

v. 05, n° 01 - jan/jun 2025

ISSN 2763-8685



LATIN AMERICAN JOURNAL OF EUROPEAN STUDIES



Co-funded by
the European Union

TABLE OF CONTENTS

EDITORIAL	8
<u>DOSSIER - HUMAN RIGHTS, DIGNITY, AND EQUALITY: A DIALOGUE BETWEEN LATIN AMERICA AND EUROPE</u>	
<i>TOO MUCH LOVE WILL KILL YOU: SERÁ A COMPLEXIDADE INIMIGA DA PROTEÇÃO DE DIREITOS HUMANOS?</i>	14
<i>Rui Guerra da Fonseca</i>	
CONVENCIONALIZACIÓN DEL DERECHO PRIVADO Y PRIVATIZACIÓN DEL DERECHO DE LOS DERECHOS HUMANOS: UN DESAFÍO FUTURO PARA LA PROTECCIÓN CABAL DE LOS DERECHOS HUMANOS	28
<i>Jose Humberto Sahian</i>	
FREEDOM OF SPEECH AND ITS DIGITAL TRANSFORMATION AND PROTECTION: GUIDELINES AND PRINCIPLES FROM THE INTER-AMERICAN COURT OF HUMAN RIGHTS CASE-LAW AND OTHER HUMAN RIGHT PROTECTION BODIES	52
<i>Walter Arevalo Ramirez Andrés Rousset Siri</i>	
FALSA OBJECCIÓN DE CONCIENCIA Y OBSTRUCCIÓN DE SERVICIOS: EL LATENTE RETROCESO DE LOS DERECHOS SEXUALES Y REPRODUCTIVOS DE LA MUJER/	79
<i>Betzabé Araya Peschke</i>	
AVANCES Y DESAFÍOS EN LA REGULACIÓN Y PROTECCIÓN DE DERECHOS FRENTE A LA VIOLENCIA OBSTÉTRICA: UNA MIRADA HACIA LATINOAMÉRICA Y LA UNIÓN EUROPEA	108
<i>Romina Gallardo Duarte</i>	

LA PROSTITUCIÓN Y LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES Y LAS NIÑAS: ANÁLISIS DEL INFORME DE LA RELATORA ESPECIAL SOBRE LA VIOLENCIA CONTRA LAS MUJERES Y LAS NIÑAS, CON ÉNFASIS EN LA SITUACIÓN DE LA UNIÓN EUROPEA Y MERCOSUR 131

Pablo Guerra

BARRERAS EN EL ACCESO A LA JUSTICIA PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN ARGENTINA 150

Celeste Carla Dimeglio

LA ACCESIBILIDAD URBANA PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD: UNA ARQUITECTURA INTELIGENTE COMO DERECHO HUMANO A LA MOVILIDAD 172

Angel Oscar Piazza

AVANCES Y DESAFÍOS EN LA DEFENSA DE LOS DERECHOS INDÍGENAS Y DE LAS MINORÍAS EN AMÉRICA LATINA Y EUROPA: UN ESTUDIO COMPARATIVO DE LA JURISPRUDENCIA ENTRE ECUADOR Y NORUEGA 193

Byron Castillo

Sebastián Fernando Arguello Escobar

Shirley Paola Romero Molina

VICTIMOLOGÍA Y DERECHOS HUMANOS: ANÁLISIS CRÍTICO DE LA GRAVE DESPROTECCIÓN DE LA VÍCTIMA EN EL PROCESO PENAL PERUANO Y SU COMPARATIVA CON EL ESTÁNDAR EUROPEO 217

David Jared Gallo Ahumada

Christian Louis Pérez Morales

CONTROLE DE CONVENCIONALIDADE E EMERGÊNCIA CLIMÁTICA: ANÁLISE DA JURISPRUDÊNCIA PRO PERSONA NO CASO KLIMASENIORINNEN 240

Amon Elpídio da Silva

Jamile Bergamaschine Mata Diz

MIGRACIONES, REMESAS Y AGENDA CLIMÁTICA 265

Leila Devia

EL IMPACTO DE LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL EN LOS DERECHOS FUNDAMENTALES EN LAS RELACIONES LABORALES: REGULACIÓN VIGENTE Y NUEVOS DESAFÍOS 278

*Ana Rosa Rodriguez
Silvina Lujan Rigali*

PRINCIPLE OF NON-DISCRIMINATION IN THE EUROPEAN UNION: THE HORIZONTAL EFFECT OF THE DIRECTIVES IN THE LIGHT OF THE JURISPRUDENCE OF THE ECJ
305

Fabiana Félix Ferreira

ARTICLES

EL DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO EN LA UNIÓN EUROPEA: ANÁLISIS DE SU EVOLUCIÓN 339

Roberto Ruiz Díaz Labrano

DIGNIDAD DIGITAL PÓSTUMA: PRESENCIA HUMANA Y AVATARES DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL GENERATIVA EN CHATBOTS. UN DIÁLOGO ENTRE AMÉRICA Y EUROPA 374

Julio Jesús Mormontoy Pérez

MODELIZACIÓN REGULATORIA: PALPITANDO LA INFLUENCIA DE LA DIGITAL SERVICES ACT EN AMÉRICA LATINA
400

*Matías González Mama
Ramiro Álvarez Ugarte*

SELECTION PROCESSES AND REPRESENTATIVENESS WITHIN THE FRAMEWORK OF JUDICIAL INDEPENDENCE: A LATIN AMERICAN EMPIRICAL STUDY 434

*Aline Beltrame de Moura
Naiara Posenato
Nuno Cunha Rodrigues*

INTERVIEW

**PROTEGIENDO DERECHOS Y FORTALECIENDO LA DEMOCRACIA:
LA FUNCIÓN INSTITUCIONAL DE PROTEX FRENTE A LA TRATA DE
PERSONAS EN ARGENTINA**

466

Santiago Deluca

CRITICAL REVIEW

**DÍAZ, B. C., DIR. DERECHO DE FAMILIA INTERNACIONAL EN UN
CONTEXTO DE CRECIENTE MIGRACIÓN: CUESTIONES VINCULADAS
CON EL REGLAMENTO 2019/111. ARANZADI, 2024.**

