

# Espacios públicos capacitistas: producción de (in)accesibilidad para personas con discapacidad en Buenos Aires

Ableist public spaces: producing (in)accessibility for disabled people in Buenos Aires

## Resumen

Buenos Aires cuenta con normativas que generaron apoyos a la accesibilidad en el espacio público. Sin embargo, las organizaciones de personas con discapacidad motriz o visual denuncian que la ciudad continúa siendo inaccesible. Este artículo analiza las barreras que persisten en el espacio público de esta ciudad con el fin de comprender cómo son creadas. Por un lado, hallamos factores estructurales que permanecen sin tocar por las políticas de accesibilidad, como la organización del tránsito o las prioridades presupuestarias. Por otro lado, la accesibilidad tampoco se produce automáticamente a partir de los apoyos construidos, dado que el espacio público se produce de manera continua y relacional. En este sentido, algunas barreras surgen al ignorar la necesidad del rol activo de las personas con discapacidad para producir accesibilidad, mientras que otras se originan en actitudes y acciones excluyentes de quienes usan el espacio público. Así, no alcanza con constatar la presencia de apoyos o barreras infraestructurales, sino que resulta necesario atender a los procesos de producción capacitista del espacio geográfico para comprender cómo éste deviene más o menos accesible en el corto y largo plazo.

## Palabras clave

Geografía, espacio público, discapacidad, accesibilidad, capacitismo.

## Abstract

Buenos Aires possesses legislation around urban accessibility that generated some access infrastructure in public spaces. However, organizations led by people with motor or visual disabilities report that the city remains inaccessible. We analyze persisting barriers in this city's public space with the aim of understanding how they are generated. On the one hand, we find structural factors that remain untouched by accessibility policies, such as traffic organization or budget priorities. On the other hand, accessibility does not follow automatically from supportive infrastructure, since public space is continuously and relationally produced. Therefore, some barriers arise from ignoring the active role of people with disabilities in producing accessibility, while others originate in exclusionary attitudes and actions of others who use public space. Thus, it is not enough to ascertain the presence of barriers or access in infrastructure, but rather, attention needs to be paid to processes of ableist spatial production to understand how it becomes more or less accessible in the short and long term.

## Keywords

Geography, public space, disability, accessibility, ableism.

**Francisco Fernández Romero**

<franfernandez91@gmail.com>

Universidad de Buenos Aires y  
CONICET. Argentina



## Para citar:

Fernández Romero, F. (2025). Espacios públicos capacitistas: producción de (in)accesibilidad para personas con discapacidad en Buenos Aires. *Revista Española de Discapacidad*, 13(2), 29-46.

Doi: <<https://doi.org/10.5569/2340-5104.13.02.02>>

Fecha de recepción: 14-10-2024

Fecha de aceptación: 07-05-2025



## 1. Introducción<sup>1</sup>

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires las organizaciones de personas con discapacidad motriz o visual denuncian que el espacio público y el transporte público presentan barreras a la accesibilidad. Bajo estas condiciones, a dichos colectivos les resulta difícil circular de manera autónoma —ya sea para trasladarse de un punto a otro o para disfrutar de un paseo— y por ende se les obstaculizan la participación social y el desarrollo de la vida cotidiana. En este sentido, Buenos Aires se asemeja a otras ciudades latinoamericanas para las cuales se han descrito situaciones similares, como Santiago de Chile (Martínez Wong, 2016) o San José de Costa Rica (Paniagua Arguedas, 2023). Sin embargo, simultáneamente, se constata que esta ciudad sí ha contado con normativas de accesibilidad urbanística, especialmente la Ley 962 de “Accesibilidad física para todos” (2002), que han derivado en la construcción de rampas en todas las esquinas y algunos otros apoyos en ciertas áreas del espacio público, como las baldosas podotáctiles (pavimentación de textura y color contrastados para personas con discapacidad visual). Dicha legislación resultó de la incidencia política de activistas con discapacidad motriz o visual a lo largo de las últimas tres décadas (Fernández Romero, 2022a, 2022b). Por ende, surge el interrogante: ¿por qué persisten las barreras a la accesibilidad a pesar de la existencia de estas políticas e infraestructuras?<sup>2</sup>

En este artículo, se analiza cómo se perpetúan las barreras para personas con discapacidad motriz o visual en el espacio público de Buenos Aires, aun existiendo leyes y obras públicas que buscan producir accesibilidad. Para lograr ese fin, en vez de meramente identificar los obstáculos existentes, resulta útil recurrir a las conceptualizaciones geográficas que se enfocan en el proceso de producción social del espacio (Lefebvre, 2013/1974), más que en la organización del espacio tal como se presenta en cualquier momento dado. Desde esta perspectiva, se comprende que el espacio es producido por múltiples actores —aunque con distintos grados de responsabilidad y poder— en un proceso continuo y dinámico de transformación (Massey, 2005). Más específicamente, el corpus teórico y empírico de la geografía de la discapacidad contribuye a identificar los aspectos de la producción del espacio que excluyen a este sector de la población, ya sea mediante barreras materiales, simbólicas o actitudinales (Imrie y Edwards, 2007). En conjunción con Lefebvre, podríamos caracterizar al campo como uno que analiza la producción social capacitista del espacio. Este campo de investigaciones además concibe a las mismas personas con discapacidad como productoras activas de espacio —tal como Lefebvre comprende al habitante o usuario de la ciudad como productor activo del mismo— tanto al incidir en políticas públicas como al hacer que emerja cotidianamente la accesibilidad dentro de las infraestructuras existentes (Muñoz, 2023; Velho, 2021).

<sup>1</sup> Financiamiento: el autor fue apoyado por una beca doctoral y postdoctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) de Argentina. El grupo de investigación que enmarcó este trabajo (grupo de estudios “Geografías emergentes: políticas, conflicto y alternativas socio-espaciales”, Instituto de Geografía Romualdo Ardissonne, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires) fue apoyado por los subsidios UBACyT n° 20020170200047BA y n°20020190100190BA.

<sup>2</sup> La Ley 962, que ampliaba las previsiones de accesibilidad, ha quedado sin efecto desde 2019, dada la modificación del Código de Edificación de la ciudad. Sin embargo, permanecen las obras realizadas bajo su influencia. Además, a pesar de su derogación, el artículo 42 de la Constitución de la ciudad establece que en Buenos Aires se debe prever “...el desarrollo de un hábitat libre de barreras naturales, culturales, lingüísticas, comunicacionales, sociales, educacionales, arquitectónicas, urbanísticas, del transporte y de cualquier otro tipo, y la eliminación de las existentes” (1996). Por otra parte, en la ciudad rige la normativa nacional en relación a accesibilidad, tal como la ley nacional N° 22.431, del año 1981, de “Protección integral de los discapacitados”, actualizada en 1994 por la “Ley de accesibilidad de personas con movilidad reducida” (N° 24.314), más cercana al modelo social. Por último, Argentina se adhiere a la *Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad* (ONU, 2006), otorgándole rango constitucional, mediante la Ley N° 26.378.

Consideramos como espacio público a aquellas áreas de la ciudad que se hallan al aire libre y que son de uso colectivo, especialmente las calles, veredas, plazas y parques, a los que se suman los espacios del transporte público. Para comprender los procesos de producción excluyente de este tipo de espacios en Buenos Aires implementamos un abordaje cualitativo que incluyó entrevistas en profundidad con referentes de organizaciones de personas con discapacidad y un análisis de las producciones de dichas organizaciones. De esta manera, identificamos las barreras a la accesibilidad que existen en los espacios públicos de Buenos Aires, es decir, en sus calles, veredas (aceras o banquetas), plazas, parques y sistemas de transporte público. Hemos atendido a cuatro dimensiones donde se producen procesos de exclusión socio-espacial en estos espacios: la orientación y señalización callejera, la transitabilidad de las veredas, el transporte público y las interacciones con otras y otros transeúntes. Valga aclarar que el presente artículo no se organiza en base a estas dimensiones, sino que toma ejemplos de cada una de ellas para ilustrar las lógicas, prácticas y procesos que contribuyen a la producción de barreras.

