



# Activismos con historia: rumbo a ciudades más accesibles

## Entrevista con Eduardo Joly



**Francisco Fernández Romero**

Programa Discapacidad y Accesibilidad SEUBE FFyL, UBA.  
Contacto: franfernandez91@gmail.com

*Entrevista realizada en Diciembre de 2020*

### Introducción

En la literatura académica sobre lo urbano, suelen omitirse los aportes que realiza el movimiento de personas con discapacidad en la producción de la ciudad; en el mejor de los casos, aparecen solo como habitantes a quienes habría que tener en cuenta, pero no como expertos o diseñadores del espacio urbano. Al mismo tiempo, existen momentos de la historia del activismo de las personas con discapacidad en Argentina que aún no han sido escritas, sino que solo se transmiten oralmente entre quienes “están en tema”.

En esta entrevista, Eduardo Joly contribuye a saldar ambos vacíos. En un relato cautivante, lleno de momentos épicos, nos relata el trabajo de incidencia de Fundación Rumbos y de otras organizaciones de personas con discapacidad en la Convención Constituyente de la Ciudad de Buenos Aires y en los inicios de la Legislatura Porteña, donde lograron introducir consideraciones de accesibilidad en la década de 1990. El entrevistado también da cuenta de las primeras articulaciones entre activistas con discapacidad que llevaron a la conformación de la Red por los Derechos de las Personas con Discapacidad (REDI), y las alianzas establecidas con otros actores políticos y de la sociedad civil.

A lo largo de su narración, Joly presenta perspectivas y demandas sobre accesibilidad en relación con distintos aspectos del espacio urbano: las edificaciones, las plazas, el transporte público, y espacios abiertos al público tales como museos u hoteles. Las acciones y propuestas relatadas nos demuestran cómo el movimiento de personas con discapacidad ha contribuido a producir la Ciudad de Buenos Aires tal como la conocemos en el presente, tanto en un sentido material –a través de la legislación que regula el entorno construido– como en un sentido simbólico, en la disputa por quiénes quedan incluidos en el imaginario sobre lo urbano.

Esta entrevista fue realizada en el marco de la investigación doctoral del entrevistador y Joly gentilmente nos permitió incluirla en este dossier.

## Entrevista

### Francisco Fernández Romero: –Quería empezar preguntándote sobre la historia de Rumbos. ¿Cómo fue que se fundó?

Eduardo Joly: –En sus orígenes fundé Rumbos en 1992 con una intención que luego no es la que se concretó. En esa época, ya venía hacía muchos años haciendo un trabajo que podría llamar de tipo counseling, que es un asesoramiento a personas y a familiares de personas con discapacidad. Pero puntualmente, a personas que hubieran sufrido algún trauma físico.

Más o menos en esa época, hacia fines del 92, me encuentro con Silvia Coriat que era arquitecta y le digo: acá hay un problema que no está bien atendido en el país, en la Ciudad de Buenos Aires, que es el de la accesibilidad. [...] Yo había estado trabajando en Estados Unidos y ahí el movimiento de derechos de personas con discapacidad venía logrando empezar a transformar la topografía urbana: a lograr imponer la colocación de rampas de esquina, que los arquitectos llaman vados, y empezar muy tíbiamente a hacer accesibles algunos lugares públicos. De esto no había nada en Buenos Aires, excepto alguna que otra rampa de la época de Cacciatore, que por algún motivo que yo desconozco puso algunas rampas. Y entonces con Silvia nos pusimos a investigar y a trabajar en ese tema.

No mucho después, surge la Convención Constituyente de la Ciudad de Buenos Aires y nosotros decimos: esto es una oportunidad para incorporar cuestiones que tienen que ver con discapacidad y con accesibilidad en la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires. Y entonces vamos a los distintos bloques que había. En general no nos daban bola, excepto un constituyente a quien conocíamos personalmente, que era Antonio Brailovsky; posteriormente él fue defensor adjunto de la Ciudad de Buenos Aires en temas ambientales. Silvia lo conocía, lo fuimos a ver, y nos dijo: miren, yo de esto no sé nada, pero los conozco a ustedes y confío en ustedes.