475

Raúl Lafuente Sánchez

LA ACCESIBILIDAD URBANA PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD:

una arquitectura inteligente como derecho humano a la movilidad¹

Angel Oscar Piazza²

RESUMEN: Este artículo pretende abordar la importancia de la accesibilidad urbana para las personas con discapacidad. El poder desplazarse en la vía pública con seguridad y libertad, evitando accidentes, costos adicionales y demoras. Es fundamental la posibilidad de acceder a escuelas, centros de salud, espectáculos deportivos, parques públicos, espacios al aire libre, etc. La igualdad entre los seres humanos y la no discriminación incluye la chance de tomar un transporte público (bus, taxi, tren, metro, etc.) hacia un lugar de trabajo o simplemente recorrer el espacio de carácter público o privado. Visitar a los seres queridos es un derecho humano. Se analizan cifras que nos dan cuenta de la magnitud porcentual de las personas con discapacidad en la población mundial. Con simples comparaciones, se advierte que, en el año 2050, un creciente número de personas con discapacidad deberán ser tomadas en cuenta al momento de diseñar las ciudades, sus aceras, sus caminos, puentes, entradas y salidas de edificios, centros comerciales, edificios de la Administración Pública y tantos otros ejemplos. La prioridad en la accesibilidad no debe agotarse en la instalación de rampas o ascensores, sino en pensar el desplazamiento para todos los tipos de discapacidad que existen, sea motriz, visual, auditiva, visceral o intelectual o mental. Con el foco puesto en lo que podría modificarse para que una ciudad cosmopolita como es, Buenos Aires (Capital Federal), asociada también a la cultura y la educación, sea un ejemplo de buenas prácticas en materia de accesibilidad urbana e idiosincrasia de las futuras generaciones. Para el siguiente trabajo se utilizó como metodología la recopilación de datos de fuentes oficiales tanto locales (fuentes argentinas) como internacionales. Se comparó con la normativa local de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y se tomó nota de los obstáculos en el ámbito urbano. El autor es padre de una persona con discapacidad y como abogado, discapacidad y accesibilidad.

PALABRAS CLAVE: Accesibilidad urbana; personas con discapacidad; Ciudad Autónoma de Buenos Aires

1. A. O. Piazza, "La accesibilidad urbana para las personas con discapacidad: una arquitectura inteligente como derecho humano a la movilidad," *Latin American Journal of European Studies* 5, no. 1 (2025): 172 et seq.
2. Abogado pela Universidad de Buenos Aires, matriculado en el Colegio Público de la Abogacía de la Ciudad de Buenos Aires. Cuenta con experiencia profesional en el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Docente en la Universidad del Salvador (USAL) desde 2005 hasta la actualidad. Posee un posgrado en la Procuración de Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires y especialización en Abogacía Estatal, Local y Federal. Actualmente cursa una Maestría en Ciencias de la Legislación. <https://orcid.org/0009-0001-1434-6964>.

THE URBAN ACCESSIBILITY FOR PEOPLE WITH DISABILITIES: AN INTELLIGENT ARCHITECTURE AS A HUMAN RIGHT TO MOBILITY

ABSTRACT: This article aims to address the importance of urban accessibility for people with disability or handicapped. Being able to navigate safely on public roads, avoiding accidents, additional costs, and delays, is essential for accessing schools, health centers, sporting events, stadiums, etc. Equality and non-discrimination include the opportunity to take public transportation (by bus, taxi, train, metro, etc.) to work or simply to walk in public or private spaces. Figures are analyzed that show the percentage of people with disabilities in the global population. Amazing figures. Simple comparisons show us that by 2050, a growing number of people with disabilities will need to be taken into account when designing cities, their sidewalks and roads, bridges, building entrances and exits, shopping centers, public administration facilities, and many other examples. The priority for accessibility should not be limited to the installation of ramps or elevators, but rather to considering mobility for all types of disabilities, whether they are of any kind: motor, visual, auditory, visceral, intellectual, or mental. With a focus on what could be changed to make a cosmopolitan city like Buenos Aires, also associated with culture and education, a model of good practices in urban accessibility.

KEYWORDS: Urban accessibility; people with disabilities; City of Buenos Aires.

ÍNDICE: Introducción; 1. La cuestión en la República Argentina; 2. La Ciudad Autónoma de Buenos Aires; 2.1 Accesibilidad al entorno urbano; 2.2 ¿Qué necesita una persona con discapacidad en la Ciudad de Buenos Aires? 2.3 El Código de Edificación de la Ciudad; 3. Las cuestiones pendientes; Consideraciones finales; Referencias.

INTRODUCCIÓN

El mundo tiene una población estimada cercana a los 8100 millones de personas. Y se estima que el 15% al menos tiene algún tipo de discapacidad. La cifra por lo tanto asciende a más de 1200 millones de personas.³ De ese porcentaje, aproximadamente el 80% vive en países en vías de desarrollo. Es decir, 960 millones de personas.

La Organización Mundial de la Salud (OMS), estimó en el año 2023, que 1 de cada 6 personas en todo el mundo sufre algún tipo de discapacidad importante.⁴ Otros cálculos, incluso ubican ese porcentaje, en el 16 por ciento.

3. Naciones Unidas, "Población," sitio web oficial de las Naciones Unidas, consultado el 28.05.2025, <https://www.un.org/es/global-issues/population>.

4. Organización Mundial de la Salud (OMS), "Discapacidad y salud," hoja informativa, sitio web de la OMS, consultado el 28.05.2025, <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/disability-and-health>.

La población global estimada para el año 2050 es de 9700 millones, con lo cual, el 16 por ciento, sería equivalente 1552 millones de personas con discapacidad. Es decir, que, en 25 años, tras una generación ya podría visualizarse esta proyección.

El número de personas con discapacidad en 2050, equivaldría a la población actual de Europa (448 millones⁵ con el 75% viviendo en ciudades grandes, más pequeñas y suburbanas), los Estados Unidos de América (341 millones⁶), América Latina y el Caribe (663 millones)⁷ y Japón (124 millones)⁸. La suma totaliza 1576 millones de personas para el período 2024.