Habiendo identificado las barreras existentes, y con el apoyo de herramientas teóricas y metodológicas de la geografía de la discapacidad, clasificamos las formas de producción de inaccesibilidad en dos categorías. En primer lugar, hallamos ciertos factores estructurales que permanecen intocados por las políticas específicas de discapacidad, incluyendo las formas de organizar la relación tránsito-peatones en las ciudades contemporáneas, y la priorización de la ganancia y el ahorro por encima de las necesidades de un amplio espectro de personas usuarias del espacio. En segundo lugar, encontramos que no se genera automáticamente accesibilidad incluso cuando se implementan políticas de producción de apoyos materiales en el entorno, dado que el espacio público se produce de manera dinámica y relacional con la participación de múltiples actores que pueden favorecer o menoscabar la accesibilidad. En este sentido, resaltamos tres fenómenos: las infraestructuras de apoyo frecuentemente resultan inutilizables dado que se construyen desde la perspectiva de personas sin discapacidad; aún los apoyos bien implementados requieren activarse en la práctica; y las actitudes y acciones de personas sin discapacidad pueden crear barreras de carácter tangible e intangible. Es decir, el espacio público no tiene la cualidad de “ser” o “no ser” accesible de manera intrínseca, ni de una vez por todas, sino que deviene como tal en el marco de relaciones entre sujetos, y entre estos y un entorno material con ciertas características (Muñoz, 2023).

A partir de lo anterior, el presente artículo constata que el espacio público de Buenos Aires se diseña, construye, mantiene y regula de maneras capacitistas, es decir, de una forma que presume y prioriza a las personas sin discapacidad (Chouinard, 1997). Así, el trabajo forma parte de un creciente corpus de investigaciones geográficas que hallan situaciones similares a lo largo de Latinoamérica, pero hemos buscado trascender la mera constatación de la existencia de obstáculos. En cambio, a partir del análisis aquí expuesto, argumentamos que para comprender la exclusión de las personas con discapacidad de los espacios públicos y favorecer su inclusión, no es suficiente con atender a la presencia de apoyos o barreras infraestructurales, sino que resulta necesario considerar los factores estructurales y las formas relacionales en que la infraestructura física debe “activarse” para producir (in)accesibilidad en la práctica. De esta manera, se contribuye a comprender los procesos de inclusión y exclusión socio-espacial para este colectivo, más allá del caso específico.

Merece aclararse que Buenos Aires, como todas las urbes latinoamericanas, se ve atravesada por desigualdades socioeconómicas y territoriales; por ejemplo, un 7 % de la población habita en barrios populares informales (villas o asentamientos)<sup>3</sup>. La presente investigación se aboca a analizar solamente

<sup>3</sup> Información extraída del Instituto de Estadística y Censos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires: <https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/?p=50392>.

la accesibilidad de la ciudad formal, sabiendo que los barrios populares presentan desafíos específicos por sus calles o pasillos angostos, frecuentemente no pavimentados y desconectados de la red de transporte público (Coriat, 2002; Robert et al., 2015). También vale añadir que en los espacios públicos las desigualdades no se limitan a aquellas vinculadas al capacitismo sino también al género, el racismo, la xenofobia y a la expulsión de ciertos usos de estos espacios como aquellos de las personas en situación de calle o vendedores de la vía pública (Marcús, 2017).

En el próximo apartado se presentan los principales elementos teóricos tomados de la geografía, los estudios de la discapacidad y la geografía de la discapacidad, junto a un estado del arte de las investigaciones sobre las experiencias de personas con discapacidad en espacios públicos. Luego se sintetiza la metodología utilizada. Los dos apartados siguientes presentan las dos categorías de factores que continúan produciendo inaccesibilidad en los espacios públicos de Buenos Aires: aquellos de índole estructural y aquellos vinculados al carácter relacional de la producción del espacio. Por último, ofrecemos algunas reflexiones finales.

---

## 2. Marco teórico y estado del arte

### 2.1. La producción social de espacios discapacitantes

Como hemos adelantado, para comprender por qué persiste la falta de accesibilidad en los espacios públicos de Buenos Aires, resulta necesario atender a cómo estos son producidos. Nuestro abordaje se basa teóricamente en la propuesta de Lefebvre (2013/1974) de colocar el foco en el proceso de producción social del espacio, más que en el resultado de este proceso. Como el espacio “no es una cosa, sino un conjunto de relaciones entre las cosas” (Lefebvre, 2013/1974, p. 139), el trabajo de su producción no puede rastrearse a algún actor específico, sino que materializa el conjunto de relaciones sociales existentes, siempre imbuidas por el poder. Aunque este autor se enfoca en la lucha de clases dentro del capitalismo, investigadores e investigadoras más recientes tales como Massey (2005), que también comprenden el espacio de manera relacional, consideran que este es producto de un proceso continuo y nunca acabado de interrelaciones donde entran en juego diversas formas de dominación. El espacio por ende se transforma constantemente: es una “geometría siempre cambiante de relaciones sociales y de poder” (Massey, 1994, p. 4).

Las geografías de la discapacidad contribuyen a comprender cómo las relaciones y representaciones dominantes en torno a la discapacidad participan de estos procesos de producción espacial. Dicho campo retoma además algunas conceptualizaciones originadas en los estudios de la discapacidad, como el modelo social, que sostiene que la discapacidad no es inherente a los cuerpos, sino que es producida por formas de organización social que causan limitaciones a quienes poseen ciertas características físicas o mentales (Barnes y Mercer, 2004; Palacios, 2008). Siguiendo esta línea, la geografía ha analizado el rol del espacio en la producción social de la discapacidad y/o en la exclusión de quienes pertenecen a este colectivo. La disciplina también ha incorporado algunas críticas que recibió el modelo social por invisibilizar al cuerpo; en este sentido, busca recuperar la presencia activa y encarnada de las personas con discapacidad en relación con el entorno (Hansen y Philo, 2007). La mayoría de los trabajos de la geografía de la discapacidad se sitúan en el mundo anglosajón, aunque más adelante destacamos un pequeño pero creciente núcleo de investigaciones en Latinoamérica.

Algunas investigaciones de la geografía de la discapacidad parten de una perspectiva estructural. Por ejemplo, Gleeson (1999) se alinea con aquellas corrientes de los estudios de la discapacidad que atribuyen la exclusión de esta población al capitalismo, por ciertos principios inherentes al mismo como la maximización de la ganancia (Oliver, 1990). Por ende, este geógrafo sostiene que el mero añadido de apoyos a la accesibilidad en algunos espacios no modifica de raíz las causas de exclusión, aunque resulta importante para mejorar las vidas de los sujetos en el presente (Gleeson, 1999). Otras investigaciones se concentran en los elementos culturales, representaciones e ideas en torno a la discapacidad que se expresan en los espacios –tanto en el entorno material como en las interacciones interpersonales que se desarrollan allí– transmitiendo la idea de que las personas con discapacidad están “fuera de lugar” (Butler y Bowlby, 1997; Hansen y Philo, 2007; Kitchin, 1998).

En este artículo se retoman ambas líneas de indagación: algunos factores que contribuyen a la inaccesibilidad de los espacios públicos de Buenos Aires son de tipo estructural y otros reflejan una ausencia de las personas con discapacidad en el imaginario sobre quiénes circulan por el espacio público y quiénes pueden participar de su construcción. Pero también hemos retomado desarrollos más recientes dentro de las geografías y estudios de la discapacidad que se alinean con el tipo de perspectiva relacional del espacio descrito más arriba y que señalan que un espacio no tiene la cualidad estática de “ser” o “no ser” accesible.

