

# **El medio como \" factor discapacitante\".**

AGOSTINA FONSECA y Makianich ALEXIA.

Cita:

AGOSTINA FONSECA y Makianich ALEXIA (2017). *El medio como \" factor discapacitante\". XII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-022/265>

Universidad Nacional de Lanús, Departamento Desarrollo Productivo y Tecnológico. Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana.

Alumnos: Fonseca, Agostina; Markianich, Alexia; Zoratti, Pablo.

Profesora: MG Arq María Alejandra Olivarez

### **Eje 3 Mesa N° 52: "Transporte urbano y movilidad" a desarrollarse en el Eje N°3.**

#### **Ponencia seleccionada: El medio construido como factor incapacitante: investigación en el área de la Estación de trenes de la localidad de Lanús.**

Autores: Estudiantes de la Universidad Nacional de Lanús (UNLa), Departamento Desarrollo Productivo y Tecnológico, Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana: Agostina Fonseca, Alexia Markianich, Pablo Zoratti.

Coordinación: Prof. María Alejandra Olivarez.

#### **RESUMEN:**

El marco normativo que ampara la situación de las personas con discapacidad en la Argentina es la Ley N°22.431 y su Decreto reglamentario N°914/97.

En función de ello, un grupo de estudiantes de la Universidad de Lanús de la Lic. en Gestión Ambiental Urbana, realizó un estudio en el área central del municipio con el objetivo de evaluar la accesibilidad para todos los habitantes en relación a la legislación ya mencionada cuyos resultados pusieron de manifiesto que dicha zona presenta falencias notorias que abarcan desde la falencia y/u obstrucción de vados hasta la imposibilidad fáctica de poder cruzar en la Estación de tren desde Lanús Este a Oeste o viceversa, evidenciando la falta de políticas públicas y controles específicos que regulen dicha situación.

Por otro lado, no sólo la situación de no conformidad en relación a la Ley impide la movilidad urbana en personas con discapacidad sino que, por el contrario, en el contexto urbano se denotan fuertemente las barreras comunicacionales y actitudinales que hacen un medio receptor y adaptado para un sector social al que nosotros hemos de referirnos como "factor discapacitante". En este punto, nos preguntamos ¿Acaso la ciudad no es construida para ser hábitat del hombre?

Universidad Nacional de Lanús, Departamento Desarrollo Productivo y Tecnológico. Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana.

Alumnos: Fonseca, Agostina; Markianich, Alexia; Zoratti, Pablo.

Profesora: MG Arq María Alejandra Olivarez

## LA MOVILIDAD EN EL ÁREA DE LA ESTACIÓN LANÚS: ¿ACCESIBILIDAD PARA TODOS?

*“Si no hay espacio para pensar colectivamente una sociedad equivocada tampoco lo habrá para desarrollar la idea de una más justa.”*

**Zygmundt Bauman**

### ÍNDICE

|  |    |
|--|----|
| INTRODUCCIÓN .....                           | 3  |
| ÁREA DE ESTUDIO.....                         | 4  |
| HIPÓTESIS .....                              | 4  |
| METODOLOGÍA .....                            | 4  |
| DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL .....     | 7  |
| Zona de relevamiento 1: Estación Lanús. .... | 7  |
| Zona de relevamiento 2: Lanús Oeste.....     | 8  |
| Zona de relevamiento 3: Lanús Este .....     | 10 |
| REFLEXIONES FINALES.....                     | 11 |

Universidad Nacional de Lanús, Departamento Desarrollo Productivo y Tecnológico. Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana.

Alumnos: Fonseca, Agostina; Markianich, Alexia; Zoratti, Pablo.

Profesora: MG Arq María Alejandra Olivarez

## INTRODUCCIÓN

Lanús es una estación ferroviaria ubicada en la ciudad homónima, en la Provincia de Buenos Aires, Argentina. Ubicada en el primer cordón del Área Metropolitana de Buenos Aires, es un centro de transferencia intermedio del servicio eléctrico metropolitano que se presta entre las estaciones Plaza Constitución, Alejandro Korn, Ezeiza y Claypole.

Alrededor de éste área, se desarrollan principalmente actividades comerciales y a su vez reúne gran caudal de colectivos urbanos que tienen parada allí y favorecen la movilidad urbana.