Y ahí fuimos y logramos introducir casi todo lo que... En realidad, todo lo que se dice acerca de accesibilidad en la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires lo redactamos entre Silvia y yo. Había otra persona que era una persona con discapacidad que estaba con el Frente Grande que falleció hace muchos años: Antonio Coppola. Trabajamos con él, discrepamos en un punto muy importante porque él quería imponer el concepto de personas con necesidades especiales y nosotros le argumentamos que no existía como concepto; que era un neologismo para tratar de suavizar el impacto de decir personas con discapacidad o en situación de discapacidad, concepto que en esa época no existía, no se usaba. Lo discutimos, pero él tenía más poder político, ganó la pulseada y entonces en la Constitución de la Ciudad de Buenos Aires está el capítulo que se refiere a personas con necesidades especiales. Y por eso la primera comisión, dentro de la estructura del poder ejecutivo de la ciudad, se llamó la COPINE, era la Comisión por la Integración de las Personas con Necesidades Especiales. Después cambia de nombre a COPIDIS, a Comisión para la Plena Participación e Inclusión de Personas con Discapacidad. Pero eso es muy posterior. Y si mal no recuerdo, es resultado de que el país aprueba la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

A partir de nuestra involucración en toda la movida de la Convención Constituyente, a partir de que se establece la Constitución, hay elecciones a la primera Legislatura porteña, y nosotros decidimos seguir con nuestro trabajo, tratando de incidir en la misma. No había ninguna ley hasta el momento; regía para la Ciudad de Buenos Aires la legislación del Concejo Deliberante, cuando no era Ciudad Autónoma.

Entonces había que reemplazar todo eso con nueva legislación en todas las áreas. Y nosotros en los pasillos de donde se reunía la legislatura, que en su primer período se reunía en el Teatro General San Martín, nos fuimos cruzando con personas con distintos tipos de discapacidad y reconociéndonos. Empezamos a charlar, a vincularnos, y vimos que teníamos ideas compartidas, objetivos más o menos compartidos. Entonces creamos lo que se llama una mesa de enlace.

**FFR: –¿Esas otras personas también iban a la Legislatura por temas de discapacidad?**

EJ: –Fundamentalmente iban por temas de discapacidad. Nosotros íbamos por el tema de accesibilidad, las personas con las que nos cruzábamos iban por otros temas. Por ejemplo, una de ellas era a quien llamamos Marilú, cuyo nombre es Isabel, que falleció hace un par de años; Marilú Ferreira, que iba por el tema del cupo laboral. Y ella durante la Convención Constituyente también había peleado y había aportado ideas. Ella era abogada. Antonio Coppola estaba de asesor de Aníbal Ibarra, del Frente Grande. Nosotros no íbamos como asesores de nadie en ese momento. Empezábamos a armar un colectivo de gente. Ahí íbamos también con Carlos Ferreres, quien originalmente había creado un grupo que se llamaba Grupo La Rueda, y luego estando ya nosotros trabajando en esta mesa de enlace que creamos, él se constituyó en Secretario de Discapacidad de la CTA [Central de Trabajadores de la Argentina]. En la época en que la CTA era una sola; estoy hablando de mediados de los 90.

Tomando unos artículos de la Constitución de la Ciudad que hablaban de democracia participativa, nuestra idea de esa mesa de enlace era establecer un mecanismo de democracia participativa en el cual personas con discapacidad vienen a la Legislatura a discutir su problemática con legisladores. Había legisladores que participaban, pero fundamentalmente mandaban a sus asesores o asesoras. Nos reuníamos con ellos, insistíamos en la presencia de los legisladores. Habíamos tomado un espacio que era un salón bastante grande y teníamos reuniones semanales. Proponiendo leyes, planteando problemáticas que tenían que ver con accesibilidad, con trabajo, con salud, con vivienda, educación... todo el abanico de temas. Hasta que una de las legisladoras se enfureció con la idea de la democracia participativa y trató de cortarnos las alas; paradójicamente, cofundadora de Poder Ciudadano... La única manera en que lo pudo hacer fue llamando a la policía, y la policía nos sacó de la Legislatura. Vino la policía y dijo que esta reunión no estaba permitida. Aunque había asesores... fue muy particular.