En este sentido, desde la geografía, Muñoz (2023) y Velho (2021) destacan que aun cuando existen infraestructuras de accesibilidad, el acceso no se produce automáticamente, sino que emerge relacionamente a partir de la interacción entre dichos elementos materiales y sus usuarios con y sin discapacidad. Por ejemplo, quienes usan el transporte público deben negociar entre sí para establecer la prioridad en el uso de ascensores o para desplegar una rampa en un autobús. Más en general, desde los estudios latinoamericanos de la discapacidad se subraya que la accesibilidad se produce en contextos diversos y en relación a personas con discapacidad heterogéneas, por lo cual el mero despliegue de un apoyo técnico estandarizado no garantiza accesibilidad (Coriat, 2002; García et al., 2015; Heredia, 2024). Desde estos puntos de vista, las personas con discapacidad no son receptoras pasivas de la accesibilidad, sino que contribuyen a activar los elementos del entorno para lograr el acceso.

## 2.2. Espacio público y discapacidad

El presente artículo forma parte de un conjunto de investigaciones geográficas enfocadas en las experiencias de personas con discapacidad en espacios públicos urbanos. Aquí, nuevamente, las líneas de indagación pueden categorizarse de manera similar a lo indicado en el apartado anterior.

Algunos autores/as se han enfocado en aspectos de carácter estructural, es decir, en los modos en que la organización social del espacio-tiempo a gran escala discapacita o excluye a ciertos sujetos en el ámbito de la calle. Autores como Freund (2001) e Imrie (2012) han analizado las dificultades que encuentran algunas personas para maniobrar a través de un espacio-tiempo urbano dominado por el tránsito automotor: estos escenarios suelen generar peligrosidad para quienes no pueden percibir visualmente los vehículos o moverse con cierta rapidez al cruzar la calle. Por otro lado, se ha investigado cómo las interacciones entre personas sin y con discapacidad contribuyen a la experiencia vivida por estas en espacios públicos. Por ejemplo, las concepciones negativas sobre las mujeres con discapacidad visual disminuyen sus posibilidades para moverse por estos ámbitos (Butler y Bowlby, 1997). Pero las interacciones no siempre tienen efectos excluyentes: como señalamos más arriba, Muñoz (2023) y Velho (2021) han mostrado cómo la accesibilidad en

el espacio público emerge justamente de la interrelación entre personas con y sin discapacidad, en diálogo con el entorno material.

En la geografía latinoamericana, varias investigaciones recientes han explorado las experiencias de las personas con discapacidad en el espacio público, mayormente en capitales nacionales como Ciudad de México, Santiago de Chile, San José de Costa Rica o Buenos Aires. Algunos trabajos colocan mayor énfasis en el relevamiento de barreras (Martínez Wong, 2016) y/o en las consecuencias de dichas barreras sobre la movilidad de las personas con discapacidad (Fernández Romero, 2022a; Paniagua Arguedas, 2023; Solsona-Cisternas et al., 2021). Otras indagaciones se centran en las estrategias que despliegan los sujetos en el espacio público y/o en el transporte público para orientarse (Hernández Flores, 2012), utilizar las infraestructuras existentes (Muñoz, 2020) o para trabajar allí (Tolentino Tapia, 2022). Además, otras ciencias sociales latinoamericanas, como la sociología, han mostrado un interés en entender cómo “las desigualdades que enfrentan los cuerpos discapacitados en el espacio social se expresan en el espacio físico” (Venturiello, 2009, p. 2). Todas estas investigaciones consideran a las personas con discapacidad en un rol activo, tanto al gestionar la propia movilidad en la vida diaria como al organizarse políticamente en pos de lograr mayor accesibilidad. El presente artículo busca retomar y contribuir a estos debates al analizar los elementos que contribuyen a producir la inaccesibilidad que estos trabajos previos han hallado en espacios públicos latinoamericanos.

---

### 3. Metodología

La investigación que dio lugar al presente artículo se desarrolló mediante una estrategia metodológica cualitativa. Para identificar las barreras a la accesibilidad en los espacios públicos de Buenos Aires se utilizaron dos estrategias de producción de datos. Por un lado, entre 2020 y 2022 realizamos entrevistas semi-estructuradas a seis activistas de organizaciones vinculadas a la discapacidad motriz o visual, priorizando aquellas lideradas por personas con discapacidad. Con el consentimiento de dichas personas, utilizamos sus nombres propios como forma de reconocimiento de los conocimientos que han contribuido cada una de ellas, que desbordan los saberes meramente experienciales.

Por otro lado, sistematizamos documentos producidos por estas organizaciones o por sus integrantes, tales como informes, comunicados o publicaciones en sus sitios web y redes sociales. Las entidades abordadas han sido la Red por los Derechos de las Personas con Discapacidad (REDI), la Fundación Rumbos, Acceso Ya, la Asociación para la Espina Bífida e Hidrocefalia (APEBI), la Biblioteca Argentina para Ciegos (BAC) y la Federación Argentina de Ciegos y Ambliopes (FAICA). También hemos retomado un informe de la Mesa por el Derecho al Espacio Público Inclusivo, un ámbito dentro de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires conformado por asesores legislativos y representantes de diversas organizaciones.

Nuestra delimitación del espacio público comprende aquellas áreas de la ciudad que se hallan al aire libre y que son de uso colectivo, especialmente las calles, veredas, plazas y parques (Jacobs, 1961; Marcús, 2017). Aunque otros abordajes del espacio público colocan el acento en la participación cívica, nuestro foco se halla sobre los usos cotidianos de este tipo de espacio. En efecto, los entornos abarcados por nuestro recorte comparten un rol similar en la reproducción de la vida diaria, dado que son sitios que se atraviesan

para llegar a cualquier punto de la ciudad –o simplemente para disfrutar del recorrido en sí mismo– y además son ámbitos donde se produce la co-presencia y el encuentro con otras personas conocidas y desconocidas. Por ende, la exclusión de este tipo de espacio posee implicancias importantes con respecto a la vida cotidiana y la inserción en la sociedad (como se describe en mayor profundidad en la tesis doctoral que enmarca el análisis aquí presentado: Fernández Romero, 2022a). También hemos considerado a los espacios e infraestructuras vinculados al transporte público como una extensión del espacio público, teniendo en cuenta que cumplen un papel semejante.

Siguiendo el modelo social, evitamos organizar nuestro análisis según “tipos” de discapacidad, lo cual podría volver a situar la discapacidad exclusivamente dentro del cuerpo individual (por ejemplo, obstáculos para personas ciegas, para quienes usan silla de ruedas, etc.). En cambio, nuestra indagación se centró en cuatro dimensiones de los espacios públicos donde se producen procesos socio-espacialmente excluyentes: la transitabilidad de las veredas, la orientación y señalización callejera, el transporte público y las interacciones con otros transeúntes. Este abordaje incentiva a focalizar en los modos en que el espacio es producido y vivido, y en las necesidades que posee cualquier persona para desenvolverse en el espacio público, en vez de destacar las diferencias corporales de los sujetos con discapacidad. A lo largo del artículo, tomamos ejemplos de cada dimensión para ilustrar las lógicas, procesos y prácticas que contribuyen a la producción de barreras.

Estas cuatro dimensiones fueron el resultado final de un análisis basado en la codificación de las transcripciones de entrevista y de los documentos seleccionados. Dicha codificación alternó entre instancias más cerradas –en base a categorías sugeridas por nuestro marco teórico– y más abiertas –partiendo de ideas o fenómenos emergentes–, pero siempre manteniendo el diálogo entre el material empírico y el recorte conceptual provisto por nuestro problema, preguntas y objetivos de investigación (Maxwell, 2019). Las entrevistas semi-estructuradas y el análisis documental habían sido guiadas por interrogantes en torno cuestiones tales como las experiencias de las personas con discapacidad en el espacio público (tanto en relación al entorno construido como a las interacciones interpersonales), su percepción del mismo y los sentidos asignados a él, las estrategias para utilizar el espacio público o para reproducir la vida cotidiana sin pasar por el mismo, y las demandas, acciones y logros políticos del colectivo en torno al espacio público. En este artículo solo se aborda una parte de lo hallado a partir de estas cuestiones; un análisis en mayor profundidad puede hallarse en Fernández Romero (2022a).