¿Cuántos continentes hay en el mundo? No hay consenso universal, dependiendo del país de enseñanza. Para estas líneas, podemos suponer que hay siete, África, América del Norte, América Del Sur,⁹ Antártida, Asia, Europa y Oceanía.

En base a dichos cálculos tendríamos casi tres continentes y un país relevante de Asia, cuya población actual tendría algún tipo de discapacidad, dentro de 25 años.

El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, tiene cinco miembros permanentes: China (1425 millones), Francia (68.5 millones), Federación de Rusia (145 millones), el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (69 millones) y los Estados Unidos de América (341 millones).

Por ende, para llegar a la cifra de personas con discapacidad proyectada para el año 2050, de 1552 millones aproximadamente, podríamos sumar China, más Francia y el Reino Unido de Gran Bretaña a Irlanda del Norte (1562,50). O

5. Unión Europea, "Datos y cifras de la Unión Europea," sitio web oficial de la Unión Europea, consultado el 28.05.2025, <https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/facts-and-figures-european-union.es>.

6. Oficina del Censo de los Estados Unidos, "Año Nuevo, Nueva Población: Estimaciones de la Población para 2024," artículo en línea, consultado el 27.05.2025 <https://www.census.gov/library/stories/2024/12/new-year-population.html>.

7. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), "El crecimiento poblacional de América Latina y el Caribe cae por debajo de las expectativas: la población total alcanzará su máximo en 2058," comunicado de prensa, consultado el 26.05.2025, <https://www.cepal.org/es/comunicados/crecimiento-poblacional-america-latina-caribe-cae-debajo-expectativas-la-poblacion-total>.

8. Banco Mundial, "Población total - Japón" (indicador SP.POP.TOTL), base de datos en línea, consultado el 26.05.2025 <https://datos.bancomundial.org/indicador/SP.POP.TOTL?locations=JP>.

9. En algunas concepciones geográficas, América del Norte y del Sur, son un sólo continente.

sumar cuatro de los cinco miembros permanentes del Consejo de Seguridad y multiplicar el total por 2.5 veces.

La idea de realizar estos cálculos teóricos basados en cifras poblacionales es para que tomemos conciencia, que la discapacidad no es una rareza. Es una realidad y que involucra a millones de personas, que así visualizado es diferente el escenario.

El proceso de urbanización se fortalece, por ende, es razonable deducir que la mayor parte de las personas con discapacidad estarán habitando en los centros urbanos. En las ciudades se concentra la administración central de los servicios de salud y sanitarios, así como la mayor oferta educativa y laboral.

Es importante recordar, que cualquier persona puede pertenecer a este grupo colectivo, sin previo aviso. Sin importar, sí la discapacidad sea de nacimiento o adquirida durante el transcurso de la vida.

No es posible desechar la chance que, a consecuencia de accidentes, enfermedades, infecciones o desastres naturales, como inundaciones, tornados, incendios urbanos o forestales, explosiones, actos violentos de cualquier naturaleza, o incluso conflictos bélicos, la discapacidad sea una realidad.

Las fuerzas de seguridad y policiales, así como los equipos de salvamento y rescate deben estar especialmente entrenados para enfrentarse a emergencias que incluyan personas con discapacidad.

Es probable, que algunas personas vulnerables ante una emergencia no respondan con la espontaneidad, rapidez mental y templanza esperada. Para ello, deben prepararse los equipos y coordinar la asistencia, que demandará pericia profesional, empatía humana y vocación de servicio por el prójimo.

1. LA CUESTIÓN EN LA REPÚBLICA ARGENTINA

La Constitución Nacional Argentina, en su última reforma en el año 1994, en su artículo 75, inc. 23, establece que entre las atribuciones del Congreso, está la de "Legislar y promover medidas de acción positiva que garanticen la igualdad real de oportunidades y de trato, y el pleno goce y ejercicio de los derechos

reconocidos por esta Constitución y por los tratados internacionales vigentes sobre derechos humanos, en particular respecto de los niños, las mujeres, los ancianos y las personas con discapacidad”.

La República Argentina por Ley Nacional N° 26.378 (2008) aprobó la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo conforme Resolución de la Asamblea de la Organización de las Naciones Unidas del 13 de diciembre de 2006. La Convención es hoy operativa como cualquier otra norma y por ende, susceptible de reclamarse su cumplimiento ante los tribunales y el Estado argentino.

El artículo 1° de la Ley Nacional N° 27.044 (2014) otorgó jerarquía constitucional en los términos del artículo 75, inciso 22 de la Constitución Nacional, a la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

Por ende, la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, es parte de la Constitución Nacional argentina y cualquier habitante puede exigir el cumplimiento de sus términos a las autoridades.

2. LA CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

2.1 Accesibilidad al entorno urbano

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, habitan 3.000.000 de personas en forma permanente y otras tantas, transitan a diario. La Ciudad, es el Distrito Federal, Capital de la República Argentina.

Según cifras oficiales, en un estudio del año 2018, se publicó que en la Ciudad de Buenos Aires habita, al menos, una persona con discapacidad cada 6. Es decir, podría afirmarse que unas 16 personas, de cada 100, que residen en hogares de la Ciudad habita una persona con algún tipo de discapacidad.¹⁰

2.2 ¿Qué necesita una persona con discapacidad en la Ciudad de Buenos Aires?

10. Dirección General de Estadística y Censos, *Población con discapacidad. Indicadores sociodemográficos de la Ciudad de Buenos Aires. Año 2019* (Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2022), consultado el 20.05.2025, https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/wp-content/uploads/2022/05/poblacion_discapacidad_13_2019.pdf.

Al igual que en otras urbes, la accesibilidad urbana es un tema a tratar en la agenda del desarrollo urbano. No sólo la vivienda, sino todo el entorno. Una accesibilidad inteligente, le permitirá a la persona con discapacidad ingresar, moverse y salir sin obstáculos de espacios públicos y privados, acceder a los medios de transporte y ser autónomo. Para aquellos casos donde la discapacidad no es simplemente motriz, sino intelectual o mental, también la accesibilidad urbana permitirá el acceso directo a centros médicos, hospitales, edificios administrativos o educativos, incluso recreativos.