Estos son hitos en la evolución de nuestra militancia política en accesibilidad, para tratar de tener un impacto en lo que esperábamos que llegaran a ser políticas públicas, a través de la aprobación de leyes; que en lo particular nuestro, tuvieron que ver con accesibilidad. Cuando nos prohíben reunirnos en la Legislatura como mesa de enlace, porque en la Constitución no existe la figura de mesa de enlace, entonces nos vamos reuniendo en bares. Ahí empieza el germen de lo que luego va a ser REDI, la Red por los Derechos de las Personas con Discapacidad. Y casi todos los que estábamos ahí, con la excepción de aquellas personas con discapacidad que eran asesores de diputados partidarios, casi todos los demás se incorporan a lo que empieza a ser el núcleo originario de REDI. Entonces estamos Silvia Coriat y Eduardo Joly por Rumbos, Carlos Ferreres y otros por la CTA, Abraham Felperín por el área de discapacidad de AMIA, Mercedes Monjaime que había pertenecido al Grupo La Rueda, Paula Maciel y Martín Balbinder, un grupo de estudiantes sordos... Y luego, profesionales que trabajan en el ámbito de la discapacidad, que se sienten atraídos por esta novedad, que es un grupo de, llamémoslo vulgarmente, rengos, ciegos y sordos que se reúnen para hacer política en discapacidad.

Rumbos juega un papel muy importante en todo este proceso. La legislatura va aprobando leyes y de repente, un buen día, empezamos a recibir llamadas telefónicas a Rumbos de personas que se manejan en sillas de ruedas. Nos plantean que no pueden salir de sus casas, o que pueden salir de sus casas pero no pueden ir al consultorio del médico, del psicólogo, a la casa de un pariente al cual podían ir, porque se estaban cambiando las puertas tijeras de ascensores y reemplazándolas por unas puertas que achicaban el ancho de paso. Y ahí nosotros vamos al Gobierno de la Ciudad, planteamos esta preocupación, no nos quieren dar bola... En realidad esta ordenanza surge antes de la Convención Estatuyente de la Ciudad de Buenos Aires, cuando todavía funcionaba el Concejo Deliberante de la Ciudad; [...] entonces nosotros, cuando se establece la Legislatura, planteamos una modificación de esta ordenanza. La modificación llega a convertirse en la Ley N° 161 de la Ciudad de Buenos Aires y podemos decir que es la primera ley que tiene que ver con accesibilidad. En esta ley, luego de investigar, planteamos que está bien cambiar las puertas tijera de ascensores por una cuestión de seguridad para niños, que metían las manos o los pies y terminaban con el pie o la mano amputada. Pero que solamente tenía sentido cambiar una puerta: la del ascensor, no la del rellano; el rellano es cada piso donde para el ascensor. ¿Por qué? Porque habiendo hecho consultas con la Sociedad Argentina de Pediatría, con un cirujano ortopédico en pediatría que había investigado el tema, con Bomberos, descubrimos que más del 90% de los casos de accidentes se daban cuando los chicos estaban dentro del ascensor en movimiento, no cuando los chicos estaban en el rellano.