Habiendo presentado los principales elementos contextuales, teóricos y metodológicos de la investigación, los próximos dos apartados se dedican a presentar los principales factores que producen inaccesibilidad en los espacios públicos de Buenos Aires.

---

#### 4. Factores estructurales de producción de inaccesibilidad

Desde la geografía de la discapacidad se señalan factores estructurales que contribuyen a que los espacios tiendan a ser excluyentes para personas con discapacidad. Dicha perspectiva busca superar aquellas propuestas de intervención que atribuyen la inaccesibilidad exclusivamente a la falta de conciencia en torno a la discapacidad por parte de actores individuales, como arquitectos/as o urbanistas; esta visión simplista so-

bre la producción del espacio ha sido descrito como “el abordaje del ‘diseño desconsiderado’” (*thoughtless design*) (Gleeson, 1999, p. 105). En cambio, desde la geografía se propone una visión más compleja que va más allá de considerar el rol de actores individuales en la producción espacial (Lefebvre, 2013/1974) para tener en cuenta las relaciones sociales, políticas y económicas que están implicadas tanto en los procesos de diseño urbano como en las vidas de las personas con discapacidad (Imrie y Edwards, 2007).

En los próximos subapartados, se presentan dos factores estructurales que contribuyen a la persistencia de barreras en los espacios públicos de Buenos Aires. Primero, atendemos a la forma de organizar el tránsito vehicular y peatonal; luego, nos centramos en las consideraciones económicas en torno a la accesibilidad.

#### 4.1. Organización del tránsito

Como ya se mencionó, los entornos dominados por el tránsito automotor resultan inherentemente peligrosos para algunos sujetos. En efecto, en Buenos Aires, al analizar la historia de la infraestructura destinada a separar los flujos vehiculares y peatonales, y a proteger a estos últimos, hallamos que su construcción presupone un peatón sin discapacidad. Incluso algunas modificaciones recientes que buscan priorizar el tránsito peatonal continúan reproduciendo dicho supuesto.

El incremento en el tráfico automotor en Buenos Aires entre fines del siglo XIX y mediados del XX estuvo acompañado por intervenciones estatales orientadas a mejorar la circulación y volverla más segura (Gruschetsky, 2018). Esto incluyó obras de infraestructura y normas de tránsito que buscaban apartar los vehículos de los peatones, que hasta entonces se veían entremezclados en gran medida. Se apuntó a restringir a los peatones a las veredas, que ya existían y se distinguían de la calzada por su elevación; y se buscó limitar el cruce solo a las esquinas, en algunas de las cuales se dispusieron agentes de tránsito que luego fueron reemplazados por los semáforos luminosos.

Sin embargo, los equipamientos urbanos recién descritos solo cumplen plenamente su función de resguardar del tráfico a los/as transeúntes si estos/as pueden ascender y descender fácilmente entre la calzada y la vereda, y si pueden percibir visualmente las luces de los semáforos. Si consideramos que no solo la discapacidad sino también la capacidad se producen socialmente, aquí hallamos infraestructuras que potencian la capacidad corporal para aquellos sujetos que pueden utilizarlas, es decir, facilitan su circulación en un espacio público dominado por el tránsito automotor. Pero, al mismo tiempo, excluyen a sujetos con otras características corporales. Más aún, al liberar el flujo del tráfico, este puede avanzar a mayores velocidades, generando peligros todavía mayores para los sujetos que no fueron contemplados al planificar el espacio público. Esta falta de consideración de las personas con discapacidad en la construcción de la Buenos Aires contemporánea puede comprenderse en perspectiva histórica: durante gran parte de los siglos XIX y XX se tendió a segregar a este colectivo de la vida comunitaria (Palacios, 2008) y, por lo tanto, no se esperaba su presencia en los espacios públicos.

Algunas innovaciones recientes en la organización del tránsito continúan diseñándose en base a un peatón sin discapacidad. Nos referimos a las nuevas calles semi-peatonales del microcentro, oficialmente denominadas como calles “prioridad peatón”, donde la calzada se elevó al mismo nivel de la vereda. Esta idea de designar ciertas calles como *shared spaces* o espacios compartidos entre vehículos y peatones se ha extendido en varias ciudades del mundo, generalmente con el fin de revitalizar la actividad comercial en los centros urbanos. Estas calles reducen ciertas barreras al eliminar el cordón de la vereda, pero presuponen



cuerpos que maniobren con facilidad en entornos compartidos con el tránsito automotor, e incrementan el peligro y la percepción del riesgo para otros sujetos, como las personas mayores o con discapacidad visual (Imrie, 2012).

En Buenos Aires se evita parte de los peligros de la calles semi-peatonales ya que se preservan como exclusivas para peatones las franjas laterales, pero estas solo están delimitadas por pequeñas columnas que se ubican cada varios metros, causando que algunas personas con discapacidad visual ingresen inadvertidamente a la calzada. La Mesa por el Derecho al Espacio Público Inclusivo (2019, p. 17) reporta que la “implementación [de las calles ‘prioridad peatón’] ha provocado desconcierto [entre las personas ciegas y con baja visión], y muchos han redefinido sus trayectos diarios en función de evitar estas vías de riesgo”. Se han comenzado a instalar baldosas podotáctiles para restaurar un límite continuo, pero es un añadido *a posteriori* que debió ser demandado por el colectivo de personas con discapacidad visual, quienes no fueron contempladas desde un inicio.

En síntesis, tanto las formas tradicionales como contemporáneas de organizar el tránsito vehicular y peatonal se basan en un ideal de peatón sin discapacidad y, por ende, siempre requerirán del añadido de apoyos a la accesibilidad para adaptarlas a un público más amplio. Más aún, los espacios dominados por el tráfico automotor conllevan peligros y dificultades inherentes, lo cual podríamos extender a otros sujetos como personas mayores o niños/as. Vale aclarar, en este sentido, que ya desde el urbanismo feminista se ha señalado que los espacios públicos están diseñados de una manera tal que prioriza las actividades productivas –tales como los desplazamientos para asistir al trabajo– por encima de las tareas reproductivas o de cuidado (Col·lectiu Punt 6, 2019). Por ende, resultan esperables las pocas provisiones de accesibilidad en el espacio y transporte públicos hacia los sujetos que no son considerados como productivos –entre los cuales las miradas capacitistas suelen incluir a las personas con discapacidad–, dificultando la reproducción de su vida cotidiana y el ejercicio de sus derechos.

#### 4.2. Prioridades económicas

Según los abordajes materialistas histórico-geográficos de la discapacidad (Gleeson, 1999), una de las causas de la inaccesibilidad se vincula con la maximización de ganancias o ahorros, aún a costa de la exclusión de ciertos sujetos. Se trata a las personas con discapacidad “...como si su modo de hacer las cosas fuera disruptivo para la velocidad, el flujo o la circulación ‘normales’ de personas, mercancías y capital ya que ‘gastan’ más tiempo y espacio del que deberían...” (Hansen y Philo, 2007, pp. 498-499). En Buenos Aires, hallamos que el gobierno local posterga y terceriza la responsabilidad de ejecutar algunas de obras necesarias para la accesibilidad, resultando plausible suponer que ello se debe a motivos económicos congruentes con el carácter empresarialista o de urbanismo neoliberal de dicho gobierno (cuya jefatura se halla en manos del partido PRO Propuesta Republicana desde 2007), que “exige a las ciudades que funcionen como empresas orientadas hacia el rendimiento y la generación de ganancias” (Marcús, 2017, p. 20). Existen al menos dos situaciones donde se observa dicha lógica respecto a la accesibilidad: la escasez de mecanismos de elevación en estaciones de subterráneo y la falta de mantenimiento de las veredas.