El Código Civil y Comercial de la Nación, que rige en la Ciudad y en el país, hace referencia a la propiedad horizontal. Lo que, en otros países, se conoce como condominios. La Ciudad de Buenos Aires, es por amplio margen, el lugar con más edificios construidos y habitados de la Argentina. En una superficie de 200 km², se concentran decenas de miles de viviendas de propiedad horizontal.

El Código Civil y Comercial de la Nación, norma de fondo uniforme, menciona a la discapacidad en varias oportunidades. El C.C.C.N. en su Libro Primero, Parte General, Título I, Sección Tercera, en "Restricciones a la capacidad", el Parágrafo 5°, cuando hace referencia a los "Inhabilitados", se hace referencia a las PcD. En su Artículo 48, al referirse a los "Pródigos", hace la primera mención y una definición. El artículo referenciado establece que "Pueden ser inhabilitados quienes por la prodigalidad en la gestión de sus bienes expongan a su cónyuge, conviviente o a sus hijos menores de edad o con discapacidad a la pérdida del patrimonio. A estos fines, se considera persona con discapacidad, a toda persona que padece una alteración funcional permanente o prolongada, física o mental, que en relación a su edad y medio social implica desventajas considerables para su integración familiar, social, educacional o laboral. La acción sólo corresponde al cónyuge, conviviente y a los ascendientes y descendientes.

Algunas de las viviendas cumplen con la normativa del Código de Edificación facilitando el acceso, el desplazamiento y la salida de las personas con discapacidad. Otras, no. Por falta de conservación, una concepción de diseño antigua o por falta de adecuaciones concretas a las normas legales.

El artículo 2041 del Código Civil y Comercial de la Nación, establece que “las instalaciones necesarias para el acceso y circulación de personas con discapacidad. Sean estas fijas o móviles, externas a la unidad funcional, y las vías de evacuación alternativas para casos de siniestros, son comunes. Es decir, el costo de su construcción está a cargo de la comunidad consorcial y no pueden alegarse sobre estos sectores, derechos de propiedad exclusivos”.¹¹

¿Qué significa esto? Por ejemplo, que una rampa de acceso para personas con sillas de ruedas o dificultades motrices es de instalación obligatoria y el costo es a cargo del Consorcio de Propietarios. Los edificios más recientemente construidos conforme el Código de Edificación de la Ciudad de Buenos Aires, desde el inicio cuentan con rampas con pendientes de inclinación suficiente, que permiten el acceso y egreso franco a los mismos, para sillas de ruedas, personas con elementos de apoyos, etc. Sí la rampa no fuera posible, existen alternativas que cumplen la misma función, como elevadores o salvaescaleras, etc.

Es por ello, que, para las obras en contravención al Código de Edificación de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, hay una flexibilidad particular para aquellas “obras que se realicen en partes comunes de edificios sometidos a condominio o propiedad horizontal, y en edificios públicos, con el fin de dar cumplimiento a condiciones de accesibilidad”.¹²

El Código de Edificación establece las “condiciones básicas de acceso universal” garantizan que todas las personas pueden utilizar un edificio, visitarlo, acceder a sus servicios y prestaciones, independientemente de sus capacidades. Las exigencias mínimas contemplan los espacios de ingreso y/o egreso a los locales de los edificios y las dimensiones de los mismos.

Sin perjuicio de las dimensiones exigibles, algunos elementos y espacios requerirán, además, medios de acceso alternativos o bien la adopción de medidas adicionales que aseguren el acceso universal. “Son espacios o construcciones que configuran acceso, los siguientes: a. Entradas y Pasos; b. Escaleras Princi-

11. Argentina, *Código Civil y Comercial de la Nación*, Ley N° 26.994 (Buenos Aires: Boletín Oficial, 2014), art. 2041.

12. Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, *Código de Edificación de la Ciudad de Buenos Aires*, Ley N° 2.958 (Texto Ordenado por Decreto N° 1.375/2018), *Boletín Oficial* (2018).

pales; c. Escaleras Secundarias; d. Escaleras Rampadas; e. Rampas; f. Puertas; g. Ascensores.”¹³

La negativa a adecuar la construcción o edificio de viviendas, puede ser reclamada ante los tribunales. También está prohibida la negativa a alquilar a una persona con discapacidad a causa de aquella o de su permanencia.

En las encuestas del Instituto de Estadísticas y Censos de la CABA, se incluyó la pregunta en el punto 5.2 Identificación de personas con discapacidad si la persona ¿Tiene dificultad para caminar o subir escaleras? (DD8). Si es así, es probable que deba utilizar un bastón blanco o verde (regulados por la Ley Nacional N° 25682 del Año 2002), una silla de ruedas a tracción humana o motorizada con radio de giro o un salvaescaleras (elevador que permite a la silla subir los escalones). La Ley N° 962 CABA (2003), inició el camino de la accesibilidad, incluyendo la obligación de la colocación de rampas de acceso. Hoy, reemplazada por el Código de Edificación vigente. Debe destacarse que “todos los locales deben ser accesibles”, sin excepciones. La accesibilidad permite el ejercicio de la libertad.

Debemos recordar que el “bastón”, sirve a la orientación, la movilidad, la detección, prevención y desvío ante un obstáculo, así como al resto, advertir que se trata de una persona con discapacidad visual. El 15 de octubre se conmemora el Día Mundial del Bastón Blanco, como símbolo de movilidad, independencia y de igualdad de oportunidades.

La Ley Nacional N° 24.314 (1994) ya hace referencia a la “accesibilidad”, en el sentido que es la posibilidad de las personas con movilidad reducida de gozar de las adecuadas condiciones de seguridad y autonomía como elemento primordial para el desarrollo de las actividades de la vida diaria sin restricciones derivadas del ámbito físico urbano, arquitectónico o del transporte. para su integración y equiparación de oportunidades. No poder acceder, obstaculiza también el derecho al trabajo individual.

13. Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, *Código de Edificación de la Ciudad de Buenos Aires*. Art. 3.4.1.

La Ley N° 962 (2002) C.A.B.A. llamada de "accesibilidad", fue sancionada por la Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y modificó el Código de Edificación local. Dicha norma fue el comienzo y el Código de Edificación recepcionó sus principios en cumplimiento de la Constitución.

