

Cuando los cuerpos expandidos se mueven: una reflexión disca sobre la ciudad



Laura Paniagua Arguedas

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

Recibido: 11.07.2025. Aceptado: 09.10.2025.

Resumen

En Latinoamérica y el Caribe, las ciudades se han construido por capas. Las desigualdades territoriales se perciben en los espacios marcados por la inaccesibilidad para todas las personas, especialmente para aquellas en condición de discapacidad y las personas adultas mayores. Este trabajo, realizado en ciudades del Gran Área Metropolitana (GAM) de Costa Rica a través de entrevistas móviles y observación etnográfica, presenta la experiencia de movilidad disca sobre la ciudad, la cual reúne una serie de estrategias para habitar los espacios y alcanzar la movilidad. Se busca reflexionar sobre dimensiones tanto en el diseño de los espacios como en los usos y la gestión de las ciudades, para alcanzar la accesibilidad física, pero también de comunicación e información.

PALABRAS CLAVE: MOVILIDAD. DISCAPACIDAD. URBANISMO. HABITABILIDAD. CUERPO.

When expanded bodies move: a “disca” reflection on the city

Abstract

Cities in Latin America and the Caribbean have been built in layers. Territorial inequalities are evident in areas marked by inaccessibility for all people, especially those with disabilities and older adults. This work has been carried out in cities in the Greater Metropolitan Area (GAM) of Costa Rica, through mobile interviews and ethnographic observation. It presents the experience of mobility with disabilities in the city, which brings together a series of strategies for inhabiting spaces and achieving mobility. This work aims to reflect on dimensions, both in the design of spaces and in the uses and management of cities, to achieve physical, communication and information accessibility.

KEYWORDS: MOBILITY. DISABILITY. URBANISM. HABITABILITY. BODY.

Quando os corpos expandidos se movem: uma reflexão “disca” sobre a cidade

Resumo

Na América Latina e no Caribe, as cidades foram construídas em camadas. As desigualdades territoriais se percebem em espaços marcados pela inacessibilidade para todas

Cuando los cuerpos expandidos se mueven: una...
LAURA PANIAGUA ARGUEDAS

as pessoas, especialmente para aquelas em condição de deficiência e para os idosos. Este trabalho, realizado em cidades da Grande Área Metropolitana (GAM) da Costa Rica por meio de entrevistas móveis e observação etnográfica, apresenta a experiência de mobilidade disca sobre a cidade, a qual reúne uma série de estratégias para habitar os espaços e alcançar a mobilidade. Busca-se refletir sobre dimensões tanto no design dos espaços quanto nos usos e na gestão das cidades, visando alcançar a acessibilidade física, mas também de comunicação e informação.

PALAVRAS-CHAVE: MOBILIDADE. DEFICIÊNCIA. URBANISMO. HABITABILIDADE. CORPO.

Introducción

Como lo plantean Sandoval *et al.* (2025), Costa Rica es un país centroamericano caracterizado por un incremento de la población longeva y un descenso significativo de la natalidad; adicionalmente, es un territorio en el que las desigualdades sociales se han acrecentado, la informalidad laboral afecta más a las mujeres y a las zonas costeras y fronterizas, y es un país con amplia recepción de población migrante proveniente de Latinoamérica (Sandoval, Barrantes, Rodríguez y Sánchez, 2025). Este comportamiento demográfico presenta retos significativos en cuanto a la institucionalidad, así como en la oferta de servicios públicos, que debería ser más cercana a las características de la población que atiende.

El urbanismo en este territorio ha crecido en torno a los caminos y carreteras, de forma lineal y dispersa. La planificación urbana data de los años 80; sin embargo, la realidad territorial costarricense carece de políticas urbanas bien definidas, limitándose a contener proyectos y brindar permisos, sin atender oportunamente la vinculación entre dinámicas productivas, socioculturales y ambientales. Si bien las dimensiones del país son relativamente pequeñas, la escala que alcanzan los problemas urbanos, como la congestión vehicular y el riesgo ante desastres, hace pensar en una planificación urbana improvisada, desactualizada y en manos del mercado: “La deuda para implementar un transporte público de calidad cobra la factura ambiental, hace más ineficiente la ciudad e impacta la calidad de vida de las personas” (Sandoval, Barrantes, Rodríguez y Sánchez, 2025:88).

Existen en el país serias dificultades para supervisar la construcción de infraestructura básica, como aceras y áreas de circulación peatonal, hasta el punto de que la carencia de infraestructura adecuada ha cobrado vidas en situaciones como caídas en alcantarillas, por ausencia de seguridad y sumado a las afectaciones vinculadas al cambio climático, con el aumento de caudales y afluencia de agua desde la superficie urbanizada.¹

Las aceras son jurisdicción de las personas propietarias de los inmuebles; solo en los casos de carreteras nacionales, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes es la instancia encargada de velar por su construcción y mantenimiento. Los gobiernos locales son las entidades llamadas a velar por la construcción y mantenimiento de las aceras; si existen omisiones, estas entidades son las responsables de actuar, construir y cobrar a la población del cantón. En la práctica, estas infraestructuras no se atienden de forma prioritaria, quedando en abandono muchas veces. Además, en general, las

1. En el barrio popular de Purral de Goicoechea, Leandro Mangas, un niño de 5 años, desapareció el 26 de setiembre al ser arrastrado por el agua de lluvia y caer en una alcantarilla sin tapa, su cuerpo no fue encontrado (Repretel, 3 de octubre 2025).

Cuando los cuerpos expandidos se mueven: una...
LAURA PANIAGUA ARGUEDAS

redes de apoyo a la movilidad presentan herramientas institucionales muy limitadas para supervisar la calidad de los servicios, la infraestructura pública, la señalización y el transporte público. Existe legislación y reglamentación al respecto; sin embargo, no ocurre lo mismo con los controles para hacerlas efectivas.

Bajo el paradigma de la movilidad, se retoma la idea de que moverse y habitar son parte de un continuo (Jirón e Imilan, 2018). Adicionalmente, tres aspectos son centrales para el habitar: la protección, la orientación y la organización del espacio; estos deben considerarse como características interconectadas, según Ángela Giglia (Giglia, 2012:29):

Hablamos de habitabilidad cuando un espacio es apto para ser habitado, es decir, para habitar [...] esta palabra alude al mismo tiempo a las funciones de protección, es decir, habitar como estar amparado, pero también alude a funciones de orientación y organización, es decir, al habitar como estar ubicado en un lugar desde el cual establecer ciertas relaciones con el resto del mundo. En este segundo sentido, habitar tiene que ver con la constitución de un lugar culturalmente significativo que sirva como centro simbólico y material.