Sólo 29 de las 87 estaciones del subterráneo de Buenos Aires poseen ascensores para acceder a los andenes en ambas direcciones, y frecuentemente estos y las escaleras mecánicas están fuera de funcionamiento (Fundación Rumbos, 2017). Frente a esta situación se han interpuesto varias demandas judiciales (Acceso Ya, 2019). Como respuesta, en 2018 la Legislatura de la Ciudad modificó el Código de Tránsito y Transporte

para añadir que “se debe garantizar la accesibilidad de personas con movilidad reducida a todas las estaciones de subterráneos” en las que sea factible (Ley 6132, art. 1). Sin embargo, se le otorgó un plazo de veinte años a la empresa concesionaria de dicho servicio para finalizar estas obras. Una entrevistada –abogada y usuaria de silla de ruedas– se hallaba trabajando en la Defensoría del Pueblo de la Ciudad y acudió a las reuniones donde se definió dicho plazo:

Metrovías [la empresa concesionaria] pidió veinte años de prórroga para dotar de accesibilidad al subte. Ahí fui a una reunión y les dije, ‘¿vos me estás diciendo que yo me voy a poder subir a un subte a los 55 años? Como para que ustedes se den cuenta del impacto real de las medidas’. Hubo un silencio y no sabían qué decir. Entrevista con Valeria Fantasía, integrante de APEBI, 2020.

No se trata de un caso de “diseño desconsiderado” ya que la empresa y los legisladores estaban al tanto de la necesidad de instalar medios de elevación. Si no se construyeron junto con los apoyos a la orientación que sí existen en el subterráneo para personas con discapacidad visual, probablemente se deba a las mayores inversiones y mayores gastos de operación y mantenimiento que serían necesarios, en un contexto donde el servicio se halla a cargo de una empresa privada.

Las veredas son otro elemento del espacio público donde el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA) desvía la responsabilidad de producir accesibilidad, en este caso no hacia el futuro sino hacia actores privados. Uno de los principales obstáculos señalados por las organizaciones de personas con discapacidad motriz –y, en menor medida, las de discapacidad visual– es el mal estado de las veredas, que imposibilita o vuelve peligrosos los desplazamientos. En cada relevamiento anual que lleva a cabo la Fundación Rumbos en distintos barrios de Buenos Aires, por lo menos el 70 % de los tramos de vereda relevados presentan algún obstáculo, tales como baldosas rotas o levantadas por las raíces de un árbol (Fundación Rumbos, 2023). En Buenos Aires, el mantenimiento de las veredas recae en los propietarios de cada parcela urbana, salvando ciertas excepciones (Ley 5902); frente a esta atomización y privatización de la responsabilidad, algunas organizaciones de personas con discapacidad como Fundación Rumbos y REDI sostienen que solo el GCBA puede garantizar veredas accesibles en toda su extensión que por ende permitan concretar trayectos a través de la ciudad (Fundación Rumbos, 2023). Aquí sostenemos que la falta de atención a esta área posee un cariz capacitista, en tanto afecta de manera particularmente aguda a las personas con discapacidad; pero también afecta a sectores más amplios dado que incrementa los riesgos de caídas, especialmente entre personas adultas mayores (Varela, 2008).

En síntesis, el GCBA desplaza las obras de producción de accesibilidad en dos sentidos diferentes: las posterga hacia el futuro y delega la responsabilidad en actores privados. De esta manera, se maximizan las ganancias para la empresa concesionaria del subterráneo y los ahorros para el gobierno.

---

## 5. Factores relacionales de producción de inaccesibilidad

Los factores estructurales recién expuestos contribuyen a producir entornos materiales orientados a ser transitados por personas sin discapacidad. Sin embargo, observamos que aun cuando se pone en marcha la construcción de espacios públicos presuntamente accesibles, no siempre se logra el objetivo de producir

accesibilidad. Para ello, es necesario atender a otros tres fenómenos que se presentan en este apartado, y que requieren atender al carácter relacional y dinámico de la producción espacial (Massey, 1994, 2005).

En un primer subapartado señalamos que es común que los apoyos a la accesibilidad se construyan de manera fallida ya que no participan personas con discapacidad en la implementación o evaluación de las políticas públicas. Pero aun cuando estos apoyos se hallan bien contruidos, la accesibilidad no se produce automáticamente: esta solo emerge –o naufraga– en la interacción entre personas sin y con discapacidad, y entre estas y el entorno material (Muñoz, 2023). Por ello, el segundo subapartado atiende a las formas en que las personas con discapacidad crean accesibilidad al interactuar con el entorno, y el tercero se dedica a las actitudes y acciones de los transeúntes sin discapacidad que obstaculizan el acceso al espacio público.

### 5.1. Falta de participación de personas con discapacidad

Como ya mencionamos, Buenos Aires posee normativas que exigen ciertas previsiones de accesibilidad en el espacio público. Una parte de esta legislación se cumple: a través de la urbe se observa la presencia de elementos tales como rampas y baldosas podotáctiles. Sin embargo, estos apoyos a la accesibilidad frecuentemente se instalan de una manera que no resulta utilizable por sus destinatarios. Uno de los componentes que perpetúa esta producción capacitista del espacio público es la falta de involucramiento de las personas con discapacidad a lo largo de todas las fases de las políticas públicas; sus saberes han sido tomados en cuenta en el diseño de algunas normativas, pero no en su implementación ni en la evaluación de las obras. En este apartado, presentamos tres consecuencias de ello.

En primer lugar, desde la sanción de la ley local 962 de “Accesibilidad física para todos” (2002), se generalizó la construcción de rampas en las esquinas de Buenos Aires. No obstante, las organizaciones lideradas por personas con discapacidad motriz señalan que estas frecuentemente están mal contruidas y no son realmente utilizables por personas usuarias de sillas de ruedas. Por ejemplo, es común que el borde inferior de la rampa culmine varios centímetros por encima del nivel de la calle (Fundación Rumbos, 2017). Una persona sin discapacidad motriz puede observar la presencia de la rampa e incluso creer que se halla en buen estado, pero en la práctica, no se cumple el propósito de generar accesibilidad. En segundo lugar, en 2010, se sancionó la ley local 3810 que establece que las paradas de autobús deben ofrecer información en braille. Una asesora legislativa con discapacidad visual participó en la redacción de la ley, surgida a partir de una propuesta gestada en la Biblioteca Argentina para Ciegos. Sin embargo, esta asesora explica que ni quienes colocan los carteles, ni quienes los supervisan, tienen conocimientos de braille; por lo tanto:

La ley se cumple, pero hay un problema con el control de los carteles, porque hay carteles que están mal puestos, los ponen al revés. Entonces, ¿cómo hacés para leerlo? Te tenés que dar vuelta, porque no lo podés leer de izquierda a derecha... O hay carteles que indican una parada que no es. Entrevista con Andrea Grassia, integrante de la BAC y FAICA, 2020.

Por último, un apoyo a la accesibilidad puede estar bien contruido, pero aun así no cumplir su función si es un mero añadido a un espacio que continúa diseñándose en función de un peatón “ideal” sin discapacidad. Recientemente se inauguró en Buenos Aires la Plaza Clemente, diseñada de manera participativa por organizaciones vecinales, incluyendo la Fundación Rumbos, que trabajó para incorporar criterios de accesibilidad. Por ello, se instaló un plano háptico de la plaza, es decir, un mapa en relieve con referencias en braille. Pero el mapa no se vio complementado por baldosas podotáctiles u otros elementos indicativos

en los senderos (Mesa por el Derecho al Espacio Público Inclusivo, 2019), a pesar de que las personas con discapacidad visual suelen reportar dificultades para circular por los espacios verdes por la ausencia de infraestructuras orientadoras. Como explica la entrevistada recién citada:

Está bueno el plano guía, pero es una aproximación; es para darte una idea del lugar. Pero si vos eso no lo traducís después en... Si no agregás baldosas guía, ¿vos cómo hacés para orientarte si todo el piso es igual y no tenés un borde? No sabés por dónde, no tenés un borde para seguir, una delimitación, algo que te siga un caminito. Entrevista con Andrea Grassia (integrante de la BAC y FAICA), 2020.

