

Citar como: Gaete-Reyes, M., Acevedo-López, J.P. (2024) Derecho a la ciudad y a una vivienda adecuada: desafíos que enfrentan las personas con discapacidad en Chile en el ámbito de la accesibilidad. En Herrera, F. y Marshall, P. (coordinadores), *Discapacidad en Chile: una introducción* (169-204). Ediciones Universidad Diego Portales.

Capítulo 6

Derecho a la ciudad y a una vivienda adecuada: desafíos que enfrentan las personas con discapacidad en Chile en el ámbito de la accesibilidad

Mariela Gaete-Reyes

Juan Pablo Acevedo-López

Introducción

Uno de los escenarios fundamentales para la construcción y negociación de la ciudadanía es el entorno urbano. Para que las urbes efectivamente brinden la posibilidad de construcción y negociación de ciudadanía a las personas con discapacidad, es esencial que estas puedan acceder y disfrutar de edificios y espacios públicos, que son lugares para el encuentro social, donde se ejerce el derecho a la ciudad (Cardemil Winkler, 2021). A su vez, el derecho a la ciudad depende del acceso a una vivienda adecuada (Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos [ACNUDH], 2021). Como señala la Organización de Naciones Unidas, “el acceso a una vivienda adecuada puede ser la condición previa para el

disfrute de varios derechos humanos, en particular en la esfera del trabajo, la salud, la seguridad social, el voto, la privacidad y la educación” (ACNUDH, 2021, p. 1). Disfrutar de los derechos humanos en las esferas mencionadas para las personas con discapacidad depende, en gran medida, de su lugar geográfico de residencia y de la calidad de sus viviendas, de los espacios y edificios de uso público y el transporte desde y hacia esos lugares. En este contexto, muchas personas con discapacidad ven impedido el ejercicio de sus derechos, debido a barreras de distinta índole.

Este capítulo tiene como objetivo develar los desafíos que enfrentan las personas con discapacidad para ejercer sus derechos en el ámbito de la vivienda y la ciudad en Chile, con un foco en el rol que cumplen las condiciones de acceso y accesibilidad en su amplia comprensión, incluyendo la esfera del transporte. El capítulo se divide en cuatro secciones. La primera, define brevemente los modelos de discapacidad y se posiciona frente a ellos, ya que la manera de entender un fenómeno influye en la forma de abordarlo. En esta sección también se considera el efecto de los modelos de discapacidad en la comprensión de la accesibilidad y se conceptualizan brevemente las barreras del entorno y las actitudinales. La segunda sección se enfoca en las barreras que enfrentan las personas con discapacidad para acceder a una vivienda adecuada. La tercera, reflexiona sobre la discapacidad y el derecho a la ciudad, problematizando la accesibilidad de espacios y edificios de uso público, y del transporte. Finalmente, en las conclusiones se sintetiza lo expuesto en el capítulo y se plantean recomendaciones para contribuir a garantizar los

derechos de las personas con discapacidad en los ámbitos de vivienda y ciudad.

Los modelos de discapacidad y su efecto en el abordaje de la accesibilidad

La discapacidad se ha entendido de diversas maneras y existen muchas definiciones de este fenómeno. Tres son los modelos dominantes en su campo de estudio. El modelo médico entiende la discapacidad como una condición fisiológica individual que puede ser tratada y curada (Imrie, 1996). El modelo social de la discapacidad surge como respuesta crítica, de las personas con discapacidad y sus organizaciones, al modelo médico en el mundo anglosajón. En esta visión se separan la discapacidad y los impedimentos, y se entiende la primera como las barreras construidas por la sociedad que no toma en cuenta las necesidades de las personas con impedimentos (Oliver, 1990; Union of the Physically Impaired Against Segregation, 1976). Una tercera visión es el modelo relacional de la discapacidad, que la considera como una interacción entre factores personales (cuerpo y/o mente) y contextuales (barreras físicas y de otro tipo) (Shakespeare, 2006; Thomas, 2004). Cada una de estas visiones implica un abordaje distinto de la accesibilidad. La accesibilidad en el contexto de la discapacidad se puede definir como:

[...] la condición que debe disponer un entorno urbano, edificación, producto, servicio o medio de comunicación para ser utilizado en condiciones de comodidad, seguridad, igualdad

y autonomía por todas las personas, incluso por aquellas con diferentes capacidades motrices o sensoriales, [mentales y cognitivas] (Corporación Ciudad Accesible, 2014, p. 14).

Para que un entorno urbano se considere accesible, debe estar libre de barreras que restrinjan el movimiento y la autonomía de las personas, permitiendo un tránsito fluido, equitativo y seguro para todas ellas. Existen distintos tipos de barreras en el entorno: las arquitectónicas son obstáculos presentes “en el acceso e interior de los edificios públicos o privados”; las urbanísticas se encuentran en los espacios de tránsito y de permanencia de uso público, como veredas, plazas y parques; las barreras en el transporte son las que existen en los distintos medios de transporte, y las de comunicación son obstáculos “para la expresión y la recepción de mensajes a través de los medios de comunicación o en el uso de los medios técnicos disponibles” (Corporación Ciudad Accesible, 2014, p. 17). Por otro lado, se identifican las barreras actitudinales, entendidas como las dificultades que enfrentan las personas con discapacidad en sus interacciones sociales, a partir de los estereotipos y prejuicios que pueden generar desigualdades traducibles en discriminación (Suárez Pérez, 2016).

La posibilidad de ejercer el derecho a la ciudad de las personas con discapacidad implica poder transitar entre su vivienda, distintos edificios y espacios públicos, y trasladarse sin problemas en medios de transporte. En este sentido, la “cadena de accesibilidad” es fundamental. Esta noción se refiere a las condiciones que permiten “aproximarse, acceder, usar y salir

de todo espacio o recinto con independencia, facilidad y sin interrupciones. Si alguna de estas acciones no se puede realizar, la cadena se corta y el espacio o situación se torna inaccesible” (Corporación Ciudad Accesible, 2014, p. 14).

Desde el modelo médico o individual, son las personas con discapacidad quienes deben rehabilitarse o buscar una solución alternativa para poder acceder a edificios, espacios y medios de transporte, independientemente de las condiciones de accesibilidad de estos (Gaete-Reyes, 2012, 2017). En otras palabras, para el modelo en cuestión las barreras están en el cuerpo y/o la mente de las personas con discapacidad y ellas tienen la responsabilidad de adaptarse a los espacios, edificios y medios de transporte (Gaete-Reyes, 2012, 2017). A modo de ejemplo, cuando una persona usuaria de silla de ruedas se enfrenta a una escalera, desde este modelo la causa de la falta de accesibilidad radicaría en las características físicas del individuo que no puede subirla.