Estas categorías, pensadas originalmente para el espacio doméstico o de la vivienda, se usaron para generar preguntas en el espacio de la calle. La separación de estas cualidades tiene fines simplemente analíticos, pero deben comprenderse como parte de un mismo conjunto. De ahí la importancia de contemplar las múltiples dimensiones del habitar, como lo advierte Lindón (s.f.:61):

La complejidad de dimensiones que se entrecruzan en el habitar de un lugar por parte de un sujeto: materialidades, procesos sociales, estructuras socioespaciales, haceres, interacciones, actos comunicativos, percepción, procesos de significación, de rememoración y de simbolización. Pero la mayor complejidad del fenómeno emerge si se considera que todas las personas habitamos más de un lugar cada día e innumerables lugares a lo largo de nuestra biografía. Y ello adquiere todavía mayor densidad cuando se tiene en cuenta que, además de lo previo, los lugares habitados por unos, también lo son por otros. A través de esa tarea colectiva que es el habitar, se les otorga textura y profundidad a los lugares. Por todo ello, planteamos que el habitar constituye el motor que le otorga la textura a los lugares.

En este análisis, se priorizan las experiencias hápticas, es decir, por medio de la piel y el tacto (Pallasmaa, 2006) al habitar la ciudad, espacio que se reviste de una vivencia sensorial en la que existen elementos que superan las visiones ocularcentristas (que priorizan solo la imagen o lo visual), cuerdistas (que se centran en formas únicas de comportarse o pensar) y audiocentristas (que se reducen al sonido) bajo las cuales opera el urbanismo capacitista (Paniagua Arguedas, 2022).

La experiencia corporal de la discapacidad en la ciudad

La experiencia corporal urbana de la discapacidad se conoce en esta investigación a través del performance; se hace vida cotidiana en la movilidad, buscando retratar

Cuando los cuerpos expandidos se mueven: una...
LAURA PANIAGUA ARGUEDAS

“cómo los sujetos son agentes activos en la producción del espacio de la movilidad a la vez que la movilidad los produce como sujetos” (Imilan, 2018:147).

Este artículo busca responder las preguntas: ¿qué ocurre en la experiencia de movilidad de las personas en condición de discapacidad en Costa Rica, un país centroamericano? ¿Qué hacen las personas con discapacidad para moverse en las ciudades que habitan actualmente?

La información presentada proviene de una investigación doctoral realizada en el campo del urbanismo entre los años 2017 y 2022. El trabajo de campo se efectuó con 14 personas jóvenes de entre 18 y 42 años. Consistió en un estudio de caso múltiple (con casos típicos de máxima variabilidad), donde el criterio en común de la población fue ser personas usuarias del transporte público, provenientes de sectores populares (proletarizados e informales) y con alguna condición de discapacidad. Se contó con personas sordas, ciegas, con baja visión, de talla pequeña, con síndrome de Down, discapacidad cognitiva, parálisis cerebral, usuarias de silla de ruedas y con parálisis corporal. Se realizaron 12 entrevistas en profundidad.

Con las personas se concretaron tres encuentros: una entrevista inicial, otro que consistió en un recorrido en un día de su cotidianidad —a través de la ciudad, camino a su trabajo, cita médica, lugar de estudios o para realizar algún trámite— y un tercer encuentro en el que se revisó el video con las personas participantes. En el caso de las personas sordas se contrató a una intérprete de lengua de señas para que apoyara la comunicación. Los recorridos urbanos se grabaron con audio y video, con el fin de analizarlos posteriormente. Se contó con el consentimiento informado de todas las personas participantes. La observación se realizó en calles, aceras y unidades de transporte público. La participación de las personas fue voluntaria, localizándolas a través de organizaciones de la sociedad civil o por medio de otras personas en condición de discapacidad, mediante la técnica de “bola de nieve”.

El artículo se divide en tres partes. La primera contextualiza la situación socioespacial en las ciudades costarricenses y los aspectos teóricos utilizados en la investigación. La segunda presenta tres elementos clave para comprender la movilidad y el habitar de las personas con discapacidad en las calles: la protección (el miedo), la orientación y la organización. La última parte ofrece algunas conclusiones.

Movilidades discas

¿De qué hablamos cuando nos referimos a movilidad? El movimiento es fundamental para la vida. Nuestro cuerpo realiza una cantidad de movimientos internos importantísimos; por tanto, pensar que donde hay movimiento hay vida es un principio básico. En años recientes, emergió el llamado paradigma de la movilidad, promovido por Mimi Sheller y John Urry (Sheller y Urry, 2006), que invita a tener una visión distinta del movimiento, especialmente en estudios urbanos o de ciudad. Desde este referente, moverse y habitar son, digamos, dos caras de la misma moneda: estamos habitando la ciudad, los espacios, las áreas rurales o semiurbanas a la vez que nos movemos.

Cuando los cuerpos expandidos se mueven: una...
LAURA PANIAGUA ARGUEDAS

Desde que nos movemos en casa preparándonos para salir, al ir fuera de la vivienda, al llegar a un medio de transporte que utilizamos, al detenernos o al esperar, estamos habitando las ciudades. Esto implica también propuestas metodológicas para comprender la experiencia de habitar en movimiento; por ello, este estudio se basó en entrevistas móviles realizadas en la calle (Paniagua Arguedas, 2022).

Algunas preguntas que nos hemos planteado son: las personas con discapacidad que van a salir de sus casas, ¿tienen una sensación de seguridad o de miedo? ¿Con cuánta anticipación se deben preparar para poder llegar a su destino? ¿Cuánto gastan caminando, moviéndose, rodando o desplazándose para poder llegar al transporte público? ¿Cuánto tiempo esperan ese transporte o para subir a él? ¿Cómo se siente esa persona al moverse? ¿Qué interacciones tiene en ese transporte? ¿Qué le implica en términos de esfuerzo, energía y emociones llegar al destino?

Ha sido de interés observar las formas en que los cuerpos se hacen presentes al habitar en movimiento. Conchita, una usuaria de silla de ruedas, dice: “si me quitan mi silla, me cortan las piernas” (Díaz Vázquez, 2021), y Manuel, un hombre ciego de 52 años, señala: “la gente dice que el bastón son mis ojos, pero no son mis ojos; el bastón es una extensión de mi mano”, refiriéndose a cómo toca la ciudad. Un aspecto que las personas con discapacidad identificaron es la ausencia de baños públicos accesibles, lo que hace que los recorridos sean incómodos y, a veces, inalcanzables.