La movilidad en el contexto urbano resulta crucial para desarrollar las actividades cotidianas relacionadas con el trabajo, la educación, compras así como actividades no rutinarias como lo son la recreación y la salud. No obstante e independiente del motivo, el tránsito vehicular y peatonal es un fenómeno que se desarrolla todos los días, en todo momento.

Este fenómeno de la movilidad urbana, sin embargo, no se encuentra exento de dificultades y obstáculos que repercute indefectiblemente en la calidad ambiental (en términos físico-naturales y también sociales). En este contexto, el caso de las personas con discapacidad requiere especial atención debido a que se requieren políticas públicas inmersas en la transversalidad e integralidad que den una respuesta acertada y adecuada a las situaciones de necesidad especial. Es por ello que, el objetivo de la presente investigación consta de evaluar y determinar el nivel de cumplimiento en el Área de la Estación de Lanús en relación a la legislación aplicable en la movilidad de personas con discapacidad bajo una mirada integral y holística. Así mismo la evaluación debe considerar no sólo el funcionamiento de los flujos por los corredores viales sino también contemplar el entorno como un factor fundamental ya que puede manifestarse como una barrera física.

Universidad Nacional de Lanús, Departamento Desarrollo Productivo y Tecnológico. Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana.

Alumnos: Fonseca, Agustina; Markianich, Alexia; Zoratti, Pablo.

Profesora: MG Arq María Alejandra Olivarez

## ÁREA DE ESTUDIO

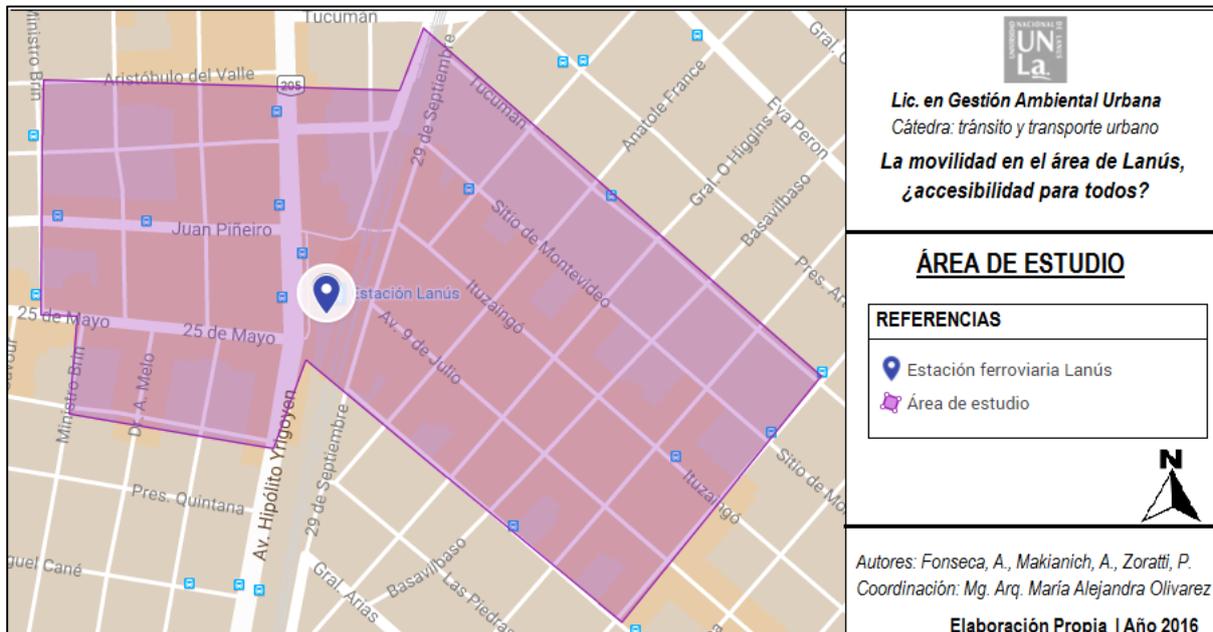


Fig. 1 / Área de Estudio

## HIPÓTESIS

En la zona central del Municipio de Lanús, que incluye la estación ferroviaria y el área, no cuenta con las adecuaciones necesarias para el cumplimiento de la Ley Nacional N°22.431, su Decreto Reglamentario y sus modificatorias lo que dificulta significativamente la movilidad de las personas discapacitadas que transitan por allí.

