XV Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2023.

Espacios públicos capacitistas: barreras a la accesibilidad en la Ciudad de Buenos Aires.

Francisco Fernández Romero.

Cita:

Francisco Fernández Romero (2023). *Espacios públicos capacitistas: barreras a la accesibilidad en la Ciudad de Buenos Aires. XV Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: https://www.aacademica.org/000-025/734

Esta obra está bajo una licencia de Creative Commons.
Para ver una copia de esta licencia, visite
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.es.

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto*. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: https://www.aacademica.org*.

Espacios públicos capacitistas:
Barreras a la accesibilidad en la Ciudad de Buenos Aires

Francisco Fernández Romero - IIGEO-UBA / CONICET

Resumen

Gracias a su legislación sobre accesibilidad urbanística, en la Ciudad de Buenos Aires se han construido rampas en todas las esquinas y algunos otros apoyos en el espacio público y en el transporte público (por ejemplo, baldosas podotáctiles para personas con discapacidad visual). Sin embargo, como denuncian las organizaciones de personas con discapacidad motriz o visual, la ciudad continúa siendo inaccesible. En esta ponencia, buscamos comprender por qué. Para ello, analizamos las barreras persistentes en el espacio público de esta ciudad, indagando las lógicas y prácticas que les dan origen. Organizamos los hallazgos en tres grandes temas: (a) algunos apoyos a la accesibilidad resultan inutilizables dado que se construyen sin incorporar los saberes de las personas con discapacidad, (b) el gobierno local desplaza algunas obras necesarias hacia el futuro y hacia otros actores, y (c) las actitudes y acciones de otres transeúntes frecuentemente implican un trato condescendiente o crean barreras físicas. Nuestro análisis ofrece un ejemplo de cómo el espacio público se produce de maneras capacitistas, es decir, de maneras que presumen y priorizan la presencia y la movilidad de personas sin discapacidad. La ponencia se deriva de una investigación doctoral en Geografía recientemente finalizada, basada en métodos cualitativos que incluyeron entrevistas en profundidad con referentes de organizaciones de personas con discapacidad y un análisis de producciones de estos colectivos.

Palabras clave: espacio público, discapacidad, capacitismo, barreras urbanísticas, accesibilidad

1. Introducción

La Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA) posee normativas de accesibilidad para el entorno construido que son resultado de la incidencia política de activistas con discapacidad, nucleados en organizaciones tales como la Fundación Rumbos y la Red por los Derechos de las Personas con Discapacidad (REDI) (Fernández Romero, 2022). Ya la Constitución de CABA, aprobada en 1996, estableció que se debe promover "...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" (art. 42). En este mismo sentido, en 2002, la Legislatura Porteña sancionó la ley n° 962 de "Accesibilidad física para todos", que modificó el Código de Edificación para incluir previsiones de accesibilidad en edificios y en el espacio público para personas con discapacidad motriz, visual o auditiva (Joly y Coriat, 2003).[1] Sin embargo, las organizaciones de personas con discapacidad –especialmente, motriz o visual– señalan que la ciudad continúa presentando múltiples barreras.

[1] Esta ley quedó sin efecto desde la modificación del Código de Edificación en 2019, que redujo ciertas exigencias de accesibilidad.

La presente ponencia busca comprender los factores que llevan a perpetuar la inaccesibilidad en los espacios públicos de esta ciudad, es decir, en sus calles, veredas, plazas, parques y sistemas de transporte público. Para ello, hemos explorado distintas dimensiones donde se producen procesos socio-espacialmente excluyentes: la orientación y señalización callejera, la transitabilidad de las veredas, el transporte público y las interacciones con otrxs transeúntes. Estas dimensiones se indagaron mediante métodos cualitativos que incluyeron entrevistas en profundidad con referentes de organizaciones de personas con discapacidad y un análisis de producciones de estos colectivos.

