Instituto de Investigaciones Gino Germani
VII Jornadas de Jóvenes Investigadores
6, 7 y 8 de noviembre de 2013

Nombre y Apellido: FUENTES, Ariel Rodolfo

Afiliación institucional:
-Grupo de Investigación en Historia Urbana (IIGG-FSOC-UBA)
-Sociología Urbana (FSOC-UBA)
-CONICET

Correo electrónico: arielrodolfofuentes@gmail.com

Eje problemático propuesto: Eje 6: Espacio Social, Tiempo y Territorio

Título de la ponencia:
Desigualdad y discapacidad en el transporte de la Región Metropolitana de Buenos Aires. Dimensiones normativas, territoriales y sociales de la accesibilidad.

RESUMEN

En el marco de la interrelación entre pobreza y accesibilidad, la disparidad en la dotación de recursos, calidad del espacio urbano y acceso a la movilidad, implica que un sector social específico exhibe mayor vulnerabilidad relativa: aquel constituido por las personas con dificultades motrices y sensoriales -para quienes la ciudad (y en particular en las áreas de mayor pobreza) se erige como factor discapacitante-. ¿Pueden identificarse nuevas dimensiones, desde la Sociología Urbana y conceptos como el *Derecho a la Ciudad*, para alcanzar una perspectiva enriquecedora en relación a los límites socio-territoriales que son impuestos a esta población? Se propone, en esta investigación, relevar las principales estimaciones estadísticas, emergentes empíricos, y antecedentes legislativos referidos a la accesibilidad disponible para las Personas con Discapacidad (PCD), para eventualmente vincular la aplicación efectiva de las disposiciones normativas a un compromiso comunitario basado en la construcción y evaluación de indicadores.

El Derecho a la Ciudad desde la teoría social y perspectivas ampliadas

Reconocido como pionero en la forja del actualmente extendido concepto de *Derecho a la Ciudad*, Henry Lefèbvre (1978) ofrece un prisma crítico contra el resultado de los procesos de urbanización al servicio exclusivo de la acumulación capitalista, y propone luchar por una ciudad donde "*la comunidad vuelva a ser dueña de su destino, individual y colectivo*". Décadas más tarde, David Harvey (2008) coincide en su visión negativa sobre los resultados de la urbanización capitalista, injusta y fragmentaria al consolidar y retroalimentar las diferenciaciones sociales.

Los elementos subyacentes a ambos autores pueden nuclearse en torno a una esperanza compartida en la emergencia de un nuevo actor social, esencialmente popular y colectivo, que deliberadamente marcase el camino hacia una reorganización de la estructura social: sus trabajos tuvieron vetas netamente propositivas de transformaciones tendientes a la consecución de igualdad en el acceso a las condiciones que permitan sostener una vida urbana digna.

En Argentina, es Oscar Oszlak (1991) quien introduce la noción de *derecho al uso del espacio urbano* como expresión de la lucha por el poder en un contexto autoritario, evidenciando su desigual distribución en la organización del territorio.

Hoy, nuevas interpretaciones proponen una focalización en grupos de particular vulnerabilidad. La Secretaría de Derechos Humanos del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (2011) publicó runa compilación de artículos bajo el nombre de "*Derecho a la Ciudad: por una ciudad para todas y todos"*, de la cual resulta interesante destacar y encuadrar puntualmente las siguientes ideas principales:

-El Derecho a la Ciudad implica hacer cumplir derechos ya existentes;

-Refiere colectivamente a un conjunto de elementos articulados (vivienda, barrio, servicios, accesibilidad, etcétera);

-Es en el espacio urbano donde se reorganizan los principales conflictos sociales de hoy;

-Surge la necesidad de políticas de discriminación positiva para compensar desventajas sociales, económicas, culturales, de género y de otros tipos.

Las nuevas lecturas se enfocan "*en especial, de los grupos en situación de vulnerabilidad y desfavorecidos…*", dado que "*una minoría cuenta con la colección completa de los derechos en la ciudad, con frecuencia en desmedro de la vasta mayoría…*" (Perceval, 2011). Se propone, entonces, ampliar el alcance del concepto *Derecho a la Ciudad* hacia un grupo social particularmente vulnerable: las Personas con Discapacidad (PCD) y en situación de pobreza.

