

First Submitted: 1 December 2022 Accepted: 27 December 2022

DOI: <https://doi.org/10.33182/y.v3i2.2970>

Moverse en ciudades que arrinconan: las personas con discapacidad frente al urbanismo capacitista de la Ciudad de México

Laura Paniagua Arguedas¹

Resumen

Este artículo presenta las experiencias de las personas con discapacidad al moverse en la Ciudad de México frente al urbanismo capacitista, un sistema de dominación en el que las formas, usos y gestión de la ciudad dan privilegios y atención a las necesidades de las personas consideradas “capaces”, con “cuerpos completos”, “inteligentes” o “sanas”. Se presenta un estudio de casos con información que se recolectó por medio de entrevistas móviles y observación participante de las movilidades. El análisis se realizó utilizando la Teoría Crip y referentes de los estudios críticos en discapacidad. Entre los hallazgos se encuentra que el urbanismo capacitista afecta a diversidad de cuerpos, incluidos los de las personas con discapacidad, pero, además, a muchas otras poblaciones. Esto evidencia que las ciudades benefician la habitabilidad de ciertos grupos en función de su clase y género.

Palabras clave: Accesibilidad; movilidad; capacitismo; cuerpos expandidos; urbanismo capacitista

Moving in cities: people with disabilities facing the ableist urbanism of Mexico City

Abstract

This article presents the experiences of disabled people in México City in front to as ableist urbanism. The cities have designed and created for the able-bodied, namely, people who are “strong”, “intelligent”, “whole”, “healthy” and able to move on two legs. Ableist urbanism excludes diverse bodies and overlooks the differences in movement, pace, speed of disabled persons who also use cities. We present a case study with information collected through mobile interviews and participant observation of the mobilities. The analysis was carried out using Crip Theory and references from critical disability studies. Among the findings is that ableist urbanism affects to diversity of bodies, including those of people with disabilities, but also many other populations. This is evidence that cities benefit the livability of certain groups based on their class and gender.

Keywords: Accessibility; mobility; urbanism; ableism; ableist urbanism

¹ Universidad. Correo electrónico: lauparg@gmail.com



A la memoria de Catalina Gaspar Camargo

“Ese cuerpo que rechacé, ligado a su historia, tiene lo necesario para incomodar y desestabilizar algunas de esas estructuras normativas que rigen la vida”

Radiografías. Ensayos autobiográficos desde los márgenes, Víctor H (Expediente Radiológico, 2022).

Introducción

Uno de los desafíos más apremiantes de las ciudades en el siglo XXI lo constituye la accesibilidad, tanto de los espacios como de la información. Este artículo desarrolla reflexiones que apuntan a evidenciar ese urbanismo que comienza en la interacción cuerpoespacio (Ahmed, 2018a), considerando al cuerpo territorio (Cabnal, 2015) en su conexión con alcanzar la accesibilidad partiendo de la interdependencia (Butler, 2017).

Si se construye una pregunta sobre la habitabilidad de una ciudad se requiere comenzar por revisar las formas en las que interactúan el cuerpo y el espacio, indagando sobre las posibilidades para moverse de forma segura y atenta a las necesidades más básicas y de las diversas corporalidades, contemplando y respetando sus formas, ritmos y velocidades.

En términos poblacionales cabe indicar algunas cifras basadas en la información del Censo de Población y Vivienda realizado por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). En el año 2020 México registró 35'219,141 viviendas ocupadas con una población aproximada de 126'014,024 personas, de las cuales 9 millones se concentra en la Ciudad de México. Aunque falta consenso sobre las formas de registro de la población con discapacidad a nivel estadístico, según el Censo, en México 20'838,108 personas presentan alguna “discapacidad, limitación en la actividad cotidiana o algún problema o condición mental”,² es decir, 16,536 por cada 100 mil habitantes. En la Ciudad de México esta población es de 1'703,827 personas (INEGI, 2020).

A nivel nacional, la población que presenta alguna limitación tiene una tasa de 10,848 por cada 100 mil habitantes y la que presenta una discapacidad es de 5,688 personas por cada 100 mil. De la población de 60 años y más, un 20% presenta discapacidad.

El paradigma de las movilidades indica que la movilidad es una forma de habitar (Sheller & Urry, 2018) y, por lo tanto, se requiere de un esfuerzo amplio e interdisciplinario por abordar la compleja situación que se vive al ser un cuerpo en la calle y enfrentar espacios que fueron pensados para otros cuerpos que no son el propio.

Utilizar las movilidades para comprender las múltiples desigualdades que enfrentan las poblaciones en las sociedades latinoamericanas ha sido una premisa de trabajo para el grupo del Núcleo Milenio en Chile, en el cual se han reunido esfuerzos en torno al género y la

² Debe aclararse que algunas personas reportaron más de una característica o limitación y que existen dificultades en el registro y seguimiento a estándares para el registro de esta población (para conocer un buen análisis al respecto revisar Donaji-Núñez, 2021). Los datos presentados refieren a las siguientes definiciones utilizadas por el INEGI (2020): - Población con limitación: Personas que tienen poca dificultad para realizar al menos una de las actividades de la vida diaria como: ver, oír, caminar, recordar o concentrarse, bañarse, vestirse o comer, hablar o comunicarse. Excluye a las personas que declararon tener poca dificultad para realizar actividades cotidianas y que declararon tener algún problema o condición mental".

- “Población con discapacidad: Personas que tienen mucha dificultad o no pueden hacer al menos una de las actividades de la vida diaria” ya mencionadas.



movilidad en los últimos años (Jirón-Martínez & Imilán-Ojeda, 2018; Jirón Martínez & Mansilla Quiñones, 2013). Esta perspectiva ha sido crucial para el trabajo que se presenta en este documento. Otros trabajos importantes que han servido de referencia para la investigación son los de Aguilar-Díaz (2020), Maldonado-Ramírez (2020), Tolentino-Tapia (2018) y Hernández-Flores (2012) en México, Francisco Fernández Romero (2019) en sus indagaciones en Argentina y los de Robert Imrie (Imrie & Luck, 2014) en el campo anglosajón.³

En este texto se exponen los resultados de algunas exploraciones analíticas sobre el contexto mexicano que fueron desarrolladas en el marco de los estudios doctorales en urbanismo (Paniagua Arguedas, 2022). Específicamente se trabajó en la Ciudad de México, en diálogo y recorriendo diversos sectores de la ciudad con personas con discapacidad⁴ (Paniagua Arguedas, 2021) y en un proyecto en el cual personas jóvenes con discapacidad fotografiaron el recorrido de otras personas con discapacidad.⁵ Parte importante del trabajo de campo se financió por medio de la beca estudiantil de TrySpaces México (2019), las becas de la Fundación Heinrich Böll México, el Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO), el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología en México (CONACYT) y de la Universidad de Costa Rica, instancias a las que se agradece su respaldo.

