la discapacidad*. Compilado por Dulce María García Lizárraga. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2010). Censo de Población y Vivienda, INEGI. Ciudad de México, México.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2011). Censo Nacional de Población y Vivienda, San José, Costa Rica.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (11 de diciembre 2013). La población adulta mayor se triplicaría en los próximos 40 años. Recuperado en: <http://www.inec.go.cr/noticia/la-poblacion-adulta-mayor-se-triplicaria-en-los-proximos-40-anos>
- Jacobs, J. (2013). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitan Swing.
- Jirón, P. (Julio-diciembre 2007). Implicancias de género en las experiencias de movilidad cotidiana urbana en Santiago de Chile. *Revista venezolana de estudios de la mujer*, 29(12), 173-198.
- _____ y Mansilla P. (septiembre, 2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE* 40, 121, 5-28.
- López, J. y Hernández L. (2016). Personas con discapacidad; trasladarse es todo un desafío. Recuperado de <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2016/12/03/1131915>
- Meléndrez, J. (agosto, 2015). Catalina Gaspar Camargo: La grandeza del ser en un cuerpo pequeño. *Repentina. Boletín electrónico de la Facultad de Arquitectura UNAM*, 20-21. Recuperado de http://arquitectura.unam.mx/uploads/8/1/1/0/8110907/08_repentina_agosto_final.pdf
- Miret, M. (19 de marzo 2019). Cartografías cotidianas: las fronteras de la discapacidad. *Nexos. La brújula*. El blog de la metrópoli. Recuperado de <https://labrujula.nexos.com.mx/?p=2289>
- Muxí, Z., Casano R., Ciocchetto A., Fonseca, M., y Gutiérrez B. (2011). ¿Qué aporta la perspectiva de género al urbanismo? En *FEMINISMO/S*, 17, 105-129. Recuperado de <https://punt6.files.wordpress.com/2011/03/z-muxc3ad-martc3adnez-r-casanovas-a-ciocchetto-m-fonseca-y-b-gutic3a-9rrez-valdivia.pdf>

- Organización Mundial de la Salud. (2011). Resumen Informe mundial personas con discapacidad. Suiza, Recuperado de http://www.who.int/disabilities/world_report/2011/summary_es.pdf?ua=1
- Toscano, J. (2016). *Potentiae*. México. 98.12 min. Recuperado de sitio web: <http://www.potentiae.mx/acerca-del-documental/>
- Reglamento de espacios públicos, vialidad y transporte. Costa Rica. Recuperado de <http://www.pgrweb.go.cr/DOCS/NORMAS/1/VIGENTE/RM/2000-2009/2000-2004/2003/C6E1/67C8B.HTML>
- Tolentino, 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.