Las Personas con Discapacidad en la Argentina actual: caracterización y concepciones

Los parámetros internacionales estipulan que la proporción de PCD en el total de la población se sitúa, a nivel planetario, en torno al 10% (Acuña *et al*., 2010). En nuestro país, las principales estimaciones acerca del porcentaje de personas con discapacidad oscilan entre el 7.9% de la primera Encuesta Nacional de Personas con Discapacidad (basada en el Censo Nacional 2001 del INDEC) y el 12.9% de personas "con dificultades permanentes" medido por el Censo Nacional 2010. Actualmente, una segunda ENDI se encuentra en elaboración.

Atendiendo a las cifras más recientes, a nivel nacional se estima una cantidad cercana a los 5 millones de personas. En la Región Metropolitana de Buenos Aires, las PCD se caracterizan de la siguiente manera:

-Comprenden un 12.4% de la población (CNPV 2010).

-El 80% posee dificultades sensoriales (visual-auditivas).

-Alrededor del 50% manifiesta dificultades motoras.

La proporción de PCD presenta una correlación altamente positiva con la edad: aumenta proporcionalmente al envejecimiento de la población. Aplicando las proporciones por

tramo de edad de toda la RMBA publicadas por el INDEC, la pirámide demográfica de un partido con población relativamente joven, como lo es Esteban Echeverría, exhibe un 10.9% de PCD. En el caso de Morón, municipio comparativamente envejecido, la cifra ascendería a un 15,1% (ver *Cuadro 01*).

Morón			Esteban Echeverría		
DENSIDAD	Densidad de población	Población total	DENSIDAD	Densidad de población	Población total
	5.734 hab/km2	321.109		**2.508 hab/km2**	300.959
PIRÁMIDE POBLACIONAL	% Población de 0-14 años	% PCD	PIRÁMIDE POBLACIONAL	% Población de 0-14 años	% PCD
	19.6	3.9		**27.8**	3.9
	% Población de 15-64 años	% PCD		% Población de 15-64 años	% PCD
	65.5	13.2		**65.2**	13.2
	Población de 65 años y más	% PCD		% Población de 65 años y más	% PCD
	14.9	42.1		**7.0**	42.0
TOTAL	Total	% PCD	TOTAL	Total	% PCD
	100.0	15.1		**100.0**	10.9

Cuadro 01: Comparación entre municipios bonaerenses Morón y Esteban Echeverría en base a proporciones de Personas con Discapacidad según edad.

Fuente: Elaboración propia.

Durante las últimas décadas del siglo XX se registró la evolución de las concepciones sobre la discapacidad desde un modelo "médico" a un modelo "social". El primero, centrado en la problemática del individuo y estipulando parámetros de un hombre "típico", "normal" o "ideal", destacaba una inobjetable deficiencia en la adaptación personal a obstáculos "naturales" del espacio arquitectónico, del transporte y la comunicación. En contraposición, el modelo "social" se enfoca en los desajustes entre las personas y su entorno, siendo este último el discapacitante por no estar adecuado a las necesidades de un subconjunto importante e incluso estadísticamente significativo de la población. Las deficiencias pasan a conceptualizarse como constitutivas de la diversidad físico-intelectual humana, ajena a una "persona típica media": consecuentemente, la ciudad debe ser analizada también como estructura limitadora de la libertad para las PCD, emergiendo asimismo la necesidad de una mirada que no sólo registre la injusticia y las desigualdades sociales, sino que denuncie los factores que las producen (Hardoy, 1987). La crítica a una ciudad discapacitante surge del análisis del fraccionamiento socio-territorial y la exclusión multi-dimensional de los elementos que constituyen el acceso pleno a la ciudad, identificando una potenciación

mutua entre las desventajas sociales, las específicamente urbanas y aquellas referidas a la accesibilidad de las PCD: los lugares más accesibles para las personas con discapacidad se ubican en sitios emblemáticos de los sectores con mayor disponibilidad de recursos de capital económico o simbólico (Ainstein, 2007; Müller y Kralich, 2009). Esta concentración de las obras de infraestructura y de reconfiguraciones arquitectónicas con aportes explícitamente dirigidos a la accesibilidad física en zonas comparativamente consolidadas y/o densas reforzó asimetrías históricas, ampliando antiguas brechas inter e intra-jurisdiccionales.