Para realizar el trabajo se tomaron dos elementos en cuenta: la urgencia de “sumergirse” en la movilidad para comprender la ciudad y, posicionar que el cuerpo es la principal herramienta de investigación. Se propone sentipensar⁶ el urbanismo, de manera que veamos la relación del cuerpo y el sentir con la interacción espacio/tiempo.

De esta manera, se presenta una investigación cualitativa que se realizó a través del estudio de casos, por medio de un acercamiento etnográfico. Se buscó recuperar la experiencia de movilidad de las personas aproximándose a la forma cotidiana de sus recorridos, a la vez que compartían parte de su historia. Se utilizó un consentimiento informado para trabajar con la población del estudio, que brindó a la población la información sobre la investigación, el tipo de actividades a realizar, y se consultó sobre las posibilidades de utilizar su nombre, esto debido al interés de la población por el reconocimiento de sus aportes a la lucha de los derechos en el movimiento de personas con discapacidad.

Se realizó una triangulación con las técnicas: entrevistas presenciales, virtuales y móviles (“walking interviews” o “go-along” (Kusenbach, 2021)), observación y recorridos (acompañando a las personas en un día de su vida cotidiana). Las experiencias fueron registradas por medio de videos, fotografías, audios y notas en el diario de campo. Durante los recorridos acompañando a personas con discapacidad, la observación se convirtió en observación participante, en la cual inclusive se dio un apoyo eventual a las personas con

³ En épocas recientes se han dado reflexiones importantes desde la fotografía en esta temática que pueden consultarse en Víctor H (2022) y Encartes (2022).

⁴ Parte de este trabajo se presentó en el Seminario virtual “Territorio, urbanización y ciudadanía”, organizado en la Universidad Autónoma de Zacatecas, México del 9 al 13 de mayo 2022. Se agradece ampliamente a la Dra. Karla Viridiana Rosales Valenzuela y al Dr. Alvaro Mora Maciel por la invitación y consideraciones para que el artículo sea parte de este número.

⁵ Se trató del proyecto “Movilidades cotidianas peatonales de la juventud en condición de discapacidad de sectores populares” desarrollado por la autora con la beca estudiantil TRYSPACES entre septiembre y diciembre de 2019.

⁶ Un pescador le indica a Orlando Fals Borda uno de los más importantes elementos de su propuesta conceptual: “nosotros en realidad creemos que actuamos con el corazón, pero también empleamos la cabeza y, cuando combinamos las dos cosas, así somos sentipensantes” (entrevista a Orlando Fals Borda en Tomas Rodríguez Villasanté, 2017: 4m40s).

discapacidad que así lo solicitaron, en momentos específicos, por ejemplo, el paso por zonas difíciles, el apoyo para levantarse, entre otros.

Entonces se prestó atención en este trabajo a las movilidades más cercanas al cuerpo, a la experiencia peatonal, aquellas que se realizan con ayuda de otras personas u otros seres, como los animales de asistencia o de apoyo o con asistentes personales.

La estrategia de investigación es un estudio de caso múltiple. En este tipo de estudios se cuenta con casos diversos, diferentes entre sí pero que, coinciden en su afectación por parte de un mismo aspecto: en este caso personas con diferentes condiciones de discapacidad, que enfrentan situaciones de expulsión o rechazo en el espacio urbano, pues el mismo no invita a su uso para estas personas, por el trato social y las formas y usos predispuestos de las estructuras urbanas socioespaciales. Al mismo tiempo los casos son diferentes entre sí debido a las formas en que se mueven, es decir, en silla de ruedas, con bastón, en monopatín, sobre sus piernas, etc.

El muestreo teórico tiene como principio básico “seleccionar casos o grupos de casos según criterios concretos acerca de su contenido en lugar de utilizar criterios metodológicos abstractos. El muestreo procede según la relevancia de los casos, en lugar de hacerlo según su representatividad” (Flick, 2004: 80). Los criterios utilizados fueron: personas que quisieron colaborar en el estudio, que se autoperciben con una condición de discapacidad (motriz, sensorial, intelectual o psicosocial) y que utilizan el transporte público.

Flick señala que en el proceso de recolección de la información y análisis se seleccionan los casos, definiendo las prioridades a partir de la teoría emergente. El muestreo acaba al alcanzar la saturación teórica (Flick 2004), es decir, cuando se cuenta con suficiente información para hablar del fenómeno investigado y los casos nuevos muestran aspectos que comienzan a repetirse en los demás casos.

El universo con la cual se trabajó es la población con discapacidad. La selección por medio de muestreo teórico llevó a la participación de 7 personas, con las cuales se realizaron las entrevistas y recorridos. En la época de pandemia las entrevistas fueron virtuales (Corona TV, 2021). El grupo de la muestra del estudio lo conforma un grupo de personas cuyas características se detallan en la Tabla 1.



Tabla 1. Características de la población de la muestra del estudio

Nombres	Edad	Condición	Características	Movilidades	Técnica utilizada
Catalina Gaspar Camargo(†) (1975-2022)	46	Talla baja / Síndrome de Morquio ⁷	Fue una destacada activista mexicana y fundadora de Morquio vive México	Silla de ruedas con apoyo	Entrevista (21 de mayo 2018) y recorrido (15 de junio de 2019)
Guadalupe Vallejo López	42	Nacimiento prematuro (5 meses) – hipoxia fetal	Mujer joven. Vendedora de dulces, bailarina y cantante de hip hop, con trabajo artístico ligado al Faro de Oriente	Silla de ruedas	Entrevistas presenciales y virtuales (20 de agosto de 2021) ⁸ y recorrido (20 de noviembre 2019)
Ángel Vázquez	18	Talla baja	Hombre joven, estudiante	Uso de elevadores en el metro y rampas	Entrevista y recorrido (30 de noviembre 2019)
Roberto Martínez	31	Persona con discapacidad	Grabadista y director del Taller Gráfica Nahual	Triciclo y usuario de metro	Entrevista (20 de agosto de 2021)
Víctor Hugo Gutiérrez	35	Distrofia muscular fascioescapulo humeral	Activista Colectivo La Lata y del Grupo de Trabajo en Estudios Críticos en Discapacidad - CLACSO	Peatonal y utiliza el metro	Relatos biográficos, conversaciones y creación de fotografías (Víctor H, 2022)
Elvis Madariaga Santana	33	Ciego	Licenciado en Ciencias Políticas y Administración Pública	Utiliza el bastón blanco	Entrevista (20 de agosto de 2021)
Ilse Gutiérrez Ramírez	30	Discapacidad psicosocial	Activista, experta en salud mental y cultura local.	Se transporta en metro	Entrevista (20 de agosto de 2021)

Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de campo.

