

# Espacio público y accesibilidad.

## Análisis de las prácticas peatonales de personas con movilidad reducida en el área central de la ciudad de Santa Fe

ALAN FRANCIS WILKINSON<sup>1</sup>

Facultad de Humanidades y Ciencias, Universidad Nacional del Litoral, Argentina.  
[alanwilkinson95@gmail.com](mailto:alanwilkinson95@gmail.com)

 10.14409/rl.2023.8.e0014

### Introducción

¿Ha pensado cómo experimenta la ciudad una persona con movilidad reducida (y más aún si posee discapacidad física/motriz)? En este trabajo nos interesa abordar la problemática desde la perspectiva de las personas con *movilidad reducida*. Cabe aclarar que, como señala López (2020), dicho concepto no es sinónimo de discapacidad física, sino que implica una disminución en las funcionalidades de una persona durante algún periodo de su vida, pudiendo limitar temporalmente la posibilidad de moverse (ancianos, personas que utilizan elementos ortopédicos, embarazadas, madres/padres con cochecitos, viajeros que trasladan equipaje, entre otros). Por su parte, la *discapacidad* se concibe como una construcción social, por la cual grupos de población que cuentan con algún impedimento físico suelen encontrarse frente a diversas situaciones de desventaja (Ferrante y Venturiello, 2014). Si bien queda claro que ambos conceptos aluden a distintas situaciones, decidimos integrarlas bajo la premisa más amplia de la *movilidad reducida*.

Como la diagramación espacial de las ciudades suele no ser del todo compatible con las necesidades de este grupo de personas, consideramos

1 La tesina fue realizada bajo la dirección de Néstor Javier Gómez.

importante conocer sus experiencias peatonales en el espacio público del centro santafesino, realizar una revisión de la normativa existente en los distintos niveles del Estado e identificar las barreras relacionadas con la accesibilidad en dicho espacio, ámbito en el cual los ciudadanos se reconocen como tales, afirmando sus particularidades individuales y también los rasgos que los unen a la comunidad. Además, elaboramos una propuesta de itinerario (o circuito) peatonal accesible, que permita vincular de forma autónoma y segura distintos sitios de interés existentes en el área de estudio.

Debido a las condiciones que suelen presentar las infraestructuras destinadas a la movilidad peatonal, así como la progresiva pérdida de protagonismo que ha experimentado en detrimento de la hegemonía del automóvil como medio de movilidad dominante en la sociedad actual, el desplazamiento por determinados espacios de la ciudad se encuentra restringido para algunos grupos, pudiendo comprometer su participación plena y en igualdad de condiciones.

## **Marco teórico**

### **Espacio público y derecho a la ciudad**

El geógrafo y urbanista español Jordi Borja, al referirse a las ciudades, hace hincapié en la importancia adquirida por los espacios públicos en su configuración, planteando que «sin espacio público el asentamiento humano masivo no es ciudad, no hay ciudadanía, entendido por una sociedad de individuos libres e iguales, todos con los mismos derechos y deberes» (Borja, 2014:5). En otras palabras, puede decirse que el espacio público es fundamental para la existencia ciudadana, ya que esta última se constituye a partir de su actuación en el espacio.

La manera en que se diseñan, proyectan y construyen los espacios refiere a las formas de pensar y obrar de una sociedad, evidenciando el lugar que ocupan en la agenda pública las necesidades y anhelos colectivos. En este sentido, podemos observar que el espacio público de las ciudades no siempre ofrece condiciones para que toda la ciudadanía pueda desenvolverse en él en igualdad de condiciones, convirtiéndose muchas veces en un repertorio de obstáculos que dificultan y condicionan la existencia urbana de muchas personas.

Las ciudades son arena propicia para que las personas ejerzan sus derechos ciudadanos o bien reclamen por ellos y su ampliación. En relación con ello, una categoría analítica integradora que es necesario considerar es la de *derecho a la ciudad* que, en pocas palabras, evidencia la existencia de una aceptación generalizada de que el desarrollo urbano de la vida debe contemplar la inclusión y no discriminación de quienes la habitan (Pérez Ahumada, 2015; Harvey, 2012; Correa Montoya, 2010). Sin embargo, para que ese posicionamiento no se limite a meros anhelos, es necesario un compromiso real de las instituciones a través de la generación de políticas públicas y legislaciones que reconozcan necesidades específicas en términos de respeto y reconocimiento de la diversidad.