Entonces nosotros planteábamos cambiar una sola puerta y encontrar mecanismos por los cuales la puerta no redujera el ingreso. El ingreso no podía ser inferior a los 0,80 metros por 1,22 metros de profundidad. Nosotros fuimos con ese 0,80 y 1,22 y era como un mantra que repetíamos en cada reunión de bloque, en cada reunión con legisladores. Muy rápidamente empezamos a recibir un ataque feroz por parte de los integrantes de la Cámara Argentina de Ascensores y por parte del Sindicato Único de Trabajadores de Edificios de Renta Horizontal, el SUTERH. Pero nosotros no teníamos realmente la más pálida idea, cuando planteamos que solamente había que cambiar una sola puerta, que esto chocaba con intereses económicos de los fabricantes de puertas de ascensor y con intereses del SUTERH. Fue una campaña realmente terrible, donde fuimos acusados, si no de asesinos potenciales de niños, de amputadores de niños. Y lo llevamos sin recursos; los demás sacaban solicitudes, nosotros logramos sacar notas en *La Nación*, en la sección de arquitectura, argumentando que no había que anteponer accesibilidad o seguridad, sino que había que encontrar la manera de compatibilizar ambas. En esa época también decidimos incorporarnos a la comisión de ascensores del IRAM, que es la entidad que establece las normas IRAM. Y cuando llegamos, aterrizamos ahí y vieron lo que nos venían puteando en los medios y no nos podían echar, pero no sabían qué hacer con nosotros cuando hicimos nuestro planteo argumentado.

Bueno, fueron meses de discusiones, de planteos, hasta que finalmente un ingeniero de IRAM dijo: si pudimos poner un hombre en la luna, ¿no vamos a poder inventar una puerta que no le robe espacio de ingreso al ascensor? Ahí se terminó la discusión: logramos un aliado dentro del IRAM y ahí dio la vuelta. Y en la Legislatura, logramos el apoyo de muchos bloques. Aprovechamos cada reunión de la Comisión de Planeamiento Urbano; en cada reunión ocupábamos la primera media hora. Íbamos con Silvia Coriat, Abraham Felperín, Carlos Ferreres, Isabel Ferreira (Marilú) y mucha otra gente en silla de ruedas, cada uno con un discurso que tenía ya preparado, y ocupábamos la primera media hora para hablar de esto. El mantra era 0,80 por 1,22, y de eso no nos movemos. Encima, imagínate, tres o

cuatro tipos en silla de ruedas, hombres y mujeres, y algunos con bastones... Sin querer, hacíamos piquetes espontáneos. No dejábamos pasar a los legisladores si no nos escuchaban. Bloqueábamos la entrada de un despacho y nadie podía entrar o salir hasta que nos recibieran. O sea que no tenían cómo evitarnos. Para hacértela más corta, justo antes de la votación en el recinto, el SUTERH se da vuelta y públicamente reconoce, a través de un diputado que lo representaba, que ellos se habían equivocado y que nosotros teníamos la razón. Y la ley se votó, no recuerdo si fue por unanimidad...

¡Ah! Y habíamos amenazado al Gobierno por este tema; no solo habíamos amenazado sino que, a través del INADI, habíamos iniciado un juicio al Gobierno de la Ciudad, un amparo colectivo. Habíamos iniciado un amparo colectivo con el INADI. En esa época, en la Ciudad gobernaba De la Rúa, en la Nación gobernaba Menem. El INADI respondía a Menem. O sea que eran peronistas versus radicales. A los peronistas les encantaba tirarse contra los radicales, por lo menos en esa época. Entonces con mucho gusto el INADI de entonces apadrinó nuestro recurso de amparo. El juez, en vez de dictaminar, obligó al Gobierno de la Ciudad a reunirse con nosotros, porque hasta el momento no habían querido. Entonces en la sede de Rumbos, el Gobierno de la Ciudad vino y se reunió. No donde estaban ellos, sino donde estábamos nosotros, nosotros impusimos esa condición. En nuestro territorio. Nosotros iniciamos el juicio, ustedes se tienen que reunir con nosotros, en nuestro terreno. Y así fue. Ante esto, los radicales se dieron cuenta, en el gobierno de De la Rúa, que para que el juez no dictaminara en contra, no podían sino aceptar que se aprobase una ley que modificase lo que había antiguamente decidido el Concejo Deliberante. Esa es la primera ley de accesibilidad, realmente, ganada en una lucha. Claro, estos fueron tan HdP como para poner algo que no nos dimos cuenta: que la ley se iba a hacer efectiva a partir de un año. Entonces cuando nos percatamos de eso, nosotros tuvimos que introducir otra ley, de nuevo capicúa, pero esta vez la N° 292, para que la N° 161 fuera de aplicación inmediata.