En el análisis de la información se transcribieron fragmentos de las entrevistas y videos, revisando las fotografías y construyendo categorías inductivas y deductivas. Los hallazgos se agruparon en secciones según su importancia en el conjunto de la información analizada.

Para finalizar esta primera sección se expone cómo está organizado este artículo. La primera parte explica qué es el capacitismo y cómo se presenta dicho sistema de opresión en los espacios urbanos. El segundo apartado aborda ejemplos concretos sobre la accesibilidad en la Ciudad de México compartiendo las reflexiones de las personas con discapacidad. Finalmente se comparten algunas conclusiones a las cuales llega la investigación realizada.

⁷ Se trata de una enfermedad “de origen genético y que se caracterizan por la falta de una enzima, la cual se encarga de depurar las cadenas de azúcar en el organismo. Las personas con MPS-IV A o Síndrome de Morquio tienen baja estatura, infecciones respiratorias frecuentes, voz ronca, cara tosca, alteraciones esqueléticas que les provocan dificultad para caminar, deformidad en la caja torácica, cuello corto, desviación de la columna vertebral, cabeza grande y su esperanza de vida sin tratamiento no sobrepasa los 35 años de vida; la mayoría muere de insuficiencia respiratoria” (Flores, 2019).

⁸ El video completo de la entrevista puede consultarse en Corona TV (2021) y un extracto está disponible en PUEC UNAM (2022).

¿Capacitismo? ¿A qué se refiere ese urbanismo que privilegia el cuerpo “capaz”?

“Viajamos en estuches diferentes, pero sentimos, amamos y pensamos igual que ustedes...”
Catalina Gaspar, 2018.

La propuesta teórico-metodológica de este trabajo se ha articulado recuperando los estudios críticos en discapacidad, la teoría Crip,⁹ elementos del enfoque del feminismo comunitario y los estudios urbanos. El análisis retoma de la teoría Crip el posicionamiento de la fuerza del cuerpo con discapacidad para explicar el mundo desde los márgenes (Víctor H, 2022), la potencia de la identidad disidente o torcida como una posibilidad de perspectiva (Vite Hernández, 2020). Se empeña en hacer visible lo negado y lo incómodo, al mismo tiempo que problematiza aquello de lo que la sociedad no quiere hablar, comenzando por posicionar el cuerpo en la discapacidad y escuchar aquellos cuerpos históricamente “arrinconados”.

Así como queer significa “raro”, “extraño” o “anómalo” (Butler, 2002: 45), crip era un término para usado para discriminar, que luego fue reapropiado por la población. La teoría crip analiza la noción de la “integridad corporal obligatoria” (McRuer, 2006; Moscoso Pérez & Arnau Ripollés, 2016) que se antepone a todos los cuerpos, esa situación que, como se plantea más adelante, proviene de un sistema de opresión denominado capacitismo. Cómo se hace presente la integridad corporal obligatoria en los espacios urbanos ha sido parte de las indagatorias en esta investigación, analizando la predominancia de ciudades ocularcentristas y cuerdistas (Paniagua Arguedas, 2022).

En este trabajo se comprende el urbanismo como el conjunto de aspectos que refieren a las ciudades en la compleja interacción entre los componentes que ocurren en el espacio urbano: los *usos*, que reúnen las actividades cotidianas, humanas y con otros seres vivos, las prácticas sociales, relaciones con otras especies; las *formas* que refieren a lo físico, lo construido lo material, y la *gestión* que abarca las dimensiones políticas formales e informales, las decisiones sobre lo que se puede hacer y lo que no, las reglas pactadas o cotidianas (Paniagua Arguedas, 2022), institucionalizadas o no, lo que Emilio Duhau y Angela Giglia llaman las reglas del desorden (Duhau & Giglia, 2008).

Roberto Martínez en su trabajo artístico e intervención callejera recupera reflexiones fundamentales sobre la vida urbana, señala “nos enfrentamos con el carácter absolutamente abierto de la ciudad, un espacio en interminable construcción, en disputa, en la medida misma en que nos pertenece, común a la vista de su imposible cerrazón a toda diferencia” (FAD Taxco, 2021: 6m35s).

Cuando se analiza la relación entre las personas y las ciudades encontramos numerosos ejemplos de cómo los diseños son realizados de forma descontextualizada, es decir, en ocasiones se trata de aplicar soluciones homogéneas para contextos diversos, sin tomar en cuenta las particularidades de los lugares, usos y gestión de los espacios donde se llevan a cabo estas implementaciones.

Para ilustrar estas ideas se utilizará la fotografía de la Figura 1. En la misma se observa cómo la rampa identificada con el símbolo antiguo de discapacidad (una figura humana en una silla de ruedas), se encuentra inhabilitada debido al agua de lluvia que se estanca en un borde, justo

⁹ La teoría crip o tullida (crip theory) es una propuesta del estadounidense Robert McRuer (2006) para dar a conocer la “resistencia vibrante” que ha encontrado en las experiencias de las personas con discapacidad y activistas queer (cuir).



donde se encuentran la acera y la superficie de rodamiento vehicular. La lluvia es negada en nuestras ciudades, pues las mismas son diseñadas y construidas “en seco”. En ocasiones, las infraestructuras que no contemplan la interacción social o con el contexto, ahogan las posibilidades de moverse para las personas con discapacidad.

Figura 1. Rampa comprometida por el agua estancada



Fuente: Elaboración propia, Colonia Narvarte, Delegación Benito Juárez, Ciudad de México, 2021.

En este y otros casos puede demostrarse cómo la infraestructura por sí sola puede o no funcionar, pero la clave de análisis se encuentra en la continuidad y uso que se da a esa infraestructura, así como su gestión. El urbanismo, compuesto por forma, uso y gestión de los elementos que lo componen, no se limita a la variable física o material. Presenta una complejidad amplia y da muestra de la constante interacción entre elementos, ambientales, sociales y materiales. En el caso presentado en la Figura 1, se deja de lado la lluvia o las aguas que carecen de drenaje, se omite la interacción de las personas con este elemento del entorno y, por lo tanto, la rampa no puede utilizarse para el paso peatonal durante la estación lluviosa, menos aún si se transita en silla de ruedas, andadera, con bastón o con carriola.

De esta manera colocar una rampa, una señalización o una baldosa podotáctil en cualquier punto, sin analizar la continuidad ni su articulación con los otros elementos preexistentes o contextuales, no implica accesibilidad. Más bien puede resultar en una “simulación” o un intento de inclusión simulada.

