



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN MARTÍN**  
**CIENCIAS DE LA REHABILITACIÓN Y EL MOVIMIENTO**  
**LICENCIATURA EN TERAPIA OCUPACIONAL**

**TRABAJO FINAL INTEGRADOR**

---

**“Impacto de la accesibilidad del entorno físico de la Localidad de Tigre,  
en la participación de personas con movilidad reducida en la  
comunidad”**

---

**Nombre y Apellido:** Pico Estrada, Angeles ; Puricelli, Valentina ; Zanti, Martina

**Equipo docente:** Lic. Florencia Durand

**Docente Supervisor:** Lic. Fanny Cruz

**Año:** 2022

**ÍNDICE**

<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>3</b>
1.1	Tema	3
1.2	Palabras Claves	3
1.3	Planteamiento del Problema	3
<b>2</b>	<b>RELEVANCIA Y JUSTIFICACIÓN</b>	<b>4</b>
2.1	Relevancia Teórica	5
2.2	Relevancia Práctica	5
2.3	Relevancia Social	5
<b>3</b>	<b>MARCO TEÓRICO</b>	<b>6</b>
3.1	Conceptos generales de accesibilidad	6
3.1.a	Accesibilidad	6
3.1.b	Adaptabilidad, practicabilidad y visitabilidad	7
3.1.c	Entorno obstaculizador y barreras del entorno	7
3.1.d	Diseño para todos	8
3.2	Perspectiva desde terapia ocupacional	10
3.2.a	Movilidad en la comunidad	10
3.2.b	Discapacidad, deficiencia, limitación y restricción en la actividad	11
3.2.c	Personas con movilidad reducida	12
3.3	Recorrido histórico de cambios de paradigma y marcos de terapia ocupacional	12
3.4	Políticas de Accesibilidad	14
<b>4</b>	<b>Antecedentes de la problemática</b>	<b>18</b>
<b>5</b>	<b>Hipótesis</b>	<b>19</b>
<b>6</b>	<b>Objetivos</b>	<b>19</b>
6.1	Objetivo/s General/es	19
6.2	Objetivos Específicos	19
<b>7</b>	<b>METODOLOGÍA</b>	<b>20</b>
7.1	Tipo de Diseño	20
7.2	Según el grado de conocimiento	20
7.3	Según el momento del objeto en el tiempo	21
7.4	Instrumentos	21
7.4.a	Encuesta	21
7.4.b	Análisis FODA	22
7.5	Diseño Universo y la Muestra	23
7.6	Criterios de inclusión y exclusión	24
7.7	Resultados y Análisis de la muestra	25
7.7.1	Análisis de gráficos	25
7.7.1.a	Gráfico 1	25
7.7.1.b	Gráfico 2	26

7.7.1.c Gráfico 3	27
7.7.1.d Gráfico 4	28
7.7.1.e Gráfico 5	29
7.7.1.f Gráfico 6	30
7.7.1.g Gráfico 7	31
7.7.1.h Gráfico 8	32
7.7.1.i Gráfico 9	33
7.7.1.j Gráfico 10	34
7.7.1.k Gráfico 11	35
7.7.1.l Gráfico 12	36
7.7.1.m Gráfico 13	37
7.7. 1.n Gráfico 14	38
7.7.1.ñ Gráfico 15	39
7.7.1.o Gráfico 16	40
7.7. 1.p Gráfico 17	41
7.7.1.q Gráfico 18	42
7.7.1.r Gráfico 19	43
7.7.2 Análisis de FODA	44
7.7.2.a Fortalezas	44
7.7.2.b Debilidades	44
7.7.2.c Oportunidades	45
7.7.2.d Amenazas	45
<b>8 CONCLUSIÓN</b>	<b>45</b>
<b>9 BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>48</b>
<b>10 ANEXOS</b>	<b>50</b>
10.1 Mapa Localidad de Tigre	50
10.2 Encuesta	51
10.3 Consentimiento Informado	57
10.4 Modelo del consentimiento Informado	57

## 1 INTRODUCCIÓN

### 1.1 Tema

Impacto de la accesibilidad del entorno físico de la localidad de Tigre, en la participación de las personas con movilidad reducida en la comunidad.

### 1.2 Palabras Claves

Terapia ocupacional, Participación en la comunidad, Accesibilidad, Personas con movilidad reducida, Políticas Públicas de la Municipalidad de Tigre.

### 1.3 Planteamiento del Problema

Teniendo en cuenta la concepción actual del funcionamiento de un individuo, entendido como una “Relación compleja o interacción entre la condición de salud y los Factores Contextuales”(Clasificación Internacional del Funcionamiento, la Discapacidad y la Salud (CIF), 2001 pág,30), resulta fundamental enfatizar en la importancia de los factores ambientales a la hora de pensar la discapacidad, y lograr el bienestar en la vida mediante la participación en ocupaciones.

A partir de un modelo biopsicosocial, se pretende proporcionar una visión sintetizada y coherente que integre los modelos médico y social, opuestos entre sí, de manera que se conciba la salud desde una perspectiva biológica, individual y social. En el mismo, se acentúan los conceptos de funcionamiento, discapacidad y como los factores ambientales interactúan con estos constructos. El funcionamiento hace referencia a todas las funciones corporales, actividades y a la participación de las personas, y de manera similar, el término discapacidad engloba las deficiencias, limitaciones en la actividad y restricciones en la participación. El contexto, definido como “*factores ambientales y personales específicos de cada cliente (persona, grupo, población)*” (Clasificación Internacional del Funcionamiento, la Discapacidad y la Salud (CIF), 2001), influye en el compromiso y en la participación en ocupaciones, como también en la calidad y satisfacción en el desempeño.

Con este panorama, se logra elaborar un perfil integral del usuario en todos sus dominios.

Si bien existen múltiples leyes que amparan el derecho al acceso de todos los ciudadanos, estas no resultan suficientemente contundentes o simplemente no son tomadas en cuenta en el diseño de entornos urbanos, dificultando o impidiendo el acceso de personas con movilidad reducida, ya sea por deficiencias temporales o permanentes; progresivas, regresivas o estáticas; intermitentes o continuas.

Es por esto, que resulta imprescindible realizar esfuerzos desde nuestra profesión, abocados a la concientización y formación en materia de leyes y normativas que velen por el derecho al acceso de las personas con movilidad reducida. Es responsabilidad de la sociedad en su conjunto, de todos aquellos profesionales cuyo desempeño está directamente involucrado en los procesos de diseño, desarrollo e implantación de entornos, y muy especialmente de los poderes públicos de modificar el entorno de modo que pueda ser utilizado en igualdad de condiciones por todos y cada uno de los ciudadanos.

En el presente trabajo final integrador (TFI) se buscará conocer las condiciones de accesibilidad de la localidad de Tigre, y el impacto del entorno en la participación de las personas con movilidad reducida que transitan por dicha localidad. Es por esto que se plantea la siguiente pregunta problema: *¿Cómo impacta la accesibilidad del entorno en la participación de las personas con movilidad reducida en la comunidad?*

Para responder la pregunta anteriormente mencionada, se indagará sobre los conceptos de accesibilidad, entornos facilitadores y obstaculizadores, leyes a nivel nacional, provincial, así como también se buscarán conocer las características del entorno físico de la localidad de Tigre, sus normativas y leyes municipales.