Nuestro análisis revela 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 la presencia y la movilidad de personas sin discapacidad. Más específicamente, hallamos que las lógicas capacitistas se halla presente en tres factores que contribuyen a producir las barreras encontradas por las personas con discapacidad: (a) algunos apoyos a la accesibilidad resultan inutilizables dado que se construyen sin incorporar los saberes de las personas con discapacidad, (b) el gobierno local desplaza algunas obras necesarias hacia el futuro y hacia otros actores, y (c) las actitudes y acciones de otres transeúntes frecuentemente implican un trato condescendiente o crean barreras físicas.

La investigación se enmarca en la geografía de la discapacidad, que –siguiendo el modelo social de la discapacidad– se orienta a comprender cómo la dimensión espacial participa de la producción de discapacidad y de la exclusión de las personas con discapacidad. Este campo de estudios, que posee cerca de tres décadas de trayectoria en la geografía anglosajona, ha comenzado a desarrollarse de manera más activa en los últimos cinco años en Latinoamérica.

Comenzaremos por presentar los principales elementos teóricos tomados de los estudios de la discapacidad y de 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 sintetizamos la metodología utilizada para la investigación. Los siguientes tres apartados presentan cada uno de los factores que continúan produciendo inaccesibilidad en los espacios públicos porteños, como mencionamos más arriba: los apoyos a la accesibilidad inaccesibles, las obras de accesibilidad postergadas y tercerizadas, y las actitudes y acciones de otros transeúntes. Por último, ofrecemos algunas reflexiones finales.[2]

2. Geografías de la discapacidad

El modelo social de la discapacidad sostiene que esta es producida por formas de organización social que causan limitaciones a quienes poseen ciertas características físicas

[2] Esta ponencia se deriva de una investigación doctoral en Geografía (UBA) que se llevó a cabo con el apoyo de una beca del CONICET. La tesis doctoral, defendida en 2023, se tituló “Transeúntes inesperadxs: exclusión socio-espacial de las feminidades trans y las personas con discapacidad en los espacios públicos de la ciudad de Buenos Aires”. También se contó con el apoyo de los proyectos UBACyT “(Des) ordenamiento territorial: políticas y resistencias socio-espaciales. Estudios de caso en Argentina” (2018-2020, código 20020170200047 BA) y “La espacialidad de y en los procesos políticos de resistencia en ámbitos rurales y urbanos. Estudios de casos en Argentina” (2020-2022, código 20020190100190BA), ambos dirigidos por la Dra Mariana Arzeno y radicados en el grupo de estudios “Geografías Emergentes: políticas, conflicto y alternativas socio-espaciales” del Instituto de Geografía de la UBA.

o mentales (Barnes y Mercer, 2004; Palacios, 2008). En este sentido, una de las propuestas metodológicas del modelo consiste en analizar lo que Oliver (1990) denominó “política de la discapacitación”, en contraste con el individualismo metodológico de las investigaciones que atribuyen las dificultades a los sujetos mismos. Más recientemente, ha surgido el campo de los estudios del capacitismo (Beckett y Lawson, 2021), entendiendo por “capacitismo” a la lógica que presupone que todos los cuerpos deberían tener las mismas capacidades sensoriales, motrices y cognitivas (Toboso Martín, 2017). Al colocar el capacitismo como foco del análisis, se busca comprender cómo los entornos (re)producen los estándares corporales, cognitivos y mentales de la “normalidad” (Rosato y Angelino, 2009).

Alineándose con el modelo social y sus desarrollos posteriores, la geografía de la discapacidad se propone comprender cómo la discapacidad y la “normalidad” se producen socialmente, o en este caso, socio-espacialmente. Por un lado, desde dicho campo de estudio se han identificado factores estructurales que generan espacios inaccesibles, ya sea como consecuencia de la hegemonía del tránsito automotor en los entornos urbanos (Imrie, 2012), o, yendo a causas aún más profundas, como resultado del modo de producción capitalista (Gleeson, 1999). Por otro lado, se ha reconocido que las representaciones culturales dominantes en torno a la discapacidad se reflejan en los espacios, que transmiten el mensaje que que las PcD se hallan “fuera de lugar” como efecto tanto de la inaccesibilidad del entorno construido como por las interacciones estigmatizantes que ocurren allí (Butler y Bowlby, 1997; Chouinard, 1997; Kitchin, 1998).