Por estos motivos, algunas organizaciones apoyaron la presentación de un proyecto de ley –aún no tratado– que busca “establecer la verificación obligatoria y vinculante por parte de personas con discapacidad de todos los proyectos, las obras y del equipamiento en el espacio público de la Ciudad de Buenos Aires” (Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Expediente n° 1511-D-2021, art. 1).

## 5.2. Accesibilidad como propiedad emergente

A partir de lo expuesto, podría parecer que existe una forma de construir correctamente apoyos que siempre generen accesibilidad. Pero, como adelantamos en el marco teórico de este artículo, la accesibilidad no es una cualidad que emane automáticamente de la infraestructura destinada a ese fin, aun si está bien diseñada, construida y mantenida, sino que emerge relacionamente en la interacción entre el entorno físico y sus usuarios (Muñoz, 2023). Al hablar sobre la escasez de semáforos sonoros en Buenos Aires, una de las entrevistadas señaló que esta tecnología en sí misma tampoco resuelve por completo las necesidades de orientación y seguridad en los cruces de calle:

Había debate sobre el tema de los semáforos sonoros [dentro de las organizaciones de personas con discapacidad visual], pero no hay una postura homogénea. Porque la realidad es que vos ponés un semáforo sonoro, pero después te dobla un auto y tampoco te da tanta garantía. Y además, las sendas peatonales no están en relieve. Entonces una persona que no tiene demasiada orientación no cruza en línea recta la calle. Entrevista con Andrea Grassia (integrante de la BAC y FAICA), 2020.

En parte, la entrevistada refiere a un problema similar al planteado por el plano háptico: el semáforo indica cuándo cruzar, pero luego no hay una guía táctil para orientar el cruce. Pero incluso si se instalaran baldosas podotáctiles, permanecería el desafío de la interacción con el tránsito. Los semáforos no eliminan por completo las negociaciones que deben desplegarse entre vehículos y peatones; aun cuando estos últimos poseen la luz a favor, deben lidiar con el tránsito que dobla desde la calle transversal. Aunque el peatón posea la prioridad, esta no siempre se respeta, ya que algunos conductores confían en que las personas se detendrán al ver que el vehículo sigue avanzando. Aquí nuevamente aparece el peligro inherente a los espacios urbanos dominados por el tránsito automotor, donde se presupone que los peatones cuentan con capacidades motrices y visuales homogéneas (Freund, 2001; Imrie, 2012). También se evidencia el rol de quienes usan el espacio público –en este caso, quienes conducen– en la generación de barreras.

Un último ejemplo ilustra la interrelación necesaria entre el entorno construido y sus usuarios para producir accesibilidad. Como mencionamos más arriba, algunas calles céntricas de Buenos Aires se han convertido en semi-peatonales, sin una demarcación continua entre lo que antiguamente eran la vereda y la calzada. En algunas cuadras se ha trazado un límite entre ambas zonas con distintos tipos de textura, pero no se ha

seguido un criterio homogéneo; lo mismo ocurre con los semáforos sonoros, que emiten señales diferentes según el modelo. Para ambos casos, la Mesa por el Derecho al Espacio Público Inclusivo (2019) ha señalado la necesidad de unificar y difundir las referencias utilizadas. Es decir, las personas usuarias de estos apoyos a la accesibilidad necesitan conocimientos previos sobre ellos; saberes que luego pondrán en acción al interactuar con el entorno urbano para gestionar su propio acceso al mismo. En este sentido, Muñoz (2023) y Velho (2021) señalan la importancia de reconocer el rol activo de las personas con discapacidad al utilizar las infraestructuras de accesibilidad, ya sea que las utilicen independientemente o en colaboración con otros individuos.

En síntesis, la accesibilidad sólo emerge si se produce una interacción exitosa entre la infraestructura de apoyo (como un semáforo sonoro o una baldosa podotáctil), la persona con discapacidad que “activa” ese apoyo, y las demás personas usuarias del espacio público –peatones o conductores– que habilitan o no el acceso. A continuación, se exponen otras maneras en que las demás personas usuarias del espacio público contribuyen a que emerja o no la accesibilidad.

### 5.3. Actitudes y acciones de otros/as transeúntes

Hasta aquí hemos abordado barreras materiales en el espacio público que pueden atribuirse a las políticas públicas. No obstante, quienes usan el espacio público también producen obstáculos para las personas con discapacidad, que pueden ser tanto inmateriales como tangibles. En este apartado comenzamos por ofrecer ejemplos de actitudes estigmatizantes hacia la discapacidad que permean la experiencia subjetiva del espacio público de quienes pertenecen a este colectivo y luego se presentan instancias donde el entorno físico se modifica en el transcurso de su uso cotidiano, volviéndolo más inaccesible. En ambos casos, se trata de fenómenos que regulan quiénes pueden utilizar cómodamente el espacio público, es decir, contribuyen a la producción social de este espacio.

Las concepciones y actitudes hacia la discapacidad que se traslucen en las interacciones con desconocidos/as pueden afectar negativamente las posibilidades de las personas con discapacidad para moverse libremente en el espacio público (Butler y Bowlby, 1997). Una de las principales actitudes descritas por las personas entrevistadas es la suposición de que las personas con discapacidad están desvalidas, lo cual se puede manifestar en expresiones de lástima. En algunas instancias, se asocia la presencia de los individuos con discapacidad en el espacio público con la mendicidad, como indica un entrevistado:

En algunos ámbitos todavía está este tema de la... siempre decimos de la infantilización, pero también está el tema de que no podemos trabajar, o no está en el imaginario. Está la imagen típica del ciego mendigando. De hecho, alguna vez me pasó que me dieron algún billete en la calle. Entrevista con Carlos García, integrante de la BAC y FAICA, 2020.

Aquí se constata un fenómeno similar al que halló la socióloga Ferrante (2015). Al entrevistar a quienes le dan limosna a personas con discapacidad que mendigan en Buenos Aires, encontró que el sentimiento unánime era de pena hacia esos individuos, a quienes se describía como impedidos de poder trabajar. Ferrante interpreta esta actitud como una “naturalización de la discapacidad como tragedia médica individual” (2015, p. 165).

En otros casos, el mismo supuesto sobre el desamparo de las personas con discapacidad genera intentos de ayudarlas de maneras inapropiadas. Esto resulta común en los relatos de personas con discapacidad vi-

sual, donde se repiten las anécdotas de ser tomadas del brazo y conducidas por la calle sin ser consultadas; y algunas personas con discapacidad motriz describen situaciones de la misma índole:

Yo me he caído [de la silla de ruedas] en la calle, me ha pasado que me he caído, y la gente me ha levantado... Que yo ni me di cuenta de que me caí. Y ni siquiera llegué a decir 'No, esperen, que me acomodo de esta manera'. Te hacían así una situación como de... Se entiende que por el solo hecho de tener discapacidad, te asisto de esta manera. Entrevista con Valeria Fantasía (integrante de APEBI), 2020.

Se distingue un componente de género en este tipo de interacciones: las mujeres se ven tocadas más frecuentemente sin su consentimiento, tendencia que puede escalar a situaciones de acoso sexual o tocamientos indebidos (entrevista con Andrea Grassia, 2020). Dicha desigualdad de género ha sido analizada, por ejemplo, en Morris (1996).