Por eso, se busca apuntar a la centralidad que tienen los aspectos de la gestión de los espacios urbanos. Se requiere entonces un acercamiento a los elementos materiales colocados en los

proyectos urbanos, bajo la pregunta de quién los usa, cómo los usa y para qué los usa, pues las ciudades no son solo elementos construidos o físicos aislados, ni permanecen estáticas. Los elementos de infraestructura son centrales (por ejemplo, rampas, tapas de las coladeras, banquetas sin hoyos ni obstáculos, baños accesibles), que sean colocados y se les brinde mantenimiento, pero también las dimensiones de interacción social y ambiental.

Un enfoque móvil de los elementos que conforman el espacio urbano permite en esta línea de reflexión, indagar sobre las interacciones cotidianas para explorar el hábitat y repensar los cambios requeridos en las ciudades para el bienestar de sus habitantes. En ese ámbito de reflexión Sara Ahmed (2018) señala que la torpeza es una ética Crip y Queer, por lo cual se deben crear espacios para cuerpos que no obedecen órdenes ni se mueven en líneas rectas: “Un cuerpo que es menos estable está menos apoyado por un suelo que será, a su vez, menos estable para el cuerpo. Torpeza: cuando un mundo es aquello contra lo que tropiezas”(Ahmed, 2018b: 198-199).

Cuando se hace referencia a la diferenciación o exclusión de la población con discapacidad bajo un sistema de dominación específico se aborda el capacitismo. Y es que el enfoque social de la discapacidad ya venía denunciando desde los años 70 la presión que enfrentaba la población con discapacidad por la noción de los cuerpos capaces, como estándar desde el cual identificar la “desviación” o carencias en otros cuerpos.

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

La dimensión educativa, familiar, las creencias, la política y la economía, entre otros aspectos de la vida social, presentan expresiones del capacitismo, lo cual afecta la cotidianidad de diferentes poblaciones. Esta dimensión ha sido poco explorada en las ciudades, en la interacción en la calle y específicamente en la movilidad de las personas con discapacidad. Se propone el uso del concepto *urbanismo capacitista* para denominar aquellas prácticas, formas, gestiones y usos de la ciudad que brindan prioridad a los cuerpos considerados “capaces”, dejando por fuera a los otros cuerpos y experiencias (Paniagua Arguedas, 2022). Al nombrarlo y especificarlo de esa manera es más fácil identificarlo como objeto de estudio y su abordaje a través de la política pública.

Al análisis, Talila Lewis señala que dentro del capacitismo existen ideas construidas socialmente sobre la normalidad, la inteligencia y la excelencia profundamente arraigadas en la antinegritud, la eugenesia y el capitalismo. “Esta forma de opresión sistémica lleva a las personas y a la sociedad a determinar quién es valioso y digno en función de la apariencia de las personas y/o de su capacidad para producir, sobresalir y “comportarse” satisfactoriamente”(Lewis, 2020: 5). Al ser un sistema que se sostiene en valores socioculturales, no solo las personas con discapacidad enfrentan el capacitismo, también lo viven otras poblaciones como las mujeres, las infancias, la población adulta mayor o las personas migrantes.

Ha sido posible constatar rápidamente cómo se presenta ese capacitismo en el espacio urbano, gracias a la observación de las experiencias cotidianas. Por ejemplo, en el momento en que una persona de talla baja que utiliza el autobús intenta tocar el timbre para anunciar su descenso; una persona adulta mayor que utiliza una andadera para movilizarse en una



banqueta en donde las personas viajan a rápida velocidad; en los escalones altos de un autobús; cuando la población con discapacidad cognitiva que no lee ni se escribe enfrenta a señales o rotulación sin símbolos o una persona que camina lento y trata de cruzar un semáforo que cambia en poco tiempo.

Estos tensos encuentros entre cuerpos con discapacidad y espacios capacitistas representan discriminación, afectaciones en términos de recursos, tiempo y esfuerzo para un grupo importante de la población en su vida diaria. En la Figura 2 se encuentra una persona talla baja que intenta utilizar un paso peatonal y una rampa, pero los mismos se encuentran bloqueados por la parte trasera de un autobús.

Figura 2. Persona de talla baja que encuentra bloqueada la rampa y paso peatonal por un autobús



Fuente: Fotografía de Víctor Hugo Gutiérrez, Proyecto de Paniagua, Tryspaces México, 2019.

En el urbanismo capacitista no se respetan los ritmos de la diversidad de cuerpos que existen, sus formas o sus necesidades particulares. Esta situación se hace más evidente con la población con discapacidad debido a las particularidades corporales que presenta este grupo en específico.

En los enfoques tradicionales los estudios hablan de movilidad con objetos (Lazo-Corvalán, 2018), sin embargo, lo que se ha evidenciado en esta investigación es que los productos de apoyo se convierten en parte del cuerpo de la persona con discapacidad, es decir, en elementos integrados a su corporalidad para la movilidad. Por eso, se plantea que las personas con discapacidad no se mueven “con objetos”, sino que los elementos para la movilidad que utilizan son parte de su cuerpo, pues sin ellos no pueden realizar su movilidad, por eso se trata de *decuerpos expandidos*. Sea una silla de ruedas, un bastón, un audífono, un teléfono celular, etc. estos elementos constituyen parte de sus cuerpos para agenciar la movilidad. Y podría hablarse inclusive de la asistencia por parte de animales o personas como parte de esa expansión.

En la Figura 3 se percibe a un hombre caminando en los pasillos del metro de la Ciudad de México con un bordón. Su cuerpo ocupa una espacialidad mayor a la de los otros cuerpos, debido a que el bordón es parte de su corporalidad. Se produce entonces un reconocimiento a ese cuerpo que tiene dimensiones diferentes a los otros cuerpos, con necesidades particulares (que el piso no esté resbaloso ni irregular, por ejemplo). Identificar a los cuerpos expandidos permite contemplar un mayor espacio en el uso del transporte, de los lugares para desplazarse y de las necesidades que presentan al usar el espacio de forma segura.

Figura 3. Persona adulta con bordón en el pasillo del metro junto a baranda metálica



Fuente: Fotografía de Víctor Hugo Gutiérrez, Proyecto de Paniagua, Tryspaces México, 2019.



Aunque la legislación internacional ha procurado que los países incorporen las necesidades y elementos para facilitar las actividades de las personas con discapacidad en lo cotidiano, se siguen presentando dificultades que hacen pensar en una “accesibilidad simulada”. En el urbanismo capacitista las personas con discapacidad enfrentan el arrinconamiento, la aceleración y la disgregación, como se verá a continuación.