Las experiencias de las personas con discapacidad en espacios públicos han sido estudiadas por la geografía de la discapacidad anglosajona desde sus inicios, buscando comprender cómo el entorno material y las interacciones que se desarrollan en la calle afectan la circulación a través de la ciudad. En la geografía latinoamericana, varias investigaciones recientes han comenzado a explorar las experiencias de las personas con discapacidad en el espacio público, mayormente en capitales nacionales como Ciudad de México, San José de Costa Rica, Santiago de Chile o Buenos Aires. Algunos de estos 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 (Solsona-Cisternas, Acuña-Oyarzun y Núñez-Mansilla, 2021; Fernández Romero, 2022; Paniagua Arguedas, 2023). Otros enfocan sobre 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, 2023) o trabajar (Tolentino Tapia, 2022).

Retomando todo lo anterior, la presente ponencia identifica y analiza aspectos capacitistas del espacio público porteño. En otras palabras, se señala cómo las formas de producir los espacios públicos presuponen la presencia exclusiva de personas *sin* discapacidad y por lo tanto generan barreras a la accesibilidad. Aquí se considera que el espacio es producido no sólo en un sentido material, por las obras públicas y por las intervenciones cotidianas de los habitantes, sino que las interacciones sociales también forman parte de las experiencias espaciales de los sujetos. En efecto, adoptamos una perspectiva relacional del espacio: además de considerar que el mismo es socialmente producido (Lefebvre, 2013 [1974]), sostenemos que se produce de manera constante, en un proceso continuo y nunca acabado de interrelaciones (Massey, 2005).

3. Metodología

La investigación que dio lugar a la presente ponencia se desarrolló mediante una estrategia metodológica cualitativa. Para identificar las barreras a la accesibilidad en los espacios públicos de la ciudad de Buenos Aires, se utilizaron dos estrategias de producción de datos: (a) la realización de entrevistas semi-estructuradas a activistas de organizaciones vinculadas a la discapacidad motriz y/o visual, priorizando a aquellas lideradas por personas con discapacidad; y (b) la sistematización de documentos producidos por estas organizaciones o por sus integrantes, tales como informes 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).

A los fines de esta investigación, 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. Este recorte se asemeja al que utilizan autores y autoras tales como Jacobs (1961) o Marcús (2017). Aunque existen otros abordajes del espacio público que colocan el acento en la participación cívico-política, la definición seleccionada se orienta a focalizar sobre los usos cotidianos de este tipo de espacio. En efecto, los entornos abarcados por nuestro recorte comparten un rol similar en la vida diaria: son sitios de paso que deben atravesarse para llegar a cualquier otro 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 otros. Por ende, la exclusión de este tipo de espacio posee implicancias importantes a nivel de la vida diaria y de la inserción en la sociedad, como se describe en mayor profundidad en la tesis doctoral (Fernández Romero, 2022). 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.

Nuestra indagación se centró en cuatro dimensiones donde se producen procesos socio-espacialmente excluyentes: la transitabilidad de las veredas, la orientación y señalización callejera, el transporte público y las interacciones con otrxs transeúntes. Siguiendo el modelo social, evitamos organizar nuestro análisis según “tipos” de discapacidad; por ejemplo, obstáculos para personas ciegas, para quienes usan silla de ruedas, etc. Esto último podría volver a colocar la discapacidad exclusivamente dentro del cuerpo individual, en vez de entender que “diferentes formas de discapacitación surgen de relaciones cuerpo-entorno distintas y cambiantes” (Muñoz, 2020, p. 30). En cambio, nuestra forma de clasificar los datos nos incentiva a focalizar sobre los modos en que el espacio es producido y vivido, más que sobre las diferencias corporales de los sujetos. Valga aclarar que el presente artículo no se organiza en base a esas cuatro dimensiones, sino que toma ejemplos de cada una de ellas para ilustrar las lógicas y prácticas que contribuyen a la producción de barreras.