Como ilustración empírica de estas diferenciaciones técnicas, se sugiere la comparación entre líneas que atraviesen múltiples instancias administrativas. Por ejemplo, las líneas de colectivos 136 ("Primera Junta / Navarro") y 153 ("Primera Junta / Libertad") utilizan unidades mayormente renovadas en su servicio trans-municipal; líneas locales exhiben regularmente mayores niveles de obsolescencia (ver *Imagen 01*). Asimismo, la línea 100 ("Retiro / Lanús") ejemplifica una renovación significativamente mayor que líneas locales de la zona sur de la Región Metropolitana –como las líneas 266 ("Lanús / Avellaneda") o 526 ("Lanús / Villa Ofelia")-.

Imagen 01: Escalones de acceso a unidad de línea 500, Transportes Unidos de Merlo, ramal "El Ceibo". San Antonio de Padua, partido de Merlo.

A pesar del decreto 1304/2011[1], que otorga un marco legislativo y gestiona financiamiento para la *Renovación del Parque Automotor de los Servicios Públicos Urbanos y Suburbanos de Pasajeros*, la aplicación efectiva de las actualizaciones ha sufrido demoras y pérdida de presencia relativa en la agenda de la gestión urbana referida a problemáticas del transporte. En cierta medida debido al impacto sociopolítico que tuvo sobre la temática el accidente de Febrero de 2012 en Once, aparecen nuevas complejizaciones: por ejemplo, los mismos trabajadores de Ecotrans (perteneciente, como la desvinculada concesionaria Trenes de Buenos Aires, al Grupo Plaza) denuncian desidia y falta de inversión (incluyendo la falta de mantenimiento para las rampas y el equipamiento para PCD) y se cuentan "entre las próximas víctimas"[2]. La adaptación de la infraestructura a las necesidades de las PCD trasciende, entonces, las dimensiones normativas; más allá de la realización y extensión concretas de las modificaciones estipuladas, según lo relevado en entrevistas a expertos del área del transporte metropolitano surge como potencial problemática su viabilidad económica al incluir los costos de su mantenimiento:

> "[En las futuras obras ferroviarias, las necesidades de los] *discapacitados se contemplan. Si las cosas se hacen como se debe, está todo contemplado: ascensores, rampas móviles…*
>
> *Ahora, obviamente -como a todo- lo tenés que mantener: si de pronto se descompone el ascensor, o lo rompen… porque pasan las dos cosas. Yo creo que de líneas ferroviarias, no funciona ninguno. Están instalados en diferentes líneas, en distintos puntos de la red ferroviaria del Gran Buenos Aires: cuando anduvieron, anduvieron uno o dos meses y dejaron de andar. Depredación, vandalismo, falta de mantenimiento y abandono: costo*".
>
> (Entrevista a ex - Gerente de Ferrocarriles Argentinos)

---

[1] En sus considerados se explicita que, a través de un convenio entre la Secretaría de Transporte (Autoridad de Aplicación), el Ministerio de Industria y el Banco de la Nación Argentina, se dará impulso a un programa que "*coadyuvará a la actualización del parque de vehículos del transporte público urbano y suburbano, aumentando su eficiencia y seguridad, disminuyendo la contaminación ambiental que generan los vehículos de mayor antigüedad y logrando un uso más eficiente del combustible, a proteger y aumentar el nivel de producción de terminales y carroceras nacionales, con su impacto positivo sobre el empleo, y a facilitar el acceso al transporte público a las personas con movilidad reducida mediante la incorporación de unidades especialmente adaptadas*".

[2] Comunicado de prensa de los delegados de Ecotrans. 28 de Febrero de 2012. Disponible online en: http://www.agenciapacourondo.com.ar/secciones/sociedad/6953-2012-02-28-22-18-08.html.