La Ciudad de México y la inclusión simulada

“No es que no haya personas con discapacidad, no salimos por lo difícil que es movernos...”

Catalina Gaspar, 2018.

En la experiencia cotidiana de las personas con discapacidad lo que ocurre es que se enfrentan a graves contradicciones entre el discurso de derechos presente en la legislación y las posibilidades concretas para habitar la ciudad. En las calles se presentan formas, usos y gestión de los espacios que pueden considerarse accesibles para algunos grupos, pero que son tremendamente difíciles de enfrentar para esta población, ya que o presentan barreras o se colocan sin conexión entre sí. Estas experiencias se diferencian por la clase social a la que pertenece la persona, de manera que, si puede pagar transporte privado y llegar a ciertos “lugares accesibles” podría tener formas de vivir la ciudad muy diferenciadas de quienes no pueden pagarlo. Roberto Martínez menciona esa diferenciación:

“Las posibilidades que tenemos nosotros para movernos son menos y cuando tenemos que hacerlo a veces nos sale más caro por resguardar nuestra seguridad y por tener cierta comodidad, pero no debería ser un lujo moverse, debería ser una libertad como está en la Constitución, los derechos humanos, la Convención de los derechos de las personas con discapacidad” (PUEC UNAM, 2022: 41m26s).

Aunque la calle es el espacio público por excelencia, no es un lugar que asegure la movilidad cotidiana autónoma y en condiciones dignas para las personas con discapacidad.

Se identificaron tres fenómenos que enfrentan las personas con discapacidad en el urbanismo capacitista: el arrinconamiento, la disgregación y la aceleración. Con respecto al *arrinconamiento* lo que ocurre es que las personas con discapacidad tienen reducidas o nulas opciones para moverse de forma segura y respetuosa para sus cuerpos, por ejemplo, la Figura 4 presenta el recorrido en un día cotidiano de Ángel Vásquez. En la primera fotografía se observa el uso del elevador para llegar a los andenes del metro; al ser una persona talla baja, el elevador es clave para evitar las dificultades y el cansancio por el uso de gran cantidad de escalones. En la escena 2 se percibe el amontonamiento en el vagón del metro y las dificultades de espacio que se presentan; el hacinamiento en los espacios es una constante en una megalópolis como la Ciudad de México. Luego Ángel transita por secciones del metro en donde hay que subir y bajar escalones y caminar (3). Realiza un transbordo a otra línea del metro, se sujeta gracias a unas estructuras colocadas en vertical dentro de los vagones de esa línea. Entre las experiencias que narra este informante se encuentran los golpes que ha recibido con bolsos, brazos o sombrillas, pues la gente tiene poca conciencia de los movimientos que hace a su altura. También tiene muy clara la importancia de las rampas para la accesibilidad, pues les permiten transitar sin tanto esfuerzo. Por su parte, llama también la atención sobre la visibilidad de los elementos como señales de tránsito, botones de los semáforos o de emergencia, bancas en los parques y paraderos, que deben pensarse para personas talla baja y también usuarias de sillas de ruedas. Es decir, contemplar otras alturas o posturas corporales.

Figura 4. Recorrido de Ángel Vásquez por la ciudad



Fuente: Elaboración a partir de las fotografías de Víctor Hugo Gutiérrez, Proyecto de Paniagua, Tryspaces México, 2019.

En esa misma línea Guadalupe Vallejo refiere a su experiencia. En los sistemas de transporte se dan situaciones que dificultan la interacción y el acceso a las personas con discapacidad, como lo señala Guadalupe:

“La colonia no está definida para personas con discapacidad... me han aventado los carros, desde que me he caído en baches (...) Es muy difícil porque las combis o los transportes colectivos no están adaptados a un nivel decente, ¿no?, están adaptados a un nivel muy grande, como que tienes que saltar para poder subirte y nos implica más esfuerzo porque si no vienen con acompañante los de los camiones... pues aparte subir la silla”(PUEC UNAM, 2022: 35m03s).

Guadalupe también ha relatado las situaciones que enfrenta en el uso de la ciudad por la ausencia de sanitarios, los hoyos en las aceras y calles, al punto que las llantas de su silla de ruedas se desgastan y en ocasiones se han roto, provocándole gastos económicos considerables que ha buscado cómo costear a través de donaciones.

La accesibilidad no puede ser una realidad si todos los servicios de la ciudad no cuentan con condiciones reales para su uso por parte de la población con discapacidad. Por ejemplo, lo que ocurre con los sanitarios, que a veces son inhabilitados por colocar en ellos objetos que no tienen que ver con su función, en otras situaciones se ha dado el empleo de torniquetes, gradas u otros obstáculos para el ingreso, lo que impide su uso por toda la población (aparte de que los ingresos no toman en cuenta en una generalidad de casos a los cuerpos expandidos). A veces deben transitar largas distancias para llegar al baño accesible y el mismo se encuentra cerrado; así lo recuerda Guadalupe:



“A mí me pasó, muchas veces ocuparon los baños, el baño especial de bodega, cuando estaban construyendo los espacios para los carros” (PUEC UNAM, 2022: 39m51s).

Otro servicio mencionado es la seguridad. En la Ciudad de México existe un sistema del Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano (C5), con postes con cámaras de videovigilancia con un sistema de botones de auxilio. Guadalupe indica que los botones no se encuentran a su estatura ni los podría utilizar una persona de talla baja o infantiles.

El arrinconamiento también refiere a la presencia de elementos ambientales que impactan o afectan la habitabilidad. En nuestras ciudades existen ruidos fuertes o sonidos repetitivos que pueden generar problemas en el habitar de algunas personas, como las que son autistas, tienen ansiedad, epilepsia u otras condiciones. Ilse hace referencia a este punto:

“Hay transportes que traen estas luces así parpadeantes horribles, a mí me causan ansiedad, me pueden detonar un... y a personas, por ejemplo, que tienen epilepsia les pueden detonar una crisis, a personas que tienen autismo también” (PUEC UNAM, 2022: 38m32s)

En ese sentido también la gestión del riesgo es un asunto de arrinconamiento. Así lo indica Roberto:

“A veces nosotros como personas con movilidad limitada tenemos que valorar y decir, hújole, valoro mi seguridad y mi tiempo, o sea, en el sentido del traslado o me tengo que arriesgar porque no puedo, por mis cuestiones económicas, moverme en un transporte más seguro para mí” (PUEC UNAM, 2022: 39m07s).