## **2 RELEVANCIA Y JUSTIFICACIÓN**

Con este trabajo final integrador, se pretende contribuir a nivel teórico, práctico y social sobre las condiciones de accesibilidad de la localidad de Tigre, y el impacto del entorno en la participación de las personas con movilidad reducida que transitan por dicho lugar. A continuación se desarrollará la contribución de este trabajo en cada uno de los niveles mencionados.

## 2.1 Relevancia Teórica

Desde la teoría, se revisarán conceptos y criterios básicos de accesibilidad al medio físico y del diseño urbano idóneo definido por el *Sistema integral de Discapacitados (Ley 24314, art 20)*. Asimismo, se pretenden relevar los desafíos que se le presentan a las personas con movilidad reducida, al interactuar con diferentes barreras impidiendo su participación total y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás. Se definirán términos claves del tema en cuestión, las leyes pertinentes a nivel nacional, provincial y municipal, y las características de la población analizada.

## 2.2 Relevancia Práctica

En materia práctica, se pretende obtener un diagnóstico exhaustivo de la situación de accesibilidad actual en la localidad de Tigre, a través de instrumentos de evaluación y análisis del entorno. Se utilizarán diferentes instrumentos, para valorar y realizar un diagnóstico de las condiciones de la localidad de Tigre en materia de accesibilidad y conocer el impacto de las condiciones del entorno de dicha localidad, en la participación de personas con movilidad reducida en la comunidad. A partir de los resultados arrojados por los mismos, se realizará una propuesta de accesibilidad que favorezca la movilidad en la comunidad de personas con movilidad reducida en el Municipio de Tigre, planteada desde los lineamientos establecidos en un “*diseño para todos*”, cuyo objeto es simplificar la vida de todas las personas, haciendo que los productos, las comunicaciones y el entorno construido por el hombre sean más utilizables por la mayor cantidad posible de personas.

## 2.3 Relevancia Social

Como contribución social, este TFI tiene por objeto la promoción de la accesibilidad universal y la aplicación del diseño para todos en los entornos, productos y servicios que la sociedad ofrece a los ciudadanos.

Para la OMS (Organización Mundial de la Salud), los elementos del entorno, entendidos como factores ambientales, pueden actuar como facilitadores o como barreras e impactar en la participación en las actividades cotidianas, por lo tanto resulta imprescindible realizar esfuerzos desde nuestra profesión abocados hacia la

concientización y formación en materia de leyes y normativas que velan por el derecho al acceso de las personas con movilidad reducida. Es responsabilidad de la sociedad en su conjunto, de todos aquellos profesionales cuyo desempeño está directamente involucrado en los procesos de diseño, desarrollo e implantación de entornos, y muy especialmente de los poderes públicos de modificar el entorno de modo que pueda ser utilizado en igualdad de condiciones por todos y cada uno de los ciudadanos.

Este espacio, también está dirigido a fomentar la normalización, principio en virtud del cual las "personas con discapacidad deben poder llevar una vida normal, accediendo a los mismos lugares, ámbitos, bienes y servicios que están a disposición de cualquier otra persona" (*Ley de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal*)

### 3 MARCO TEÓRICO

#### 3.1 Conceptos generales de accesibilidad

##### 3.1.a Accesibilidad

Se entiende por **accesibilidad** la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma posible. (LIONDAU).

Se entiende por **accesibilidad al medio físico**, 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 fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptan medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico y al transporte (Art. 9 *Convención de los derechos humanos de las personas con discapacidad* Ley 26.378, Junio 2008 ).

La regulación y gestión que hoy existe en materia de accesibilidad al entorno físico, resulta de la trayectoria de hechos que atravesaron dicho concepto a lo largo del tiempo, generando conciencia y pautas de acción que supriman en su mayor medida las barreras del entorno físico, propiciando la independencia en la movilidad en la comunidad, de personas con movilidad reducida. Algunos hechos relevantes, que cabe destacar son:

- 1963: Congreso Internacional para la Supresión de Barreras Arquitectónicas (Suiza)
- 1980: Clasificación Internacional de deficiencias, discapacidades y minusvalía (OMS)
- 1987: Conferencia europea de Accesibilidad de edificios públicos.
- 1992: Programa de Acción Mundial de las personas con discapacidad aprobado por la Asamblea general de la ONU.
- 1993: Normas uniformes sobre igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad. Aprobada por la Asamblea General de la ONU.
- 2006: Convención Internacional sobre los derechos de las personas con Discapacidad (ONU)

-

### *3.1.b Adaptabilidad, practicabilidad y visitabilidad*

Resulta necesario definir los conceptos que surgen a raíz de la práctica de accesibilidad en los diferentes entornos y situaciones.

Se entiende por **adaptabilidad**, la posibilidad de modificar en el tiempo el medio físico con el fin de hacerlo completamente accesible a las personas con movilidad reducida.

La **practicabilidad**, es la adaptación limitada a condiciones mínimas de los ámbitos básicos para ser utilizados por las personas con movilidad reducida.

Por último, la **visitabilidad**, es la accesibilidad estrictamente limitada al ingreso y uso de los espacios comunes. (*Sistema integral de Discapitados , Ley 24314*)

### *3.1.c Entorno obstaculizador y barreras del entorno*

Por **entorno obstaculizador**, nos referimos a aquellas barreras del contexto físico, que interactúan con los individuos y dificultan o restringen el acceso al medio

físico. Específicamente se definen como “barreras físicas”, expresión que involucra a las “barreras arquitectónicas”, las “barreras urbanísticas”, “las barreras en el transporte” y “las barreras en la comunicación”.

El desempeño y la realización del individuo se verá restringido al interactuar con entornos que presenten barreras o escasas herramientas facilitadoras.

Llamamos barreras arquitectónicas a los impedimentos físicos que presenta el entorno construido frente a las personas con discapacidad o con circunstancias discapacitantes. Por otro lado, podemos definir a las barreras del transporte, como todos los impedimentos que presentan los sistemas de transporte, particulares y colectivos (de corta, media y larga distancia), terrestres, marítimos, fluviales o aéreos para las personas con discapacidad o con circunstancias discapacitantes.

También podemos nombrar a las barreras urbanísticas, las cuales engloban los impedimentos que presentan la infraestructura, el mobiliario urbano y los espacios públicos (parquizados o no) frente a las personas con discapacidad o con circunstancias discapacitantes.

#### 3.1.d *Diseño para todos*

En la *Convención de los derechos humanos de las personas con discapacidad* (Ley 26.378, Junio 2008) se define el concepto de **diseño universal** como el diseño de productos, entornos, programas y servicios que puedan utilizar todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado. Incluye las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando se necesiten. El objetivo del diseño universal es simplificar la vida de todas las personas, haciendo que los productos, las comunicaciones y el entorno sean más utilizables por la mayor cantidad posible de personas. La accesibilidad universal, presupone la estrategia de diseño para todos.

Desde el *Sistema integral de Discapacitados* (Ley 24314, art 20), se establece la prioridad de la supresión de **barreras físicas en los ámbitos urbanos, arquitectónicos y del transporte** existentes con el fin de lograr la accesibilidad para las personas con movilidad reducida. En esta línea, se definen criterios que determinan la accesibilidad al entorno físico.