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

4. Producción capacitista de espacios públicos

4.1. Apoyos que no generan accesibilidad

Como mencionamos más arriba, la ciudad de Buenos Aires posee legislación que exige ciertas previsiones de accesibilidad en el espacio público. Una parte de esta legislación se cumple: por ejemplo, a través de la urbe se observa la presencia de elementos tales como rampas y baldosas podotáctiles (una forma de pavimentación con textura y color contrastante). Sin embargo, estos apoyos a la accesibilidad frecuentemente se instalan de una manera que no resulta utilizable para las personas con discapacidad. Uno de los componentes que contribuye a perpetuar 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 la implementación de las mismas ni en la evaluación de las obras. En este apartado, presentamos dos consecuencias de dicho fenómeno.

En primer lugar, desde la sanción de la ley n° 962 de “Accesibilidad física para todos”, se generalizó la construcción de rampas en las esquinas de la ciudad de Buenos Aires (o “vados” siguiendo su denominación técnica). Pero las organizaciones lideradas por personas con discapacidad motriz señalan que estas rampas frecuentemente están mal construidas 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. (FUENTE de Rumbos) 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, la Legislatura de la Ciudad sancionó la ley n° 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, que surgió a partir de una propuesta gestada en la Biblioteca Argentina para Ciegos, organización liderada por integrantes de dicho colectivo. Sin embargo, en una entrevista, esta asesora explicó 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, entonces es una locura. O hay carteles que indican una parada que no es”. Entrevista con Andrea Grassia (integrante de 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” (Proyecto de ley “Verificación de las obras en el espacio público y de los equipamientos por ciudadanos/as con discapacidad”, Expediente n° 1511-D-2021, art. 1).

4.2. Postergación y tercerización de obras que generan accesibilidad

Un segundo factor que contribuye a reproducir la inaccesibilidad en el espacio público es el hecho de que el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA) desplaza la responsabilidad de ejecutar algunas de las obras necesarias hacia el futuro y hacia otros actores. Resulta plausible suponer que ello se debe a motivos económicos asociados a una política neoliberal. En efecto, tal como se señala desde la geografía de la discapacidad (Gleeson, 1999), una de las causas de las barreras en el espacio se vincula con la maximización de ganancias o ahorros, aún a costa de la exclusión de ciertos sujetos, "...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 la ciudad de Buenos Aires, existen al menos dos situaciones donde podemos atribuir la inaccesibilidad a este tipo de lógica: la escasez de mecanismos de elevación en estaciones de subterráneo y la falta de mantenimiento de las veredas.

En el subterráneo porteño, sólo 29 de las 87 estaciones poseen ascensor para acceder a los andenes en ambas direcciones y es frecuente que estos y las escaleras mecánicas estén fuera de funcionamiento (Fundación Rumbos, 2017), frente a lo cual se han interpuesto varias demandas judiciales (Acceso Ya, 2019). Como resultado de las mismas, 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 otorgó un plazo de veinte años para finalizar estas obras. Una de nuestras entrevistadas, una abogada usuaria de silla de ruedas, se hallaba trabajando en la Defensoría del Pueblo de la Ciudad y acudió a alguna de las reuniones en las que se definió dicho plazo:

> "Metrovías [la empresa concesionaria] pidió 20 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'. Entonces ahí fue como... hubo un silencio y dijeron 'Bueno, no, pero…". No sabían qué decir. Porque claro, cuando uno se enfrenta a esa realidad, que tiene que ver con la vida de cada una de las personas, el impacto es diferente. Igual que yo le diga a un niño, niña o niñe [que nazca] ahora que no va a poder subirse a un subte hasta que tenga 20 años." Entrevista con Valeria Fantasía (integrante de APEBI), 2020.

Es decir, no se trata de un caso de "diseño desconsiderado" ya que la empresa y les 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.