¿Qué tipos de bastón hay en Argentina? Cualquier persona no vidente puede usar el bastón blanco, aquellas con baja visión el verde y las que tienen sordoceguera, el blanco y rojo. La ley argentina lo considera elemento y/o instrumento de apoyo.¹⁴ Y el seguro social debe cubrir su suministro, el transporte público aceptar que la persona con discapacidad acceda con dichos apoyos técnicos.

El artículo 20 de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad establece que los Estados Partes harán todo lo necesario para facilitar la movilidad y la autonomía.

Una silla de ruedas a tracción humana o con motor, precisa un radio de giro multidireccional y eso debe estar contemplado en los códigos de construcción. El espacio debe permitir la convivencia y la permanencia. Así como llegado el caso, el ancho de los pasillos y los desniveles permiten la evacuación inmediata en caso de una emergencia. Un incendio, una inundación o una situación de violencia, no admite demoras en el abandono del lugar hacia otro más seguro.

Otra cuestión, son los ruidos molestos, que pueden afectar a las personas con discapacidad y especialmente con sensibilidad auditiva, sean niños, adultos, ancianos o animales en general. Los ruidos excesivos podrían afectar incluso a los perros guía o de servicio de las personas ciegas, que los utilizan para su vida diaria.

En una ciudad con una densidad de población intensa, como es la de Buenos Aires, debe atenderse a la contaminación sonora y visual. La molestia a las personas con discapacidad, abarca también a adultos de edad avanzada.

La Ley Nacional N° 22.431 (1981) previó que todo edificio público a construirse debe tener obligatoriamente acceso para sillas de ruedas.

14. Argentina, *Ley 25.682: Régimen especial para la inclusión de personas con discapacidad como beneficiarias del sistema de seguridad social* (Buenos Aires: Boletín Oficial, 2002).

La Ley local de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, N° 3872 (2011) estableció que deberá instalarse una placa identificatoria en Sistema Braille en el ingreso de todos los edificios públicos. También puede observarse dichas placas en el ingreso al sistema de subterráneos, en las barandas de acceso. Las Terminales también deben contar con ella, aunque en la vorágine de puertas de entrada y salida, se pierden de vista y no se ven a primera vista.

El Código de Faltas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, penaliza la obstrucción de rampas para discapacitados o en lugares reservados para vehículos de personas con discapacidad. La sanción equivale a multas económicas y quita de puntos del conductor del vehículo, que luego lo afecta al momento de renovar la licencia. Puede incluso hasta perderla por acumulación de quita de puntos en la jurisdicción local.

En caso de siniestros, incendios, inundaciones u otros desastres naturales es importante la chance de autoevacuarse lo más rápidamente posible. Para ello, deben existir todas las entradas y salidas, libres y operables.

La imprevisión de la emergencia o su magnitud, hace que sea posible que la persona con discapacidad se encuentre sola y le sea dificultoso o imposible requerir auxilio externo. No debemos olvidar, que los músculos o sistemas cognitivos de reacción, podrían estar eventualmente afectados y el tiempo de reacción ser superior al promedio.

En el caso de una emergencia, el tiempo apremiará y la reacción de una persona con discapacidad de cualquier tipo, debe ser facilitada por los medios de salida libre de obstáculos y el personal capacitado para la asistencia especial. Eso permitirá a la persona en situación de estrés, pánico o parálisis momentánea salir del lugar y a los cuerpos de bomberos y emergencias calmar a la persona. De forma tal, que en un período más corto de tiempo finalice la operación y los equipos queden liberados para continuar su labor.

2.3 El Código de Edificación de la Ciudad

El Código define a la accesibilidad urbana como “Es aquella que, en condiciones dignas, posibilita a personas con movilidad reducida en general, y con discapacidad en particular, ingresar, permanecer, egresar y desarrollar actividades en edificios y en ámbitos urbanos y utilizar los medios de transporte y comunicación”.¹⁵

Puede advertirse que hace referencia a condiciones de dignidad de la persona humana, evidenciando la necesidad de respeto. No es meramente un acto de eficiencia, es también un acto que debe hacerse con consideración. Es una acción a ejecutarse con respeto a su condición humana. Es decir, más allá de su condición física o mental, se reconoce el derecho a la vida y al ser humano.

Se hace una diferencia con la visitabilidad, en el sentido que “Posibilidad de las personas con discapacidad o con circunstancias discapacitantes de franquear la entrada, acceder a algunos locales y usar un servicio de salubridad en un edificio. La visitabilidad es un grado restringido de accesibilidad”,¹⁶ así lo define el Código de Edificación de la Ciudad de Buenos Aires.

¿Qué es un volumen libre de riesgos? Es un espacio de circulación cubierto o descubierto apto para las personas con discapacidad o con circunstancias discapacitantes, donde los solados no presentan irregularidades ni elementos que lo invadan, previniendo así la generación de accidentes.

La discapacidad no necesariamente es permanente, una circunstancia discapacitante es temporal y es reversible. Una madre con un niño pequeño en brazos, ya tiene su movilidad y autonomía restringida porque debe cuidarlo.

Los módulos de estacionamiento vehicular en garajes comerciales para personas con discapacidad, deben ser los lugares disponibles más cercanos a la entrada. El concepto es facilitar el ingreso y egreso de sus ocupantes.

Son admisibles tolerancias constructivas en las dimensiones de los locales y de los edificios en general, atendiendo a que la actividad constructiva puede

15. Accesibilidad, Vitruvio / Red Vitruvio, consultado el 28 de mayo de 2025.

16. Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, *Código de Edificación de la Ciudad de Buenos Aires*.

revestir imprecisiones durante la ejecución de las obras. Ningún desvío en las dimensiones mínimas establecidas en este Código debe afectar las condiciones de seguridad, accesibilidad, ni ambientales para sus ocupantes.

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, exige la adecuación del derecho interno de los Estados Partes y como tal, la Ciudad de Buenos Aires, debe hacerlo. Y en tal sentido, se han ido modificando los códigos constructivos y el Código de Faltas sanciona con multas diversas conductas. Por ejemplo, estacionar en lugares reservados para personas con discapacidad, falta de higiene en los baños para personas con discapacidad situados dentro de las tiendas comerciales.