En cuanto a las **barreras físicas urbanas**, presentes en las vías y espacios libres públicos, se definen las siguientes normas:

- Itinerarios peatonales: Debe contemplar un anchura que en todo su recorrido permite el paso de 2 personas, y una de ellas puede ir en silla de ruedas. Además los pisos deben ser antideslizantes, sin resaltos ni aberturas que permitan el tropiezo de personas con bastones o sillas de ruedas.
- Escaleras: las escaleras deberán ser de escalones cuya dimensión vertical y horizontal facilite su utilización por personas con movilidad reducida. Deben contar con pasamanos.
- Parques, jardines, plazas y espacios libres: deberán contar con itinerarios peatonales según la norma. Los baños públicos deberán ser accesibles y utilizables por personas de movilidad reducida.
- Estacionamientos: deben tener zonas reservadas y señalizadas para vehículos que transporten personas con movilidad reducida cercanas a los accesos peatonales.
- Señales verticales y elementos urbanos varios: las señales de tráfico, semáforos, postes de iluminación y cualquier otro elemento vertical de señalización o de mobiliario urbano se dispondrán de forma que no constituyan obstáculos para los no videntes y para las personas que se desplacen en silla de ruedas

En cuanto a las **barreras arquitectónicas**, existentes en los edificios de uso público sea su propiedad pública o privada, y en los edificios de vivienda, se establecen los siguientes criterios:

- Edificios de uso público: deberán contar con al menos un acceso al interior del edificio desprovisto de barreras arquitectónicas, espacios de circulación horizontal que permitan el desplazamiento y maniobras con sillas de ruedas y servicios sanitarios adaptados.
- Edificios de viviendas: las viviendas colectivas con ascensor deberán contar con un itinerario practicable para las personas con movilidad reducida y las normas generales de accesibilidad.

Las **barreras en el transporte**, son aquellas existentes en el acceso y utilización de los medios de transporte público terrestres, aéreos y acuáticos de corta, media y

larga distancia y aquellas que dificulten el uso de medios propios de transporte por las personas con movilidad reducida.

- Vehículos de transporte público : deben tener dos asientos reservados señalizados y cercanos a la puerta por cada coche, para personas con movilidad reducida. Los coches contarán con piso antideslizante y espacio para ubicación de bastones, muletas, sillas de ruedas y otros elementos de utilización por tales personas, como también rampas para ascender y descender.
- Estaciones de transportes: contemplarán un itinerario peatonal accesible en toda su extensión, bordes de andenes de textura reconocible y antideslizante, paso alternativo a molinetes.
- Transportes propios: las personas con movilidad reducida tendrán derecho a libre tránsito y estacionamiento.

### **3.2 Perspectiva desde terapia ocupacional**

#### *3.2.a Movilidad en la comunidad*

El *Marco de Trabajo para la Práctica de Terapia Ocupacional: Dominio y Proceso* (4ª edición. 2020, pàg.1) define dicha profesión como “ *el uso terapéutico de las ocupaciones de la vida diaria con personas, grupos o poblaciones (es decir, el cliente) con el propósito de mejorar o permitir la participación*”. Los servicios de esta disciplina tienen tres posibles finalidades: la habilitación, la rehabilitación y la promoción de la salud buscando en ambos casos mejorar la calidad de vida de los clientes, ya sean personas con necesidades adheridas o no a la discapacidad.

También describe que los terapeutas ocupacionales estudian la transacción que existe entre el cliente, su participación en ocupaciones significativas y el contexto en el que se desempeña, con el fin de diseñar intervenciones basadas en ocupaciones, definidas como “*las actividades cotidianas que las personas realizan como individuos, en familias y con las comunidades para ocupar el tiempo y dar significado y propósito a la vida*” (Marco de Trabajo para la Práctica de Terapia Ocupacional: Dominio y Proceso (4ª ed.). (2020). American Occupational Therapy Association (AOTA)., pàg.6). Este concepto interfiere en la salud, la identidad y el sentido de competencia ocupacional de una persona y tiene un valor específico para

la misma. Las ocupaciones están influenciadas por el contexto en el cual se desempeñan. Por lo que el desempeño ocupacional de una persona va a depender de la transacción entre la persona, el contexto y la ocupación.

El contexto se define como *“los factores ambientales y personales específicos de cada cliente (persona, grupo, población) que influyen en el compromiso y la participación en las ocupaciones”*(Marco de Trabajo para la Práctica de Terapia Ocupacional: Dominio y Proceso (4ª ed.). (2020), pág.9). Los factores ambientales se relacionan al entorno físico, social y actitudinal en el cual se desempeñan las personas. Los mismos pueden funcionar como facilitadores u obstaculizadores del desempeño ocupacional. Por otra parte, los factores personales se definen como *“las características únicas de una persona que no forman parte de una condición de salud o estado de salud y que constituyen los antecedentes particulares de la vida y estilo de vida de la persona”*. (Marco de Trabajo para la Práctica de Terapia Ocupacional: Dominio y Proceso (4ª ed.). (2020), pág 9)

Dentro de las categorías de ocupaciones que define este Marco de Trabajo se encuentra la actividad de conducción y movilidad en la comunidad, la cual abarca la acción de *“ planificar y moverse en la comunidad utilizando el transporte público o privado, como conducir, caminar, ir en bicicleta o acceder y circular en autobuses, taxis, autos compartidos u otros sistemas de transporte”*. (Marco de Trabajo para la Práctica de Terapia Ocupacional: Dominio y Proceso (4ª ed.). (2020), pág. 30)

### **3.2.b Discapacidad, deficiencia, limitación y restricción en la actividad**

Podemos definir el concepto de discapacidad teniendo en cuenta la interacción dinámica y compleja que existe entre los estados de salud , los factores personales y los factores contextuales de las circunstancias de la vida de una persona.

A partir de esta relación, podemos afirmar que la condición de salud de una persona va a estar influenciada por los efectos que producen los distintos ambientes en los que la misma se desempeña. Por esta razón, la sociedad puede facilitar u obstaculizar la realización de un individuo, a nivel del desempeño, ya sea proporcionando elementos facilitadores que permitan la accesibilidad al entorno o creando barreras que imposibiliten la misma. De esta manera, se facilita o se restringe la participación del individuo en actividades.

La discapacidad engloba los términos de deficiencia, limitación en la actividad y restricción en la actividad. Según la CIF (Clasificación Internacional del funcionamiento, la discapacidad y de la salud);

*“Las deficiencias pueden incluir anomalías, defectos, pérdidas o cualquier otra desviación en las estructuras corporales. Pueden ser temporales o permanentes, progresivas, regresivas o estáticas, intermitentes o continuas. Pueden ser leves o graves y pueden fluctuar en el tiempo. Puede estar relacionado con cualquier enfermedad, trastorno o estado físico y deben ser parte de un estado de salud, pero no necesariamente indican enfermedad”. (Clasificación Internacional del Funcionamiento, la Discapacidad y la Salud (CIF), 2001), pàg 18)*

Por otra parte, define a las limitaciones en la actividad como *“las dificultades que una persona puede tener en el desempeño/realización de las actividades”*. Y por último, conceptualiza a las restricciones como *“ los problemas que una persona puede experimentar al involucrarse en situaciones vitales”*. (Clasificación Internacional del Funcionamiento, la Discapacidad y la Salud (CIF), 2001), pàg 14)

### **3.2.c Personas con movilidad reducida**

Se consideran personas con movilidad reducida, aquellas que presentan limitada su capacidad de moverse sin asistencia, ya sea de manera temporal o permanente. Dichas personas pueden presentar o no una discapacidad, pero coinciden en la incapacidad de moverse por sus propios medios, como describimos anteriormente. De esta manera, quedan incluidos dentro de esta conceptualización ancianos, mujeres embarazadas, personas en silla de ruedas, personas con muletas, personas con discapacidades motrices, etc.