#### Frente a las barreras urbanísticas, accesibilidad y movilidad

Más que escenario de valores propios de la modernidad como la libertad e igualdad, las ciudades suelen representar los entornos donde las heterogeneidades inherentes a toda sociedad se convierten en desigualdades que tensionan los vínculos entre ciertos grupos y el espacio habitado. En ocasiones, estas llegan a representar situaciones de exclusión socio-espacial con sus correlativas implicancias en materia educativa, laboral, económica, cultural y política, entre otras. Como señala Olivera Poll (2006:331) «cuantas más dimensiones abarque la exclusión de una persona, mayor será su grado de vulnerabilidad».

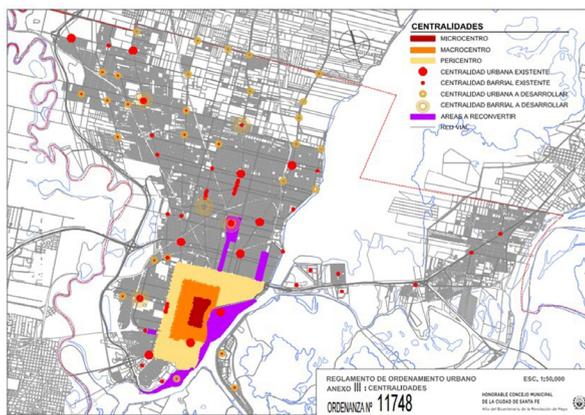
Dos conceptos técnicos que es necesario recuperar son los de *accesibilidad* y *movilidad*, en ocasiones confundidos. Mientras que la movilidad se refiere a un atributo propio de las personas, aunque trasladable también a vehículos o medios de transporte, «la accesibilidad es la facilidad con que un espacio puede ser alcanzado desde otro, es una cualidad referida al espacio» (Olivera Poll, 2006:332), debiendo ser integral y pudiendo garantizar además la circulación, utilización, orientación, seguridad y funcionalidad. Sin embargo, para que dicha accesibilidad sea plena no basta solamente con que existan accesos en las esquinas de una ciudad (obras muy necesarias, por cierto), sino que debe convertirse en un desafío ineludible de toda planificación urbana, estableciendo criterios apropiados (y exigiendo su cumplimiento) para las construcciones públicas y privadas, los espacios de trabajo, de ocio y recreación,

y sobre el funcionamiento de los medios de transporte público de pasajeros, esenciales para la conectividad entre espacios distantes.

En este sentido, y dadas las condiciones que presentan las infraestructuras destinadas a la circulación peatonal, podemos hablar de la existencia de *barreras* en el espacio urbano. Por ellas se entiende a los «impedimentos u obstáculos físicos o tecnológicos que limitan y coartan la libertad de movimiento o de comunicación a las personas, o bien les impiden la posibilidad de disfrutarlos plenamente en condiciones de seguridad y autonomía» (López, 2020:76). Según su origen o los ámbitos donde se presenten, las barreras pueden clasificarse en sociales (aquí se incluyen las actitudinales, políticas y educacionales), arquitectónicas, urbanísticas, en el transporte, de comunicación o naturales. Este estudio se detendrá en las urbanísticas, que son las que tienen lugar en el espacio público santafesino, involucrando tanto las estructuras y el mobiliario urbano, como los espacios no edificados (parquizados o no) de dominio público y privado.

## **Metodología**

Este trabajo se estructura en torno a la integración de metodologías cuantitativas y cualitativas que, aplicadas a un mismo estudio, favorecen una comprensión más amplia del fenómeno abordado (Gallart, 1993). El ámbito geográfico seleccionado para efectuar el análisis se corresponde con el *Área Central Primaria* de la ciudad de Santa Fe (figura 1). Este espacio se encuentra delimitado (ordenanza 11.748/2010) por algunas de las principales vías de circulación de la ciudad, a saber: los bulevares Gálvez y Pellegrini al norte y las avenidas Gobernador Freyre al oeste, Juan José Paso al sur, Carlos Sylvestre Begnis, 27 de Febrero y Leandro N. Alem al este.