## METODOLOGÍA

La metodología de trabajo consistió en delimitar un área de estudio que comprende la estación de Lanús y las zonas con mayor actividad comercial de Lanús Este y Oeste con el fin de confirmar o desestimar la hipótesis planteada. Asimismo se han realizado visitas a campo dentro del área delimitada para conocer en qué situación se encontraba respecto al cumplimiento de la ley 22.431 y su decreto reglamentario N° 914/97. Para corroborar dicho cumplimiento, se han tomado indicadores presentes en los artículos 20, 21 y 22 que define los

Universidad Nacional de Lanús, Departamento Desarrollo Productivo y Tecnológico. Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana.

Alumnos: Fonseca, Agostina; Markianich, Alexia; Zoratti, Pablo.

Profesora: MG Arq María Alejandra Olivarez

requisitos que se deberán cumplir a los fines de garantizar la accesibilidad integral. Se enumeran a continuación:

### Elementos de urbanización

- Ancho de veredas: *su ancho debe ser no menor a 1,50 mts.*
- Presencia de rampas:
  1. *Deberán tener un desnivel adecuado lo que evita el volcamiento de las sillas de ruedas o atascamiento de apoya pies.*
  2. *Deberán ser de material duro y sólido*
  3. *Deberán estar afirmadas al suelo*
  4. *Deberán ser antideslizantes.*
  5. *Deberán contar con pasamanos*
- Obstáculos en la vereda:
  1. *Árboles: no deben interrumpir el paso y deberán estar cubiertos por rejas*
  2. *Mobiliario urbano: no deberán interrumpir el paso*
- Servicios de sanitarios públicos adaptados: *deberán garantizar accesibilidad y estar adaptados*
- Vados:
  1. *Los vados llevan en su zona central superficie texturada.*
  2. *Ancho de zona central de vado 0,60 m.*
  3. *El vado y la zona de rebaje deben pintados de amarillo.*
  4. *Los vados y rebajes se ubican en coincidencia con las sendas peatonales.*
  5. *Los vados no deben ubicarse en las esquinas.*
  6. *La altura existente entre el rebaje de cordón y la calzada debe ser de 0,02m*

### Mobiliario Urbano:

- Señales verticales<sup>1</sup>: *No deben interrumpir el libre tránsito por la vereda se deberá dejar libre 1,20 m de ancho y 2,00 de alto.*
- Tiempo de cruces de calle: *0,7 m/seg*
- Señalización de obras públicas: *señalizadas y protegidas por vallas estables, rígidas y continuas, de colores contrastantes y luces rojas permanentes, disponiendo los elementos de manera que los ciegos y disminuidos visuales puedan detectar a tiempo la existencia del obstáculo.*
- Infraestructura de los medios de transporte:
  1. *La información será visual y sonora*

<sup>1</sup> Las señales de tránsito, semáforos, postes de iluminación y cualquier otro elemento vertical de señalización o de mobiliario urbano (buzones-papeleros, teléfonos públicos, etc.)

Universidad Nacional de Lanús, Departamento Desarrollo Productivo y Tecnológico. Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana.

Alumnos: Fonseca, Agostina; Markianich, Alexia; Zoratti, Pablo.  
Profesora: MG Arq María Alejandra Olivarez

2. *Los bordes de los andenes y embarcaderos deberán contar con una banda de prevención de textura en relieve y color contrastante con respecto al resto del solado, colocada lo largo del borde del anden en toda su extensión.*
3. *En estaciones terminales de transporte (automotor, por ferrocarril, aéreas y marítimas) de larga distancia, se dispondrá de una sala de descanso y atención por sexo, vinculada al sanitario especial, adecuada para los pasajeros con movilidad reducida.*

El relevamiento se hizo a pie dividiendo el área de estudio por zonas (Estación, Lanús Este y Lanús Oeste) y dichas zonas fueron divididas en áreas pequeñas elegidas por método random teniendo como base una matriz de relevamiento confeccionada con los indicadores mencionados donde se tomó registro escrito, visual y fotográfico. Los materiales y métodos empleados, entonces, constaron de la verificación a través de mediciones realizadas con una cinta metrica, un cronómetro y la observación plasmada en la matriz de relevamiento.