Las veredas son otro elemento del espacio público donde el 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 los relevamientos anuales llevados a cabo por Fundación Rumbos en distintos barrios de la

ciudad de Buenos Aires desde 2017, por lo menos el 70% de los tramos de vereda relevados presentaban alguna rotura u obstáculo, tales como baldosas rotas, baldosas levantadas por las raíces de un árbol o tapas de servicios de red que sobresalían del suelo (Fundación Rumbos, 2023).

En Buenos Aires, el mantenimiento de las veredas recae en los propietarios de cada parcela urbana, salvando ciertas excepciones (Ley 5902); pero frente a esta atomización y privatización de la responsabilidad, algunas organizaciones de personas con discapacidad como Fundación Rumbos y REDI sostienen que sólo el GCBA puede garantizar veredas que resulten accesibles en toda su extensión (Fundación Rumbos, 2023). Sin embargo, no han tenido éxito sus proyectos de ley para centralizar la responsabilidad en el Estado. Aquí sostenemos que la falta de atención a este área tiene un cariz capacitista, en tanto afecta de manera particularmente aguda a las personas con discapacidad motriz o visual; pero también afecta a sectores más amplios ya que incrementa los riesgos de caídas, sobre todo 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, en un caso, y delega la responsabilidad en actores privados, en el otro.

4.3. Actitudes y acciones de otres transeúntes

Un último factor que dificulta o vuelve incómoda la circulación de personas con discapacidad son las acciones y actitudes de otres usuaries del espacio público. En el presente apartado, comenzamos por ofrecer ejemplos de actitudes estigmatizantes hacia la discapacidad que permean la experiencia subjetiva del espacio público y luego presentamos instancias donde se modifica el entorno físico 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.

En primer lugar, las concepciones y actitudes hacia la discapacidad que se traslucen en las interacciones con desconocides 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 descriptas 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:

> “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. Es muy típica, como de tiempo inmemorial. De hecho, alguna vez me pasó que me dieron algún billete en la calle”. Entrevista con Carlos García (integrante de 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 visual, pero algunas personas con discapacidad motriz relatan 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… Este auxilio que 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. En efecto, una entrevistada relató situaciones repetidas de acoso callejero a mujeres que asistían a la Biblioteca Argentina para Ciegos (entrevista con Andrea Grassia, 2020).

En segundo lugar, 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. En efecto, el espacio es producido continuamente a través de las interrelaciones y acciones que ocurren en él (Massey, 2005); y la accesibilidad, en particular, no es una propiedad inmutable de las infraestructuras sino que emerge de la interacción entre los elementos materiales y las personas con y sin discapacidad (Muñoz, 2023). Por ejemplo, una vereda o una rampa construidos inicialmente de manera accesible puede dejar de serlo si los usuarios del espacio colocan allí objetos que obstruyen el camino o que son impredecibles y no pueden ser detectados por el bastón de las personas ciegas o con baja visión.

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). Estas situaciones reflejan una ausencia de las personas con discapacidad en el imaginario sobre quiénes circulan por el espacio público, 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.

5. Reflexiones finales

En esta ponencia, hemos presentado tres grandes factores que contribuyen a producir inaccesibilidad en los espacios públicos de la CABA: los apoyos a la accesibilidad frecuentemente se construyen de una manera que no genera acceso, el GCBA desplaza la responsabilidad de su construcción hacia otros momentos y otros actores, y las demás personas que usan el espacio público frecuentemente crean barreras materiales y actitudinales. Existe una diversidad de actores involucrados en estos procesos de producción del espacio público: funcionarios, legisladores, empresarios del transporte, contratistas, comerciantes, y transeúntes con y sin discapacidad. Sin embargo, existe un hilo conductor: las personas con discapacidad no son tenidas en cuenta como expertas en la producción de accesibilidad, no resultan prioritarias a la hora de asignar recursos económicos y su presencia tampoco es esperada por parte de otros usuarios del espacio público. Es por ello que afirmamos más arriba que el espacio público de Buenos Aires se diseña, construye, mantiene y regula de maneras capacitistas.