Realizamos, entre a comienzos de Junio de 2013, un relevamiento para explorar las características de la accesibilidad en las 16 estaciones de superficie del F.F.C.C. *Domingo Faustino Sarmiento*. Sobre un total de 56 accesos, sólo 23 (41%) exhibían una adaptación funcional a las necesidades de discapacitados motrices (ver *Cuadro 02*):

DIVISIÓN ADMINISTRATIVA	ESTACIÓN	Accesos totales	Accesos adaptados
Ciudad Autónoma de Buenos Aires	**Once de Septiembre**	4	2
	Caballito	3	0
	Flores	3	2
	Floresta	2	2
	Villa Luro	4	1
	Liniers	3	1
Tres de Febrero	**Ciudadela**	3	1
La Matanza	**Ramos Mejía**	3	1
Morón	**Haedo**	3	1
	Morón	6	3
	Castelar	3	1
Ituzaingó	**Ituzaingó**	5	1
Merlo	**S. A. de Padua**	5	1
	Merlo	3	1
Moreno	**Paso del Rey**	3	2
	Moreno	4	1
TOTALES		**56**	**23**

Cuadro 02: Adaptación para accesibilidad (rampas y ascensores) en estaciones del F.F.C.C. Sarmiento. Junio de 2013.

Fuente: Elaboración propia.

Se encontraron situaciones muy disímiles: Caballito, por ejemplo, no cuenta con rampas ni ascensores en ninguno de sus 3 accesos; Floresta, geográficamente cercana, cuenta con sendas rampas en sus 2 entradas a pesar de contarse entre las estaciones menos utilizadas de toda la Región Metropolitana de Buenos Aires.

En Ituzaingó, de reciente remodelación, sólo se relevó 1 ascensor activo de entre los 4 instalados; la funcionalidad del que efectivamente es mantenido queda relativizada ante la ausencia de los demás. Las obras en esta estación continúan actualmente (ver *Imagen 02*).

Imagen 02: Obras de remodelación en acceso este de la estación Ituzaingó. Actualmente no cuenta con rampa.

La estación San Antonio de Padua exhibe un desperdicio de potencial intermodalidad: la única rampa (ver *Imagen 03*) se encuentra a más de 100 metros de la principal dársena de colectivos y taxis:

Imagen 03: La única rampa de la estación San Antonio de Padua implica que las PCD deban recorrer más de 100 metros por veredas con amplios desniveles para acceder a puntos de intermodalidad (parada de taxis, dársena de colectivos).

Paso del Rey, una de las estaciones con menos boletos vendidos de toda la línea, es paradójicamente la que en mejor situación se encuentra respecto a la accesibilidad: amplias rampas permiten desplazamientos cómodos hacia las orientaciones Norte y Sur. Del lado Norte, una extensa rampa corre paralelamente al andén (ver *Imagen 04*) La plaza del lado Sur fue remodelada recientemente con un diseño deliberadamente orientado a favorecer la accesibilidad.

Imagen 04: La comparativamente poco utilizada estación de Paso del Rey, cuyas conexiones intermodales son relativamente limitadas, es quizás la mejor adaptada de la línea para PCD motrices.

La estación de Moreno, terminal del recorrido eléctrico del *Sarmiento*, fue remodelada hacia 2007 (ver *Imagen 05*) para transformarse en un ambicioso centro de transbordo que diera respuesta a su compleja intermodalidad (taxis; remises; línea férrea diesel a Mercedes; numerosas líneas de colectivos).

Imagen 05: Centro de Transbordo de Moreno.

De los 3 grandes pilares que conectan el andén principal con las dársenas de colectivos y el entorno circundante; sólo 1 cuenta con ascensor. Al momento de realizar el relevamiento, se encontraba fuera de servicio: su boca inferior es utilizada como basurero y obstaculizada cotidianamente por vendedores ambulantes. Otros ascensores de la estructura tampoco funcionan, encontrándose vandalizados y exentos de mantenimiento (ver *Imagen 06*).

Imagen 06: Ascensor bloqueado. Estación de Moreno.