Mencionado lo anterior, las zonas de relevamiento elegidas han sido:

#### **Zona de Relevamiento 1: Estación Lanús**

#### **Zona de relevamiento 2: Lanús Oeste**

Zona de relevamiento 2.1: Av. Hipólito Yrigoyen

Zona de relevamiento 2.2: Intersección de relevamiento de Av. Hipólito Yrigoyen y Gdor. de Bernardo Yrigoyen.

Zona de relevamiento 2.3: Intersección Juan Piñeiro e Hipólito Yrigoyen

Zona de relevamiento 2.4: Calle 25 de Mayo

Zona de relevamiento 2.5: Calle Carlos Gardel

#### **Zona de Relevamiento 3: Lanús Este**

Zona de Relevamiento 3.1: Avenida 9 de julio

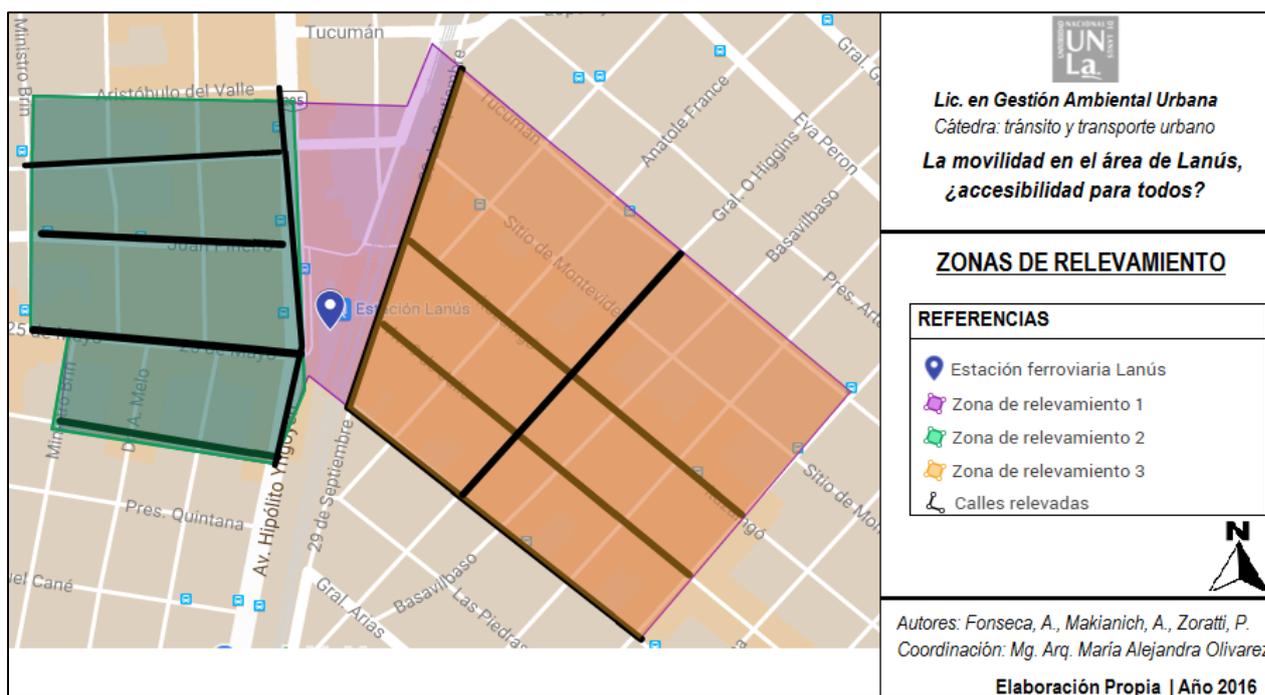
Zona de Relevamiento 3.2: Margarita Weild e Ituzaingó

Zona de relevamiento 3.3: Calle 29 de Septiembre y Gral O'higgins

Universidad Nacional de Lanús, Departamento Desarrollo Productivo y Tecnológico. Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana.

Alumnos: Fonseca, Agustina; Markianich, Alexia; Zoratti, Pablo.