**FFR: –Una duda sobre esto último que contaste sobre la lucha por los ascensores: ya a esa altura no actuaba sólo Rumbos sino también REDI, ¿no?**

EJ: –Bueno, ahí sí... REDI estaba empezando. El germen fue en la mesa de enlace, pero REDI no existía aún. Existía el área de discapacidad de la CTA, AMIA, Rumbos... En esa época no existían computadoras. O no existía internet; existían computadoras, pero no internet. Sí existía el fax y fue a través del fax que conseguimos adhesiones de muchísimas organizaciones no gubernamentales; organizaciones muy formales, por ejemplo ALPI, Asociación de Lucha contra la Parálisis Infantil, que tuvo un papel muy importante en la época de la polio. Apoyó una fundación que trabajaba en esa época, Fundación Revivir, que era del que todavía se llamaba Instituto Nacional de Rehabilitación del Lisiado, en el Bajo Belgrano; la Asociación de Esclerosis Múltiple; la Asociación de Espina Bífida; CADIS (la Corporación Argentina de Discapacidad); muchísimas asociaciones muy atadas a patologías muy puntuales, pero cuyos integrantes o familiares estaban directamente afectados por este tema de la puerta de los ascensores. Y ahí es donde Rumbos llega a ser realmente conocida y reconocida en la Ciudad como una organización que identificó un problema, lo trabajó técnicamente muy muy bien, lo investigó, convocó adhesiones y lo llevó a la Legislatura. De hecho, otro que también apoyó esto fue el Área de Discapacidad de la Arquidiócesis de la Ciudad de Buenos Aires, Pablo Molero, con quien teníamos muchas discrepancias en muchas cosas, pero en eso estuvo de acuerdo y apoyó. Es decir, esto movilizó muchísima gente, a muchísimas agrupaciones.

**FFR: –Rumbos también ha instalado demandas en torno al transporte público, ¿podrías hablar sobre este tema?**

EJ: –Recuerdo cuando en el gobierno de De la Rúa, como jefe de gobierno en la Ciudad de Buenos Aires, planteamos que las estaciones de subte tenían que ser accesibles. La respuesta del gobierno y de la empresa de subterráneos, que todavía era estatal, era ‘no’. ‘Nosotros les vamos a armar un sistema de transporte particular para ir a recoger a todos los discapacitados, todos los rengos, los llevamos adonde quieran ir, y no nos jodan con el transporte público’. Nosotros nos opusimos terminantemente a esa idea y dijimos: tenemos tanto derecho como cualquiera de usar el transporte público. Pero en realidad lo que estábamos diciendo también era: no nos segreguen. Un transporte exclusivamente para discapacitados es lo que han hecho en Londres. Todavía existe, es un transporte alternativo para discapacitados: te hacemos llegar a donde vos querés ir. Pero nos siguen manteniendo como población segregada.

Siguen siendo soluciones que no resuelven la accesibilidad. Si vos no podés tomar el transporte público, bueno, perfecto, mirá, acá tenés una oblea para poner en tu auto y te voy a facilitar, no te voy a cobrar el impuesto del IVA para la compra del auto si es nacional, y le ponés la adaptación que querés, y si el auto vale menos de 22.000 dólares, lo podés importar y no te voy a cobrar ni el IVA ni la tasa de importación. Eso existe desde hace mucho tiempo. Eso solamente les sirve a los que pueden comprar un auto y mantenerlo; clase media cada vez más acomodada. Pero al que no puede comprarse un auto y mantenerlo, no le sirve. Es decir, hay decisiones en accesibilidad que están directamente vinculadas a la clase social a la cual vos pertenecés. Si sos de una clase social más acomodada, te resolví el problema, y si no, jodete, no te brindo la accesibilidad que necesitás.