La utilidad misma de algunas de las rampas existentes es relativizada por los obstáculos aledaños (ver *Imagen 07*):

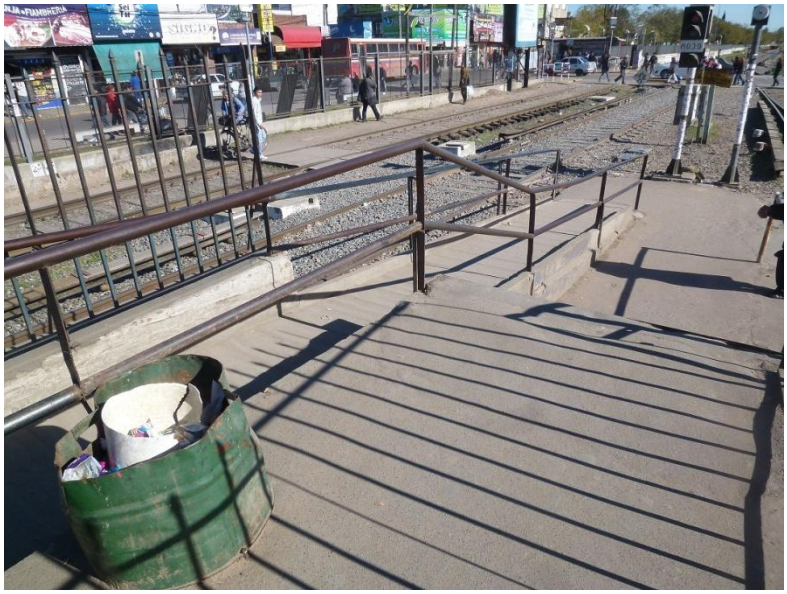

Imagen 7: Rampa del acceso oeste a la estación de Moreno. Nótese la complejidad física del recorrido.

Incorporación a la legalidad: principios de la accesibilidad y definición de indicadores

El marco normativo de la discapacidad ha sufrido en Argentina, durante las últimas 3 décadas, avances significativos. Los principales antecedentes legislativos se remontan a la Ley 24.314 de 1984, que -modificando a la 22.431 de 1981- introducía el modelo social de discapacidad en los debates jurídicos argentinos y establecía metas ambiciosas: "*prioridad de la supresión de barreras físicas en los ámbitos urbanos arquitectónicos que se realicen o en los existentes que remodelen o sustituyan en forma total o parcial sus elementos constitutivos, con el fin de lograr la accesibilidad para las personas con movilidad reducida*". En 1997 se reglamentan sus artículos 20° a 22° y se plantea que los distintos niveles de gobierno (nacional, provincial y municipal) den mayor impulso a las reconfiguraciones estipuladas; se explicita, además, la exigibilidad de cumplimiento de las normas en los proyectos.

A comienzos del siglo XXI se promulgan la Ley 25.280, que incorpora lineamientos de la OEA en relación a la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad, y la 26.378, que incluye principios convenidos por la ONU en referencia a la accesibilidad. El *Plan Nacional de Accesibilidad* (PNA), promulgado en 2007, proponía impulsar un proceso de cambio comunitario, participativo, para alcanzar la implementación efectiva del *Diseño Universal*. Aunque el marco legal ha llegado a transformarse en relativamente amplio y comprensivo, el PNA identifica que muchos de los plazos estipulados para eliminar barreras arquitectónicas, urbanísticas y de transporte en 10 años no sólo no se habían cumplido, sino que "*transcurrido el lapso casi nada se había realizado*".

Puede sostenerse que nuestro país está en una etapa inicial y de lenta integración del nuevo marco jurídico en las conductas sociales. Este proceso no está exento de dificultades, y su efectiva incorporación requerirá de un esfuerzo sostenido a largo plazo por parte de todos los *stakeholders* involucrados. Según las fuentes consultadas, el no-cumplimiento de las pautas se basa en la ausencia de penalidades explícitas y de internalización de conductas esperables al respecto. Con respecto a las obras de infraestructura, las dificultades se vinculan más al mantenimiento que a la inversión inicial.

A efectos de promover la puesta en marcha de una política de efectivización del Derecho a la Ciudad para las PCD, y en particular para aquellas con menores recursos, sería sumamente útil construir, en cada nivel jurisdiccional (nación, provincias, municipios) planes que contengan metas físicas y presupuestarias, con resultados esperados en el tiempo y en el territorio; y, fundamentalmente, datos confiables que alimenten indicadores rigurosamente construidos, con un adecuado nivel de desagregación territorial (por partido, localidad o barrio). Esto implica una potencial medición del *enfoque de derechos* (Abramovich, 2006), un marco conceptual de derechos humanos aceptado por la comunidad internacional de Estados, que se ha ido formalizando a través de distintos pactos en las últimas décadas y consiste en una referencia, cuanto menos formal, de principios, reglas y estándares para el diseño y/o la evaluación de resultados de políticas públicas en materia de desarrollo.