En contraste, desde el modelo social de discapacidad, la accesibilidad es responsabilidad de la sociedad y las barreras son el resultado de que esta no toma en cuenta las necesidades de las personas con impedimentos (Gaete-Reyes, 2012, 2017). Continuando con el ejemplo del párrafo anterior, desde este modelo la inaccesibilidad sería producida por la escalera, cuyo diseño responde a parámetros socialmente construidos de “normalidad” física y funcional de los sujetos. Desde los modelos relacionales de la discapacidad, la accesibilidad o la falta de ella se produce en la interacción entre el individuo, con sus características físicas y funcionales, y el entorno (Gaete-

Reyes, 2017). En el mismo ejemplo de la escalera, se produce inaccesibilidad cuando la persona usuaria de silla de ruedas intenta subirla. Sin embargo, si una persona con discapacidad visual transita por ella no necesariamente ocurre una situación de inaccesibilidad. Los modelos relacionales son útiles en estudios de accesibilidad enfocados en el análisis del ajuste entre el cuerpo y el espacio, en relación con la funcionalidad espacial (Gaete-Reyes et al., 2019). Este capítulo adscribe al modelo social, por la potencia política que tiene como dispositivo para visibilizar las barreras enfrentadas por las personas con discapacidad¹ en los ámbitos de vivienda y ciudad.

Derecho a la vivienda adecuada: barreras en el contexto de la discapacidad

El acceso a una vivienda adecuada es un derecho fundamental reconocido en diversos instrumentos internacionales de derechos humanos (ACNUDH, 2021). Sin embargo, en Chile, para las personas con discapacidad este derecho no está garantizado. Una condición necesaria para que la vivienda sea adecuada en el contexto de la discapacidad es que sea accesible, es decir, que esté diseñada y equipada para responder a las necesidades de personas con distintos tipos de impedimentos. Uno de los principales desafíos que enfrenta

1 Se usan en este capítulo los conceptos de “persona con discapacidad” y “persona con impedimentos”. El primero se utiliza en los instrumentos legales del Ministerio de Vivienda y Urbanismo en Chile; el segundo lo propone el modelo social para diferenciarse del modelo médico.

el país es la insuficiencia de viviendas accesibles en todos los niveles socioeconómicos, situación que es especialmente crítica en los sectores más vulnerables de la población, limitando gravemente las opciones disponibles para este grupo social. A continuación, se identifican una serie de barreras que enfrentan las personas con discapacidad para acceder a una vivienda adecuada. Aunque lo consignado en este capítulo no es exhaustivo, busca mostrar el panorama de la discapacidad en este ámbito.

La escasez de viviendas accesibles en los distintos niveles socioeconómicos responde a diferentes razones. Por una parte, las viviendas unifamiliares del mercado privado, habitadas por sectores medios y acomodados, no deben cumplir normativa de accesibilidad. Las viviendas multifamiliares o colectivas del mercado privado, es decir, los edificios de departamentos, solo están obligados a cumplir con la normativa de accesibilidad en las áreas comunes (ej. acceso al edificio, pasillos, ascensores) y en los condominios, en espacios comunes como zonas de tránsito, áreas verdes, zonas de juego y sedes sociales. Esto se traduce en que normalmente las unidades de vivienda del mercado privado, es decir, las casas y los departamentos, no son accesibles, en otras palabras, presentan barreras arquitectónicas (Gaete-Reyes, 2002, 2017). Otra barrera que enfrentan las personas con discapacidad de sectores medios y acomodados para acceder a una vivienda adecuada, es que en Chile no se exige un porcentaje de viviendas accesibles en edificios de departamentos, tampoco en condominios habitacionales del mercado privado.

Por otra parte, aunque en Chile existen programas habitacionales estatales para grupos en contextos de vulnerabilidad social, a los que pueden postular las personas con discapacidad de menores recursos, estos no han asegurado su acceso a viviendas adecuadas. Actualmente, está en vigencia el Programa Habitacional Fondo Solidario de Elección de Vivienda (FSEV), regulado por el Decreto 49 (2011), que tiene como propósito otorgar viviendas subsidiadas a familias que se encuentran dentro del 40% más vulnerable de la población y que tienen necesidad habitacional (Decreto 49, 2011). Este programa considera postulaciones colectivas e individuales para construir vivienda (Servicio de Vivienda y Urbanización, s.f.) y postulaciones individuales para la compra de vivienda de hasta 950 UF (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2023). El FSEV contempla un subsidio base y subsidios complementarios según las características de los postulantes. En el caso de las personas con discapacidad, los subsidios complementarios son de 80 UF para personas con movilidad reducida y de 20 UF para personas con otros tipos de discapacidad. Estos subsidios están dirigidos a realizar obras de accesibilidad en viviendas destinadas a ser permanentemente habitadas por personas con discapacidad. El FSEV también incluye normativa de accesibilidad enfocada en personas usuarias de silla de ruedas, regulando el mobiliario básico y las áreas de uso mínimas en cada recinto (Resolución Exenta 7712, 2017).

A pesar del FSEV (Decreto 49, 2011), existe un enorme déficit cuantitativo y cualitativo de viviendas para personas con discapacidad de grupos vulnerables (Gaete-Reyes y Carrasco García, 2021). Por un lado, el déficit cuantitativo se refiere al

número insuficiente de viviendas subsidiadas para personas con discapacidad (Gaete-Reyes y Carrasco García, 2021). Este tipo de déficit es una barrera para el acceso de las personas con discapacidad a una vivienda adecuada, ya que un gran porcentaje de ellas se encuentra en situación de vulnerabilidad y para obtener una vivienda dependen de programas habitacionales del Estado. Según el III Estudio Nacional de la Discapacidad 2022, “la prevalencia de discapacidad en la población adulta es mayor en los quintiles² de menores ingresos, y disminuye hacia ingresos más altos” (Servicio Nacional de la Discapacidad [SENADIS], 2022, p. 40). Esto, en parte se explica porque en Chile el ingreso de las personas depende, en gran medida, de que trabajen en actividades remuneradas y “en todos los tramos de edad, las personas con discapacidad tienen una menor participación laboral que el resto de la población” (SENADIS, 2022, p. 54).