El concepto “disca” se utiliza en este artículo para reivindicar una postura de pensamiento y un posicionamiento político por parte de la población en condición de discapacidad. Según Ortega y Vite (2024:15):

El término disca es parte de un sentipensar latinoamericano con una postura ontoepistémica anti/contracapacitista, política, colectiva y encarnada a partir de la transgresión y apropiación del lenguaje. Las personas con discapacidad se autonombran discas para potenciar la resistencia colectiva acompañadas de afectos e interdependencias en el ser y hacer. Al mismo tiempo, más que ser una bandera identitaria, es parte del devenir desde un lugar anticontracapacitista.

Existen personas cuya movilidad se da con cuerpos expandidos (Paniagua Arguedas, 2022); es decir, para lograr su movilidad se apropian de objetos que se integran a sus cuerpos, como un bastón, un bordón, una silla de ruedas, un audífono, prótesis o un teléfono celular con alguna aplicación, entre otros. En ocasiones, se expanden con otros cuerpos que asisten, cuidan o apoyan.

Hay cuerpos expandidos que poseen ruedas (con las sillas, patines, etc.), otros expanden su percepción por medio de bastones, orientándose con el viento, olores, texturas y temperaturas, pues van tocando la ciudad; otros cuerpos se expanden hacia los lados, pues se mueven pendularmente, también existen aquellos que cuentan con prótesis, o férulas, otros incorporan experiencias trípodes o cuádruples con el bordón, las muletas o andaderas. Otros cuerpos se expanden a través de tecnologías de la información por medio del uso de aplicaciones, para la comunicación, pero también para la orientación. (Paniagua Arguedas, 2022)

Cuando los cuerpos expandidos se mueven: una...
LAURA PANIAGUA ARGUEDAS

Recordemos que el urbanismo es el uso, la forma y la gestión de la ciudad. No se trata solo de los elementos físicos o materiales, sino, fundamentalmente, de los usos que damos a los espacios (Paniagua Arguedas, 2022). Incluye a las personas y demás seres que habitamos ese espacio, así como las políticas que protegen, gestionan, prohíben o permiten, de forma negligente, que ocurran ciertas cosas.

Sin embargo, en las condiciones actuales, se observan manifestaciones de un urbanismo capacitista. El capacitismo es un ordenamiento en el cual se considera como más valioso, importante o mejor a aquellos cuerpos considerados “capaces”, “completos” o “sanos”. Es central comprender que no hace falta ser una persona en condición de discapacidad para que nos afecte el capacitismo (Lewis, 2020).

Al ser un sistema de dominación, el capacitismo establece que ciertos cuerpos tienen mejores condiciones, más inteligencia o más valor que otros, y que los cuerpos con más valor son aquellos considerados sin discapacidad ni enfermedad. Se trata de cuerpos que se mueven sobre dos piernas, rápido y de forma equilibrada. Esto es lo que Robert McRuer denominó “integridad corporal obligatoria” (McRuer, 2021).

Partiendo de lo observado y de la información proveniente de las entrevistas, constatamos que los cuerpos se expanden en la movilidad; es decir, se vuelven uno con elementos de apoyo como sillas de ruedas, bastones, andaderas, prótesis, audífonos, aplicaciones cibernéticas, etc. Esa expansión, en ocasiones, incluye el tejer apoyo con otros cuerpos, por ejemplo, asistentes personales, intérpretes de lengua de señas o familiares. Además, puede afirmarse que los cuerpos se expanden para su movilidad: al habitar en movimiento son cuerpos expandidos. Los cuerpos expandidos no son considerados por el urbanismo capacitista, dado que precisamente en las interacciones con la forma, uso y gestión de las ciudades en Costa Rica se les presentan las limitantes.

Con respecto a las aceras, aunque se trata de una estructura básica, su inexistencia o inaccesibilidad obliga a que las personas deban transitar por la superficie de rodamiento vehicular (ver Figura 1).



Figura 1. Persona circulando en silla de ruedas por la calle, Hatillos, San José, Costa Rica.
Fuente: Archivo fotográfico personal, elaboración propia.

Cuando los cuerpos expandidos se mueven: una...
LAURA PANIAGUA ARGUEDAS

Los drenajes (caños) son centrales para evitar el empozamiento del agua, generalmente de la lluvia o residuales (Figura 2), la mala canalización del agua también afecta el tránsito peatonal debido al empozamiento o acumulación en las superficies.



Figura 2. Lluvia y aceras mojadas, San José, Costa Rica. Fuente: Archivo fotográfico personal, elaboración propia.

En la experiencia de las personas en condición de discapacidad, las aceras son, por lo general, un obstáculo y una limitante. A veces, se encuentran estructuras metálicas de postes o restos de señales de tránsito robadas, con puntas metálicas afiladas; otras veces, los apoyos de los postes se encuentran atravesados en el paso, muchas veces de forma diagonal, lo cual dificulta su detección con el bastón (ver Figura 3). También hay huecos en la superficie o desniveles contruados o provocados por movimientos sísmicos o por las raíces de árboles cercanos.



Figura 3. Apoyos del poste sobre la acera, San José, Costa Rica. Fuente: Archivo fotográfico personal, elaboración propia.

Cuando los cuerpos expandidos se mueven: una...
LAURA PANIAGUA ARGUEDAS

La infraestructura de los servicios públicos suele instalarse bajo las aceras; por ello, encontramos medidores del servicio de agua que, en no pocas ocasiones, quedan hundidos o presentan un orificio donde se encuentra la llave de paso. Las personas con baja visión mencionaron caídas o torceduras de tobillo a raíz de estos elementos.

La basura es colocada por las personas fuera de sus viviendas o comercios. A veces, las bolsas se rompen y los desechos se dispersan, generando dificultades para el paso. En algunos barrios, quienes sacan a las mascotas no recogen sus excrementos, constituyendo una amenaza para el entorno.

También se mencionó la publicidad: letreros, pantallas y rótulos, fijos o temporales, aparecen en las aceras obstaculizando la circulación. Asimismo, vehículos estacionados sobre las aceras o en las rampas de acceso generan un conflicto por el uso del espacio urbano. Hay rampas que son únicas en una cuadra; por ello, no conectan con los espacios ni permiten un recorrido fluido para las personas que las utilizan.