Fuente: Ordenanza 11.748/2010.

**Figura 1.** Microcentro, macrocentro y pericentro componen el sector conocido como Área Central Primaria. Ciudad de Santa Fe.

Este resulta un sector representativo sobre la situación de la accesibilidad existente en la ciudad, ya que destaca por el hecho de que constituye una centralidad que la convierte en una zona con alta circulación y movilidad al albergar al distrito financiero del Área Metropolitana de Santa Fe, instituciones educativas, culturales, deportivas, religiosas y comerciales. Al mismo tiempo, como señala Gómez (2014:92), «vista en perspectiva histórica, la actual *Área Central Primaria* se yergue sobre una porción de Santa Fe que comenzó a gestarse urbanísticamente hace más de trescientos años», condición que debe considerarse por su significatividad histórica y patrimonial y, con ello, su relación con la movilidad peatonal y vehicular.

Por otro lado, es oportuno hacer una revisión de una parte de la normativa existente en la materia con el fin de conocer los planteamientos e implicancias derivados tanto a nivel nacional como provincial y local. Este análisis permite reconocer los avances realizados hasta el momento, los grados de cumplimiento de la normativa, la correlación existente entre los distintos niveles del Estado, las demandas vigentes y los requerimientos específicos que deberían atenderse de cara al futuro.

Este trabajo reconoce la importancia de recuperar, por medio de entrevistas, las experiencias espaciales de actores sociales clave como lo son las personas con movilidad reducida —sean usuarias de sillas de ruedas o

no—. De esta forma se pueden conocer los vínculos que establecen en lo cotidiano, tanto con el espacio público del centro santafesino y sus elementos, como con las personas que en él se encuentran. Enfocarse no solo en los aspectos materiales del espacio público, sino también en los actores intervinientes y en sus prácticas, ayuda a no caer en la consideración de los sujetos como meros objetos del paisaje urbano, inmóviles, sino como sujetos activos en la construcción de sus realidades cotidianas, las cuales pueden verse facilitadas u obstaculizadas en función de las posibilidades que ofrece el entorno. Como el objetivo no es generalizar los resultados obtenidos a partir de las entrevistas, sino recuperar experiencias que resulten significativas para visibilizar esta problemática socio-espacial, se recurrió a la consideración de un muestreo no probabilístico (Buevas y Rodríguez, 2021) pudiendo interactuar con siete personas.

A partir de salidas de campo se buscó identificar cuáles eran las esquinas que poseen rampas y cuáles no, el estado estructural o de conservación de dichas rampas y, al mismo tiempo, las condiciones en las que se encuentran sus entornos inmediatos —es decir, las zonas de la calle y vereda cercanas a la rampa—, para de esta forma poder establecer una clasificación del acceso que ofrece dicha esquina a la manzana. El relevamiento se realizó en forma de *barrido* en sentido norte-sur y luego sur-norte, comenzando en la intersección entre Bulevar Pellegrini y Av. Freyre y finalizando en la que tiene lugar entre Bulevar Gálvez y Laprida.

Tomando en consideración los criterios trabajados por expertos e instituciones referentes en la temática, tanto a nivel nacional como internacional (Coriat, 2002; Huerta Peralta, 2007; Boudeguer Simonetti *et al.*, 2010), pudimos reconocer la existencia de tres condiciones posibles en lo que respecta a los accesos:

- *Óptimo*: posee rampa y entorno en excelente estado, con dimensiones adecuadas que favorecen la circulación, libres de obstáculos y habiendo escasa diferencia de nivel entre rampa y calle, lo que permite un desplazamiento autónomo.
- *Regular*: la rampa y entorno pueden presentar roturas y diferencia de nivel en el encuentro con la calle, con presencia de obstáculos que dificultan la circulación y exigen mayores esfuerzos o la ayuda de un tercero.

- *Inutilizable*: cuando rampa y entorno están muy deteriorados o con grandes desniveles, poniendo en riesgo la integridad física de las personas y su movilidad.