La *disgregación* se presenta cuando ocurre la separación del grupo de personas con discapacidad de su comunidad o sociedad, pues las condiciones dadas de forma, uso y gestión de la ciudad impiden a todos los cuerpos acceder a espacios, actividades o información de maneras diversas. También ocurre cuando se asigna un lugar específico a las personas con discapacidad en estacionamientos, autobuses, edificios y en la calle, pero los intereses individuales y “presurosos” de cuerpos que se consideran a sí mismos “sin discapacidad” se anteponen. Lo que ocurre es que la población queda separada del resto de personas o debe realizar una misma actividad estando “aparte” de su grupo.

A continuación, algunos ejemplos. Un elemento importante que señala Ilse es el tema de las discapacidades “invisibles”. Se trata de condiciones que en apariencia no es posible identificar o notar. Las discapacidades psicosociales y algunas cognitivas se ubican en este grupo, aunque también pueden incluirse discapacidades físicas como la artritis juvenil o algunas formas de parálisis. En todo caso, el hecho que presenta este grupo en particular refiere a que no existe una visibilidad en la comunidad sobre esta condición y, por lo tanto, son personas que comentan vivir agresiones por el uso de asientos exclusivos o por tener acceso a programas de asistencia social. Así lo menciona Ilse:

“Pues y cómo demostrar, porque no tengo tarjeta de discapacidad y a mí no se me nota nada y siempre me lo han dicho, bueno, pues es que tú qué vas a tener, ¿no? No tienes absolutamente nada. Y desgraciadamente es uno de los problemas de la discapacidad psicosocial” (PUEC UNAM, 2022: 35m11s).

Pero la experiencia de invisibilización la enfrentan igualmente otras personas con discapacidad, por ejemplo, como lo menciona en el siguiente fragmento Roberto:

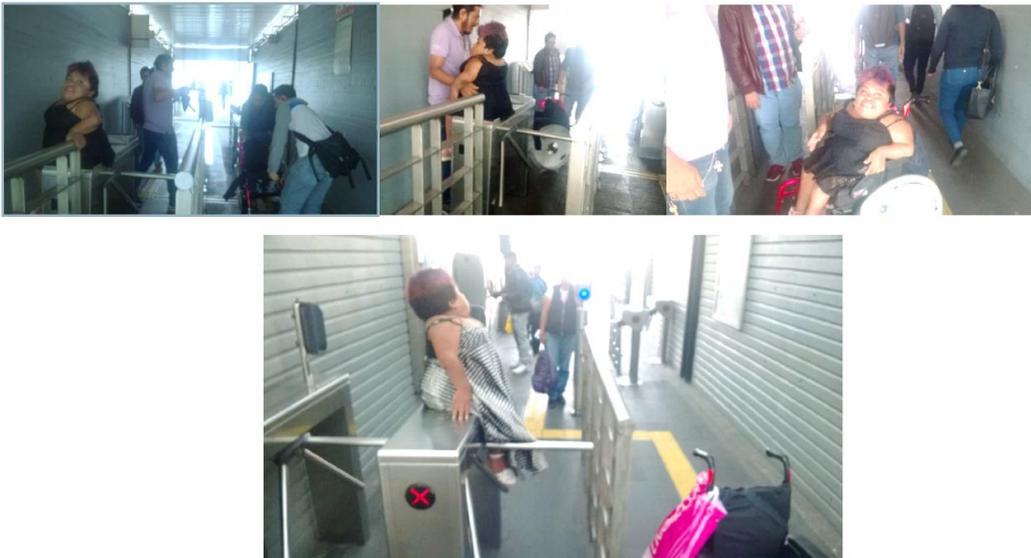
“Yo me muevo en metro, me muevo en mi patín del diablo, tengo una bicicleta adaptada, uso el auto cuando hay que llevar cosas de trabajo y me acordaba ahorita (...) no me preguntan a mí, le preguntan a la persona que me acompaña, que esas personas trabajan conmigo, es decir, también generamos empleos, también tenemos proyectos empresariales, emprendimientos (...) Y generalmente en elevadores, al abordar al Uber por ejemplo, recuerdo que le preguntan a la persona y no a mí, como si yo no existiera, como si fuera ahí un bulto al que van ayudando, —¿ya lo llevan a su terapia?—” (PUEC UNAM, 2022: 36m36s).

La burocratización de todas las dimensiones de la vida juega una factura cara para la gestión del espacio urbano y la participación social. Guadalupe lo menciona:

“¿Cómo quieren que seamos independientes si la misma estructura, la misma gente no genera esa empatía? (...) Yo aquí llevo más de 7 años queriendo pedir una rampa para yo poder salir de mi casa, la cual no se hace porque mis vecinos no quieren dar las firmas y dicen en la territorial que sin las firmas de los vecinos no me pueden venir a hacer una rampa nada más para mí” (PUEC UNAM, 2022: 40m20s).

Un ejemplo de la disgregación lo enfrentó en varias ocasiones Catalina Gaspar en su silla de ruedas en los recorridos desde su casa en Iztacalco utilizando el Metrobús, lo podemos observar en las fotografías de la Figura 5. Al llegar la estación de Metrobús no se encontraba un oficial que abriera la puerta para el paso de las personas con discapacidad o adultas mayores. Por esta razón sus acompañantes tuvieron que alzarla para pasar y cargar su silla de ruedas, si ella hubiera viajado sola no habría podido salir de la estación.

Figura 5. Salida sobre los torniquetes del Metrobús al no estar presente el oficial para abrir la compuerta, Ciudad de México



Fuente: Facebook Catalina Gaspar, mayo 2018.



Por último, se plantea la *aceleración* cuando el ritmo y velocidad de la ciudad impone la rapidez o mínimo de tiempo para recorridos o tareas, dejando a los cuerpos que se mueven lento, con movimientos complejos y otras temporalidades, fuera de sus posibilidades de estar en la ciudad.

Por ejemplo, Elvis narra:

“una señora, recuerdo, choca así con fuerza conmigo, porque venía ella algo distraída, viendo algún puesto, o no sé, su teléfono. Choca conmigo y pisa mi bastón. Nosotros nos movemos con el apoyo de un bastón blanco y literalmente partió el bastón en dos partes y para nosotros movernos, pues es necesario este bastón blanco que lo utilizamos como guía, entonces al momento de que lo rompió me dejó sin guía” (PUEC UNAM, 2022: 35m27s).

En casos como estos se muestra la centralidad de las interacciones sociales en las cuales la comunidad en su totalidad debe apoyar en la gestión del riesgo, lo cual no puede considerarse una responsabilidad individual.