En el urbanismo capacitista se evidencia cómo se han construido ciudades para personas que ven sin limitaciones, que escuchan, que comprenden los significados de señales y luces, y que cuentan con información escrita o visual. Ciudades pensadas para movilidades rápidas, que homogenizan y presionan a tener una experiencia corporal única, basada en el consumo y la velocidad.

Y surgen experiencias que cuestionan estas formas urbanas, entre ellas las de las personas en condición de discapacidad y las adultas mayores. La mayoría de las personas no corresponde a ese rango de “cuerpo capaz”, “completo” o “fuerte”; se trata más bien de cuerpos expandidos, compuestos por carne, huesos, sentires, experiencias, emociones y, también, tecnologías (sillas, bastones, bordones, teléfonos inteligentes con aplicaciones, audífonos, etc.). Además, la expansión en no pocas ocasiones ocurre a través de otras personas o seres vivos que apoyan sus desplazamientos: acompañantes, familiares, cuidadoras, asistentes personales o, incluso, personas desconocidas que brindan asistencia en un momento específico.

Los ritmos y movimientos para desplazarse también varían; a veces se viaja lento, entrecortado, con pausas y necesitando descansos.

Por ello, esta propuesta analítica invita a cuestionar la idea de ciudad que se ha promovido, basada en la prioridad para los vehículos, y a plantear ciudades que pongan en el centro la vida; no solo la vida humana, sino la vida en todas sus formas (plantas, animales, agua, tierra y todos los seres que nos acompañan).

“Cómo nos movemos”

Partimos de Giglia (2012), quien plantea que la habitabilidad de los espacios se encuentra en su capacidad de brindar protección, orientación y organización. Estos aspectos se trasladaron al análisis del espacio urbano, aportando a la propuesta de dicha autora. Sobre la protección se analizan los elementos que atienden las necesidades de la población, acordes a sus corporalidades. El aspecto de orientación refiere a la conexión entre cuerpo y espacio. En la dimensión organizativa se propone explicar la situación

Cuando los cuerpos expandidos se mueven: una...
LAURA PANIAGUA ARGUEDAS

compartida de las personas con discapacidad mediante la metáfora de la ciudad férula: una estructura fronteriza entre rigidez y flexibilidad que se superpone a los cuerpos, restringiéndolos y, en ocasiones, apoyándolos.

Cabe señalar la importancia de evidenciar los elementos sensoriales presentes en la experiencia de las personas con discapacidad para comprender su particularidad:

La dimensión sensorial, abordada desde una óptica amplia en las ciencias sociales, sitúa el proceso de percepción no ya en el individuo, sino en el campo de la elaboración social de los usos y significación concedidos a un conjunto de estímulos que tienen existencia a partir de su reconocimiento colectivo. (Aguilar Díaz, 2020:31)

Protección

En términos generales, la experiencia de las personas en condición de discapacidad que transitan por la ciudad está marcada por el miedo, con múltiples orígenes: caerse, resbalar, ser golpeadas por otras personas, las miradas, la burla o el asalto. Aunque existen elementos que pueden brindar protección, como superficies planas y libres de obstáculos, ruidos moderados, luces reguladas, señalización diversificada con simbología y textos accesibles, los relatos de las personas entrevistadas muestran que los que predominan en nuestras ciudades son elementos que les generan afectación, peligro o miedo.

Kimberly comparte su experiencia respecto a los desniveles en el camino y las emociones que esto le provoca:

Estos pequeños “brinquitos” son tan inseguros que pueden haber... esos pequeños desniveles, esas pequeñas graditas que se forman, una tapa como del ICE (Instituto Costarricense de Electricidad); ese es el principal miedo, caerse [...] Me llevo un tremendo susto cuando caigo y después me tropiezo para subir, porque a veces el desnivel es así, como un tobogancito, entonces no se alcanza a notar ese desnivel o que no está señalizado, no está pintado, no tiene nada; entonces sí se lleva uno sus sustos, pero que también los he observado en personas con visión normal [...] o a veces de cañerías, si suelen ser, que son como piquitos, antes como piquitos, como gradas. [entrevistas/Kimberly]

En algunas calles de Costa Rica si se observa con atención hallamos un paisaje de microrelieves en las aceras, donde las personas se ven forzadas a un continuo subir y bajar si pueden usar estas superficies (la aplicación de la férula rígida). De lo contrario, deben utilizar la calzada, lo que nuevamente expone sus cuerpos. En estos contextos, la ciudad férula va apretando o forzando posturas y formas de moverse.

Para algunos cuerpos, esos “brinquitos” significan dolor o lesiones al intentar desplazarse, para muchos esto requiere un mayor esfuerzo. Algunas personas con discapacidad comentan cómo las irregularidades del camino golpean sus cuerpos y se expresan durante el movimiento en golpeteos que afectan su bienestar; las sillas de ruedas se

Cuando los cuerpos expandidos se mueven: una...
LAURA PANIAGUA ARGUEDAS

deterioran (las llantas se desgastan más rápidamente, se aflojan o rompen piezas, etc.) (Paniagua Arguedas, 2022, p. 171).

Estas son algunas de las barreras más mencionadas:

- 1) Ausencia de aceras o falta de mantenimiento.
- 2) Huecos en el camino: perforaciones, ausencia de tapas o alcantarillas (Figura 4).



Figura 4. Huecos en las aceras. Fuente: Archivo fotográfico personal, elaboración propia.

- 3) Ausencia de señalamientos y vallas de protección de diversos tipos ante obras en la vía o de construcción (este es también un elemento de orientación).
- 4) Equipamientos que brinden sombra o protección frente a la lluvia (techos y vegetación).
- 5) Falencia en el diseño y carencia de advertencias táctiles, visibles y auditivas respecto a los elementos en la vía peatonal.
- 6) Baldosa podotáctil discontinua o que no lleva a ningún lado (no conecta ni comunica) (Figura 5).



Figura 5. Baldosa podotáctil discontinua, San José, Costa Rica. Fuente: Archivo fotográfico personal, elaboración propia.