## **3.3 Recorrido histórico de cambios de paradigma y marcos de terapia ocupacional**

La participación en ocupaciones como una propiedad terapéutica, la cual contribuye a la salud y al bienestar de las personas, fue percibida durante los siglos XVIII y XIX en Europa por Philippe Pinel, un médico francés que fundó un enfoque de asistencia para las personas con afecciones mentales, el cual se denominó “Tratamiento Moral”.

Esta nueva mirada más humanizada de la persona, deja atrás el enfoque

institucionalizador del ámbito de la salud mental, para protagonizar a la actividad física y a las tareas manuales como herramientas rehabilitadoras en el tratamiento de las personas con enfermedades mentales. Desde ese entonces, se consideró a la ocupación, como un medio para lograr hábitos de vida saludables, que la persona debía incorporar. Se les otorgaba oportunidades de participación en actividades para que ,de esta manera, entrenaran habilidades para la vida en la comunidad. Se puede observar que en esta época, la ocupación se transforma en una actividad curativa para las personas con problemas de salud mental.

Años más tarde, durante la Primera Guerra Mundial, se percibe la necesidad de acompañar a soldados heridos que se encontraban en hospitales militares. Es en este momento cuando emergen las primeras terapeutas ocupacionales, dentro de un paradigma humanístico llamado "Paradigma de la Ocupación". Dichas profesionales utilizaban actividades recreativas y lúdicas para mejorar el estado anímico de los soldados, y se observó que generaban un impacto positivo en su salud. Se puso el énfasis del abordaje en la relevancia de la ocupación como medio terapéutico, y la importancia de la motivación de la persona y su compromiso con dicha ocupación.

A partir de este paradigma, se le otorga a la ocupación un papel esencial en la vida de las personas y se observa un impacto en la salud de las mismas. Es por esto, que se cree que la inactividad puede generar problemas en el cuerpo y la mente de las personas. El psiquiatra Adolf Meyer, considerado un referente dentro de este paradigma, hace énfasis en la necesidad de crear y practicar un programa de vida sana, y la importancia de encontrar un equilibrio entre el trabajo, el ocio, y el descanso.

En el transcurso de la década de los 50', la medicina cuestionó las bases racionales y empíricas de la práctica de la terapia ocupacional, exigiendo una base científica del rol de la disciplina. Esta situación provocó el fin del paradigma de la ocupación y tras la intervención de terapeutas destacados que le dieron una reorientación a la terapia ocupacional, surgió el paradigma mecanicista, un cambio rotundo en la visión de la profesión. A partir de este nuevo concepto de la terapia ocupacional, la función y la disfunción se entienden en términos neurológicos, anatómicos e intrapsíquicos. Se comienza a estudiar cómo estos términos se relacionan, se pierde la importancia del significado de la ocupación, y por lo tanto, las intervenciones se comienzan a basar en tareas o técnicas específicas.

El nuevo paradigma mecanicista circundante, surgió en la década de los 60' y llevó a los profesionales de la terapia ocupacional a repensar la disciplina. En la lucha por intentar recuperar a la ocupación significativa como centro de la intervención, se destaca a Mary Reilly, quien reconoció la necesidad de generar conocimientos acerca de la naturaleza de la ocupación, para lograr de esa manera, retornar a un paradigma humanista. Fue entonces, como a fines de la década de los 70', se retornó al enfoque de la ocupación, centrando la intervención en la participación en ocupaciones significativas para contribuir al bienestar y a la calidad de vida de las personas, sin dejar de lado el aspecto médico y todos los conocimientos que se alcanzaron en el paradigma anterior. De este modo, surge el paradigma humanista contemporáneo de la profesión. El cual comprende que *“la terapia proporciona oportunidades y recursos medioambientales que apoyan la emergencia de patrones nuevos de desempeño y la participación en la vida cotidiana”* (Kielhofner, G. *“fundamentos conceptuales de la terapia ocupacional”* (3ª ed.). ed. médica panamericana). Este hace énfasis en el compromiso con la ocupación y en la importancia de que la persona satisfaga sus deseos y necesidades personales a través del desempeño ocupacional.

### 3.4 Políticas de Accesibilidad

A lo largo de la historia, el concepto de discapacidad fue atravesado por distintos modelos. En sus comienzos el Modelo de Prescindencia, consideraba que la persona con discapacidad no tenía nada que aportar a la comunidad. Luego surge el Modelo Rehabilitador, hacia principios del siglo XX, en donde *“ las personas con discapacidad dejan de ser consideradas inútiles respecto de las necesidades de la comunidad y, siempre que sean rehabilitadas, pueden tener algo que aportar”*. (VELARDE LIZAMA, Valentina; *“Los modelos de la discapacidad: un recorrido histórico Models of Disability: a Historical Perspective”*; Máster en Gobierno y Cultura de las Organizaciones, diciembre 2011, p. 123). Hoy en día nos encontramos bajo la mirada de un Modelo Social el cual considera que las *“ (...) causas que dan origen a la discapacidad no son ni religiosas ni científicas, sino que son preponderantemente sociales (...) así se entiende que no son las limitaciones individuales las raíces del problema, sino las limitaciones de la sociedad*

*para asegurar adecuadamente que las necesidades de todas las personas -incluyendo las que tengan discapacidad- sean tenidas en cuenta dentro de la organización social” (OLMO, Juan Pablo, “Capacidad jurídica, discapacidad y curatela: ¿Crónica de una responsabilidad internacional anunciada?, Buenos Aires: DEyP, 2012. P.2).* Bajo este modelo, que comenzó hacia principios de los 70, tanto en Argentina como en el resto del mundo, empezaron a surgir distintas y numerosas leyes, a fin de proteger los derechos de las personas con discapacidad.

En el presente trabajo se enumeran aquellas leyes y convenciones que fueron promulgadas en Argentina y específicamente en el municipio de Tigre, con el fin de facilitar la accesibilidad en el entorno a personas con discapacidad.

Fue en el año 1982 cuando se creó, en Argentina, la primera ley específica en materia de discapacidad; *La ley de Sistema de protección integral de los discapacitados, N° 22.431*, que en su segundo artículo define a las personas con discapacidad como *“Toda persona que padezca una alteración funcional permanente o prolongada, física o mental, que en relación a su edad y medio social implique desventajas considerables para su integración familiar, social, educacional o laboral.” (Artículo 2, Sistema de protección integral de los discapacitados, ley nacional N° 22.431).* Así mismo dicha ley, en su capítulo 4, expresa la obligatoriedad de los transportes públicos terrestres de transportar gratuitamente a aquellas personas que poseen una discapacidad. También en dicho capítulo, en el artículo 22 se pone de manifiesto que *：“En toda obra pública que se destine a actividades que supongan el acceso de público, que se ejecute en lo sucesivo, deberán preverse accesos, medios de circulación e instalaciones adecuadas para personas discapacitadas que utilicen sillas de ruedas” (Art 22).*

A principios del 1994 se sancionó y promulgó la ley nacional N° 24.314, *“Accesibilidad de personas con movilidad reducida. Modificación de la ley N° 22.431”.* En dicha ley se define la accesibilidad como *“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.”* Así mismo, en los artículos 20,21 y 22 se define las barreras físicas como *“las existentes en las vías y espacios libres públicos”,* las barreras arquitectónicas como *“las existentes en los edificios de uso público sea su propiedad pública o privada. y en los edificios de*

vivienda”, y las barreras en los transportes como *“aquellas existentes en el acceso y utilización de los medios de transporte público terrestres, aéreos y acuáticos de corta, media y larga distancia y aquellas que dificulten el uso de medios propios de transporte por las personas con movilidad reducida”*.