Otra barrera para el acceso de las personas con discapacidad a una vivienda adecuada es consecuencia de que, para obtener beneficios estatales como los subsidios complementarios destinados a obras de accesibilidad, deben estar inscritas en el Registro Nacional de la Discapacidad (Gaete-Reyes y Carrasco

2 “Quintil de ingreso autónomo per cápita del hogar: quinta parte o 20% de los hogares del país ordenados en forma ascendente de acuerdo al ingreso autónomo per cápita del hogar, donde el primer quintil (I) representa al 20% de hogares de menor ingreso y el quinto quintil (V) representa al 20% de hogares de mayor ingreso” (SENADIS, 2022, p 173).

García, 2021). Desafortunadamente, un porcentaje muy bajo de esta población en Chile está registrado. SENADIS señala que:

[...] de las 2.703.893 [de] personas adultas con discapacidad, sólo el 11,6% indica estar inscrita, lo que corresponde a 313.658 personas. Respecto a la población de [niños, niñas y adolescentes] (NNA) entre 2 y 17 años, 44.959 personas declaran estar inscritas, lo que corresponde al 7,7% de NNA con discapacidad (SENADIS, 2022, p. 119).

El problema es que las personas con discapacidad “que no están registradas son invisibles para el Estado, por lo tanto, no se sabe en realidad cuantas son y cuantas requieren vivienda” (Gaete-Reyes y Carrasco García, 2021, pp. 160-161). Sin embargo, tampoco aquellas inscritas en el Registro Nacional de la Discapacidad tienen garantizado su derecho a la vivienda, debido a la cantidad insuficiente de subsidios habitacionales que se les otorgan (Gaete-Reyes y Carrasco García, 2021). Un ejemplo de ello es el caso de la comuna de Maipú, donde en un lapso de cuatro años, de 155 (familias con) personas con discapacidad de grupos vulnerables que postularon al subsidio de vivienda, sólo 65 lo obtuvieron (Gaete-Reyes y Carrasco García, 2021). Esto, sin duda, constituye otra barrera para el acceso de este grupo a una vivienda adecuada.

Otra situación que dificulta la obtención de información sobre cuántas viviendas se requieren para personas con discapacidad de sectores vulnerables, es el número indeterminado de personas

de este grupo que viven allegadas y en campamentos (Gaete-Reyes y Carrasco García, 2021). Desde el estallido social y la pandemia, la cifra ha aumentado. Según el Catastro Nacional de Campamentos 2022-2023 de la fundación Techo-Chile (2023), actualmente existen 1.290 asentamientos humanos de este tipo en el país, en los que habitan 113.887 familias. En este período se produjo un incremento del 39,49% en el número de familias viviendo en campamentos y del 33,13% en la cifra de campamentos con respecto al período 2020-2021 (Techo-Chile, 2023).

No existen datos sobre el número de personas con discapacidad que viven en campamentos actualmente. Sin embargo, en un estudio del año 2020 “con 973 participantes distribuidos en campamentos a lo largo del país, se establece que en el 11% de los hogares vive alguna” persona con discapacidad severa (Gaete-Reyes y Carrasco García, 2021, p. 160; Pontificia Universidad Católica de Chile y TECHO-Chile, 2020). Si bien esta cifra no despeja la interrogante sobre cuantas personas con discapacidad viven en campamentos, entrega una noción sobre la tendencia nacional. Tampoco existen cifras sobre discapacidad y allegamiento³. Por lo tanto, se desconoce el número de personas con discapacidad que viven allegadas en Chile y la cantidad de viviendas sociales que requieren.

3 El allegamiento se define como “la estrategia utilizada por los hogares y núcleos familiares para solucionar la falta de vivienda, compartiendo una vivienda con otro hogar o núcleo” (Ministerio de Desarrollo Social y Familia, s.f.).

Por otro lado, el déficit cualitativo en el contexto de la discapacidad se refiere a que, aunque muchas personas con impedimentos “tienen viviendas sociales, estas no necesariamente son accesibles, forzándolas a situaciones de falta de autonomía y privacidad, que afectan su dignidad y seguridad” (Gaete-Reyes, 2023; Gaete-Reyes y Carrasco García, 2021, p. 158). El programa habitacional FSEV, que, como se explicó anteriormente, incluye subsidios complementarios para producir vivienda accesible y normativa de accesibilidad, es relativamente nuevo (Decreto 49, 2011). Por ende, se deduce que la mayoría de las personas con discapacidad de grupos vulnerables, habitan viviendas de programas anteriores al Decreto 49 (2011), que no consideraban la accesibilidad y, por lo tanto, presentan barreras arquitectónicas (Gaete-Reyes y Carrasco García, 2021). En este contexto, muchas han tenido que realizar adaptaciones por sus propios medios, como lo revela un estudio desarrollado en la Región Metropolitana (Gaete-Reyes, 2023; Gaete-Reyes et al., 2019). Aunque existe un programa de mejora y ampliación de viviendas al que se puede postular para mejorar la accesibilidad, no es ampliamente difundido y el proceso de postulación resulta complejo (Gaete-Reyes y Carrasco García, 2021), lo que se convierte en otra barrera para que las personas con discapacidad accedan a una vivienda adecuada.

Otros ejemplos de déficit cualitativo se observan en conjuntos habitacionales que, en teoría, tienen viviendas adecuadas para personas con discapacidad, pero que en la práctica no lo son, pues presentan barreras arquitectónicas. Uno de ellos, ubicado en la comuna de Cerro Navia, en Santiago, contiene unidades denominadas “vivienda para discapacitados”, según el plano

obtenido en la municipalidad (Gaete-Reyes et al., 2019). Algunas de estas viviendas han sido asignadas a familias con personas usuarias de silla de ruedas. Dichas viviendas son de dos pisos con escalera y la cocina y el baño son inaccesibles para los habitantes que usan esta ayuda técnica, lo que restringe su autonomía y privacidad. En el baño existe una barra de apoyo fija, que puede considerarse como un facilitador de accesibilidad, sin embargo, no hay espacio para la transferencia de la persona desde la silla de ruedas al WC (ver Figura 1). Además, tiene tina en lugar de ducha, lo que, en el caso de la persona registrada en la fotografía, obliga a que sea transferida en brazos para bañarse, y esto ha ocasionado el deterioro físico de su asistente.