El Código de Faltas también penaliza a aquel que “impidiere o dificultare de cualquier modo el ingreso y/o permanencia a todo espacio público o de acceso público a las personas con discapacidad, o que usen sillas de ruedas o aparatos ortopédicos, o que se desplacen con perros de asistencia”.¹⁷

Así como también al “responsable de un vehículo afectado al servicio de taxis, transporte de escolares, remises o transporte público de pasajeros que se niegue al traslado de las personas con discapacidad, o que utilicen sillas de ruedas o aparatos ortopédicos, o que se desplacen con perros de asistencia debidamente identificados como tales”.¹⁸

Otra conducta punible, es para el organizador de un espectáculo público, no informar sobre la accesibilidad y permanencia para personas con discapacidad motora en el lugar.

El deporte más popular en la Argentina, se sabe que es el fútbol. En la Ciudad de Buenos Aires, hay 18 estadios de fútbol en 200 km².¹⁹ El Código de Edificación establece normas de seguridad mínimas, que deben ser verificadas por los inspectores antes de cada cotejo deportivo.

17. Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, *Código de Faltas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*, Ley N° 451 (Buenos Aires: Boletín Oficial, 2000), art. 4.1.10.

18. Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, *Código de Faltas*, art. 4.1.10.

19. Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, “Hitos del fútbol,” sitio web oficial, consultado el 19.05.2025, <https://buenosaires.gob.ar/cultura/patrimonio/hitos-del-futbol>.

Con el transcurso de los años, la Responsabilidad Social de los clubes deportivos ha ido dándole mayor importancia al tema de la accesibilidad, creando incluso espacios especiales para, por ejemplo, las personas con Trastorno del Espectro Autista (TEA). Un ejemplo de ello, es el club de fútbol argentino, River Plate, que, en el nuevo Estadio, el más grande de la Argentina, con capacidad para más de 85.000 personas, estableció un espacio especial para personas con discapacidad. De esta forma, las personas con Autismo (TEA) puede observar un partido de fútbol profesional.

El acceso es seguro a través de las instalaciones reformadas del club, que por las dimensiones de su Estadio permite a los simpatizantes trasladarse de un lado al otro sin problemas.

Los Centros de Educación y Tratamiento para Personas con Discapacidad, deberán facilitar el acceso al estrado a través del salón de actos o por detrás del escenario a personas con discapacidad motriz e instalarán un sistema de sonorización asistido para las personas hipoacúsicas. Asimismo, se preverán disposiciones especiales, para los casos en que se oscurezca la sala, el intérprete de lengua de señas permanezca iluminado.

¿Qué sucede con el contenedor de la obra obstruye el paso en la vereda? El art. 4.4.6.1 del C.E. establece la colocación del contenedor sobre la vereda deberá garantizar el paso mínimo de circulación peatonal para personas con discapacidad de 1,50 metros. Caso contrario podrá contactarse con el 147.

En la Ciudad, muchos locales comerciales y algunas hamburgueserías famosas han establecido espacios y horarios especiales, para que las personas puedan asistir con mayor comodidad.

La Ley 6755 (2024) establece que en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires la obligatoriedad de la capacitación en la temática de discapacidad para todas las personas que se desempeñan en la función pública.

La discapacidad, comprende a las personas con deficiencias permanentes, mentales, físicas (sensoriales, motoras, viscerales o patológicas) y casos asociados, juntamente con las personas afectadas por circunstancias discapacitantes

como los factores cronológicos (los ancianos y los niños menores de nueve años) y antropométricos (la obesidad, el enanismo, el gigantismo), y situaciones transitorias (el embarazo, llevar bultos pesados o niños pequeños en los brazos o en cochecito).

En el ámbito escolar, es fundamental la accesibilidad para que las personas puedan ejercer su derecho constitucional a aprender, trabajar y educarse con equidad.

La accesibilidad debe abarcar desde la salida de la persona con discapacidad, en todo su recorrido terrestre, subiendo y bajando calles, escaleras, puentes y lugares de estacionamiento, etc., hasta llegar a la escuela o universidad.

Es importante que las personas con discapacidad visual, puedan circular con seguridad, solas o junto a los perros guía, que son una compañía fundamental y muy valiosos. Para ello, las aceras no deberían tener imperfecciones o roturas que dificulten el tránsito, especialmente en días de lluvia.

El Código de Faltas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, sanciona a la persona responsable "de un vehículo afectado al servicio de taxis, transporte de escolares, remises o transporte público de pasajeros que se niegue al traslado de las personas con discapacidad, o que utilicen sill as de ruedas o aparatos ortopédicos, o que se desplacen con perros de asistencia debidamente identificados como tales, y/o que cobrare o pretendiese cobrar diferencias dinerarias por su traslado".²⁰

Ante las dificultades en el entorno urbano una persona con discapacidad, bien puede optar por el transporte público o de taxis y sería más que un acto de injusticia, una tarifa diferencial en más.

Una gran cantidad de personas con discapacidad sufre discriminación y cuestiones conexas, como dificultades para obtener empleo, rechazos, prejuizgamientos y sería aún peor, agregarle un sobreprecio adicional.

20. Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, *Código de Faltas*, art. 4.1.10. consultado 18.05.2025

3. LAS CUESTIONES PENDIENTES

La accesibilidad, como opuesto a una muralla defensiva, implica que cualquier persona pueda desplazarse sin realizar complejas maniobras, sea por sí mismo o con ayuda de terceros. No adecuar el entorno urbano, es sinónimo de segregación negativa.