Cuando los cuerpos expandidos se mueven: una...
LAURA PANIAGUA ARGUEDAS

La ciudad podría ser un espacio de protección frente a las caídas, uno de los principales temores de las personas en condición de discapacidad. Al detallar este miedo, las personas mencionan la afectación a sus movimientos: huecos (producto del deterioro, pero también de registros de servicios públicos sin tapa o alcantarillas abiertas), segmentos de aceras levantados (que se convierten en gradas o superficies pequeñas donde se puede tropezar, como se ve en la fotografía anterior), desniveles del asfalto con respecto a las aceras, presencia de musgo y acumulación de agua de lluvia o jabonosa (cuando se lavan autos, motos o desaguan lavadoras desde las viviendas). Lindsey señala su experiencia con estos elementos socioespaciales:

O tal vez en las aceras hay como unos piquitos más altos que otros. Entonces me tropiezo y me caigo [...] a veces, cuando vamos cruzando así las calles o cuando vamos pasando las aceras que no tienen rampa, se me complica mucho lo que es brincar eso o subir eso, o, por ejemplo, esa entradita que está ahí a veces tal vez no la llevo a subir y los tobillos se me debilitan, entonces me caigo. [...] en mi condición hay muchas cosas en la calle, muchos objetos y muchos 'brinquitos' y cositas así que se me hacen muy complicadas. [entrevistas/Lindsey, persona talla baja, 20 años]

Se mencionó, además, el contacto o fricción con la superficie para transitar (resbalones) o con otras personas (choques o roces) (Figura 6). Existe un microrelieve que afecta la movilidad peatonal y que, a veces, pasa desapercibido. Las superficies peatonales no necesariamente cumplen con condiciones legibles para todos los cuerpos, de manera que sean elementos de protección y no propiciadores de caídas. Algunos desbalances o caídas se producen por el encuentro entre cuerpos al transitar, cuando otras personas en la ciudad avanzan de forma atropellada, con bolsos, sombrillas u otros objetos golpeando a las personas a su paso.



Figura 6. Visualización de venta e intercambio comercial en acera, San José. Fuente: elaboración propia.

En la Figura 6, proveniente de un video grabado desde la perspectiva del informante, se observan en la acera elementos como una venta callejera con sus productos y personas que venden y compran. También se aprecia parte del paraguas que lleva en su mano

Cuando los cuerpos expandidos se mueven: una...
LAURA PANIAGUA ARGUEDAS

Alex, ya que en ese momento estaba lloviendo. Al final del día, había un flujo amplio de personas que llenaba las aceras, tanto en tránsito como a la espera de los autobuses.

Las caídas constituyen una de las situaciones más angustiantes para las personas en condición de discapacidad. Este tipo de eventos suele ir acompañado de miedo y lesiones; en algunos casos, la situación termina en el hospital.

En ocasiones, las caídas evidencian la disputa por el uso del espacio urbano y también pueden ser relatadas con sentido del humor. Henry Hernández, persona con discapacidad visual y activista en derechos humanos de las personas con discapacidad, narra la siguiente anécdota:

#Mamonadas. Maes, no me lo van a creer, pero hoy aterricé sobre una caja gigante de mamones chinos (rambután), en lo que podría ser la escena en la que una protagonista de novela de Emilio la Rosa conoce al amor de su vida, solo que con menos presupuesto y sin música de fondo. Yo caminaba por la acera tranquilamente en nuestra hermosa ciudad, y el destino decidió que pusieran una caja de esas frutas tan particulares justo sobre la línea amarilla que usamos las personas ciegas para orientarnos con el bastón. Así protagonicé el momento más chistoso y, por lo tanto, peor actuado del día. Mientras tanto, el chico que se gana la vida vendiéndolos o descargándolos en ese local me decía una y otra vez: 'Varón, ¿disculpe, está bien?' Qué varón ni qué mamones, yo en ese momento solo podía pensar en que estaban muy suaves y que afortunadamente no eran aguacates porque habría terminado convertido en guacamole. Claramente me levanté muy digno e intenté poner cara de odio, pero solo podía pensar que, sea como sea, yo había caído sobre el trabajo y sustento de alguien, en una completa mamonada. ¿Qué hice? Lo que cualquier Henry haría: agradecer no haberme lesionado y partirme de risa cuando iba como a 10 m del sitio y majar un mamón que rodó lejos del lugar, lo cual me hizo sentir acompañado; digo, al menos uno no es el único mamón que anda rodando por ahí. PD. No hubo galanes ni amor a primera vista esta vez, pero tal vez los mamones encontraron a su hermano perdido jajajaja #loQueCallamosLesCiegues #SufreMamon.

Este caso muestra cómo los usos de la ciudad van directamente de la mano con una sensibilidad sobre los espacios y las posibilidades de construir comunidad: espacios protectores o, por el contrario, amenazantes para la vida y la circulación de todas las personas.

Orientación

Tal como se analizó con la *protección*, para la orientación también existen formas en las que las personas con discapacidad leen los territorios, principalmente a través del tacto. Para efectos de este texto, retomamos a Sara Ahmed (2019), quien señala que la orientación implica "alinear el cuerpo con el espacio" (Ahmed, 2019).

Para tal fin, se desarrollan procesos que pueden estar sostenidos por sistemas de apoyo a la movilidad, en los cuales las personas con discapacidad replantean o subvierten las estructuras físicas de la ciudad para darles uso en su orientación, convirtiendo en

Cuando los cuerpos expandidos se mueven: una...
LAURA PANIAGUA ARGUEDAS

“familiares” espacios que representan dificultades para ser interpretados y utilizados por la comunidad. Así lo explica Kimberly, señalando una especie de interpretación que va haciendo la persona sobre las superficies y el sentir a través del tacto:

A veces hay como rampas que son minirampas, que uno no las nota y parecen gradas en vez de rampas. Son rampas chiquitas, que pueden tener unos 10 cm, poniéndole demasiado, 20 cm, muy chiquitas y hace que uno se desubique, se pierda, se lleve el susto, y yo como ‘por eso no lo vi’. Pero sí es sumamente importante señalar las diferentes aceras, lo que son las orillas, donde termina, también las gradas. Las gradas son algo muy, muy importante que estén señalizadas, como cada grada, eso que le ponen como una rayita negra, no sé, parece como lija adhesiva que le ponen a las gradas. Eso hace diferenciar el cambio de gradas, aunque a veces eso suele marear, según sea el caso de la persona y según su condición. Pero creo que sí es necesario e importante que estén señalizadas también dónde inicia y dónde termina, una raya amarilla. [entrevistas/Kimberly, persona con baja visión, 25 años]

Una perspectiva capacitista delimita la orientación a referentes físicos, como rotulación, señales de tránsito (fijas o luminosas, rotuladas o pintadas), y colores preestablecidos de uso común y de acuerdo cultural, que señalan aspectos del espacio (mismos que deben ser leídos e interpretados por quienes comparten el conocimiento de esos acuerdos). Estos aspectos solo podrían utilizarse en caso de que la persona vea, lea, escuche, se mueva rápidamente o utilice formas de pensamiento convencionales.