Respecto a los sitios de interés, consideramos aquellos valorados y promocionados por el mismo municipio (sean de dominio público o privado), encontrándose todos dentro de los límites establecidos en este estudio y priorizando aquellos que suelen ser utilizados para tiempo de ocio, socializar, satisfacer necesidades o acceder a bienes culturales. Entre los 40 seleccionados encontramos, por ejemplo, Plaza Pueyrredón, Mercado Norte, Shopping Estación Recoleta, Centro Cultural Provincial, Estación Terminal de Ómnibus Gral. Belgrano, Iglesia Catedral de Todos los Santos, Museo y Convento de San Francisco.

Dicha información, recolectada y sistematizada, fue vinculada en un proyecto en el software de uso libre Quantum GIS, que permitió generar cartografías que reflejan la distribución y características de dicha infraestructura sobre el territorio.

### **Una revisión de la normativa a distintas escalas**

La legislación surgida con posterioridad a 2006 está amparada en la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, que busca promover una plena inclusión, garantizar derechos y libertades en condiciones de igualdad y respeto de la dignidad de estos grupos.

Entre la normativa nacional seleccionada a los fines de este trabajo encontramos la Ley Nacional N° 24.314 de 1994, que se enfoca en promover la autonomía en materia de movilidad urbana, priorizando la supresión de barreras urbanísticas, arquitectónicas y del transporte; la Ley Nacional N° 25.643 de 2002, vinculada al turismo y recreación, los cuales deben permitir la integración de las personas con comunicación y/o movilidad reducida; y la Ley Nacional N° 26.378 de 2008, convertida en una norma de cumplimiento obligatorio a partir de la cual el Estado debe garantizar oportunidades, accesibilidad y la plena participación de las personas con movilidad reducida.

En cuanto a la escala provincial, una de las últimas y más detalladas elaboraciones del poder legislativo de Santa Fe es la Ley Provincial N° 13.853 de 2018, la cual hace hincapié en las barreras existentes en los

distintos espacios que, en presencia de personas con alguna dificultad física, se pueden convertir en generadoras de situaciones de discapacidad. Además, se introducen ideas relevantes como las de *vida independiente y accesibilidad universal*.

Respecto a la legislación municipal, encontramos la Ordenanza N° 7.279/1976, que reglamenta la construcción y modificación de obras en edificios y vía pública; Ordenanza N° 8.655/1984, la cual se enfoca en la construcción de rampas en las ochavas del área central de la ciudad; Ordenanza N° 10.652/2000, referida a la accesibilidad en plazas y espacios públicos, debiendo toda nueva obra garantizar su cumplimiento; Ordenanza N° 11.093/2004, por la cual taxis y remises deben trasladar de forma obligatoria a la persona y su complemento o apoyo ortopédico, prestando colaboración cuando lo requiera; Ordenanza N° 11.580/2009, referida al servicio de transporte público de pasajeros por colectivos, considera que el parque automotor de cada línea no debe superar los seis años de antigüedad debiendo incorporarse unidades adaptadas de manera progresiva; por último, la Ordenanza N° 11.939/2012 plantea la eliminación de barreras y el fomento de la participación de las personas con discapacidad en el diseño de las políticas públicas que los involucren. Además, establece que se pretende convertir a la ciudad de Santa Fe en un centro de turismo accesible.

Como puede observarse, los problemas en materia de accesibilidad y cumplimiento de los derechos de las personas con discapacidad observados en la ciudad no residirían en la ausencia de legislación, sino más bien en falencias hacia su cumplimiento. Por ende, conocer la normativa existente resulta fundamental para poder efectuar un análisis criterioso de la situación actual, considerando hasta qué punto se cumple lo establecido jurídicamente y tomarlo como base para desde allí realizar propuestas que busquen ser superadoras.

### **La movilidad reducida en primera persona**

Como fuera señalado anteriormente, resultó de interés recabar información sobre experiencias personales en el espacio público de la ciudad de Santa Fe. Respecto a las personas entrevistadas, podemos mencionar que se trata de siete mayores de edad residentes en la ciudad, siendo cuatro mujeres y tres hombres con discapacidad motriz —seis de ellas utilizan

sillas de ruedas y una de ellas un apoyo ortopédico—. Dichas entrevistas se realizaron entre los años 2020 y 2022, tanto en forma presencial como virtual (debido al contexto sanitario de la pandemia por COVID-19).