**FFR: –¿Podrías contar algunas otras acciones de Rumbos en torno a transporte público?**

EJ: –A partir de que se constituye REDI, dentro de REDI, desde Rumbos dirigimos todo un área de trabajo político en torno a la accesibilidad. Y entre las primeras cosas que incorporamos estuvo el reclamo de transporte público accesible. Por ejemplo, cuando se privatizaron los trenes, nos opusimos a las reformas que se estaban empezando a hacer en los andenes, en todas las estaciones de tren. Antiguamente, todas las plataformas de trenes tenían rampa en sus extremos. Olvidate si la pendiente era correcta o no, pero el acceso era rampante, no era con escalera. Todo el mundo accedía. Había algunas escaleras por el medio, pero vos accedías por cualquiera de los dos extremos. Y ya estabas ahí, ibas a la boletería, comprabas tu boleto, el cartoncito, subías al tren, y luego pasaba el guarda y te marcaba el boleto. Bueno, la primera cosa que hicieron para sacarse de encima a esos guardas, fue cerrar las puntas de andenes, concentrar todo por el centro, donde no había rampa. No solamente nos jodían a quienes usábamos la silla de ruedas, sino que obligaban a personas, adultos mayores, a personas con movilidad reducida, a hacer recorridos a veces de 200 metros adicionales a lo que ya hacían para llegar al andén y tomar el tren. Quien más se ocupó del tema fue Máximo Gómez Villafañe, ex médico pediatra devenido activista en accesibilidad. Nosotros hicimos toda una movida en contra de eso, manifestaciones frente a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte.

Luego empezamos a hacer con REDI manifestaciones en Plaza de Mayo, hacíamos nuestra ronda, como la de las Abuelas y Madres de Plaza de Mayo; la ronda mensual de REDI en Plaza de Mayo. Hacíamos un piquete y cortábamos todo el tránsito de colectivos en Plaza de Mayo por este reclamo. Transporte accesible, empleo, cupo laboral, era el reclamo fundamental. Ingreso no inferior a la canasta familiar.

Inclusive tuvimos reuniones con secretarios de transporte. Tuvimos reuniones con ministros. Esto empezó a fines de los 90 o el 2000. Nuestro activismo desde Rumbos de esa época se llevó adelante conjuntamente con REDI.



*Manifestación de personas con discapacidad en Argentina (año 2000)*

*Descripción de la imagen: Fotografía en blanco y negro de una marcha donde hay algunas personas que avanzan en sillas de ruedas y otras que van caminando, algunas con muletas. Algunas llevan carteles que dicen: "REDI, Red por los Derechos de las Personas con Discapacidad", "Cupo laboral ya", "Por la equiparación de oportunidades" y "Derecho al trabajo". En primer plano se ve a Eduardo Joly. Fuente: Fundación Rumbos.*

### **FFR: –¿Y en torno a espacios públicos?**

EJ: –Respecto al espacio público, o digamos espacios de uso público, nosotros hicimos varios relevamientos. Y varios estudios. El primero, muy interesante, fue un relevamiento de inaccesibilidad hotelera. Eso fue en ocasión de un congreso de barreras arquitectónicas focalizado en el turismo que se hizo en Mar del Plata. Hicimos una investigación nacional, telefónica, en consulta con la secretaría de turismo de cada provincia, y luego llamando por teléfono, consultando en un libracó que no sé si existe ahora, que era una guía hotelera nacional. Ahí habían incorporado un código para accesibilidad. Entonces nosotros nos pusimos a llamar a aquellos hoteles que decían ser accesibles. Pero luego también llamamos a hoteles de todas las estrellas, como si estuviéramos haciendo una muestra al azar, en cada capital de provincia, para hacer una reserva. Nos hacíamos pasar por alguien que estaba haciendo una reserva para ir y necesitaba accesibilidad. Al final el título de la ponencia se llamó "No quiero dormir en la rampa". Porque la noción de la accesibilidad de todos los funcionarios de gobierno de turismo, o de gerentes hoteleros, era que si tenían una rampa en la entrada, ya está, ya el hotel era accesible. Que si podías ir a restaurantes, que si había un baño que podías usar, que si había una habitación en la que te podías alojar, eso ni entraba dentro de la cabeza de lo que era un requerimiento de accesibilidad. Todavía en muchos hoteles no está.