En septiembre de 1997 se aprueba la reglamentación de los artículos 20, 21 y 22 de la ley N° 22.431 modificados por su similar N°24.314, bajo el decreto 914/97. Dicho decreto establece de qué manera se llevará a cabo lo dispuesto por las leyes anteriormente mencionadas, a fin de facilitar la accesibilidad para todas las personas.

En junio del 2008 se promulgó la ley N° 26.378, *“apruébense la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad y su protocolo facultativo, aprobados mediante resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 13 de diciembre de 2006”*, con el objetivo de *“promover, proteger y asegurar el goce pleno y en condiciones de igualdad de todos los derechos humanos y libertades fundamentales por todas las personas con discapacidad, y promover el respeto de su dignidad inherente.”*(anexo 1, art. 1). En dicha convención se reconoce, entre tantas otras cosas, *“la importancia de la accesibilidad al entorno físico, social, económico y cultural, a la salud y la educación y a la información y las comunicaciones, para que las personas con discapacidad puedan gozar plenamente de todos los derechos humanos y las libertades fundamentales”*.(anexo, preámbulo “V”).

En la constitución de la Provincia de Buenos Aires (1997), en el artículo 212 se determina que las construcciones con acceso al público deben prever el desplazamiento normal de las personas con discapacidad y se *“Buscará rectificar las normas de construcción vigentes y establecerá los plazos para adecuar las existentes (corresponde art. 36, inc. 5)”*

Se ha demostrado que, desde la promulgación de la ley 22.431, no todas las provincias se han adherido a sus postulados, ni su cumplimiento ha sido efectivo. A partir de esta problemática, el Comité Coordinador de Programas para Personas con Discapacidad resolvió aprobar el Programa de Ayuda para la Accesibilidad a Provincias y Municipios. La “Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas”elaboró el proyecto para el Plan Nacional de Accesibilidad tomando como ejemplo planes similares de otros países en los cuales “su efectivización está dando como resultado la optimización de los recursos asignados

y por ende la aplicación de las normativas locales en la temática.” (*“plan nacional de accesibilidad”*; *Comisión nacional asesora para la integración de personas discapacitadas. Consejo nacional de coordinación de políticas sociales. Presidencia de la nación*). Fue entonces que en el 2003, mediante la resolución C.N.A.I.P.D N° 94/07, se aprobó el plan, definido en su anexo I como:

*“Un Plan promovido por la Comisión Nacional Asesora para la Integración de Personas Discapacitadas a través del Consejo Federal de Discapacidad según Resolución N° 1/03 de dicho Consejo, para trabajar en conjunto con las provincias y municipios de todo el territorio nacional y el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (GCBA.); convocando a Organizaciones Gubernamentales (OGs), Organizaciones no Gubernamentales (ONGs) de y para personas con discapacidad, profesionales, como así también usuarios y el conjunto de la comunidad. El Plan se centra en un proceso de cambio con base comunitaria”*

Tigre es uno de los 135 partidos que componen la provincia de Buenos Aires y se extiende en la zona norte del conurbano bonaerense, a poco más de 30 km de la capital del país, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Limita con los partidos de San Fernando, San Isidro, San Martín, San Miguel, Malvinas Argentinas y Escobar. Su superficie total es de 368 km<sup>2</sup>, de los cuales 147 km<sup>2</sup> corresponden al área continental y 221 km<sup>2</sup> corresponden al área insular, perteneciente a la primera sección de islas del Delta del Paraná. Según datos del Censo 2010, la población del partido ascendía a 380.709 habitantes. Se estima que esa cifra ha superado actualmente los 400.000.

Actualmente el Municipio de Tigre cuenta con dos leyes provinciales específicamente de discapacidad; la ley n° 10.592 y la ley n° 12.614, estableciendo así un régimen jurídico básico e integral para las personas con discapacidad (*ver anexo 10.1*)

La ley 10.592 en su artículo I afirma que el estado; *“brindará los beneficios y estímulos que permitan neutralizar su discapacidad, teniendo en cuenta la situación psico-física, económica y social, y procurará eliminar las desventajas que impidan su integración familiar, social, cultural, económica, educacional y laboral.”* (Art. 1, ley provincial n° 10.592, *Municipalidad de Tigre*). Así mismo, en dicha ley, en el artículo 24, se establecen las normas en cuestión a accesibilidad que deben cumplir los edificios de uso público, ya sea propiedad privada o pública. Por último, en su artículo 24, especifica los criterios que deben cumplir las vías y espacios públicos con el fin de *“permitir a las personas con movilidad reducida de gozar de las*

*condiciones de seguridad y autonomía como elemento primordial para el desarrollo de las actividades de la vida diaria”.*

La ley 12.614 surge debido a la sustitución del artículo 24 de la ley 10.592, donde se realizan modificaciones en las normas y criterios de los aspectos anteriormente mencionados.

#### **4 Antecedentes de la problemática**

Se van a tener en cuenta distintos trabajos, estudios y textos bibliográficos relacionados con la accesibilidad y discapacidad que, si bien, no todos relacionan estos conceptos con la Localidad de Tigre, nos aportan información valiosa y significativa para el trabajo:

- “La accesibilidad en evolución: la adaptación persona- entorno y su aplicación al medio residencial en España y Europa” Fernando Alonso Lopez; Universitat Autònoma de Barcelona, 2006. Este texto sirve para comprender conceptos generales acerca de la accesibilidad.
- Trabajo de graduación “La persona discapacitada en la República Argentina” Agustina Taverna, Universidad de San Andrés, departamento de derecho 2016.: Este texto sirve de ayuda en cuanto a conceptos generales del marco legal y su historia con respecto a la discapacidad y la accesibilidad.
- “Estudio Nacional Sobre el perfil de las personas con Discapacidad” INDEC 2018. Este texto sirve de ayuda para identificar qué porcentaje de la población que posee alguna discapacidad habita en la provincia de Buenos Aires
- Fundación ONCE para la cooperación e inclusión social de personas con discapacidad. (2011). Accesibilidad universal y diseño para todos (1ª ed.). ediciones de Arquitectura. Este texto sirve para conocer los aspectos arquitectónicos fundamentales para garantizar la accesibilidad universal.
- Fundación prodintec. “diseño para todos.” Este texto nos sirve para conocer acerca de la intervención en los entornos, los principios y estrategias para lograr un lugar accesible.
- De Benito Fernández, J., García Milá, J., Juncà Ubierna, J. A., de Rojas Torralba, C., & Santos Guerras, J. J. Manual para un entorno accesible. (Real Patronato sobre Discapacidad, con la colaboración de la Fundación ACS.). Este texto nos sirvió para seguir ahondando sobre el tema y seguir

conociendo las condiciones que debe tener un entorno para ser considerado como accesible.

## **5 Hipótesis**

De acuerdo a lo investigado se plantea que; “Las condiciones de accesibilidad del entorno impactan en la participación de personas con movilidad reducida en la comunidad.”

## **6 Objetivos**

### **6.1 Objetivo/s General/es**

El objetivo general del presente trabajo final integrador, es revelar de qué manera impacta el entorno físico de la Localidad de Tigre en la participación de las personas con movilidad reducida en la comunidad.