Aquí deseamos añadir que la inaccesibilidad del espacio público no es un mero reflejo del capacitismo que prevalece a nivel social. Ya señalamos que los espacios son producidos socialmente de manera continua, es decir que no preceden a las relaciones que se llevan a cabo en él; pero las relaciones sociales tampoco preexisten al espacio donde se desarrollan, sino que ambos se co-constituyen mutuamente (Massey, 2005). Es decir, el espacio no es un mero contenedor o escenario donde sucede la vida social, sino que también contribuye a reproducir –o eventualmente a alterar– los fenómenos sociales. Como planteó elocuentemente una entrevistada, cuando las personas con discapacidad no se hallan en el espacio público por las barreras existentes, entonces no son esperadas en ese entorno y se refuerza la idea de que “ese no es su lugar”. Además, como desarrollamos en la tesis, la dificultad de circular por el espacio público afecta profundamente la vida cotidiana, en parte porque coarta las posibilidades de trasladarse a distintos puntos de la ciudad, pero también porque limita el uso del espacio público para otros fines distintos a desplazarse, tales como pasear, participar de protestas y encontrarse con otros (Fernández Romero, 2022).

Si bien esta investigación focalizó en barreras al acceso para personas con discapacidad motriz o visual, en investigaciones futuras se podría analizar otros tipos de obstáculos, tales como las actitudes infantilizantes y la falta de accesibilidad cognitiva experimentadas por personas con discapacidad intelectual, o las barreras sensoriales y los estigmas que enfrentan las personas del espectro autista (Kenna, 2023).

Bibliografía

Acceso Ya (2019). Avances en la causa. 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: Barnes, C. y Mercer, G. (comps.), *Implementing the Social Model of Disability*. Disability Press.

Beckett, A. E., y Lawson, A. (2021). International Journal of Disability and Social Justice: Introduction and Aspiration. *International Journal of Disability and Social Justice*, *1*(1).

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.

Chouinard, V. (1997). Editorial. Making space for disabling differences: challenging ableist geographies. *Environment and Planning D: Society and Space*, 15 (4), 379-390.

Fernández Romero, F. (2022). *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 en Geografía. UBA.
http://repositorio.filo.uba.ar/handle/filodigital/16590

Ferrante, C. (2015). Discapacidad y mendicidad en la era de la Convención: ¿postal del pasado? *Convergencia*, 22(68), 151-176.

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)

Fundación Rumbos (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

Gleeson, B. (1999). *Geographies of Disability*. Routledge.

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.

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. (2012). Auto-disabilities: The case of shared space environments. *Environment and Planning A*, 44(9), 2260-2277.

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Random House.

Joly, E. y Coriat, S. (2003). Comentarios acerca de la ley 962.
https://web.archive.org/web/20220401184151/http://www.rumbos.org.ar/comentarios-acerca-de-la-ley-962

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.

Kitchin, R. (1998). "Out of Place", "Knowing One's Place": Space, power and the exclusion of disabled people. *Disability & Society*, 13(3), 343–356.

Lefebvre, Henri (2013 [1974]). *La producción del espacio*. Capitán Swing.

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: Marcús, J. (comp.), *Ciudad viva. Disputas por la producción sociocultural del espacio urbano en la Ciudad de Buenos Aires*. Teseo.

Massey, D. (2005). *For Space*. Sage.

Muñoz, D. (2020). *Enabling assemblages: A public transport system held together by embodied practices.* Tesis de doctorado en Geografía, University of Edinburgh.

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.

Oliver, M. (1990). *The Politics of Disablement: A Sociological Approach*. Palgrave Macmillan.

Palacios, Agustina (2008). *El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad*. Madrid: 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.

Rosato, Ana y Angelino, María Alfonsina (coords.) (2009) *Discapacidad e ideología de la normalidad. Desnaturalizar el déficit*. Buenos Aires: Noveduc.

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.

Toboso Martín, M. (2017). Capacitismo (Ableism). En: Platero, Lucas, Rosón, María y Ortega, Esther (eds.), *Barbarismos queer y otras esdrújulas*, 73-81. Barcelona: Bellaterra.

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).