Luego hicimos un estudio de museos de la Ciudad de Buenos Aires. Creo que el primer estudio de accesibilidad de museos que se hizo en Argentina lo hicimos nosotros: hicimos relevamientos en museos y produjimos recomendaciones con

relación a accesibilidad de museos; porque los museos, más allá de que sean públicos o privados, son de acceso público, son lugares de desarrollo cultural.

Hemos hecho trabajo con relación a plazas, no solamente en la Ciudad de Buenos Aires sino en el interior del país. Entre 2004 y 2010 inventamos un programa que se llamó Programa Nacional Ciudades Accesibles y nos hicimos invitar por los municipios y especialmente por las organizaciones locales de personas con discapacidad. A veces respondían a nuestra convocatoria colegios de arquitectos e ingenieros, de distintas localidades del país. Además, organizábamos seminarios sobre accesibilidad para los colegios profesionales. Convocábamos a que estuvieran presentes funcionarios de áreas de gobierno y organizaciones locales de personas con discapacidad. Éramos varias organizaciones, entre ellas AMIA, AMSCA y Acceso Ya, fundamentalmente coordinadas por Rumbos, y tratábamos de llevar la idea de ir tornando las ciudades accesibles. De a poco, aunque sea empezando por la plaza principal, aunque sea empezando por el museo o por la biblioteca pública, o por una escuela, lo que se definiera localmente como prioritario. Y luego esto terminaba en una Jornada Nacional de Ciudades Accesibles; se hicieron tres jornadas en las cuales se reunía gente de todo el país, dos en Buenos Aires y una en Rosario. De hecho, la idea del Programa Nacional Ciudades Accesibles fue compartir a nivel nacional nuestra experiencia con la segunda y más importante ley de accesibilidad que logramos en la Ciudad de Buenos Aires, la Ley N° 962, de 2002, mediante la cual incorporamos pautas de accesibilidad en el Código de Edificación de la Ciudad, la cual comenzó a modificar sustancialmente la topografía urbana y a darles por vez primera a personas con discapacidad la posibilidad de contar con una mayor oferta de lugares habitables más accesibles.

**FFR: –¡Muchas gracias por la entrevista, Eduardo!**

### **Francisco Fernández Romero**

Licenciado y doctorando en Geografía (FFyL, UBA). Becario doctoral del CONICET con sede en el Instituto de Geografía de la UBA. Forma parte del Programa de Discapacidad y Accesibilidad (SEUBE, FFyL, UBA) y del grupo de estudios Geografías Emergentes (IIGEO, UBA). Argentina. Contacto: franfernandez91@gmail.com

### **Eduardo Joly**

Sociólogo, formado en las universidades de Johns Hopkins y Rutgers de EEUU y en la UBA. Sus estudios de posgrado fueron en sociología médica y sociología política. Formó parte del equipo de NACLA, un centro de investigaciones en EEUU sobre las intervenciones norteamericanas en América Latina. Compiló algunos de esos estudios en dos libros publicados por Editorial Periferia (Argentina) y titulados: *Ciencia y neocolonialismo* (1971) y *Administradores del imperio* (1972). Fue miembro fundador de REDI (Red por los Derechos de las Personas con Discapacidad). Preside Fundación Rumbos, entidad que focaliza en la problemática de la accesibilidad al entorno físico. Integra el Comité Editorial de la revista *Disability in the Global South* (Discapacidad en el Sur Global) y fue designado Catedrático Schomburg en Ramapo College de EEUU por sus aportes a la sociología de la discapacidad.