Figura 1. Persona usuaria de silla en el baño de su vivienda



En esta figura se observa la aproximación de una persona usuaria de silla de ruedas al WC de su vivienda denominada “Vivienda para discapacitados”, según el plano arquitectónico.

Fuente: Gaete-Reyes et al., 2019, p. 19.

La relevancia de este caso es que muestra que el diseño habitacional mal entendido como accesible, restringe la autonomía y la privacidad de las personas con discapacidad, afectando su bienestar y el de sus asistentes. El caso expuesto no es una excepción, ocurre en conjuntos habitacionales en otras partes del país, lo que evidencia que, en general, los arquitectos y otros profesionales productores del hábitat no tienen una comprensión acabada de lo que significa accesibilidad (Gaete-Reyes y Carrasco García, 2021). Esta comprensión parcial también se refleja en las políticas públicas, ya que si bien el FSEV contempla “normativa de accesibilidad” (Resolución Exenta 7712, 2017), como se mencionó, esta se enfoca en personas usuarias de silla de ruedas, dejando de lado las necesidades espaciales de aquellas con otros tipos de discapacidad.

Otra causa de déficit cualitativo es que, en ocasiones, las familias con personas con discapacidad, beneficiarias de subsidio habitacional, deben renunciar al subsidio complementario de accesibilidad y aceptar viviendas con barreras arquitectónicas, porque de lo contrario podrían quedarse sin vivienda (Gaete-Reyes, 2023; Power y Gaete-Reyes, 2018). Esto ocurre especialmente cuando postulan de manera individual y se tienen que integrar a proyectos ya desarrollados, que no tienen viviendas accesibles. De esto se concluye que, aunque el FSEV (Decreto 49, 2011) representa un avance, no es suficiente para garantizar el derecho de las personas con discapacidad a una vivienda adecuada.

Otro aspecto importante a considerar es el derecho a la ciudad de las personas con discapacidad. Los conjuntos habitacionales para grupos vulnerables tienden a estar ubicados en la periferia de la ciudad, por lo tanto, geográficamente se encuentran lejos del centro. Esto indirectamente afecta el derecho a la ciudad de las personas con discapacidad, debido a que limita su acceso a bienes y servicios urbanos, tema que se aborda en la siguiente sección.

Discapacidad y derecho a la ciudad: barreras en espacios y edificios de uso público, y en el transporte

El derecho a la ciudad se define como “el derecho de todos los habitantes, presentes y futuros, permanentes y temporales, a habitar, usar, ocupar, producir, gobernar y disfrutar de ciudades, pueblos y asentamientos humanos justos, inclusivos, seguros y sostenibles, definidos como bienes comunes” (Cardemil Winkler, 2021, p. 1). Una condición básica para ejercer el derecho a la ciudad, en el contexto de la discapacidad, es la accesibilidad urbana que, si bien no asegura la inclusión, constituye una base para que ocurra. Las barreras de accesibilidad en la ciudad generan contextos de exclusión social para las personas con discapacidad y sus cuidadores o asistentes. Estas barreras son diversas y se presentan cuando transitan por el espacio público en sus recorridos habituales dentro de sus barrios (Gaete-Reyes et al., 2019), y fuera de ellos (Acevedo López, 2024).

Las personas con discapacidad enfrentan barreras urbanísticas como el mal estado de las veredas en sus desplazamientos

peatonales (Acevedo López, 2024; Gaete-Reyes et al., 2019). Este tipo de barrera afecta tanto a personas usuarias de sillas de ruedas asistidas (ver Figura 2) y autónomas, es decir, que se auto-propulsan (Gaete-Reyes, 2015; Gaete-Reyes et al., 2019), como a personas ambulantes, con movilidad reducida que usan o no ayudas técnicas (Gaete-Reyes et al., 2019). También dificultan el desplazamiento de las personas con discapacidad visual, con o sin uso de ayudas técnicas (Gaete-Reyes et al., 2019). Otra barrera urbanística que también afecta en los desplazamientos peatonales de las personas con discapacidad es la corta duración del tiempo de cruce peatonal de los semáforos (Acevedo López, 2024). Esta barrera ocasiona una sensación de inseguridad, que puede generar inmovilidad y dependencia en las personas con discapacidad. Además, durante sus desplazamientos peatonales, las personas con discapacidad y sus cuidadores deben enfrentar barreras actitudinales. Entre estas, se pueden identificar las formas en que los transeúntes se refieren a las personas con discapacidad, la manera en que las observan detenidamente debido a sus características físicas o comportamientos, o incluso situaciones en que les dificultan sus desplazamientos con sus ayudas técnicas (Acevedo López, 2024).

Figura 2. Persona usuaria de silla asistida transitando por vereda en mal estado



En esta figura se observa a una persona usuaria de silla de ruedas asistida transitando por una vereda en mal estado. Fuente: Acevedo López (2024, p. 72).

Otro aspecto a considerar en el derecho a la ciudad de las personas con discapacidad es el acceso a servicios de transporte. Con respecto a esto, hace más de veinte años, Imrie señaló que:

[...] el cuerpo con discapacidad es en gran medida invisible en la planificación y las políticas de transporte [...] esto lleva a la provisión de infraestructura de transporte que tiende a priorizar el movimiento y la movilidad de los

“cuerpos productivos” entre un rango limitado de destinos (Imrie, 2000, p. 1644, traducción propia).

Esta reflexión aún sigue vigente cuando se observa cómo están diseñados los medios de transporte en Chile y para quienes son accesibles. Por ejemplo, la Región Metropolitana cuenta con la Red Metropolitana de Movilidad⁴ (ex Transantiago), sistema de transporte que en teoría es accesible, pero en la práctica presenta muchas barreras que impiden o dificultan el traslado de las personas con discapacidad. Para las personas usuarias de silla de ruedas, una barrera importante en el transporte consiste en la dificultad que enfrentan para utilizar las rampas de los buses de la red de manera autónoma. Por una parte, el diseño de las rampas las obliga a depender de otros para desplegar este elemento y abordar o descender del bus (Acevedo López, 2024). Por otra parte, en ocasiones el bus se detiene muy lejos de la vereda, situación frente a la cual la rampa no puede desplegarse y los pasajeros deben asistir a la persona usuaria de silla de ruedas (ver Figura 3). Adicionalmente, la escasa mantención de las infraestructuras de transporte y sus vehículos genera dificultades a las personas con discapacidad. Algunas han reportado que “el cinturón de seguridad que se encuentra en el espacio destinado para las

4 “Red Metropolitana de Movilidad es el nombre del nuevo estándar del sistema de transporte público de Santiago. Conecta física y tarifariamente a la totalidad de los buses de transporte público de la ciudad, operados por 6 empresas concesionarias, al Metro de Santiago y a MetroTren Nos” (Red Movilidad, s.f.).

sillas de ruedas dentro del bus de Transantiago” está en mal estado (Acevedo López, 2024, p. 92).