En uno de los recorridos, al utilizar el Metrobús Catalina enfrentó el riesgo de una caída debido a la alta velocidad en la que avanzaba el transporte y la invasión del carril exclusivo por parte de un auto. En ese momento, el chofer del Metrobús no bajó la velocidad, sino que se aferró a la bocina y luego paró repentinamente, con ello la silla de ruedas quiso voltearse hacia el lado derecho desbalanceada por el abrupto movimiento y el tanque de oxígeno que portaba detrás. Catalina se aferró a un tubo de la estructura del transporte. Con ayuda de su acompañante se enderezó la silla, pero ambas personas salieron golpeadas. En esta situación se mostró la imprudencia por parte de los choferes para detenerse especialmente ante emergencias, también falta sensibilidad de operadores y usuarios cuando viajan personas con discapacidad o mayores.

El Metrobús se supone el transporte más accesible de la Ciudad de México. Cuenta con rampas de ingreso y salida, un botón para anunciar cuando una persona con discapacidad espera en el andén. Sin embargo, ese mensaje de advertencia no puede emitirse para descender de la unidad, por lo cual el ritmo acelerado de apertura y cierre de puertas se mantiene constante. Para tener acceso a este transporte Catalina tuvo que transitar 30 minutos con su acompañante desde su vivienda hasta la estación más cercana, pues los autobuses y “peceros” no son accesibles para una persona en silla de ruedas ni para muchas de las discapacidades.

Por su parte, es frecuente presenciar que cuando una persona con discapacidad aborda, no siempre cuentan con un trato adecuado a lo interno de las unidades ni a lo largo del viaje. Por ejemplo, en el otorgamiento del uso de los asientos destinados a personas mayores, con discapacidad o mujeres embarazadas.

Adicionalmente, el cinturón de seguridad no funciona o está trabado, por lo que la silla de ruedas no puede asegurarse. Queda una separación entre el andén y la unidad de transporte lo cual afecta que algunas personas en silla de ruedas suban y bajen de manera autónoma, y personas caminantes han tropezado o caído en esos espacios. Cabe señalar que las personas pasajeras ubicadas en los espacios para silla de ruedas o asientos exclusivos que no se mueven ni brindan el espacio hasta que se les pide y la saturación de las unidades, entre otros, son motivos de preocupación para las personas usuarias.

En muchas de las situaciones antes mencionadas sobresale el trato o uso de la ciudad, por lo cual resulta central tomar en cuenta los cambios culturales urgentes en estas dimensiones.

Conclusiones: para continuar las reflexiones en movimiento

Una vez presentados los análisis sobre las situaciones vividas, observadas y enfrentadas por las personas con discapacidad en la Ciudad de México se presentan algunas conclusiones sobre lo que se considera de relevancia para la discusión sobre la accesibilidad en una megalópolis, pero que encuentra similitudes en otras ciudades a nivel mundial.

En este trabajo se han explorado múltiples manifestaciones del urbanismo capacitista. Ese sistema de opresión afecta el habitar de las personas con discapacidad en todas las dimensiones y, en particular, cuando utilizamos las movilidades como punto de ingreso a la reflexión. A lo largo de este texto ha sido posible identificar cómo, en ocasiones, la forma, uso y gestión de la ciudad propuestas para atender a la población con discapacidad se encuentran desarticuladas. De allí, la dificultad amplia para que se dé una efectiva incorporación de las personas con discapacidad a las actividades cotidianas. Se presenta, entonces, una “inclusión simulada” lo cual impide la accesibilidad.

En palabras muy concretas, el artista Roberto Martínez expresa lo que podría aportarse como una conclusión en torno a sentipensar el urbanismo:

“Nos enfrentamos a una ciudad que nos violenta, que nos pone barreras, y, sin embargo, seguimos moviéndonos, divirtiéndonos, trabajando, contribuyendo de alguna forma a lo que creemos que es mejor para la sociedad y el colectivo ciudadano” (PUEC UNAM, 2022: 42m30s).

Se ha diseñado, construido y gestionado las ciudades para personas que ven al cien por ciento, que escuchan completamente, que se movilizan en dos piernas y que tienen fuerza para moverse, sostenerse y subir o bajar, así como esquivar obstáculos o que se comporten como “se espera”; de allí la presencia de ciudades ocularcentristas y cuerdistas. Las consecuencias de la “integridad corporal obligatoria” presente en el urbanismo contemporáneo, deviene en una problemática a tratar para enfrentar situaciones de desigualdad en los usos, formas y gestión de las ciudades.

El urbanismo capacitista afecta entonces a diferentes poblaciones en su experiencia peatonal, ya que se expresa en las formas de la infraestructura de servicios y en cómo están organizadas las redes de apoyo para la movilidad. Esta situación hace que existan cuerpos que no se sienten bienvenidos y, a los cuales se arrincona, disgrega o coloca en riesgo en el espacio urbano.

Los cuerpos expandidos de las personas con discapacidad se transforman por medio de prácticas y tecnologías diversas; las sillas con ruedas, bastones, bordones, aplicaciones móviles, prótesis, etc. constituyen parte de esos cuerpos. Sin embargo, el urbanismo capacitista no toma en cuenta los cuerpos expandidos.

Uno de los hallazgos que facilitaron las personas con discapacidad con sus experiencias es que la movilidad debe comprenderse en sistemas que se encuentran conformados por redes y flujos. Todas las personas dependemos de otras, y dependemos de sistemas de apoyo para la movilidad, conformados por otras personas, de infraestructuras y acuerdos sociales (con sus reglas formales y de uso).



Las personas con discapacidad enfrentan situaciones de arrinconamiento, segregación y la aceleración del espacio urbano. Además, hay separaciones que directamente se dan por la invisibilización de las poblaciones. En el diseño de los espacios, en las construcciones, las remodelaciones y en las propuestas de desarrollo, ampliación urbana, no es prioridad la accesibilidad ni la peatonalización, lo cual debe encender las alertas para evitar generar riesgos a estas poblaciones.

El esfuerzo ha sido invitar a colocar el cuerpo en el centro del urbanismo para contemplar la vida y las relaciones entre especies y con el ambiente en la noción de construcción de ciudad y de habitabilidad.