Algunos ejemplos de falta de accesibilidad son:

a) falta de rampas en los accesos a los edificios antiguos, que no preveían la accesibilidad y no se adecuaron;

b) veredas sin mantenimiento;

c) falta de señalización en tipo de caracteres, tamaño y luminosidad de fácil lectura, para incluso personas que no hablan español;

d) rampas en las esquinas deterioradas;

e) ascensores que no cumplen las medidas mínimas para las personas con discapacidad (y no giran las sillas de ruedas) o que hay sólo escaleras;

f) falta de rampas para acceder desde la plataforma a los vehículos de transporte (ómnibus, trenes, subterráneos) a diferentes alturas. O falta de bahías o entradas para facilitar el acceso de vehículos en Escuelas especiales;

g) proliferación de pinchos metálicos, rejas, macetones y esferas de cemento ubicados en sitios que obstaculizan la libre circulación, siendo una arquitectura hostil para cualquier persona en general y en algunos casos para las personas con discapacidad;

h) falta de empatía con las personas con discapacidad visual, no liberando el paso de obstáculos o previendo la chance de accidentes, por descuidos evitables;

i) falta de control de los plazos de cumplimiento de la incorporación de unidades de transporte accesibles y para la adecuación de las instalaciones edilicias, incluyendo señalización sonora;

j) falta de conocimiento de cómo actuar con personas con perros guía o de servicio. Debe mejorarse la accesibilidad al transporte público;

Podemos concluir que, la discapacidad sí bien está presente en la Constitución Nacional argentina y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, tiene cuestiones pendientes de resolverse.

Las leyes están aprobadas por el Congreso Nacional o la Legislatura local, pero su cumplimiento efectivo y fácil reclamo es una cuestión pendiente de abordaje.

En algunas ocasiones se convoca a las Organizaciones No Gubernamentales (NGO en inglés) para integrar a los funcionarios que toman decisiones, con la sociedad civil y las universidades para la integración y mejoras urbanísticas de las Personas con Discapacidad.

La accesibilidad debe poder integrar el sistema educativo y el transporte, tanto en áreas urbanas (incluyendo espacios verdes y públicos) como rurales, con infraestructuras inteligentes y costos de conexión reducidos. Las tecnologías de la información deben facilitar la comunicación ágil entre los distintos grupos. Puede ser útil para las personas con discapacidad por sí mismas o con sus cuidadores que deben resolver rápidamente todo durante su desplazamiento urbano.

Las barreras arquitectónicas, denotan una falta de empatía social hacia la temática de la discapacidad. Es construir para el 84% de la población, no para todos, porque el 16% quedará excluido. El costo económico de construir para todos, es totalmente marginal y no genera cambios significativos con una política de diseño universal bien planificada.

En la Argentina, es posible emprender acciones de amparo colectivas o quejas al Ombudsman, pero la presión más fuerte es de las Organizaciones No Gubernamentales. Dichas asociaciones civiles señalan a los legisladores sus preocupaciones y la necesidad de cambios legislativos, para mejorar el sistema. Se señalan los errores, malas experiencias y frustraciones de los actores sociales afectados, buscando la mejora del sistema en general.

La Ley Nacional 24.314 (1994) ya hace referencia a la "accesibilidad", en el sentido que es la posibilidad de las personas con movilidad reducida de gozar de las adecuadas condiciones de seguridad y autonomía como elemento primordial para el desarrollo de las actividades de la vida diaria sin restricciones derivadas

del ámbito físico urbano, arquitectónico o del transporte. para su integración y equiparación de oportunidades.

A modo de ejemplo se cita, el caso de Fundación ACCESO YA c/ Spazio de Café S.A. s/Amparo. El quid de la cuestión, aquí fue la instalación de una rampa de acceso a la cafetería.

También, el citado ordenamiento local establece exigencias mínimas de accesibilidad universal como requisito para la integración de todos los ciudadanos, sin perjuicio de sus características funcionales. Las condiciones básicas de acceso universal garantizan que todas las personas pueden utilizar un edificio, visitarlo, acceder a sus servicios y prestaciones, independientemente de sus capacidades. Las exigencias mínimas contemplan los espacios de ingreso y/o egreso a los locales de los edificios y las dimensiones de los mismos. Sin perjuicio de las dimensiones exigibles, algunos elementos y espacios requerirán, además, medios de acceso alternativos o bien la adopción de medidas adicionales que aseguren el acceso universal (Conf. artículo 3.4.1 del C.E.).

Otro ejemplo, ha sido la sentencia judicial de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, Sala "J" del 4-abr-2017, en autos caratulados F. M. M. c/ Consorcio de Propietarios S. de B. 2369 s/ daños y perjuicios.

Aquí se planteó la indemnización por el daño moral padecido por una persona que no podía abrir las puertas de su edificio por la existencia de un brazo tensor debe disminuirse en virtud de la artrosis reumatoidea que padecía la actora, dado que, según los informes del perito experto, sus padecimientos psicológicos son anteriores a la demora en realizar las reformas solicitadas y por ello la reparación debe estar limitada exclusivamente por la demora en que se incurrió para llevar a cabo las reformas dispuestas oportunamente.

¿El consorcio de copropietarios está legitimado para ser demandado por discriminación? La asamblea nada decidió frente al pedido concreto formulado por la actora, así como al administrador tampoco adoptó medidas tendientes a resolver el conflicto, lo que muestra la desaprensión frente a una situación como la planteada.

Y en el último caso, aquí bajo análisis, se observa en autos, Clementoni, Ana María c/Consortio de Propietarios José Mármol 755, s/Amparo, los siguientes hechos.

La actora, que tiene un cuadro severo de discapacidad motora, mediante la presente que el demandado realice todas las medidas necesarias para garantizarle la accesibilidad adecuada al inmueble dado que en su conformación actual resulta una barrera arquitectónica para ello; en su defecto, que proceda a la adquisición de autoelevadora. Finalmente, la persona con discapacidad obtuvo una sentencia judicial favorable a su reclamo.

La construcción de accesos por rampas o señalética de alto contraste y gran tamaño o en Sistema Braille, dejar espacios para la circulación de perros-guía o el paso franco de una silla de ruedas, no siempre es comprendido culturalmente.

El poder descender con una silla de ruedas de la vereda de la acera a la calzada por los rebajes de los garajes a falta de rampas en las esquinas en buen estado, es un peligro para la propia persona con discapacidad y el tráfico. Pero es la única opción, sí el entorno urbano dificulta el desplazamiento. Lo mismo puede suceder con una madre empujando un carrito con un bebé dentro y un niño o niña pequeña de la mano, debiéndose mirar al frente, atrás y asir de la mano a otra persona. Las calles en mal estado, pueden ocasionar accidentes a cualquier persona, pero más para no videntes, con baches, hundimientos, desniveles, roturas, alcantarillas sin tapas, bocas de tormenta o empalizadas mal construidas, raíces que elevan las baldosas, canteros no permitidos alrededor de los árboles, superficies resbaladizas, todos elementos que dañan ruedas, traban bastones y llevan a resbalones sí la superficie no tiene características antideslizantes, que pueden derivar en una discapacidad permanente e imprevista.