Reflexiones finales: entre el compromiso comunitario y el enfoque de derechos

La construcción de una ciudad más justa y equitativa para las personas con discapacidad no sólo requerirá de ajustes institucionales, sino además de la identificación, acumulación y aplicación de recursos que aporten a su viabilidad en nuestra sociedad, creando conciencia colectiva y promoviendo el compromiso comunitario para reducir la discriminación y la desigualdad de oportunidades para las PCD.

Hasta ahora, la información producida con respecto al tema ha sido, en Argentina, referida al nivel nacional. Considerando las incumbencias jurisdiccionales del Estado nacional, los Estados Provinciales y los municipios / departamentos, en un futuro se debería diseñar y poner en marcha acuerdos y mecanismos para producir y sistematizar datos desagregados según la responsabilidad de cada nivel de gobierno. Se podrían generar, así, las posibilidades concretas de monitorear y registrar avances, estancamientos y retrocesos a través de, por ejemplo:

-Promoción del compromiso comunitario;

-Supervisión de la aplicación de normas mínimas;

-Informes periódicos a ser evaluados por instancias propias. Fiscalización, evaluación *ex post*.

En este escenario, entendemos que la puesta en marcha de dispositivos y la práctica misma de la medición que se deberá generar a nivel local -es decir, en el nivel jurisdiccional de mayor cercanía con la población- será simultáneamente una oportunidad y un desafío para las instituciones municipales y las organizaciones de PCD, en el camino hacia un territorio más inclusivo.

Bibliografía

ABRAMOVICH, Víctor y Laura PAUTASSI (2006): *Dilemas actuales en la resolución de la pobreza. El aporte del enfoque de derechos*. Ponencia presentada en el Seminario "Los Derechos Humanos y las políticas públicas para enfrentar la pobreza y la desigualdad", Buenos Aires, UNESCO, Secretaría de Derechos Humanos y Universidad Nacional Tres de Febrero; 12 y 13 diciembre de 2006.

ABRAMOVICH, Víctor y Laura PAUTASSI (2008): *Lineamientos para la elaboración de indicadores de progreso en materia de derechos económicos, sociales y culturales*. OEA – Julio 2008. Disponible online en: http://www.oas.org/es/cidh/docs/pdfs/Lineamientos.pdf.

ABRAMOVICH et al. (2010): *La medición de derechos en las políticas sociales*. Editorial del Puerto, Buenos Aires. ISBN 978-987-1397-57-0

ACUÑA et al. (2010): *Políticas sobre la discapacidad en la Argentina. El desafío de hacer realidad los derechos*. Siglo XXI, Buenos Aires, 2010. ISBN 978-987-629-146-0.

AINSTEIN, Luis (2007): Asimetrías urbanas. Ineficiencia e inequidad en las condiciones sociales de acceso a servicios de saneamiento y transporte en el aglomerado urbano de Buenos Aires. Nobuko, Buenos Aires.

BERSANELLI, S (2011) Exposición en las 1ras. Jornadas de Ciencias Sociales y Discapacidad – "Hacia la plena participación e inclusión en la sociedad" Programa Universidad, discapacidad e igualdad de oportunidades. Fac de Cs Sociales, 21 al 25 de Noviembre 2011

CORIAT, Silvia A. (2003): "Lo urbano y lo humano – Hábitat y Discapacidad" Ed. Librería Técnica CP67, Madrid, España, Febrero 2003 – ISBN: 84-89439-85-0.

Decreto 914/97. Disponible online en: www.infoleg.gob.ar.

HARDOY J. et al. (1987): *La ciudad legal y la ciudad ilegal*. Grupo Editor Latinoamericano, Bs As 1987, ISBN 950-9432-88-1.

HARVEY, David (2008): "El Derecho a la Ciudad". En *New Left Review* n° 53, 2008.

HERCE VALLEJO, Manuel (2009): *Sobre la movilidad en la ciudad*. Reverte, Barcelona.