Profesora: MG Arq María Alejandra Olivarez



**Fig. 2 / Zonas de Relevamiento**

## DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

### *Zona de relevamiento 1: Estación Lanús.*

La estación Lanús perteneciente a la línea Roca y el área aledaña a la misma posee diversos usos del suelo entre los que se destacan el comercial y el residencial se caracteriza por ser un área de mucho tránsito peatonal debido a su estación de tren y concentración de actividades. Al respecto, según datos brindados por la CNRT, 8.739.673 personas han comprado boletos en la estación Lanús en 2015. En este sentido, este dato nos aproxima a la circulación elevada de ciudadanos que transita por el lugar.

El centro de transbordo lindante a la estación al haber sido refaccionado en el año 2015 ha mejorado inexorablemente su situación para satisfacer las necesidades de las personas con algún tipo de discapacidad (**Fig 3,4 y 5**). Algunos puntos para mencionar son que la subida a los colectivos es a nivel y en los extremos se encuentran rampas para acceder, sumado a los estacionamientos para discapacitados. Por otro lado un punto negativo e importante subyace

Universidad Nacional de Lanús, Departamento Desarrollo Productivo y Tecnológico. Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana.

Alumnos: Fonseca, Agostina; Markianich, Alexia; Zoratti, Pablo.

Profesora: MG Arq María Alejandra Olivarez

en la imposibilidad de las personas discapacitadas de cruzar de un andén al otro debido a que el único acceso es a través de escaleras sin ningún tipo de rampa. Por lo tanto, al no tener un cruce apto para que los ciudadanos puedan utilizarlo el personal ferroviario plantea en ciertos casos que las personas que quieran viajar en dirección a Korn/Glew/Ezeiza deban trasladarse hasta la estación Gerli que posee los andenes unidos para poder así tomar el tren que los traslade hasta su destino.

En cuanto a las escaleras, no cuentan con una franja pintada de color resaltante para los disminuidos visuales, excepto la escalera que se dirige hacia el andén del ferrocarril, ambas escaleras cuentan con pasamanos a los costados, continuos, fijos y firmes como indica la ley. Es importante mencionar la presencia de baños adaptados para discapacitados dentro de la estación Lanús, aunque se encuentran del lado Oeste.

A su vez, por parte de la gestión pública existe una licitación ya firmada para garantizar la accesibilidad en términos de conexión este-oeste. No obstante sólo garantiza la instalación de rampas, dejando de lado las situaciones particulares de personas ciegas o disminuidos visuales.

### ***Zona de relevamiento 2: Lanús Oeste***

En éste área cabe destacar que en relación a sus usos (comercial y de centro transporte) la situación en relación a la accesibilidad resulta dificultosa.

Por un lado, el transporte público automotor local (aquellos que conectan barrio-estación) los cuales son el 520 B, C y D no están adaptados para personas con discapacidad, sólo algunos de la línea D si lo están. En cuanto a los que circulan con carácter de larga distancia y pasan por el centro de transbordo allí presente, son las líneas 158, 160, 45 y 37 las cuales se encuentran adaptadas y luego las líneas 405, 179, 283, 79, 177 no lo están o solo algunas de las unidades. Asimismo, en relación al desarrollo fuertemente comercial, se ha procedido a observar y relevar los parámetros de accesibilidad a los comercios. En la mayoría de los comercios de venta al público en su ingreso tiene un escalón que constituye una barrera física para el acceso a personas con silla de ruedas identificándose una clara ausencia de rampas o con pendientes muy pronunciadas. De igual forma, se denota un incumplimiento en cuanto a señalización para personas con disminución visual. En este mismo contexto, cabe destacar la presencia de dos

Universidad Nacional de Lanús, Departamento Desarrollo Productivo y Tecnológico. Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana.

Alumnos: Fonseca, Agostina; Markianich, Alexia; Zoratti, Pablo.

Profesora: MG Arq María Alejandra Olivarez

bancos en la extensión del área sobre Hipólito Yrigoyen: uno se encontraba a nivel con la vereda mientras que el otro manifiesta una situación muy dispar, contando con escalera y con presencia de rampa pero no señalizada por lo cual es muy difícil visualizarla. A su vez, ha llamado profundamente la atención en la intersección de Hipólito Yrigoyen y Gdor. Bernardo de Yrigoyen la presencia del **Instituto Inmaculada Concepción** de Nivel inicial, primario, secundario y superior, el cual presenta escaleras para acceder al interior del mismo sin la presencia de rampas. Además, cabe destacar que las escaleras no se encontraban señalizadas ni coloreadas de modo resaltante para los disminuidos visuales aunque posee pasamanos en ambos costados.