Al consultarles acerca de las principales barreras observadas, surgieron frases como las siguientes: «Santa Fe no está preparada para esto», «las rampas tienen que estar en las dos veredas, es sentido común» (en referencia al momento en que se debe cruzar de una cuadra a otra), «la ciudad no te ayuda», «sola no puedo avanzar porque hay que hacer mucha fuerza para sacar la silla» (cuando la diferencia de nivel entre rampa y calle es considerable), «te encontrarás con calles rotas», «las rampas están tapadas por un auto», «hay pocas rampas y las calles están hechas pedazo».

Respecto a las posibilidades de autonomía en sus desplazamientos, mencionaron que: «donde se me hace difícil moverme, evito ir», «por ahí es ir y poner en compromiso a otro», «no me dan ganas de andar renegando», «tengo que depender de alguna persona que me dé una mano», «eso no le hace bien a la cabeza» (sobre la dependencia de un tercero), «es muchísimo lo que falta, no podemos recorrer autónomamente la ciudad», «no debería ser un sálvese quien pueda».

En cuanto a las estrategias implementadas al momento de desplazarse por el espacio público santafesino: «te tenés que hacer un caminito y ver donde hay una bajada de auto», «tenés que investigar por dónde ir, hacerte un mapa mental», «algunos trayectos tengo que hacerlos por la calle», «todavía hay un montón de cosas por hacer porque es bravo moverse sola».

Con relación al transporte público, señalaron lo siguiente: «las rampas no andan, no te quieren ayudar», «me he quedado esperando un remis entre 40 minutos y una hora», «para trabajar me tengo que mover en taxi porque al único colectivo que pasa cerca de casa no le funciona la rampa», «algunas personas piden un taxi y cuando llega al lugar y las ven en silla de ruedas, las dejan plantadas».

Es posible apreciar la importancia que los entrevistados otorgan al hecho de poder transitar los distintos espacios de la ciudad con autonomía, libertad y disfrute, sin tener que preocuparse de por dónde se puede circular y por dónde no. Se valora una ciudad que invite a las personas a visitarla y recorrerla, donde se puedan sentir alojadas, al tiempo que posibilite el desarrollo (en sentido amplio) de todos sus

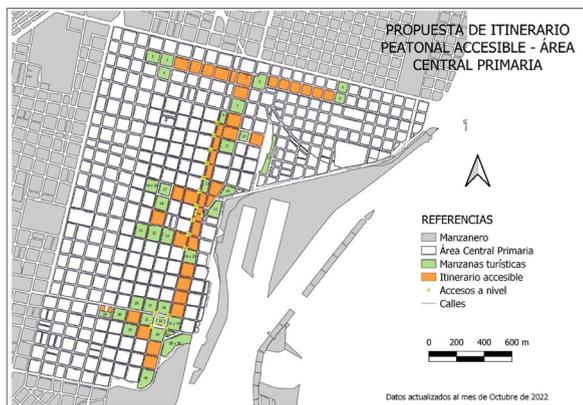
habitantes, ya que las restricciones en la accesibilidad en ocasiones dificultan el sentirse parte de la sociedad en que se vive.

### **Resultados del relevamiento de accesos y propuesta de itinerario peatonal accesible**

De un total de 406 manzanas y 1624 esquinas de la ciudad, relevadas entre los meses de enero y octubre del año 2022, solamente se pudo constatar la presencia de accesos en 594 de estas últimas. Al efectuar un análisis con mayor profundidad sobre la localización de cada uno de dichos accesos, se advierte que 60 se encuentran a nivel de la calle. La mayoría de ellos se encuentra a lo largo del paseo peatonal de calle San Martín, entre Suipacha (al norte) y Juan de Garay (al sur). Por un lado, 191 de los accesos se encontraban sobre ambos cruces peatonales existentes en cada esquina, mientras que en uno solo de los cruces fueron 181. Por su parte, los que fueron relevados en la ochava de cada manzana representaron un total de 162.