### **6.2 Objetivos Específicos**

Para lograr el objetivo general, se proponen a continuación los siguientes objetivos específicos;

- Realizar un diagnóstico y relevamiento de las barreras en el ámbito físico urbano de las vías y espacios libres públicos.
- Identificar las barreras del ámbito arquitectónico.
- Identificar las barreras del transporte.
- Conocer las características y necesidades de esta población.
- Relevar si el Municipio de Tigre cumple con las normas que establece la ley sobre la accesibilidad al medio físico.
- Conocer qué acciones realiza el Municipio de Tigre para asegurar un entorno accesible para personas con movilidad reducida.

## 7 METODOLOGÍA

### 7.1 Tipo de Diseño

Se va a realizar una investigación de tipo *observacional*. Este tipo de estudio descriptivo no experimental se ajusta a la presente investigación ya que se observan los fenómenos tal y como se dan. La información recolectada es obtenida sin cambiar el entorno para luego ser analizada.

Tomando los conceptos de Sampieri (2006), se considera que el TFI corresponde a un *enfoque metodológico cualitativo*, ya que se pretende conocer qué características del entorno, impactan en la participación en la comunidad de la población en cuestión. Para obtener esto, se realizó una encuesta de opciones múltiples estructurada, y un análisis FODA de la Localidad de Tigre.

Por otro lado, según el tipo de trabajo a realizar se considera que el presente TFI requiere de un trabajo *bibliográfico y de campo*. En primer lugar, se recurrió a la bibliografía para poder conocer las normativas y leyes en materia de accesibilidad que velan por el derecho al acceso de todas las personas, como también ahondar en terminología relevante al tema de interés. Además, es fundamental acudir al trabajo de campo, a través de encuestas y análisis FODA, para realizar un diagnóstico verídico de la situación de accesibilidad en la localidad de Tigre.

### 7.2 Según el grado de conocimiento

Tomando los conceptos desarrollados por Ynoub (2014), el presente TFI es considerado un diseño de tipo *explicativo correlacional*, porque no solo se busca analizar el comportamiento de las variables, sino que también como influye una sobre la otra. “De manera más específica en este tipo de investigaciones interesa probar si el comportamiento de una variable (o varias) puede officar de factor o causa explicativa del comportamiento de otra (u otras) variables.” (Ynoub, 2014). En este caso, se buscará conocer si la variable *accesibilidad del entorno del Municipio de Tigre*, tiene incidencia en la *participación de las personas con movilidad reducida*.

### 7.3 Según el momento del objeto en el tiempo

Con respecto a la temporalidad de los datos, la clasificación dada por Ynoub correspondiente para el siguiente TFI, es de tipo *prospectivo*, ya que la investigación inicia en el momento en que se realiza. A partir de los datos obtenidos, se puede plantear la posibilidad de modificar las variables, tanto la accesibilidad del entorno como la participación de las personas en su comunidad.

### 7.4 Instrumentos

#### 7.4.a Encuesta

Para llevar a cabo el relevamiento de datos, se eligió la encuesta como instrumento de recolección de información. La misma consta de una serie de preguntas precisas, claras y concretas con opciones de respuestas múltiples facilitando su resolución. El objetivo es conocer el impacto de la accesibilidad del entorno físico de la localidad de Tigre, en la participación de personas con movilidad reducida en la comunidad, con el fin de realizar un diagnóstico de la situación actual y a partir de ello, presentar a la municipalidad una propuesta en materia de accesibilidad al entorno en esta zona.

Para la creación de la encuesta, se optó por utilizar una plataforma web llamada *encuestas.com*. Esta aplicación no requiere de un email para ingresar, lo que nos permitió conservar el anonimato de los encuestados. Asimismo, se estimaba, que gran parte de la población a encuestar, podrían ser adultos mayores que no contarán con una cuenta de email. Las preguntas se planificaron teniendo en cuenta los criterios de accesibilidad establecidos por el *Sistema Integral de Discapitados (ley 24.314, art.20)*, para conocer las barreras del transporte, arquitectónicas y del entorno existentes y relevar la experiencia del usuario al interactuar con el medio.

Para la difusión de dicho instrumento enviamos por diferentes medios de comunicación la encuesta, junto a un texto introductorio con una breve explicación del tema a trabajar. Las vías utilizadas fueron: cadena de difusión por whatsapp, posteo en grupo de facebook de Tigre y llamadas telefónicas a personas conocidas residentes de la localidad. Una vez difundida la encuesta nos enfrentamos a dificultades por parte de algunos usuarios para responder por sus propios medios.

Es por esto, que tomamos la iniciativa de proponer visitas y videollamadas para aquellos que necesiten asistencia en la resolución de la encuesta.

Al obtener un número significativo de respuestas procedimos a organizar la información, lo que nos llevó a tomar distintas decisiones metodológicas. En primer lugar, eliminamos las encuestas incompletas, ya que no representaban el panorama general de la experiencia de la persona. Además, anulamos los casos en los que no existía una reducción en la movilidad significativa, por ejemplo, casos de fractura de muñeca. Por otra parte, agrupamos las respuestas en diferentes categorías según los motivos de la limitación en la movilidad, para mejorar el análisis y la comprensión.

Para organizar la información obtenida del total de las encuestas, volcamos las respuestas en una planilla de excel y generamos una tabla de datos, para luego crear los gráficos que expresan a simple vista los resultados de cada pregunta.

La encuesta como instrumento nos permitió conocer la perspectiva individual de cada persona entrevistada, como también, generar un intercambio de información necesaria para el desarrollo de la investigación.

#### 7.4 b Análisis FODA

El análisis FODA consiste en el análisis estratégico de las variables controlables y no controlables que se presentan en el contexto. Se orienta principalmente al análisis y resolución de problemas y se lleva a cabo para identificar y analizar las fortalezas y debilidades de una organización, así como las oportunidades (aprovechadas y no aprovechadas) y amenazas relevadas por la información obtenida del contexto externo.

Por un lado, se analizan las fortalezas y debilidades, que corresponden a los componentes internos y a las variables controlables de la organización.

Las **Fortalezas** son las capacidades y virtudes con las que cuenta un producto, servicio o destino. Las **debilidades** son los aspectos internos que provocan una posición desfavorable como recursos que se carece o habilidades que no se poseen.

También se analizan las amenazas y las oportunidades, que corresponden a los componentes externos, y por lo tanto a las variables que no se pueden controlar. Las **amenazas** son factores negativos que provienen del entorno y pueden atentar contra el destino. Las **Oportunidades** son las características

positivas del entorno y que pueden permitir una posición ventajosa para el destino.

A través de éste análisis, se buscará determinar la situación actual de la accesibilidad del entorno físico para personas con movilidad reducida en la Ciudad de Tigre, para luego poder plantear propuestas adecuadas a la situación del destino y también poder determinar la veracidad de la hipótesis presentada en el trabajo.

Dicho análisis, se ejecutó a partir de la información obtenida de las encuestas acerca de las condiciones de accesibilidad del entorno, en complemento con la observación directa del medio.