También dentro del área de relevamiento, el ancho mínimo de la vereda se encuentra obstruido por la presencia de puesto de diarios y revistas y obras en construcción disminuyendo significativamente el espacio de tránsito (**Fig 6**). Estas obras así mismo se encontraban poco señalizadas, no contaban con colores contrastantes y luces rojas permanentes, disponiendo los elementos de manera que los ciegos y disminuidos visuales puedan detectar a tiempo la existencia del obstáculo conforme a la Ley marco que contempla un sistema de protección integral de las personas con discapacidad.

Se puede notar en esta área la presencia de vados pero cabe destacar la obstrucción de las mismas durante un periodo de tiempo por las remodelaciones por parte del Municipio, cuestión que debió ser resuelta proporcionando otra opción para los transeúntes con discapacidad (**Fig 7**).

En relación a la obstrucción de la acera, se denota también la presencia de árboles ubicados en la acera que disminuyen el ancho de circulación por el sendero peatonal y/o vereda, que no se encuentran con rejas conforme lo establece la Ley ya citada. De igual forma se aprecia la obstrucción por la presencia de sillas y mesas correspondientes a los comercios que se encuentran emplazados en el área, relacionados con el área gastronómica (fundamentalmente en las calles 25 de Mayo y Enrique de Valle Ibarlucea)

Se ha verificado también los tiempos de los semáforos para los cuales se ha comprobado que respetan el parámetro que establece la ley (0,7 mts/seg) aunque no cuenta con semáforo para ciegos o disminuidos visuales. Los semáforos relevados han sido para cruzar la Av. Hipolito

Universidad Nacional de Lanús, Departamento Desarrollo Productivo y Tecnológico. Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana.

Alumnos: Fonseca, Agostina; Markianich, Alexia; Zoratti, Pablo.

Profesora: MG Arq María Alejandra Olivarez

Yrigoyen y Juan Piñeiro; 25 de Mayo; área del centro de transbordo; Carlos Gardel y Bernardo de Yrigoyen.

El relevamiento y medición de vados correspondientes a las esquinas ha determinado conformidad ya que se encuentran adecuadas a parámetro mínimo de ancho. No obstante, se ha detectado la falencia de antideslizante como indica la ley 22.431 y en su mayoría la señalización correspondiente para disminuidos visuales. Sólo en la esquina de las calles de 25 de Mayo y Dr. Melo se pudo apreciar la presencia del cordón pintado en amarillo, cuestión que no se había apreciado hasta el momento y constituye una cuestión crucial y menester para las personas con disminución visual.

Por último se concluye que la Carlos Gardel constituye una de las áreas más críticas en Lanús Oeste debido a que en toda su extensión las veredas se encontraban en mal estado incluidos los vados e incluso obstruidos no sólo por el concreto dañado sino también por automóviles.

### ***Zona de relevamiento 3: Lanús Este***

La avenida 9 de Julio es la arteria principal de Lanús Este debido a que es la avenida comercial, la misma tiene carácter peatonal y tiene sobre su recorrido la presencia de estacionamientos diferenciados para discapacitados, pintados de forma diferenciada y señalizados según dicta la normativa vigente. La calle mencionada, además, se encuentra al mismo nivel de la vereda por lo tanto las personas discapacitadas pueden circular libremente sin la necesidad de vados.

Fuera de éste caso particular, la situación de la accesibilidad en calles paralelas presenta un gran déficit. En términos generales, las calles se encuentran en mal estado y la inexistencia de vados es evidente (situación que se torna más agravante es en la calle Margarita Wield). Luego en la calle Ituzaingó paralela a 9 de julio hay presencia de vados pero se encuentran en mal estado y obstruidos por automóviles (**Fig 9**).

A su vez, la situación de los comercios manifiesta una situación similar a Lanús Oeste ya que muchos de ellos obstruyen la acera con su mercadería o los bares sacan sus mesas y sillas para los clientes dejando poco espacio para la circulación de personas, además la mayoría presenta escalones para ingresar sin rampa.