En lo que respecta a la clasificación establecida según el estado estructural de los mismos, observamos que de forma óptima se encuentra la menor parte de los accesos, contabilizando un total de 130. En el otro extremo ubicamos a los que por sus condiciones es posible considerar como inutilizables, constituyendo 107 dispositivos. La mayor parte de los accesos, siendo estos 357, se caracterizan por contar con un estado regular.

Para establecer un itinerario peatonal accesible que integre las manzanas donde se ubican los sitios de interés, la propuesta considera la incorporación del menor número posible de cuadras, aprovechando además a las que en sus esquinas poseen accesos a nivel. Entre los motivos que justifican esta elección se podrían mencionar el hipotético menor tiempo de duración de las obras arquitectónicas que debieran realizarse y los menores costos económicos implicados. Como resultado se obtendría un circuito turístico accesible conformado por una continuidad de 76 cuadras (figura 2).



*Fuente: Elaboración propia a partir de relevamiento a campo y mapa base del IPEC.*

**Figura 2.** Propuesta de itinerario peatonal accesible.

## Reflexiones finales

Resultaría oportuno recuperar la pregunta con la que se inició esta investigación, ¿cómo experimenta nuestra ciudad una persona con movilidad reducida?, y aproximarse a una respuesta en función de los objetivos trazados.

Si bien el *Área Central Primaria* de la ciudad de Santa Fe se encuentra dotada con infraestructura destinada a garantizar accesibilidad en su espacio público, en buena medida la misma denota ciertas falencias que deberían ser atendidas en el corto plazo. A partir de lo expuesto, podemos inferir que este sector de la ciudad, aunque tratándose de una de las zonas con mayor incidencia en la vida ciudadana, actualmente carece de las condiciones de accesibilidad ideales para que una persona con movilidad reducida, y en particular si posee una discapacidad motriz, pueda movilizarse en forma autónoma y segura en forma plena.

Con respecto a los marcos normativos, si bien pudimos dar cuenta que existe una sinergia entre las disposiciones a nivel nacional, provincial y local, amparadas en los postulados efectuados a nivel internacional, los problemas en materia de accesibilidad y cumplimiento de los derechos de las personas con discapacidad observados en la ciudad no residirían tanto en la ausencia de legislación, sino más bien en falencias

hacia su cumplimiento. Por ello, resulta crucial que los distintos actores sociales involucrados en la cotidianidad de las ciudades (automovilistas particulares, choferes de transporte público, empresas constructoras y de servicios que intervienen en el espacio público, frentistas, entre otros) respeten y tengan en consideración las normas vigentes, siendo el Estado un actor clave que debe garantizar y exigir su cumplimiento.

En lo que respecta a las estrategias espaciales, las personas entrevistadas se refirieron a un variado repertorio de prácticas ante la incertidumbre que genera moverse por la ciudad en ausencia de una continuidad en la distribución de los accesos, ya que sólo cerca de una tercera parte de las esquinas relevadas cuenta con ellos (594 de 1624) y, de estas, la menor parte se encuentra en óptimas condiciones (130). Frente a esta problemática, se vislumbró una estrategia común implementada por estas personas: si no realizan un ejercicio de memorización para intentar recordar en qué manzanas (y de éstas, en qué esquinas) hay accesos, la tarea de circular por esta zona de la ciudad se puede convertir en una odisea.

En este sentido, los planes urbanos oficiales deben ser diseñados incorporando una visión holística y prospectiva, no tratándose solamente de intervenciones que beneficien a un grupo social particular en un momento dado, sino que repercutan en mejores condiciones generales de habitabilidad para toda la comunidad, ya que cualquier persona puede experimentar una reducción en su movilidad en algún momento de su vida.

Para terminar, aunque con este análisis no se acaba el trasfondo de la cuestión, ya que además de las adaptaciones estructurales necesarias existe todo un entramado de situaciones que con igual urgencia deben ser atendidas, es necesario aceptar que se puede vivir de maneras diferentes y que la diversidad es lo que realmente configura la norma en una sociedad.