En el caso de las personas con discapacidad visual, las barreras en el uso del servicio de buses son generalmente de comunicación y se producen por la ausencia de un sistema de orientación auditivo tanto en el interior de los vehículos como en los paraderos (Cabello Troncoso, 2022). Esto les dificulta saber cuándo se aproxima el bus para abordarlo, ubicarse en el recorrido y el momento en que deben descender del vehículo.

Figura 3. Persona usuaria de silla de ruedas bajando del bus con asistencia



En esta figura se observa a una persona usuaria de silla de ruedas siendo asistida por dos personas para bajar del bus de Transantiago, ya que este se detiene muy lejos de la vereda y no es posible desplegar la rampa. Fuente: Acevedo López (2024, p. 71).

Otra barrera del sistema de buses que afecta transversalmente a las personas con discapacidad y sus cuidadores es el torniquete (Acevedo López, 2024; Muñoz, 2020). Esta barrera surge cuando, por ejemplo, las “madres [...] deben tomar a sus hijos para superar este elemento, lo que representa desgaste físico” para ellas (Acevedo López, 2024, pp. 92-3). Aunque en ocasiones los conductores o fiscalizadores puedan mediar para superar esta barrera de diseño que excluye a ciertas corporalidades, “estas formas de asistencia no evitan que los cuerpos afectados sean marcados como inadecuados y ‘fuera de lugar’” (Muñoz, 2020, p. 7, traducción propia).

El Metro de Santiago es otro medio de transporte de la Red Metropolitana de Movilidad que no está libre de barreras. Como señala Muñoz (2023) existen barreras de diseño en los ascensores, que dificultan el uso a las personas usuarias de silla de ruedas, como también barreras actitudinales en relación con el respeto por los espacios preferentes para ellas. Como en el caso de las rampas de los buses, muchas veces queda una distancia excesiva entre el andén del metro y el carro, que impide a las personas usuarias de sillas de ruedas acceder de forma autónoma y segura. Además, este medio de transporte presenta barreras de accesibilidad para personas dentro del espectro autista, principalmente por los ruidos que genera y las aglomeraciones en determinados horarios, factores que les dificultan o imposibilitan su uso (Acevedo López, 2024). En relación con quienes tienen discapacidad visual, el metro carece de un sistema de orientación que les permita ubicarse espacialmente, dificultando su “capacidad de entender el entorno y moverse con seguridad en él”, lo que a su vez,

restringe su autonomía (Espinosa Muñoz, 2016, p. 150). Lo anterior concuerda con los hallazgos del III Estudio Nacional de la Discapacidad, donde “se observa que la mayoría de las personas con discapacidad señala el sistema de transporte público como una barrera. Esto considera los diferentes modos de transporte público disponibles en el lugar donde residen” (SENADIS, 2022, p. 122).

Aunque acá se aborda principalmente el transporte de la Región Metropolitana, la situación en otras regiones del país es mucho peor, ya que no existen buses con rampa ni con otros facilitadores de accesibilidad, entre otras cosas. Por ejemplo, en Valparaíso las personas con discapacidad deben sortear obligatoriamente escalones para abordar y descender de los buses, lo que les puede dificultar o imposibilitar su uso. En otros casos, cuando logran sortear los escalones, pueden requerir mayor tiempo para realizar esta operación, lo que genera tensiones con los conductores de bus que buscan realizar el recorrido en el menor tiempo posible (Acevedo López, 2020). Además, los buses tampoco incluyen sistemas de orientación para personas con discapacidad visual.

Otra barrera en el transporte público de regiones, que es actitudinal, consiste en que los pasajeros no siempre están dispuestos a ceder su asiento a las personas con discapacidad, lo que es un factor relevante, ya que no existen espacios dedicados a este grupo social en los buses. En este contexto, las personas con discapacidad muchas veces se ven obligadas a usar “medios de transporte que implican un mayor gasto, pero

que se adaptan de mejor manera” a sus necesidades (Acevedo-López, 2020, p. 101).

Las barreras en las veredas y en los medios de transporte constituyen una dificultad transversal para que las personas con discapacidad puedan acceder a los bienes y servicios de la ciudad. No obstante, estas no son las únicas barreras que enfrentan. En el año 2010 se promulga la Ley 20.422, que en su artículo 28 señala que:

Todo edificio de uso público y todo aquel que, sin importar su carga de ocupación, preste un servicio a la comunidad, así como toda nueva edificación colectiva, deberán ser accesibles y utilizables en forma autovalente y sin dificultad por personas con discapacidad, especialmente por aquellas con movilidad reducida (Ley 20.422, 2010).

Este artículo se reitera en el Decreto 50 (2015), que norma la accesibilidad de espacios y edificios de uso público. Posteriormente, el Decreto 30 (2021) actualiza las disposiciones para asegurar la accesibilidad de espacios públicos. Sin embargo, aún existen múltiples barreras para que las personas con discapacidad puedan acceder satisfactoriamente a bienes y servicios. El III Estudio Nacional de la Discapacidad señala que, después de los servicios de transporte, los que presentan mayores obstáculos para las personas con discapacidad son los “servicios de salud, comercios y tiendas, y espacios públicos”

(SENADIS, 2022, p. 160). En el caso de comercios y tiendas a escala barrial, el ancho de las puertas de acceso es muchas veces insuficiente para que las personas usuarias de silla de ruedas puedan acceder, o tienen un escalón a la entrada, por lo que deben ser atendidas en la vereda (ver Figura 4). En comercios a mayor escala, como supermercados, algunas personas neurodivergentes tienen dificultades para realizar compras de forma autónoma, debido a que en estos lugares se presentan aglomeraciones de personas y estímulos sensoriales que pueden gatillarles crisis (Acevedo López, 2024).