Universidad Nacional de Lanús, Departamento Desarrollo Productivo y Tecnológico. Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana.

Alumnos: Fonseca, Agostina; Markianich, Alexia; Zoratti, Pablo.

Profesora: MG Arq María Alejandra Olivarez

Los tiempos de cruce de semáforos son más reducidos pero no incumplen con la velocidad de cruce establecida por ley. Sin embargo, la principal falencia se da en la ausencia de semáforos para ciegos al igual que las calles colindantes.

La calle 29 de septiembre se encuentra lindante a la Estación Lanús perteneciente al ferrocarril Roca, es una calle con movimiento intenso al tener carácter comercial y presenta en sus veredas gran cantidad de paradas de colectivos y puestos de venta ambulante que obstaculizan el paso de los peatones. El cruce de la misma es de 20 segundos para los peatones pero no cuenta con semáforos para ciegos al igual que las calles colindantes. Así mismo el estado de las veredas es regular y los vados presentes en las esquinas presentan la misma condición.

Por otro lado se relevó la calle Gral O'higgins entre Margarita Weild y 9 de julio donde se constató el mal estado de las veredas y la inexistencia total de rampas (**Fig 10**). Un punto importante en este sector es la presencia de la entidad bancaria Credicoop el cual no cuenta con rampa y pasamanos en su entrada volviendo inaccesible el lugar para personas con discapacidad.



Fig. 9. Vado sin antideslizante y obstrucción en frente por vehículo mal estacionado



Fig. 10. Estado de acera en mal estado. Inexistencia de vado.



Fig. 11. Presencia de Estacionamiento para discapitados. Cartel poco visible por grafiti

## REFLEXIONES FINALES

En primer lugar, partiendo del diagnóstico se puede constatar que el centro de Lanús aledaño a la estación ferroviaria, presenta una situación regular a mala en materia de accesibilidad y equipamiento urbano destinado a personas con discapacidad. En este sentido, se ha observado que la localidad no cumple con la normativa nacional de accesibilidad para personas

Universidad Nacional de Lanús, Departamento Desarrollo Productivo y Tecnológico. Licenciatura en Gestión Ambiental Urbana.

Alumnos: Fonseca, Agostina; Markianich, Alexia; Zoratti, Pablo.

Profesora: MG Arq Maria Alejandra Olivarez

discapacitadas en la mayoría de los indicadores y parámetros relevados que hacen no sólo a la conformidad legislativa sino a la calidad ambiental urbana desde el enfoque social de “equidad” que se plantea en el marco del Desarrollo Sustentable. Los puntos críticos han sido la accesibilidad a sitios públicos y privados, a comercios, al transporte público siendo barreras físicas muy significativas. Asimismo, los temas referidos a discapacidad deben ser incluidos en la agenda pública de los gobiernos e incluirlos como un tema prioritario dentro de las relaciones que se dan dentro de la sociedad. Por eso mismo resulta de suma importancia la creación de grupos de trabajo multidisciplinarios dentro del ámbito local que cuenten con recursos humanos y económicos para fiscalizar y generar herramientas suficientes que revierta la situación existente. De esta manera no solo se contribuye a mejorar el bienestar y la calidad de vida de las personas discapacitadas sino del total de la población.

Bajo este mismo concepto subyace la necesidad de la transversalidad y la mirada holística de la cuestión como una problemática social que no sólo atañe a las personas discapacitadas sino que deben enmarcarse bajo el paradigma social de discapacidad, aquel que establece la Convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad. Este documento expreso y el cual Argentina adhiere dotándolo de jerarquía constitucional, debe ser uno de los elementos centrales para nuestra gestión pública quien adquiere un rol central para garantizar el derecho desde una mirada inclusiva a través del cual no se interpreta la discapacidad como una deficiencia y sujeto de ser adaptado a las condiciones sino que, por el contrario, se toma al entorno como factor discapacitante. En este sentido, es importante resaltar que **el medio y/o entorno es una barrera física**, lo cual ha quedado demostrado en el caso analizado y es el propio entorno el que debe adaptarse a las singularidades. A esto deberá responder el Estado como planificador y ejecutor de políticas públicas pero también la sociedad, adquiere un rol central en la materia.