Algunas personas con discapacidad realizan un performance con tecnologías de la información, facilitadas por implementos específicos o que les conectan para la comunicación y la orientación. En este grupo se incluye el uso de teléfonos, Internet y aplicaciones.² Resulta interesante el uso de notas escritas en el teléfono por parte de las personas sordas para comunicarse con personas oyentes. Herramientas como Lazarillo, para personas ciegas o con baja visión, y Waze o Google Maps, para la comunidad sorda, se han convertido en recursos casi indispensables.

Para utilizar estas aplicaciones, las personas deben contar con un teléfono móvil, batería y datos; esto constituye una limitante marcada por la clase social y la inexistencia de conexión a Internet abierta y gratuita que permita utilizarlas en la calle. Otro aspecto mencionado por algunas personas (especialmente mujeres del grupo entrevistado) es el miedo a sacar el teléfono en la vía pública, ante un posible asalto, por lo que preferían revisar las indicaciones antes de salir de un lugar para llegar a otro.

En un ejemplo de orientación, encontramos a un hombre joven que se guía con su bastón utilizando el drenaje (Figura 7), situado en el centro del bulevar para transitar. Se moviliza siguiendo el relieve diferenciado de los adoquines de esta superficie, ubicada en medio del bulevar de la Avenida 4 en San José. Para desplazarse, mueve su bastón de un lado a otro (en abanico) sin tocar el suelo y se desplaza a una velocidad similar a la del resto de personas alrededor. Al llegar a uno de los cruces, los sonidos

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

Cuando los cuerpos expandidos se mueven: una...
LAURA PANIAGUA ARGUEDAS

del semáforo peatonal son claves para avisarle que puede continuar su camino. Algunas personas ciegas utilizan también el viento para orientarse, debido a que su percepción de un aire más fuerte soplando les remite a que hay edificios más altos cerca de ellas.



Figura 7. Persona con discapacidad visual en el bulevar, San José. Fuente: elaboración propia.

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

No solo habría que considerar la vista, el oído, el tacto (toda la piel), el gusto y el olfato, sino también los denominados ‘sentidos internos’, como el sentido vestibular, que permite percibir la dirección, aceleración y movimiento en el espacio; el sentido de la nocicepción, relacionado con el dolor, sed y hambre; el sentido de la propiocepción o sentido del movimiento; y el sentido de la termocepción, asociado a la temperatura. (Sabido, 2019:26)

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

Cuando los cuerpos expandidos se mueven: una...
LAURA PANIAGUA ARGUEDAS

La experiencia de movilidad de estos cuerpos expandidos se describe muchas veces como arrinconada: 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 a los carros. Es una ciudad en la que las ciclovías son usadas por las sillas de ruedas, los drenajes funcionan como guía táctil, y los cuerpos se mueven a partir de sonidos, vibraciones, ráfagas de viento, olores e incluso sensaciones de temperatura. Como ha apuntado Cosgrove (2002), la construcción espacial se alimenta de elementos sensoriales y culturales; entonces entran en juego aspectos subjetivos en este intercambio con la ciudad, constatando “la trascendencia de otros sentidos, así como de la importancia de la fantasía, la memoria y el deseo a la hora de dar forma a las relaciones entre los seres humanos y los espacios del mundo material” (Cosgrove, 2002:64-65).

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

Organización

La organización espacial es el último de los elementos con los cuales se relacionan la orientación y la protección. Refiere a aspectos como las reglas (formales o no, según Duhau y Giglia, 2008) de uso, los elementos de diferenciación social que marcan el acceso, y la interacción con experiencias de fácil lectura o comprensión para quienes habitan el espacio urbano. Existen acuerdos que se dan en el uso cotidiano de la ciudad, los cuales permiten las dinámicas del quehacer cotidiano, sin que medien necesariamente ordenamientos establecidos por legislación o por el poder. Por ejemplo, hablamos de las prácticas de apoyo a una persona ciega para cruzar una calle o las formas de brindar paso a vehículos y personas en donde no hay señal de tránsito. Por eso, la organización no se reduce a la ubicación en el espacio de formas u objetos.

Si bien muchos elementos de la organización del espacio urbano tienen que ver con las redes de apoyo a la movilidad —es decir, las relaciones con las materialidades (sistemas de vialidad, transporte, infraestructura) y las prácticas urbanas en los mismos—, en esta sección se centra la atención en las situaciones más subjetivas compartidas por las personas del estudio. En ocasiones, estos elementos están diseñados para personas con buena visibilidad, que escuchan, leen y escriben, y que comprenden una serie de códigos culturales sobre señales de peligro o alertas inmediatas. Un claro ejemplo lo constituyen los pasos peatonales que no siempre conectan de forma segura los espacios para la circulación peatonal (ver Figura 8).

Por ejemplo, en la descripción que hace Kimberly de los espacios por donde transita, relata las dificultades que se presentan cuando no existen patrones claros para comprender el entorno, y también señala la sensación corporal que describe como susto o miedo:

No hay así como guías suficientes y a veces hay que tirarse por los jardines para poder pasar, porque está como el parqueo, no hay acera, y entonces uno tiene que como pasar entre el edificio y el jardín. Por ahí, de noche, la verdad

Cuando los cuerpos expandidos se mueven: una...
LAURA PANIAGUA ARGUEDAS

me daría miedo ir. Nunca he tenido que pasar por ahí de noche, pero si tuviera que hacerlo, lo pensaría. (entrevistas/Kimberly)



Figura 8. Paso peatonal que desemboca a calle en el anillo de circunvalación, Hatillos, San José. Fuente: Archivo fotográfico personal, elaboración propia.

En sus experiencias en la calle, refiere cómo va tocando el espacio, ya sea con los pies o con el bastón. Es común encontrar desniveles en las ciudades de Costa Rica, principalmente debido a la ausencia de supervisión en la construcción de las aceras, la falta de continuidad o conexiones en el espacio y la carencia de denuncias por parte de quienes enfrentan estas dificultades. Esto se debe, según comentan, a que se asume que la ciudad es así, naturalizando el hecho de que los espacios no faciliten su uso a cualquier cuerpo, especialmente a los cuerpos expandidos.