## Referencias bibliográficas

- Borja, J. (2014).** Espacio público y derecho a la ciudad, en Patricia Ramírez Kuri (coord.) *Las disputas por la ciudad. Espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa*, México: UNAM, Instituto de investigaciones.
- Boudeguer Simonetti, A.; Prett Weber, P. y Squella Fernández, P. (2010).** *Ciudades y espacios para todos. Manual de accesibilidad universal*, Santiago de Chile: Corporación Ciudad Accesible. [En línea] Recuperado de: [https://www.ciudadaccesible.cl/wp-content/uploads/2012/06/manual\\_accesibilidad\\_universalr.pdf](https://www.ciudadaccesible.cl/wp-content/uploads/2012/06/manual_accesibilidad_universalr.pdf) (21 de Septiembre de 2023)
- Buelvas, V. y Rodríguez, U. (2021).** *Manual del tesista*, Bogotá: UVR correctores de textos.
- Coriat, S. (2002).** *Lo urbano y lo humano hábitat y discapacidad*, Buenos Aires: Universidad de Palermo y Fundación Rumbos.
- Correa Montoya, L. (2010).** ¿Qué significa tener derecho a la ciudad? La ciudad como lugar y posibilidad de los derechos humanos, *Territorios*, N° 22, pp. 125–149. [En línea] Recuperado de: <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/1386/1303> (21 de Septiembre de 2023)
- Ferrante, C. y Venturiello, M. (2014).** El aporte de las nociones de cuerpo y experiencia para la comprensión de la ‘discapacidad’ como asunto político, *Revista Chilena de Terapia Ocupacional*, Vol. 14(2), pp. 45–59. [En línea] Recuperado de: <https://revistaterapiaocupacional.uchile.cl/index.php/RTO/article/view/35709/37495> (21 de Septiembre de 2023)
- Gallart, M. (1993).** La integración de métodos y la metodología cualitativa. Una reflexión desde la práctica de la investigación, en Floreal Forni, María A. Gallart e Irene Vasilachis de Gialdino (eds.) *Métodos cualitativos II. La práctica de la investigación*, Buenos Aires: Centro Editor de América Latina S.A.
- Gómez, J. (2014).** Transformación selectiva y expansión del área central de la ciudad de Santa Fe: tendencias actuales, *Breves Contribuciones del I.E.G.*, N° 25, pp. 83–105. [En línea] Recuperado de: <http://ojs.filo.unt.edu.ar/index.php/bcieg/article/view/111/109> (21 de Septiembre de 2023)
- Harvey, D. (2012).** *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*, Madrid: Ediciones Akal.
- Huerta Peralta, J. (2007).** *Discapacidad y diseño accesible. Diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad*, Lima: Serinsa.

- Ley nacional 24.314 (1994).** *Accesibilidad de personas con movilidad reducida. Modificación de la ley N° 22.431*, Honorable Congreso de la Nación Argentina. [En línea] Recuperado de: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/o-4999/713/norma.htm> (21 de Septiembre de 2023)
- Ley nacional 25.643 (2002).** *Turismo. Determinase que las prestaciones de servicios turísticos deberán adecuarse a los criterios universales establecidos en la Ley N° 24.314 y el decreto reglamentario N° 914/97. Agencias de Viajes. Obligatoriedad de información*, Honorable Congreso de la Nación Argentina. [En línea] Recuperado de: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/75000-79999/77719/norma.htm> (21 de Septiembre de 2023)
- Ley nacional 26.378 (2008).** *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*, Honorable Congreso de la Nación Argentina. [En línea] Recuperado de: <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/140000-144999/141317/norma.htm> (21 de Septiembre de 2023)
- Ley provincial 13.853 (2018).** *Se promueve, protege y asegura el goce pleno en condiciones de igualdad de los derechos humanos y libertades fundamentales de las personas con discapacidad en el ámbito de la provincia*, Poder Legislativo de la Provincia de Santa Fe. [En línea] Recuperado de: <https://www.santafe.gov.ar/normativa/getFile.php?id=1348116&item=189864&cod=42320dc7123591bdcd1b7fe9bcbfa6e5> (21 de Septiembre de 2023)
- López, A. (2020).** *Turismo accesible. Una mirada profunda sobre la accesibilidad turística, por un turismo para todos*, Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Dunken.
- Olivera Poll, A. (2006).** Discapacidad, accesibilidad y espacio excluyente. Una perspectiva desde la Geografía Social Urbana, *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, N° 61–62, pp. 326–343. [En línea] Recuperado de: <https://core.ac.uk/download/pdf/39019506.pdf> (21 de Septiembre de 2023)
- Ordenanza 7.279 (1976).** *Reglamento de edificaciones*, Honorable Concejo Municipal de Santa Fe. [En línea] Recuperado de: [https://www.concejosantafe.gov.ar/wp-content/uploads/Ordenanza/Ordenanza\\_7279.pdf](https://www.concejosantafe.gov.ar/wp-content/uploads/Ordenanza/Ordenanza_7279.pdf) (21 de Septiembre de 2023)
- Ordenanza 8.655 (1984).** *A realizar la construcción de rampas en las ochavas del área central de la ciudad*, Honorable Concejo Municipal de Santa Fe.
- Ordenanza 10.652 (2000).** *A realizar en plazas y espacios públicos destinados al ocio y esparcimiento existentes en el ejido urbano, los trabajos tendientes a*