Más allá de las interacciones interpersonales entre personas con y sin discapacidad, el entorno físico se modifica en el transcurso de su uso cotidiano, lo cual puede generar barreras al acceso. Aquí aparece el carácter no determinista de las infraestructuras: tal como la accesibilidad emerge de la interacción entre la materialidad y las personas con y sin discapacidad (Muñoz, 2023), de la misma manera puede producirse inaccesibilidad, dado que el espacio se produce en un proceso continuo y nunca acabado de interrelaciones (Massey, 2005). Por ejemplo, una vereda o una rampa construidos inicialmente de manera accesible puede dejar de serlo si las personas usuarias del espacio colocan allí objetos que obstruyen el camino.

Durante la pandemia de COVID-19, algunos de estos obstáculos se incrementaron debido a que los bares y restaurantes comenzaron a colocar más mesas en las veredas, no siempre respetando el ancho de paso necesario para sillas de ruedas (entrevista con Andrea Grassia, 2020) y además desconociendo que los objetos inesperados pueden causar tropiezos para personas con discapacidad visual. Estas situaciones reflejan una ausencia de las personas con discapacidad en el imaginario sobre quiénes circulan por el espacio público, lo cual a su vez contribuye a su ausencia literal, como indica otra entrevistada:

Muchas veces la gente en lo cotidiano te dice: 'Ay, no corrí el auto de la rampa porque por acá nunca pasa ninguna persona con discapacidad'. [...] Y claramente hay ahí una interrelación de que las personas con discapacidad no están en los espacios por las propias barreras que ofrece el entorno. Entrevista con Valeria Fantasía (integrante de APEBI), 2020.

En síntesis, las actitudes con respecto a la discapacidad se expresan en las interacciones directas entre personas con y sin discapacidad, pero también se materializan en las modificaciones cotidianas del entorno físico, contribuyendo en ambos casos a producir inaccesibilidad.

---

## 6. Conclusiones

En este artículo analizamos las lógicas, prácticas y procesos que contribuyen a que el espacio público de la ciudad de Buenos Aires continúe presentando barreras para el acceso de personas con discapacidad motriz o visual. A partir del estudio de este caso, postulamos de manera más general que no alcanza con que exista legislación a favor de la accesibilidad para que esta se produzca, y ello no solamente se debe a que

dicha legislación puede ser incumplida; de hecho, en Buenos Aires, una observación superficial supondría su cumplimiento. Argumentamos, entonces, que resulta necesario trascender los abordajes técnicos que solo constatan la presencia y características de los apoyos o barreras a la accesibilidad, para darle mayor centralidad a los factores estructurales y las maneras en que la infraestructura física se “activa” o no de manera relacional para producir in/accesibilidad en la práctica.

En este sentido, hemos propuesto que algunas causas de la exclusión de personas con discapacidad motriz o visual pueden rastrearse a características estructurales de la producción del espacio urbano, tales como la forma de organizar el tránsito o la búsqueda de maximizar las ganancias o ahorros en sociedades capitalistas y Estados neoliberales, en un contexto en el que las personas con discapacidad no son consideradas parte de las personas usuarias del espacio público que merecen ser objeto de planificación o inversión. Otros obstáculos a la accesibilidad pueden comprenderse mejor al atender al carácter relacional del espacio. Por un lado, los apoyos al acceso resultan más utilizables cuando las personas con discapacidad participan de su construcción y cuando se diseñan entendiendo cómo estos sujetos activan ciertos elementos del entorno material y humano para hacer emerger la accesibilidad. Por otro lado, las personas usuarias del espacio público sin discapacidad aparecen como actores que pueden favorecer la accesibilidad, pero también pueden disminuirla, mediante interacciones indeseadas u obstáculos materiales.

Un hilo conductor en todos estos factores de producción de inaccesibilidad es el capacitismo, que como definimos al inicio del artículo, consiste en la presunción de que el ser humano por defecto es aquel sin discapacidad (Chouinard, 1997). En este artículo se ha observado cómo las personas con discapacidad no han sido tenidas en cuenta ni en el ordenamiento inicial del tránsito en las ciudades contemporáneas, ni en la construcción y mantenimiento actual de la infraestructura peatonal y de transporte público; su presencia no es prevista por otras personas usuarias del espacio público, ni son consideradas partícipes necesarias en la implementación o evaluación de las obras. Aunque las últimas décadas hayan visto una transición desde un modelo segregador de las personas con discapacidad hacia modelos de inclusión en la vida comunitaria (Palacios, 2008), las barreras en el espacio público continúan reflejando imaginarios excluyentes y entorpeciendo la presencia física de estos sujetos en entornos compartidos.

En dicho contexto, el presente artículo buscó retomar las perspectivas relacionales sobre el espacio desde la geografía, en general, y de la geografía de la discapacidad en particular, para ofrecer un abordaje analítico que contribuya a profundizar la comprensión de las barreras existentes; con el fin último de producir espacios públicos incluyentes para una variedad de sujetos. Resaltamos la necesidad de atender a las relaciones sociales, políticas y económicas que rodean a la producción de barreras materiales e inmateriales, teniendo en cuenta cómo el capacitismo modula las decisiones tomadas en el marco de estas relaciones. Además, compartimos la propuesta de Muñoz (2023) de dejar de conceptualizar la accesibilidad como una cualidad estática de las infraestructuras, para entenderla como una propiedad relacional que emerge de interacciones cotidianas entre personas con y sin discapacidad y el entorno material.

Por último, señalamos que la presente investigación se centra en las experiencias de las personas con discapacidad motriz y visual. Resultaría enriquecida al analizar cómo se producen otras barreras, tales como la infantilización y falta de accesibilidad cognitiva experimentadas por personas con discapacidad intelectual, o las barreras sensoriales y estigmatización que enfrentan las personas del espectro autista. Desde estas perspectivas también interesan tanto la producción relacional del espacio (Kenna, 2023) como los factores estructurales que inciden en él, tales como las que señala el materialismo neurodivergente (Chapman, 2023).

## Referencias bibliográficas

- Argentina. Ley N° 22.431, “Sistema de protección integral de los discapacitados”, de 16 de marzo de 1981. *Boletín Oficial*, 20 de marzo de 1981.
- Argentina. Ley N° 24.314, “Ley de accesibilidad de personas con movilidad reducida”. Modificación de la ley N° 22.431, de 15 de marzo de 1994. *Boletín Oficial*, 8 de abril de 1994.
- Argentina. Ley N° 26.378, “Apruébase la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su protocolo facultativo, aprobados mediante resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 13 de diciembre de 2006”, de 21 de mayo de 2008. *Boletín Oficial*, 6 de junio de 2008.
- Acceso Ya (2019). *Avances en la causa*. [https://accesoya.org.ar/acciones/transporte-publico/subtes/avances-en-la-causa-\\_230.html](https://accesoya.org.ar/acciones/transporte-publico/subtes/avances-en-la-causa-_230.html).
- Barnes, C. y Mercer, G. (2004). Theorising and researching disability from a social model perspective. En C. Barnes y G. Mercer (Comps.), *Implementing the social model of disability*. Disability Press.
- Butler, R. y Bowlby, S. (1997). Bodies and spaces: an exploration of disabled people's experiences of public space. *Environment and Planning D: Society and Space*, 15(4), 411-433. <https://doi.org/10.1068/d150411>.
- Chapman, R. (2023). *Empire of normality: Neurodiversity and capitalism*. Pluto Press. <https://doi.org/10.2307/jj.8501594>.
- Chouinard, V. (1997). Making space for disabling differences: challenging ableist geographies. *Environment and Planning D: Society and Space*, 15(4), 379-390. <https://doi.org/10.1068/d150379>.
- Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina. Expediente n° 1511-D-2021, del 6 de junio. Proyecto de ley “Verificación de las obras en el espacio público y de los equipamientos por ciudadanos/as con discapacidad”. Sistema de Consultas Parlamentarias de la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina. Ley 962 “Accesibilidad física para todos” de 5 de diciembre de 2002. *Boletín Oficial del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires*, 13 de enero de 2003, núm. 1607.
- Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina. Ley 5902 “Construcción, mantenimiento, reparación y reconstrucción de las veredas y/o aceras”, de 23 de noviembre de 2017. *Boletín Oficial del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires*, 26 de diciembre de 2017.
- Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina. Ley 6132, “Se modifica el Código de Tránsito y Transporte”, de 13 de diciembre de 2018, *Boletín Oficial del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires*, 14 de enero de 2019.
- Col·lectiu Punt 6 (2019). *Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida*. Virus.
- Coriat, S. (2002). *Lo urbano y lo humano. Hábitat y discapacidad*. Universidad de Palermo.
- Fernández Romero, F. (2022a). *Transeúntes inesperadxs: exclusión socio-espacial de las feminidades trans y las personas con discapacidad en los espacios públicos de la ciudad de Buenos Aires* [Tesis doctoral, Universidad de Buenos Aires]. FILO Digital. <http://repositorio.filo.uba.ar/handle/filodigital/16590>.
- Fernández Romero, F. (2022b). Activismos con historia: rumbo a ciudades más accesibles. *Redes de Extensión*, (9), 42-49.
- Ferrante, C. (2015). Discapacidad y mendicidad en la era de la Convención: ¿postal del pasado? *Convergencia*, 22(68), 151-176.
- Freund, P. (2001). Bodies, disability and spaces: the social model and disabling spatial organisations. *Disability & Society*, 16(5), p. 689-706. <https://doi.org/10.1080/09687590120070079>.