Ella resalta también la importancia de la señalización, los colores o marcas que faciliten percatarse de los desniveles (por ejemplo, en los bordes de los escalones). Sin embargo, en la mayoría de las situaciones, estos cambios no están demarcados por considerarse “pequeños”; no obstante, también existen escalones significativos que dificultan el paso a muchas personas, como lo señaló Lindsey páginas atrás. La lectura que hace Kimberly de la ciudad muestra cómo su cuerpo se ve afectado por esa ciudad rigidizada. Lo que describe como cambios en las alturas de la superficie por la que transita refiere a las diferentes capas con las que se construyen las ciudades, pues a veces quedan elementos constructivos anteriores que, ante nuevas construcciones o reparaciones, no son sustituidos ni integrados (Figura 9). Así se va conformando la ciudad férula.

En ese sentido, la organización del espacio también implica cómo circulan y por dónde se mueven los cuerpos, las velocidades que se permiten y las formas de desplazamiento. En ocasiones, se producen intercambios que lesionan los cuerpos expandidos, ya sea

Cuando los cuerpos expandidos se mueven: una...
LAURA PANIAGUA ARGUEDAS

por descuido o por indiferencia. Así lo comenta Kimberly en una experiencia registrada en diferentes países:



Figura 9. Rampas y local de comercio en esquina, San José. Fuente: Archivo fotográfico personal, elaboración propia.

De hecho, a una amiga le pasó que le habían quebrado el bastón, porque un muchacho pasó y no la vio, no sé qué iba haciendo, porque se lo quebró y ella le dijo 'hey, mirá, me quebraste el bastón', '¿qué querés que haga?' le dijo el hombre, '¿querés que te lo pegue con mocos?', así se lo dijo [...] Y se fue. Dice que una señora la ayudó a llegar a las paradas que ella necesitaba. Pero sí, hay personas a las que realmente les hace falta como esa parte humanitaria, esa sensibilidad, esa empatía, por ponerse en el lugar de otros. (entrevistas/Kimberly)

Otro aspecto que detalla Kimberly en sus reflexiones tiene que ver con la dimensión subjetiva que ocurre en el vínculo cuerpo-ciudad. Ella expresa de forma clara cómo las características de los espacios, como la iluminación, la presencia de charcos o barriales y la ausencia de senderos seguros, entre otros, se convierten en experiencias que despiertan temores; en su cuerpo, esto se traduce en una velocidad más lenta al moverse.

Conclusiones

En este artículo se identificaron las estrategias que utilizan las personas en condición de discapacidad para habitar la ciudad mientras se desplazan. Se revisaron las situaciones que viven para su protección, orientación y organización.

Como se ha reflejado en algunos ejemplos concretos, la protección, la orientación y, con ellas, la organización, presentan limitaciones para habitar en movimiento para

Cuando los cuerpos expandidos se mueven: una...
LAURA PANIAGUA ARGUEDAS

múltiples poblaciones, bajo los elementos del urbanismo capacitista. Las ciudades costarricenses muestran patrones, usos y gestiones difíciles de descifrar para la mayor parte de los cuerpos; un aporte de esta investigación ha sido destacar las experiencias de las personas con diversas discapacidades al enfrentar las “reglas del desorden” (Duhau & Giglia, 2008). Para las personas con discapacidad, la ciudad presenta lugares y actividades que, sin expresarlo explícitamente, se vuelven exclusivos para quienes no tienen discapacidad.

Las personas con discapacidad visual se orientan también a través de sonidos, ráfagas de viento, temperaturas y vibraciones. Por medio del rebote del sonido, se percatan de si algunos elementos están lejos o cerca, como paredes o personas. Otras personas utilizan pequeños golpeteos en la pared para guiarse. Sin embargo, ciertas prácticas comerciales o sociales en la calle afectan seriamente estas estrategias, por ejemplo, la música a volumen alto de tiendas o de viviendas, edificios o autos, o la presencia de objetos en la vía.

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

Las personas con discapacidad que cuentan con asistente personal comentan que realizan recorridos planificados, evitando “cuestas” (colinas o terrenos inclinados) o cambios topográficos significativos, dado el esfuerzo adicional que implican.

Con respecto a la *protección*, la principal conclusión es que el performance desarrollado por las personas con discapacidad a veces implica un esfuerzo constante por sobrevivir a las condiciones del urbanismo capacitista mediante el apoyo de sus redes cercanas. La experiencia del “evitar salir” está vinculada principalmente al miedo a las caídas, tema que se desarrolló en un apartado específico. Las personas con discapacidad enfrentan situaciones que podrían evitarse si existiera un sistema integrado de redes de apoyo a la movilidad. Actualmente, deben tejer ese sistema en lo cotidiano, realizando un esfuerzo adicional que afecta su movilidad, junto con otras poblaciones cuyos cuerpos no son tomados en cuenta en la ciudad (como los cuerpos gestantes, las personas adultas mayores, las infancias, etc.).

Sobre la *orientación*, se ha demostrado que las estrategias para moverse en la ciudad se vinculan con la noción de cuerpo expandido, especialmente mediante la tecnología y el uso de aplicaciones georreferenciales y sistemas de transporte. En particular, se analizó la situación del seguimiento a direcciones en un país cuyo sistema de referenciar lugares es poco convencional³, lo que agrega complejidad, especialmente para

3. En Costa Rica las direcciones se dan en metros y con un punto de referencia en el espacio, que puede ser desde un edificio institucional, una iglesia o un banco hasta un árbol (para más detalles escuchar Vargas (2019)).

Cuando los cuerpos expandidos se mueven: una...
LAURA PANIAGUA ARGUEDAS

personas con discapacidades visuales y cognitivas. Sin embargo, logran conformar redes para moverse.

En cuanto a la *organización* del espacio callejero, se destaca el papel de los elementos infraestructurales, los acuerdos sociales y las prácticas, a veces cambiantes, en la configuración del universo posible de interacción para las personas con discapacidad. Si realizáramos una analogía con la lengua, contrario a ser un espacio con características constantes para ser leído y apropiado, se convierte a veces en un indescifrable ejercicio de traducción, un laberinto, dado que se les imponen normas y acuerdos que favorecen a los cuerpos capaces, convirtiéndose prácticamente en una ciudad férula rígida.