## 7.5 Diseño Universo y la Muestra

“El universo es el conjunto de Unidades a las que podré extender las conclusiones de la investigación” (*Bottinelli, M. (2007). La producción de conocimientos y las publicaciones científicas en la práctica profesional. Reflexiones metodológicas sobre la producción de artículos científicos. (No6). Departamento de Humanidades y Artes. Universidad Nacional de Lanús.*). En este caso el universo corresponde a “Todas las personas con movilidad reducida que transitan por la localidad de Tigre”

Según Samaja, una unidad de análisis (o individuo de estudio) puede ser concebida como “un miembro (de un sistema, como formando parte de un universal) o como un “colectivo”(como conteniendo particularidades)” (*Samaja, Juan Alfonso (2002) Epistemología y Metodología. Elementos para una teoría de la investigación científica. Colección Temas. Buenos Aires, EUDEBA, cap 3, pág 176*). En este caso, la unidad de análisis tomada es “Cada una de las personas con movilidad reducida que transitan por la localidad de Tigre”

La muestra es cualquier subconjunto del universo bien definido. Esta se delimita, definiendo los atributos que deben estar presentes en cada una de las Unidades de Análisis. (Samaja, Juan Alfonso,(2002)). Dichos atributos son los criterios de inclusión y exclusión que sirven para caracterizar la muestra. En este caso, la muestra son las 61 personas encuestadas, residentes de la Localidad de Tigre, con movilidad reducida ya sea por una causa temporal o permanente.

## 7.6 Criterios de inclusión y exclusión

De esta manera, quedan incluidas las personas con movilidad reducida. Son aquellas que presentan limitada su capacidad de moverse sin asistencia, ya sea de manera temporal o permanente. Dichas personas pueden presentar o no una discapacidad, pero coinciden en la incapacidad de moverse por sus propios medios, como describimos anteriormente. Dentro de esta conceptualización, podemos nombrar adultos mayores, mujeres embarazadas, personas en silla de ruedas, personas con muletas, personas con discapacidades motrices, etc. Asimismo, los encuestados deben ser residentes de la localidad de Tigre o frecuentar la misma cotidianamente, para obtener respuestas que plasmen la situación actual de las condiciones de accesibilidad de esta zona.

Teniendo en cuenta estos criterios, quedan excluidas todas las personas que no cumplan con dichos atributos. Al analizar las respuestas obtenidas descartamos los casos en los que no existía una reducción en la movilidad significativa, tales como casos de fractura de muñeca, esguinces leves en miembro inferior y embarazos que cursan su primer trimestre. De la misma manera, no se consideraron las respuestas de quienes no eran residente de la localidad en cuestión, o sus visitas eran ocasionales.

## 7.7 Resultados y Análisis de la muestra

### 7.7.1 Análisis de gráficos

#### 7.7.1.a Gráfico 1



Gráfico 1. Residencia en la localidad de Tigre. Fuente: Encuesta de elaboración propia de alumnas de la carrera de Terapia Ocupacional de la UNSAM para TFI. Año 2021

El **gráfico 1** representa el criterio de inclusión para formar parte de la población seleccionada para la encuesta. El 100% de los encuestados reside en la localidad de Tigre por lo que quedan incluidos en la investigación realizada.

7.7.1.b Gráfico 2

Temporalidad de la limitación en la movilidad N= 61

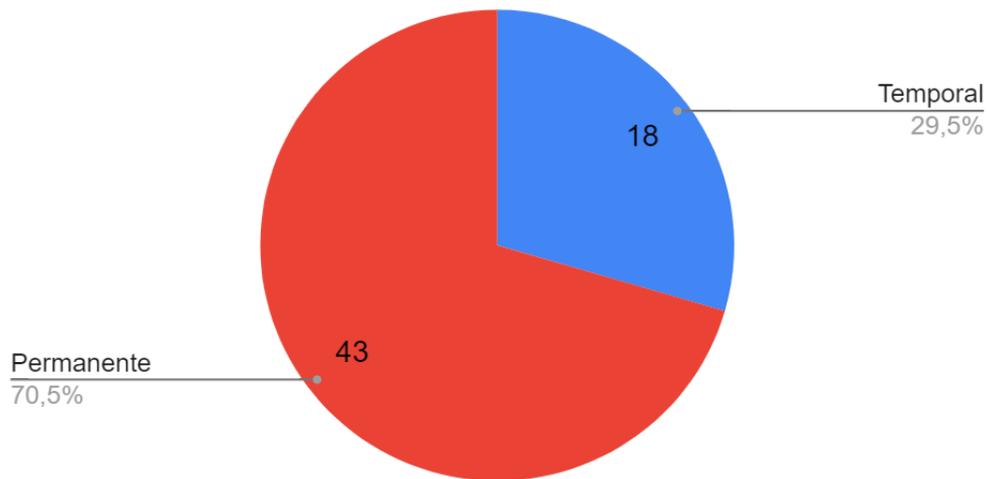


Gráfico 2. "Temporalidad de la limitación en la movilidad" Fuente: Encuesta de elaboración propia de alumnas de la carrera de Terapia Ocupacional de la UNSAM para TFI. Año 2021 .

Al realizar un análisis, del **gráfico 2**, cuya variable es "temporalidad de la limitación en la movilidad", se obtuvo que el 70,5% de los encuestados poseen una limitación permanente, sobre apenas un 29,5% que posee una limitación temporal, principalmente asociada a fracturas o embarazos.

De aquellos encuestados que respondieron que su limitación es de tipo permanente, se rescata que la principal causa es la vejez.

## 7.7.1.c Gráfico 3

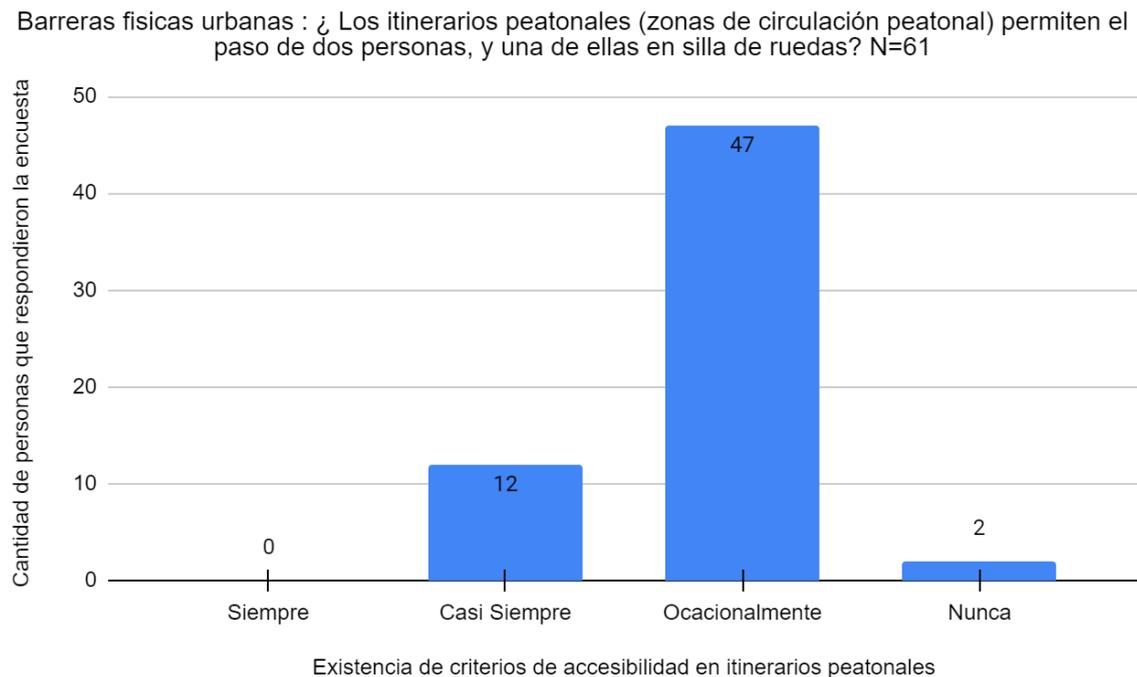


Gráfico 3. "Barreras físicas urbanas: ¿ Los itinerarios peatonales (zonas de circulación peatonal) permiten el paso de dos personas, y una de ellas en silla de ruedas? Fuente: Encuesta de elaboración de alumnas de la carrera de Terapia Ocupacional de la UNSAM para TFI. Año 2021

El **Gráfico 3** expone que 47 de nuestros encuestados, es decir el 77% de la muestra, considera que en alguna ocasiones, las zonas de circulación peatonal permiten el paso de dos personas (una de ellas en silla de ruedas). Si bien, ningún encuestado considera que siempre se cumple esta condición, el 19,7% manifiesta que en casi todas las calles, se permite el paso de dos personas, estando una de ellas en silla de ruedas.