Por otro lado, las barreras en espacios públicos como plazas se encuentran tanto en sectores vulnerables de la ciudad (Gaete-Reyes et al., 2019) como en sectores acomodados (Gaete-Reyes, 2017). En sectores acomodados de Santiago, las barreras observadas en plazas incluyen rejas de cerramiento, “que impide[n] el acceso a personas usuarias de silla de ruedas y dificulta[n] el tránsito de personas ambulantes con movilidad reducida”, y desniveles en los accesos (Gaete-Reyes, 2017, p. 288). En plazas de sectores vulnerables, las barreras más frecuentes que dificultan el tránsito de personas usuarias de silla de ruedas y personas ambulantes con movilidad reducida, son las superficies irregulares generadas por maicillo y gravilla (Gaete-Reyes, 2017). Estas plazas tampoco tienen facilitadores de accesibilidad para personas con discapacidad visual, como pavimentos podotáctiles ni sistemas de orientación.

Figura 4. Persona usuaria de silla de ruedas frente a almacén barrial



En esta figura se observa a una persona usuaria de silla de ruedas imposibilitada de acceder a un almacén barrial por tener un escalón en el acceso. Fuente: Archivo © Mariela Gaete Reyes, 2018.

Las barreras revisadas en esta sección se superponen en los desplazamientos cotidianos de las personas con discapacidad, generando una “espesura” difícil de superar (Jirón y Mansilla, 2013). Esta espesura tiene como consecuencia que los miembros de este grupo de la población, muchas veces, disminuyan sus desplazamientos, o incluso permanezcan

recluidos en sus viviendas (Gaete-Reyes et al., 2019). Como Imrie (2001) indica, los patrones socioespaciales capacitistas se encuentran en la ciudad de múltiples maneras, formando una especie de “apartheid” arquitectónico. Así, la forma en que se configuran nuestras ciudades limita las posibilidades de las personas con discapacidad al producir espacios que los segregan mediante barreras. Estas ciudades están diseñadas bajo los preceptos de un urbanismo capacitista que privilegia determinadas corporalidades consideradas hegemónicamente “capaces”, completas, “inteligentes” o “sanas” (Paniagua Arguedas, 2022a: 273, 2022b) sobre las personas con discapacidad, dificultando el ejercicio de sus derechos.

Conclusiones

El objetivo de este capítulo fue develar los desafíos que enfrentan las personas con discapacidad en el ejercicio de sus derechos, en el ámbito de la vivienda y la ciudad en Chile, con un foco en el rol que cumplen las condiciones de acceso y accesibilidad en su amplia comprensión, incluyendo la esfera del transporte. En relación con la accesibilidad, se observa que el modelo médico o individual aún está reflejado en las barreras existentes en los ámbitos de la vivienda, los espacios y edificios de uso público y en el transporte en la ciudad de Santiago y otras como Valparaíso.

A pesar de los avances en la política habitacional chilena, el derecho a una vivienda adecuada en el caso de las personas con discapacidad no está garantizado. Esto se debe, por un lado, al

déficit cuantitativo de vivienda subsidiada, que en parte es el resultado del desconocimiento de la cantidad de personas con discapacidad que vive en Chile y de cuántas requieren vivienda. Lo anterior responde a que un bajo número de personas está inscrito en el Registro Nacional de la Discapacidad, condición para acceder a beneficios estatales como subsidios para vivienda accesible. Tampoco está asegurado el derecho a la vivienda para aquellos que sí están inscritos, porque se otorgan menos subsidios de los que se requieren. Otro factor que incide en el déficit cuantitativo es que no existe información sobre el número de personas con discapacidad que vive en campamentos ni como allegadas, por lo tanto, en este contexto, no se sabe cuántas requieren vivienda. En el mercado privado tampoco existen suficientes viviendas accesibles para aquellas que no pueden postular a subsidios habitacionales. Por otro lado, el déficit cualitativo de vivienda para grupos vulnerables es el resultado de que la mayoría de las personas con discapacidad habita viviendas construidas bajo programas habitacionales que no incluían subsidios complementarios ni normativa de accesibilidad y aunque existe un programa de mejoramiento, este no es ampliamente difundido y la postulación es compleja.

La vivienda no está aislada, forma parte de un entorno urbano en el que se debe asegurar la continuidad de la cadena de accesibilidad como base para garantizar el derecho a la ciudad de las personas con discapacidad. Se demostró a lo largo del capítulo que existen barreras asociadas al diseño y mantención de los entornos barriales donde residen las personas con discapacidad, como el mal estado de las veredas o la corta

duración de los semáforos. En los servicios de transporte como la Red Metropolitana de Movilidad, se identifican barreras como el torniquete de los buses, el diseño de la rampa, la falta de mantención de los espacios para personas usuarias de silla de ruedas y la ausencia de sistemas de orientación para personas con discapacidad visual. En el caso del Metro de Santiago, las barreras van desde el diseño de los ascensores y andenes que limitan a las personas usuarias de silla de ruedas, hasta aspectos sensoriales que afectan a las personas neurodivergentes, específicamente en la dimensión auditiva y proxémica, y a las personas con discapacidad visual. Estas situaciones generan una disminución de la autonomía y la seguridad con que las personas con discapacidad realizan sus desplazamientos.

La accesibilidad en los espacios y edificios de uso público es otro aspecto crucial para garantizar la plena participación de las personas con discapacidad en la vida urbana. En el capítulo se ejemplifican barreras en comercios y tiendas, y en espacios de recreación como las plazas. No obstante, los obstáculos se encuentran en muchos otros servicios, como los de salud y en los espacios laborales. Otro tipo de barrera que no ha sido tan estudiada dentro de las investigaciones de accesibilidad son las actitudinales. Como se expone en el capítulo, las personas con discapacidad, además de enfrentar las barreras existentes en los espacios físicos, deben afrontar formas de interacción que dificultan sus desplazamientos por la ciudad. Estas van desde miradas o comentarios respecto a sus características físicas o comportamientos, que los hacen sentir fuera de lugar, hasta el no reconocimiento de sus espacios preferentes y sus ritmos de desplazamiento.