JANOSCHKA, Michael (2002)*:* *"*El nuevo modelo de ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización*".* Revista *Eure*, vol. XXVIII, n°85, pp. 11-20. Diciembre de 2002, Santiago de Chile.

KOWARICK, Lucio (1996): "Expoliación urbana, luchas sociales y ciudadanía: retazos de nuestra historia reciente", en *Estudios Sociológicos de el Colegio de México*, Vol. XIV, núm. 42, Septiembre-Diciembre de 1996.

LEFEBVRE, Henri (1978): *El Derecho a la Ciudad*. Ediciones 62, Barcelona.

Ley 22.431. Disponible online en: www.infoleg.gob.ar.

Ley 24.314. Disponible online en: www.infoleg.gob.ar.

Ley 25.280 Convención Interamericana para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad – Disponible online en: www.infoleg.gob.ar.

Ley 26.378 Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo. Disponible online en: www.infoleg.gob.ar.

LILJESTHRÖM, Moira y ROBERT, Federico (2005) La construcción social del concepto de accesibilidad urbana. El marco internacional, Ciham, 2005

LILJESTHRÖM, Moira y ROBERT, Federico (2006): "Accesibilidad Física. Surgimiento y evolución de la Noción en el Contexto Internacional", en Actas del III Congreso Iberoamericano de Ambiente y Calidad de Vida. San Fernando del Valle de Catamarca, 25 al 29 de septiembre de 2006.

LILJESTHRÖM, Moira y ROBERT, Federico (2010): "La Construcción de la accesibilidad en la Ciudad de Buenos Aires", en *Debates sobre Ciudad y Territorio. Los aportes del CIHaM*. Centro de Investigación Hábitat y Municipios. Nobuko, Buenos Aires.

LILJESTHRÖM, Moira y ROBERT, Federico (2012): “Los tratados internacionales y la medición de su aplicación. Algunas consideraciones para la cuestión de la accesibilidad.” Centro hábitat y Municipio (CIHAM) FADU – UBA – Facultad de Cs Sociales UBA.

MÜLLER, Alberto y KRALICH, Susana (2009): “Movilidad y cambios socio-económicos: El caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires en las tres últimas décadas”. En: *Actas XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*. Buenos Aires, Corporación Andina de Fomento (CAF), Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (GCABA)-Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires (PTUBA).

OEA: Programa de Acción para el decenio de las Américas por los derechos y la dignidad de las personas con discapacidad 2006-2016.

OEA: “Lineamientos para la elaboración de indicadores de progreso en materia de derechos económicos, sociales y culturales” – 2008 - ISBN 978-0-8270-5225-3

ONU - Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad Aplicación de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad - Informes iniciales presentados por los Estados partes de conformidad con el artículo 35 de la Convención - Argentina [6 de octubre de 2010] – Distribuido Julio 2011.

OSZLAK, Oscar (1991): *Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano*. Humanitas CEDES, Buenos Aires.

PALACIOS, Agustina (2008): “El modelo social de discapacidad: orígenes, caracterización y plasmación en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad”. Grupo Editorial CINCA, Madrid. ISBN: 978-84-96889-33-0.

PANTANO, Liliana (1987): *La discapacidad como problema social*. Eudeba, 1987.

PERCEVAL, (2011): “En camino hacia el derecho a la ciudad”. En: MJDH (2011), REDI - CELS - FAICA - FENDIM – ADC: “INFORME ALTERNATIVO - SITUACION DE LA DISCAPACIDAD EN ARGENTINA, 2008/2012”. Disponible online en: http://redi.org.ar/docs/Informe%20alternativo%201ra%20evaluaci%C3%B3n%20Argentina-%20CRPD%20-%20FINAL%20(4).pdf.

REDI - CELS - FAICA - FENDIM – ADC (2011): “INFORME ALTERNATIVO - SITUACION DE LA DISCAPACIDAD EN ARGENTINA, 2008/2012”. Disponible online en:http://redi.org.ar/docs/Informe%20alternativo%201ra%20evaluaci%C3%B3n%20Argentina-%20CRPD%20-%20FINAL%20(4).pdf.

Resolución CNAIPD 94/07 – Puesta en vigencia del Plan Nacional de Accesibilidad – en www.infoleg.gob.ar.