- Fundación Rumbos (2017). *Accesibilidad en subtes: relevamiento realizado del 26/6/17 al 21/7/17*. [https://www.rumbos.org.ar/news/accesibilidad-en-subtes-\(2017\)](https://www.rumbos.org.ar/news/accesibilidad-en-subtes-(2017)).
- Fundación Rumbos (13 de julio de 2023). *Informe: pasan los años y las licitaciones, pero los peatones siguen en peligro*. <https://www.rumbos.org.ar/post/pasan-los-a%C3%B1os-y-las-licitaciones-pero-los-peatones-siguen-en-peligro>.
- García, C., Heredia, M., Reznik, L. y Rusler, V. (2015). La accesibilidad como derecho: desafíos en torno a nuevas formas de habitar la Universidad. *Espacios de Crítica y Producción*, (51).
- Gleeson, B. (1999). *Geographies of disability*. Routledge.
- Gruschetsky, V. (2018). Las nuevas formas de movilidad en la ciudad de Buenos Aires: el avance de los automotores y la política municipal. 1900-1940. En S. Castillo, M. Mardones y W. Vila (Eds.), *Urbanismo y transporte público. Miradas al Siglo XX* (pp. 47-72). Ril Editores.
- Hansen, N. y Philo, C. (2007). The normality of doing things differently: bodies, spaces and disability geography. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 98(4), p. 493-506. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2007.00417.x>.
- Hernández Flores, M. (2012). Ciegos conquistando la ciudad de México: vulnerabilidad y accesibilidad en un entorno discapacitante. *Nueva Antropología*, 25(76), 59-81.
- Heredia, M. (2024). La accesibilidad en el campo de la discapacidad y otros alcances del concepto: aportes para la construcción de una perspectiva situada. *Masquedós*, 9(12).
- Imrie, R. y Edwards, C. (2007). The geographies of disability: reflections on the development of a sub-discipline. *Geography Compass*, 1(3), 623-640. <https://doi.org/10.1111/j.1749-8198.2007.00032.x>.
- Imrie, R. (2012). Auto-disabilities: the case of shared space environments. *Environment and Planning A*, 44(9), 2260-2277. <https://doi.org/10.1068/a44595>.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. Random House.
- Kenna, T. (2023). Neurodiversity in the city: exploring the complex geographies of belonging and exclusion in urban space. *The Geographical Journal*, 189(2), 370-382. <https://doi.org/10.1111/geoj.12512>.
- Kitchin, R. (1998). "Out of place", "knowing one's place": space, power and the exclusion of disabled people. *Disability & Society*, 13(3), 343-356. <https://doi.org/10.1080/09687599826678>.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio* (E. Martínez, trad.). Capitán Swing. (Trabajo original publicado en 1974).
- Martínez Wong, A. F. (2016). La "ciudad de los ciegos", un entorno discapacitante: experiencias urbanas y barreras en el centro de Santiago. *Boletín Electrónico de Geografía*, (4), 32-49.
- Marcús, J. (2017). Introducción: la ciudad en disputa. En J. Marcús (Comp.), *Ciudad viva. Disputas por la producción sociocultural del espacio urbano en la Ciudad de Buenos Aires* (pp. 17-32). Teseo.
- Massey, D. (1994). *Space, place, and gender*. University of Minnesota Press.
- Massey, D. (2005). *For space*. Sage.
- Maxwell, J. (2019). *Diseño de investigación cualitativa. Un enfoque interactivo*. Gedisa.
- Mesa por el Derecho al Espacio Público Inclusivo (2019). *Diagnóstico de la MEPI*. Comisión de Protección y Uso del Espacio Público de la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires.
- Morris, J. (1996) (Comp.) *Encuentro con desconocidas. Feminismo y discapacidad*. Narcea.
- Muñoz, D. (2020). *Enabling assemblages: a public transport system held together by embodied practices* [Tesis de doctorado, Universidad de Edimburgo]. Edinburgh Research Archive. <https://era.ed.ac.uk/handle/1842/37684>.

- Muñoz, D. (2023). Accessibility as a “doing”: the everyday production of Santiago de Chile’s public transport system as an accessible infrastructure. *Landscape Research*, 48(2), 200-211. <https://doi.org/10.1080/01426397.2021.1961701>.
- Oliver, M. (1990). *The politics of disablement: a sociological approach*. Palgrave Macmillan.
- Organización de las Naciones Unidas (2006). *Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad*. ONU. <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>.
- Palacios, A. (2008). *El modelo social de discapacidad*. CERMI.
- Paniagua Arguedas, L. (2023). “¡Y, sin embargo, nos movemos!”. Cuerpos y experiencias de las personas con discapacidad en ciudades capacitistas. *Revista Transporte y Territorio*, (28), 75-98. <https://doi.org/10.34096/rtt.i28.13048>.
- Robert, F., Liljesthrom, M. y Rodolfo, A. (2015). Ciudad, discapacidad y pobreza. La necesidad de considerar y priorizar a los grupos de mayor vulnerabilidad en la efectivización del derecho a la ciudad. En Centro de Estudios Legales y Sociales (Comp.), *Derechos humanos en Argentina. Informe 2015* (pp. 603-632). Siglo XXI.
- Solsona-Cisternas, D., Acuña-Oyarzun, B. y Núñez-Mansilla, K. (2021). Moverse con discapacidad “invisible”, cuerpos sintientes de mujeres con deficiencias viscerales en la Patagonia Chilena. *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad (RELACES)*, 13(35), 49-62.
- Tolentino Tapia, G. (2022). Vagoneros sordos en el metro de la Ciudad de México. Trabajo móvil y la construcción de lugares lineales. *Revista Transporte y Territorio*, (27).
- Varela, C. I. (2008). La cuestión de la “sensación de inseguridad” en adultos mayores de la ciudad de Buenos Aires: posibilidades de apropiación de los espacios públicos desde una perspectiva etaria. *Ponto Urbe*, (2). <https://doi.org/10.4000/pontourbe.1910>.
- Velho, R. (2021). “They’re changing the network just by being there”: reconsidering infrastructures through the frame of disability studies. *Disability Studies Quarterly*, 41(2). <https://doi.org/10.18061/dsq.v41i2.7087>.
- Venturiello, M. P. (2009). *Discapacidad y cuerpo. Desigualdades en la apropiación del espacio físico*. XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. <https://cdsa.aacademica.org/000-062/2155.pdf>.