Dentro de las recomendaciones que se derivan de este trabajo, en primer lugar, se propone transformar los mecanismos de acceso a beneficios estatales para las personas con discapacidad, para que no dependan de estar inscritos en el Registro Nacional de la Discapacidad. Además, se debe asegurar que todas las personas con discapacidad y sus familias obtengan los subsidios habitacionales que requieran. En el corto plazo, en relación con la vivienda para grupos vulnerables, se propone mejorar la normativa de accesibilidad actual que se enfoca sólo en personas con movilidad reducida, para que abarque las necesidades de las personas con distintos tipos de discapacidad. En este sentido, también se propone el desarrollo de mecanismos que faciliten la postulación a programas de mejoramiento para la accesibilidad en las viviendas. En el caso de la vivienda del mercado privado, se propone exigir un porcentaje mínimo de viviendas accesibles tanto en edificios de departamentos como en condominios. En el largo plazo, se propone incorporar en la normativa parámetros de flexibilidad para que la vivienda pública y la del mercado privado sea para toda la vida, es decir, que se vaya adecuando de manera fácil a los cambios que las personas tienen a lo largo del curso de vida.

Con el propósito de mejorar la accesibilidad urbana, es necesario implementar medidas de fiscalización para asegurar que los espacios y edificios de uso público cumplan con las normativas de accesibilidad consignadas en el Decreto 50 (2015) y en el Decreto 30 (2021). También se requiere incorporar el enfoque de diseño inclusivo en la planificación y el desarrollo urbano. Esto implica la participación vinculante de personas con discapacidad en el desarrollo de Instrumentos de

Planificación Territorial en todas las escalas y en los procesos de diseño y desarrollo urbano, hasta la escala de la vivienda. Así mismo, se requiere la participación vinculante de las personas con discapacidad en los procesos de mejoramiento de infraestructuras y sistemas de transporte.

Las barreras actitudinales expuestas a lo largo del trabajo demuestran la necesidad de fomentar la concientización y el respeto hacia las personas con discapacidad en la sociedad en su conjunto, combatiendo la discriminación y el estigma a través de campañas de educación. Para esto es fundamental promover la inclusión social y la participación activa de las personas con discapacidad en la vida de la comunidad. Esto puede lograrse mediante la implementación de programas de capacitación y empleo, la creación de espacios de encuentro y recreación inclusivos, y la promoción de la participación política y cívica de las personas con discapacidad. Es responsabilidad del Estado, la sociedad civil y el sector privado trabajar en conjunto para superar estos desafíos y garantizar que las personas con discapacidad puedan ejercer plenamente sus derechos en todos los aspectos de la vida en sociedad.

Agradecimientos

Agradecemos los comentarios y sugerencias del editor y de la editora del libro, sin duda mejoraron el producto final. Los resultados de investigación difundidos en este capítulo se enmarcan en las investigaciones financiadas por ANID, FONDECYT Iniciación N°11171146, cuya investigadora

responsable fue Mariela Gaete-Reyes y Juan Pablo Acevedo-López tesista de pregrado; y la investigación FONDECYT Regular N°1230127, cuya investigadora responsable es Marie Geraldine Herrmann-Lunecke y Juan Pablo Acevedo-López, tesista de Maestría. Agradecemos también al Comité Inclusivo, Personas Cuidadoras “Maipú, Newen” por abrirnos las puertas de su organización y su lucha, esperando que la divulgación de este trabajo sea un insumo para la demanda de los derechos de las personas con discapacidad y sus cuidadoras.

Referencias

Acevedo López, J.P. (2020). Aproximación a las prácticas de movilidad cotidiana que configuran adultos y adultas mayores que residen en asentamientos informales de Valparaíso, ante las condiciones de (in)accesibilidad de su hábitat residencial [Tesis de Pregrado]. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.

Acevedo López, J.P. (2024). Conociendo las necesidades de accesibilidad y acceso de las personas con discapacidad del Comité Inclusivo, Personas Cuidadoras “Maipú, Newen”, en el hábitat residencial [Tesis de Maestría]. Universidad de Chile.

Cabello Troncoso, N. (2022). *Discapacidad visual en buses de Santiago: valorizando elementos de un diseño universal* [Tesis de Maestría]. Pontificia Universidad Católica de Chile. <https://repositorio.uc.cl/handle/11534/63704>

Cardemil Winkler, M. (2021). *El derecho a la ciudad*. Serie Minutas N° 20-21, Departamento de Estudios, Extensión y Publicaciones - Biblioteca del Congreso Nacional. https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/32190/1/N_20_21_Derecho_a_la_ciudad.pdf

Corporación Ciudad Accesible. (2014). *Manual de accesibilidad universal. Ciudades y espacios para todos*. https://www.ciudadaccesible.cl/wp-content/uploads/2012/06/manual_accesibilidad_universal1.pdf

Decreto 30. (2021). Modifica Decreto Supremo N°47, de vivienda y urbanismo, de 1992, ordenanza general de urbanismo y construcciones, en el sentido de actualizar diversas disposiciones relacionadas con la normativa de accesibilidad universal en espacios públicos. Biblioteca del Congreso Nacional Ley Chile. <https://bcn.cl/3d5ft>

Decreto 49. (2011). *Aprueba reglamento del Programa Fondo Solidario de Elección de Vivienda*. Biblioteca del Congreso Nacional Ley Chile. <https://bcn.cl/2kqob>

Decreto 50. (2015). Modifica Decreto Supremo N°47, de Vivienda y Urbanismo, de 1992, Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones en el sentido de actualizar sus normas a las disposiciones de la Ley 20.422, sobre Igualdad de Oportunidades e Inclusión Social de Personas con Discapacidad. Biblioteca del Congreso Nacional Ley Chile. <https://bcn.cl/2lvrn>

Espinosa Muñoz, M. (2016). *Accesibilidad en las estaciones del Metro de Santiago de Chile para personas con discapacidad visual* [Tesis de Maestría]. Universidad de Chile. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/141438>

Gaete-Reyes, M. (2002) La discapacidad infantil en el medio urbano: barreras físicas y socio-comunitarias limitantes de la integración y equiparación de oportunidades para los niños usuarios de silla de ruedas. [Tesis de Maestría]. Pontificia Universidad Católica de Chile.

Gaete-Reyes, M. (2012) Understanding access through the embodied mobility of women wheelchair users [Tesis de Doctorado]. King's College London.