Referencias

- Adams, M., Blumenfeld, W., Catalano, C., Hackman, H., Castañeda, R., Peters, M., & Zúñiga, X. (2000). *Readings for Diversity and Social Justice: An Anthology on Racism, Antisemitism, Sexism, Heterosexism, Ableism, and Classism*. Routledge.
- 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), Art. 5. <https://doi.org/10.29340/en.v3n5.136>
- Ahmed, S. (2018a). *Vivir una vida feminista*. Ediciones bellaterra.
- Ahmed, S. (2018b). «Fragilidad queer», por Sara Ahmed (traducción de Mayte Cantero Sánchez). 452°F. *Revista de Teoría de la literatura y Literatura Comparada*, 0(18), Art. 18.
- Butler, J. (2002). *Cuerpos que importan: Sobre los límites materiales y discursivos del «sexo»*. Paidós.
- Butler, J. (2017). Vulnerabilidad corporal, coalición y la política de la calle. *Nómadas*, 46, Art. 46.
- Cabnal, L. (2015). *Feminismos diversos: El feminismo comunitario (Asociación para la cooperación con el Sur (ACSUR)-Las Segovias)*. Asociación para la cooperación con el Sur (ACSUR)-Las Segovias. <https://porunavidavivible.files.wordpress.com/2012/09/feminismos-comunitario-lorena-cabnal.pdf>
- Campbell, F. K. (2015). *Contra la idea de Capacidad: Una conversación preliminar sobre el capacitismo*. *M/C Journal*, 11(3), 2008. https://www.academia.edu/38513151/Fiona_Kumari_Campbell_2015_Contra_la_idea_de_Capacidad_Una_conversaci%C3%B3n_preliminar_sobre_el_capacitismo_Publicado_originalmente_como_Refusing_Able_ness_A_Preliminary_Conversation_about_Ableism_en_M_C_Journal_11_3_2008_Traducci%C3%B3n_Adriana_Gonz%C3%A1lez_Moira_P%C3%A9rez
- Corona TV. (20 de agosto de 2021.) *Foro Y, sin embargo, nos movemos: vivencias de las personas con discapacidad en Ciudad de México Ciclo Movernos en la ciudad*. Participantes: Guadalupe Vallejo López, Elvis Madariaga Santana, Roberto Martínez e Ilse Gutiérrez Ramírez. Entrevistadoras: Angélica Bautista y Laura Paniagua. [Archivo de Vídeo]. Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=0lhnSXZCBFk>
- Donaji-Núñez, C. F. (2021). *Personas con discapacidad en México, ¿casi 21 millones o sólo seis?* <https://discapacidades.nexos.com.mx/personas-con-discapacidad-en-mexico-casi-21-millones-o-solo-seis/>
- Duhau, E., & Giglia, Á. (2008). *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli: La ciudad de México a principios del siglo XXI*. Siglo XXI.
- Encartes. (2022). *Usos y contradicciones de la infraestructura urbana*. Encartes Revista digital multimedia. <https://encartes.mx/ensayos-fotograficos/convocatoria-usos-contradicciones-infraestructura-urbana/>
- Fernández-Romero, F. (2019, octubre 9). *De problemas espaciales a prácticas cartográficas. Relevamientos de accesibilidad en el espacio público*. <http://jornadasgeografia.fahce.unlp.edu.ar/front-page/actas/ponencias/FernandezRomero.pdf>
- Ferrante, C. (2019). “En memoria de Mike Oliver: Un legado sociológico vivo para los estudios críticos latinoamericanos en discapacidad”. *Boletín Científico Sapiens Research* 2(9), 80-90.
- Flick, U. (2004). *Introducción a la investigación cualitativa*. Morata.
- Flores, R. (2019, mayo 15). *Pacientes con Síndrome de Morquio del IMSS siguen en espera de tratamiento*. El médico interactivo. <https://elmedicointeractivo.com/pacientes-con-sindrome-de-morquio-del-imss-siguen-en-espera-de-tratamiento/>
- Gaspar Camargo, Catalina. Comunicación personal. Entrevistadora: Laura Paniagua. Biblioteca Vasconcelos, Ciudad de México. 21 mayo 2018.

- Hernández-Flores, M. (2012). “Ciegos conquistando la ciudad de México: Vulnerabilidad y accesibilidad en un entorno discapacitante”. *Nueva antropología*, 25(76), 59-81.
- Imrie, R., & Luck, R. (2014). “Designing inclusive environments: Rehabilitating the body and the relevance of universal design”. *Disability and Rehabilitation*, 36, 1315-1319. <https://doi.org/10.3109/09638288.2014.936191>
- Jirón Martínez, P., & Mansilla Quiñones, P. (2013). “Atravesando la espesura de la ciudad: Vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile”. *Revista de Geografía Norte Grande*, 56, 53-74. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/130635>
- Jirón-Martínez, P., & Imilán-Ojeda, W. (2018). “Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea”. *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, 10, 17-36.
- Kusenbach, M. (2021). The Go-Along Method. En A. Schwanhäufiger (Ed.), *Sensing the City* (pp. 154-158). Birkhäuser. <https://doi.org/10.1515/9783035607352-015>
- Lazo-Corvalán, A. (2018). Moverse con objetos. En P. Jirón-Martínez, G. Giucci, & D. Zunino (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 105-112). Editorial Biblos.
- 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>
- Maldonado-Ramírez, J. (2020). “Sentir la discapacidad en tiempos neoliberales: Optimismo cruel y fracaso”. *Nómadas*, 52, Art. 52. <https://doi.org/10.30578/nomadas.n52a3>
- McRuer, R. (2006). *Crip theory. Cultural signs of queerness and disability*. New York University Press.
- Moscoso Pérez, M., & Arnau Ripollés, S. (2016). “Lo Queer y lo Crip, como formas de re-apropiación de la dignidad disidente. Una conversación con Robert McRuer”. *Dilemata*, 20, Art. 20.
- Paniagua Arguedas, L. (2021). ¡Existimos, aunque nos arrinconen! Cuerpo, habitabilidad y cuidados de una mujer con discapacidad en Iztapalapa, Ciudad de México. En P. Soto Villagrán (Ed.), *Una mirada de género a las prácticas de movilidad cotidiana en la Ciudad de México. Aportes para la construcción de ciudades cuidadoras*. Universidad Autónoma Metropolitana.
- 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>
- PUEC UNAM. (15 de diciembre de 2022). *Desafíos de la movilidad para las personas con discapacidad en la Ciudad de México*. [Archivo de Vídeo]. Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=GlfC-FkWllo>
- Sheller, M., & Urry, J. (2018). *Movilizando el nuevo paradigma de las movilities*. *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, 0(10), Art. 10.
- Tolentino-Tapia, G. (2018). *Rodar y cuestionar a la ciudad: Movilidad cotidiana de personas con silla de ruedas en la zona metropolitana del Valle de México*. UAM, Unidad Cuajimalpa. <https://www.casadelibrosabiertos.uam.mx/contenido/contenido/Libroelectronico/rodar-y-cuestionar.pdf>
- Víctor H. (2022). *Expediente Radiológico*. <http://www.radiografiasensayosautobiograficos.com/#>
- Vite Hernández, D. V. (2020). *La fragilidad como resistencia contracapacitista: De agencia y experiencia situada*. *Nómadas*, 52, Art. 52. <https://doi.org/10.30578/nomadas.n52a1>