Como se ha descrito, las experiencias de los cuerpos con discapacidad en la ciudad, al igual que las de otras personas, son hápticas (es decir, percibidas a través de la piel y el tacto), con la particularidad de que sus cuerpos son tocados de formas distintas, tanto por el entorno como por la sociedad.

Para el urbanismo, resulta promisorio indagar más en las posibilidades que brinda esta noción háptica de las ciudades, especialmente para lograr espacios urbanos protectores, orientadores y organizados para ser habitados, incluyendo la vida humana.

Las personas construyen estrategias para moverse en la ciudad, enfrentando barreras, limitaciones de información y propuestas que no siempre responden a las formas de desplazamiento previstas al diseñar o construir los espacios. Algunas de estas estrategias son riesgosas, lo que expone a las personas a accidentes y agresiones ambientales, mostrando dificultades de acceso a una movilidad justa.

Las limitadas herramientas institucionales para supervisar la calidad de los servicios de apoyo a la movilidad, incluyendo infraestructura pública (aceras, pasos peatonales, señalización, sitios de descanso y espera, estructuras de protección, apoyos) y transporte público (estado de las unidades, información y cumplimiento de horarios, formas efectivas de denuncia de abusos), evidencian dificultades de acceso a la justicia en la movilidad para la población en Costa Rica, especialmente en sectores populares y mujeres, principales usuarias de los servicios públicos en estas áreas.

En la discusión sobre accesibilidad, se presenta la urgencia de ampliar la perspectiva hacia las zonas no urbanizadas del país, donde se registran fenómenos inmobiliarios relacionados con la expansión del turismo masivo y la gentrificación. En estas zonas, se observa un deterioro significativo de las condiciones de transporte. El envejecimiento poblacional, presente a nivel nacional y mundial, lejos de ser atendido con la ampliación de servicios, redes de transporte o elementos de conectividad más accesibles, enfrenta el cierre de rutas o la reducción de horarios.

No se puede concluir sin señalar que este artículo aspira a motivar el desarrollo de futuras investigaciones. El texto aporta significativamente al análisis de la movilidad peatonal y contribuye a la literatura sobre caminatas, movilidad y la comprensión del habitar desde este paradigma. Finalmente, se aporta a la noción de habitar abordando la materialidad, el aspecto relacional y sensorial, lo cual esperamos invite a realizar más investigaciones en este campo.

Cuando los cuerpos expandidos se mueven: una...
LAURA PANIAGUA ARGUEDAS

Referencias

- » Aguilar Díaz, M. Á. A. (2020). Centralidad de los sentidos: Desplazamientos de una persona ciega por el centro de la Ciudad de México. *Encartes*, 3(5), 29-55. <https://doi.org/10.29340/en.v3n5.136>
- » Duhau, E., & Giglia, Á. (2008). *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli: La ciudad de México a principios del siglo XXI*. Siglo XXI.
- » Giglia, A. (2012). *El habitar y la cultura: perspectivas teóricas y de investigación*. Universidad Autónoma Metropolitana. Barcelona y Ciudad de México: Anthropos Editorial.
- » Hernández, H. [HenryHernández]. (24 de agosto de 2022). Mamonadas. Tomado de: [Publicación de estado]. Facebook. <https://www.facebook.com/share/p/1EteYzxCNE/>
- » Imilan, W. (2018). Performance. En D. Zunino, G. Giucci y P. Jirón (Ed.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 147-152). Buenos Aires: Biblos.
- » Jirón Martínez, P. y Imilán Ojeda W. (2018). Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea. *Quid*, 16(10), 17-36.
- » Lewis, T. (2020, enero 25). Ableism 2020: An Updated Definition. *Tu[R]ning INto self*. <https://www.talilalewis.com/blog/ableism-2020-an-updated-definition>
- » Lindón, A. (2014). El habitar la ciudad, las redes topológicas del urbanita y la figura del transeúnte. En Sánchez, D. y Domínguez L.A. (Coords.), *Identidad y espacio público. Ampliando ámbitos y prácticas* (pp. 55-76). Barcelona: Gedisa.
- » McRuer, R. (2021). *Teoría crip. Signos culturales de lo queer y de la discapacidad*. Madrid: Kaótica Libros.
- » Pallasmaa, J. (2006). *Los ojos de la piel*. Barcelona: Gustavo Gili.
- » Paniagua Arguedas, L. (2022). *Habitar cuerpos expandidos: El urbanismo capacitista en la movilidad de las personas con discapacidad en Costa Rica* [Universidad Nacional Autónoma de México]. <http://132.248.9.195/ptd2021/noviembre/0820585/Index.html>
- » Repretel.com (3 de octubre 2025). Municipalidad de Goicoechea tapó alcantarilla donde cayó Leandro Mangas. <https://www.repretel.com/noticia/municipalidad-de-goicoechea-tapo-alcantarilla-donde-cayo-leandro-mangas/#!/player-visor>
- » Sabido-Ramos, O. (2019). Introducción: El sentido de los sentidos del cuerpo. En O. Sabido-Ramos (Ed.), *Los sentidos del cuerpo: Un giro sensorial en la investigación social y los estudios de género* (pp. 17-44). México D.F: Universidad Nacional Autónoma de México.
- » Sandoval García, C., Barrantes Chaves, K., Rodríguez Delgado, B. y Sánchez Hernández C. (2025). *Nuevas cartografías para comprender la Costa Rica del Siglo XXI*. Centro de Investigación en Comunicación (CICOM), Escuela de Ingeniería Topográfica, Universidad Nacional y Universidad de Costa Rica

Cuando los cuerpos expandidos se mueven: una...
LAURA PANIAGUA ARGUEDAS

- » Sheller, M., & Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A*, 38, 207-226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- » Vargas, L. F. (2019). Perdido en San José. Podcast. Radio Ambulante. Estados Unidos. <https://radioambulante.org/audio/perdido-en-san-jose>.

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

Es costarricense y vive en San José, Costa Rica, Socióloga y urbanista, es profesora catedrática en la Universidad de Costa Rica, donde labora como directora del Programa de Doctorado en Ciencias Sociales sobre América Central, para la Escuela de Sociología y el Instituto de Investigaciones Sociales. Doctora en Urbanismo por la Universidad Nacional Autónoma de México. Ha trabajado con comunidades migrantes y personas con discapacidad, en proyectos de investigación y acción social en los temas de exclusión y desigualdades, el hábitat popular y las migraciones.