- permitir el acceso y la utilización de los mismos a personas con capacidades diferentes*, Honorable Concejo Municipal de Santa Fe. [En línea] Recuperado de: [https://www.concejosantafe.gov.ar/wp-content/uploads/Ordenanza/Ordenanza\\_10652.pdf](https://www.concejosantafe.gov.ar/wp-content/uploads/Ordenanza/Ordenanza_10652.pdf) (21 de Septiembre de 2023)
- Ordenanza 11.093 (2004).** *Dispónese la obligatoriedad de la prestación de traslado y/o transporte de personas con capacidades diferentes en sillas de ruedas o aparatos ortopédicos, cualquiera fuera el tipo o características, en todos los vehículos afectados al servicio de transporte público por taxímetros y remises*, Honorable Concejo Municipal de Santa Fe. [En línea] Recuperado de: [https://www.concejosantafe.gov.ar/wp-content/uploads/Ordenanza/Ordenanza\\_11093.pdf](https://www.concejosantafe.gov.ar/wp-content/uploads/Ordenanza/Ordenanza_11093.pdf) (21 de Septiembre de 2023)
- Ordenanza 11.580 (2009).** *Sobre el servicio de Transporte Público de Pasajeros por Colectivos que se presta en la jurisdicción del Municipio de Santa Fe*, Honorable Concejo Municipal de Santa Fe. [En línea] Recuperado de: [https://www.concejosantafe.gov.ar/wp-content/uploads/Ordenanza/Ordenanza\\_11580.pdf](https://www.concejosantafe.gov.ar/wp-content/uploads/Ordenanza/Ordenanza_11580.pdf) (21 de Septiembre de 2023)
- Ordenanza 11.748 (2010).** *Reglamento de ordenamiento urbano de la ciudad de Santa Fe de la Vera Cruz*, Honorable Concejo Municipal de Santa Fe. [En línea] Recuperado de: [https://www.concejosantafe.gov.ar/wp-content/uploads/Ordenanza/Ordenanza\\_11748.pdf](https://www.concejosantafe.gov.ar/wp-content/uploads/Ordenanza/Ordenanza_11748.pdf) (21 de Septiembre de 2023)
- Ordenanza 11.939 (2012).** *Créase en el ámbito de la Ciudad de Santa Fe el Plan Municipal de Accesibilidad*, Honorable Concejo Municipal de Santa Fe. [En línea] Recuperado de: [https://www.concejosantafe.gov.ar/wp-content/uploads/Ordenanza/Ordenanza\\_11939.pdf](https://www.concejosantafe.gov.ar/wp-content/uploads/Ordenanza/Ordenanza_11939.pdf) (21 de Septiembre de 2023)
- Pérez Ahumada, M. (2015).** *Ciudadanía Urbana y Derecho a la Ciudad: Hacia una Política del Habitar*, en I. Gásic, A. Narváez y R. Quiroz (comps.) *Reapropiaciones de Henri Lefebvre: Crítica, Espacio y Sociedad Urbana*, Santiago de Chile: Editorial Triángulo.