Gaete-Reyes, M. (2015). Citizenship and the embodied practice of wheelchair use. *Geoforum*, 64, 351-361. <http://dx.doi.org/10.1016/j.geoforum.2014.09.010>

Gaete-Reyes, M. (2017). Discapacidad y hábitat residencial: una emergencia en Chile. En W. Imilán, J. Larenas, G. Carrasco y S. Rivera (Eds.), *¿Hacia dónde va la vivienda en Chile? Nuevos desafíos en el hábitat residencial* (pp. 277-292). Adrede Editora.

Gaete-Reyes, M. (2023). La (in)accesibilidad como factor determinante del bienestar habitacional de las personas con discapacidad que residen en vivienda social en Chile, Proyecto FONDECYT Iniciación N°11171146. Proyecto ganador Primer

Premio en Investigación presentada en el XXVI Congreso ARQUISUR, Montevideo Uruguay.

Gaete-Reyes, M., Acevedo, J. y Carraha, J. (2019). Métodos proyectuales y audiovisuales en la (in)accesibilidad de personas con discapacidad en su entorno residencial. *Revista 180*, 43, 13-27. [http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-43.\(2019\).art-584](http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-43.(2019).art-584)

Gaete-Reyes, M. y Carrasco García, C. (2021). Discapacidad y derecho a la vivienda digna: Barreras y propuestas para el debate constituyente. En *Habitar Digno y Nueva Constitución*. LOM Ediciones.

Imrie, R. (1996). *Disability and the city: International perspectives*. Paul Chapman Publishing Ltd.

Imrie, R. (2000). Disability and discourses of mobility and movement. *Environment and planning A: Economy and Space*, 32(9), 1641-1656. <https://doi.org/10.1068/a331>

Imrie, R. (2001) Barriered and bounded places and the spatialities of disability. *Urban Studies*, 38(2), 231-237. <https://doi.org/10.1080/00420980124639>

Jirón, P. y Mansilla, P. (2013). Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, (56), 53-74. <https://doi.org/10.4067/s0718-34022013000300004>

Ley 20.422. (2010). Establece normas sobre igualdad de oportunidades e inclusión social de personas con discapacidad. Biblioteca del Congreso Nacional Ley Chile. <https://bcn.cl/2f7s1>

Ministerio de Desarrollo Social y Familia. (s.f.). Glosario. <https://datasocial.ministeriodesarrollosocial.gob.cl/portalDataSocial/glosario#:~:text=El%20allegamiento%20es%20la%20estrategia,con%20otro%20hogar%20o%20n%C3%BAcleo>

Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2023). *Subsidio para comprar una vivienda de hasta 950 UF (llamado individual DS N° 49)*. Chile Atiende. <https://www.chileatiende.gob.cl/fichas/37960-subsidio-para-comprar-una-vivienda-de-hasta-950-uf-llamado-individual-ds-n-49>

Muñoz, D. (2020). An uncomfortable turnstile: Bodily exclusion and boarding practices in a public transport system. *Emotion, Space and Society*, 34, 100652. <https://doi.org/10.1016/j.emospa.2019.100652>

Muñoz, D. (2023). Accessibility as a 'doing': the everyday production of Santiago de Chile's public transport system as an accessible infrastructure. *Landscape Research*, 48(2), 200-211. <https://doi.org/10.1080/01426397.2021.1961701>

Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos. (2021). El derecho humano a una vivienda adecuada. Acnudh.org. <https://acnudh.org/wp-content/uploads/2021/11/21-El-derecho-humano-a-una-vivienda-adecuada.pdf>

Oliver, M. (1990). *The politics of disablement*. Macmillan.

Paniagua Arguedas, L. (2022a). Moverse en ciudades que arrinconan: las personas con discapacidad frente al urbanismo capacitista de la Ciudad de México. *Yeiyá*, 3(2), 273–290. <https://doi.org/10.33182/y.v3i2.2970>

Paniagua Arguedas, L. (2022b). Ciudades chuecas. Desigualdades urbanas, corporeización y extrañamiento en la movilidad de las personas con discapacidad en Costa Rica. *Revista En-contexto*, 10(17). <https://doi.org/10.53995/23463279.1175>

Pontificia Universidad Católica de Chile y TECHO-Chile. (2020). *Encuesta: efectos socioeconómicos y percepción de riesgo del COVID-19 en campamentos y población vulnerable en Chile*. [https://gobierno.uc.cl/images/documents/Informe COVID 1ola.pdf](https://gobierno.uc.cl/images/documents/Informe_COVID_1ola.pdf)

Power, A. y Gaete-Reyes, M. (2018). Neoliberal abandonment in disability housing provision: a look at England and Chile. *Housing Studies*, 34(5), 741-760. <https://doi.org/10.1080/02673037.2018.1478068>

Red Movilidad (s.f.) *¿Qué es Red Metropolitana de Movilidad?* <https://www.red.cl/acerca-de-red/que-es-red/>

Resolución Exenta 7712. (2017). Modifica Resolución N° 6.625 Exenta (V. y U.), de fecha 13 de octubre de 2016, Que Aprueba Cuadro Normativo y Tabla de Espacios y Usos Mínimos para El

Mobiliario, para Proyectos Del Programa Fondo Solidario de Elección de Vivienda, DS N° 49 (V. y U.), de 2011. Biblioteca del Congreso Nacional Ley Chile. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1104460&idParte=9808035&idVersion=2017-06-22>

Servicio de Vivienda y Urbanización (s.f.) *Subsidio para construir una vivienda DS49*. <https://serviumentropolitana.minvu.gob.cl/subsidio-para-construir-una-vivienda-ds49/>

Servicio Nacional de la Discapacidad. (2022). *III estudio nacional de la discapacidad 2022*. https://www.senadis.gob.cl/pag/693/2004/iii_estudio_nacional_de_la_discapacidad

Shakespeare, T. (2006). *Disability rights and wrongs*. Routledge.

Suárez Pérez, I. (2016). *Personas con discapacidad y actividad laboral: el papel de las barreras actitudinales*. Universidad de La Laguna.

Techo-Chile. (2023). *Catastro nacional de campamentos 2022-2023*. Resumen ejecutivo. https://cl.techo.org/wp-content/uploads/sites/9/2023/03/CNC22-23_resumen_ejecutivo.pdf

Thomas, C. (2004). Rescuing a social relational understanding of disability. *Scandinavian Journal of Disability Research*, 6(1), 22-36. <https://doi.org/10.1080/15017410409512637>

Union of the Physically Impaired Against Segregation. (1976). *Fundamental principles of disability*. UPIAS.