Se advierte que no hay plena conciencia, que un resbalón en un día lluvioso sobre una acera en mal estado, puede significar la pérdida del sustento económico, sí la persona accidentada pierde su capacidad de generación de recursos a consecuencia del hecho.

La llamada arquitectura hostil, pretendidamente para evitar la ocupación del espacio público, como grandes macetones de hormigón, rejas, cerramientos, carteles publicitarios, bancos de material, también son elementos a esquivar por peatones, con o sin bastón y sillas de ruedas o andadores, personas con botas ortopédicas o mayores con problemas de disminución de la visión, fatiga, displasia de cadera o un desplazamiento más lento de una persona recién operada o anciana.

El desarrollo de una persona con discapacidad, en el entorno urbano en igualdad de condiciones y con oportunidades de educarse, trabajar y tener una familia está también influenciado por la capacidad de desplazarse por el terreno, asistir a actividades recreativas o de formación, etc. sin vallas adicionales, que con planificación pueden ser resueltas por los arquitectos, ingenieros o funcionarios que trabajando con organizaciones civiles conectoras de cada temática pueden aportar ideas para una convivencia ordenada.

Las modificaciones del entorno urbano para hacerlo más entendible y amigable para las personas con discapacidad es para todos los tipos. Una persona con Autismo o Síndrome de Down, necesitan tanto la accesibilidad como el resto.

Consideraciones finales

Al tomar nota que en tan sólo un cuarto de siglo, las personas con algún tipo de discapacidad superarán, según las proyecciones actuales, los 1.500 millones de personas en todo el mundo, es evidente que esta temática es de una actualidad inminente.

Lo que ocurre en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, puede replicarse en otras latitudes. La República Argentina es un país formado por inmigrantes de las más diversas nacionalidades y es receptor continuo de visitantes. Lo cual hace que la Ciudad sea cosmopolita y requiera que el desplazamiento de personas sea fluido.

La posibilidad de vivir, trabajar, educarse, formar un hogar, dar clases, tener un comercio, dictar clases, asistir a actividades recreativas, culturales, deportivas,

etc., debe ser real. La accesibilidad como tal es un derecho humano concreto y cotidiano.

Es importante que las personas con discapacidad, puedan hacer todas estas actividades en igualdad de condiciones, que el resto de la población. Ya sea que quieran realizarlas solas, moverse por su cuenta, con apoyos o con amigos, familiares, compañeros de trabajo o con sus parejas. Hace algunos años, observé como una pareja de personas no videntes, asistía a un hospital público con sus hijos, que no tenían dicha discapacidad y gestionaban el uso del espacio urbano y el cuidado de sus hijos simultáneamente. La facilitación de dichas acciones humanas debe ser una política de Estado y un valor agregado distintivo para la Ciudad.

El abordaje de las personas con discapacidad en situaciones de emergencia, facilitará a los equipos de rescate y apoyo la tarea, optimizando los tiempos de respuesta. Y por lógica, la fluidez en las acciones fortalecerá las chances de un rescate exitoso del mayor número de personas en el menor tiempo posible.

En pocas palabras, las murallas culturales a través de la educación pueden modificarse, pero también ésta hará que las construcciones urbanas sean de acceso universal.

La vida es movimiento y evolución. Cambiar el escenario urbano es siempre posible moviéndose hacia la empatía, la investigación y la voluntad de mejorar el acceso para que todos compartamos el espacio en común.

REFERENCIAS

Argentina. Código Civil y Comercial de la Nación. Ley N° 26.994. Buenos Aires: Boletín Oficial, 2014.

Argentina. Ley 25.682: Régimen especial para la inclusión de personas con discapacidad como beneficiarias del sistema de seguridad social. Buenos Aires: Boletín Oficial, 2002.

Banco Mundial. "Población total - Japón" (indicador SP.POP.TOTL). Base de datos en línea. <https://datos.bancomundial.org/indicador/SP.POP.TOTL?locations=JP>, consultado el 20.05.2025.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). "El crecimiento poblacional de América Latina y el Caribe cae por debajo de las expectativas: la

población total alcanzará su máximo en 2058." Comunicado de prensa. <https://www.cepal.org/es/comunicados/crecimiento-poblacional-america-latina-caribe-cae-debajo-expectativas-la-poblacion-total>, consultado el 20.05.2025.

Dirección General de Estadística y Censos. Población con discapacidad. Indicadores sociodemográficos de la Ciudad de Buenos Aires. Año 2019. Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, 2022. https://www.estadisticaciudad.gob.ar/eyc/wp-content/uploads/2022/05/poblacion_discapacidad_I3_2019.pdf, consultado el 20.05.2025.

Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Código de Edificación de la Ciudad de Buenos Aires. Ley N° 2.958 (Texto Ordenado por Decreto N° 1.375/2018). Buenos Aires: Boletín Oficial, 2018.

Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Código de Faltas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Ley N° 451. Buenos Aires: Boletín Oficial, 2000. Código Civil y Comercial de la Nación Argentina.

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. "Hitos del fútbol." Sitio web oficial. <https://buenosaires.gob.ar/cultura/patrimonio/hitos-del-futbol>, consultado el 20.05.2025.

Naciones Unidas. "Población." Sitio web oficial de las Naciones Unidas. <https://www.un.org/es/global-issues/population>, consultado el 20.05.2025.

Oficina del Censo de los Estados Unidos. "Año Nuevo, Nueva Población: Estimaciones de la Población para 2024." Artículo en línea. <https://www.census.gov/library/stories/2024/12/new-year-population.html>, consultado el 20.05.2025.

Organización Mundial de la Salud (OMS). "Discapacidad y salud." Hoja informativa. Sitio web de la OMS. <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/disability-and-health>, consultado el 20.05.2025.

Unión Europea. "Datos y cifras de la Unión Europea." Sitio web oficial de la Unión Europea. https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/facts-and-figures-european-union_es, consultado el 20.05.2025.

Received on 17/03/2025

Approved on 06/05/2025