Por otro lado, solamente dos encuestados creen que nunca encuentran esta condición por el Municipio de Tigre.

### 7.7.1.d Gráfico 4

Barreras físicas urbanas : ¿ Las veredas tienen aberturas que permitan el tropiezo de personas con bastones o sillas de ruedas? N=61

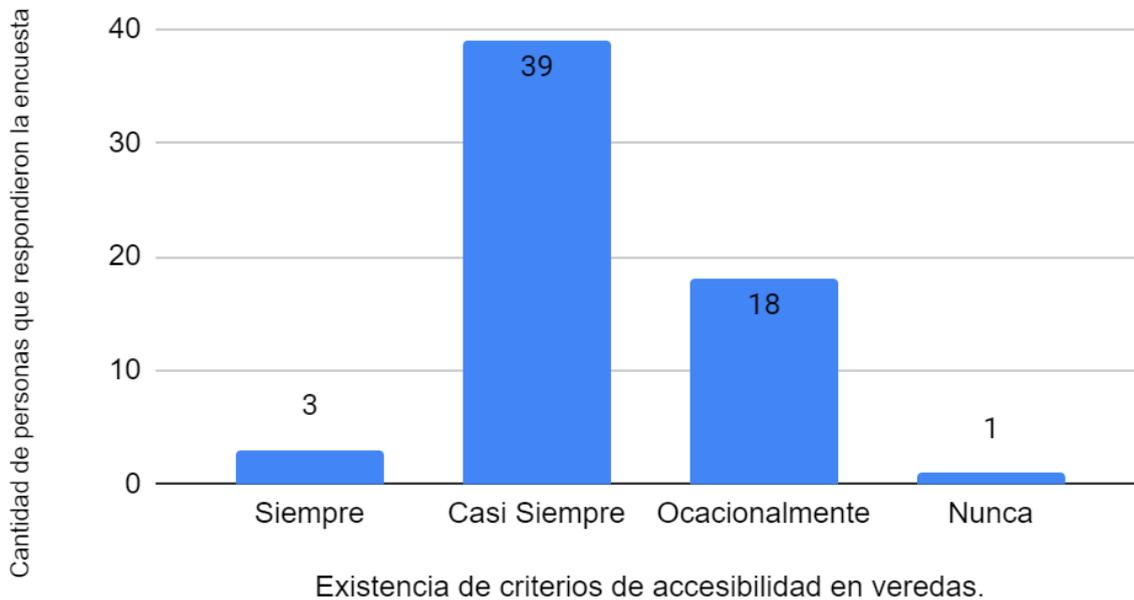


Gráfico 4. "Barreras físicas urbanas: ¿ Las veredas tienen aberturas que permitan el tropiezo de personas con bastones o sillas de ruedas? Fuente: Encuesta de elaboración propia de alumnas de la carrera de Terapia Ocupacional de la UNSAM para TFI. Año 2021

De acuerdo al **gráfico 4**, correspondiente a las barreras físicas urbanas, se puede observar que el 64% de nuestros encuestados concuerdan que "casi siempre" las veredas por las que transitan, poseen aberturas que permiten el tropiezo de personas con bastones o sillas de ruedas. Así mismo casi un 30% afirman que esta condición la encuentran "ocasionalmente" en el municipio de Tigre. El porcentaje restante (6.5%) se divide en aquellos que sostienen que "siempre" las veredas tienen aberturas (5%) y en aquellos que creen que ninguna de ellas poseen aberturas que permitan el tropiezo de personas con bastones o sillas de ruedas (escala de valor "nunca").

### 7.7.1.e Gráfico 5

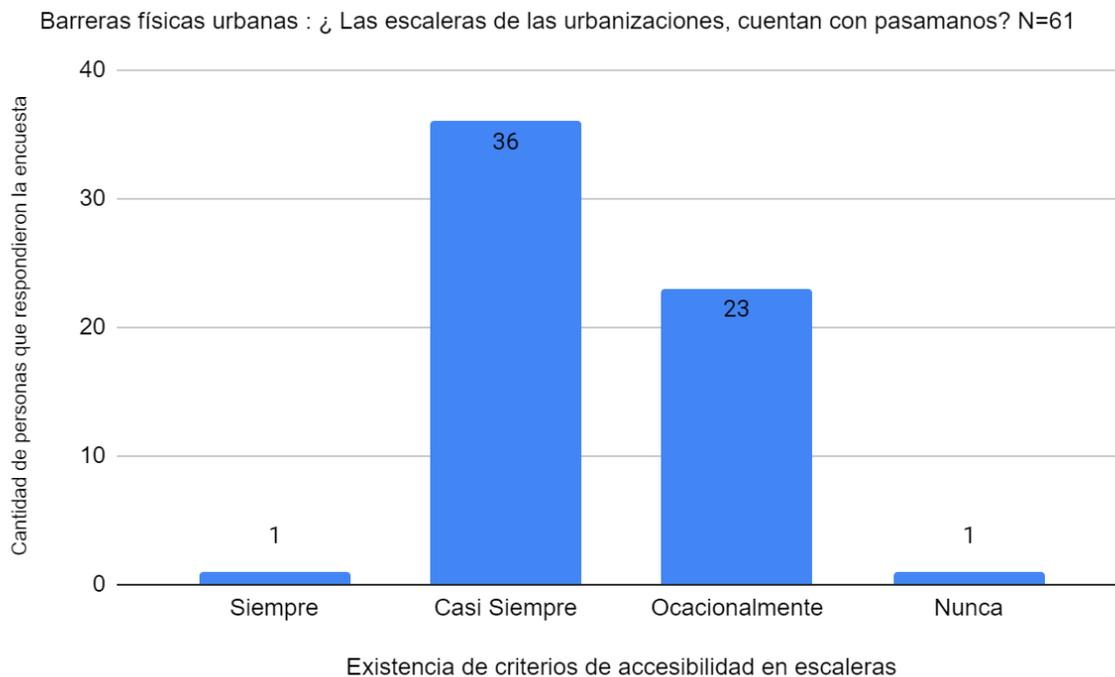


Gráfico 5. "Barreras físicas urbanas: ¿Las escaleras de las urbanizaciones cuentan con pasamanos?  
 Fuente: Encuesta de elaboración propia de alumnas de la carrera de Terapia Ocupacional de la UNSAM para TFI. Año 2021

Continuando el análisis en cuanto a las barreras físicas urbanas, en el **gráfico 5** se puede apreciar como 36 de los encuestados (59%) considera que "casi siempre" las escaleras de urbanización cuentan con pasamanos, 23 (38%) opina que "ocasionalmente " se encuentran pasamanos en las escaleras y apenas dos personas creen que siempre hay pasamanos (1) o que nunca hay pasamanos (1).

### 7.7.1.f Gráfico 6

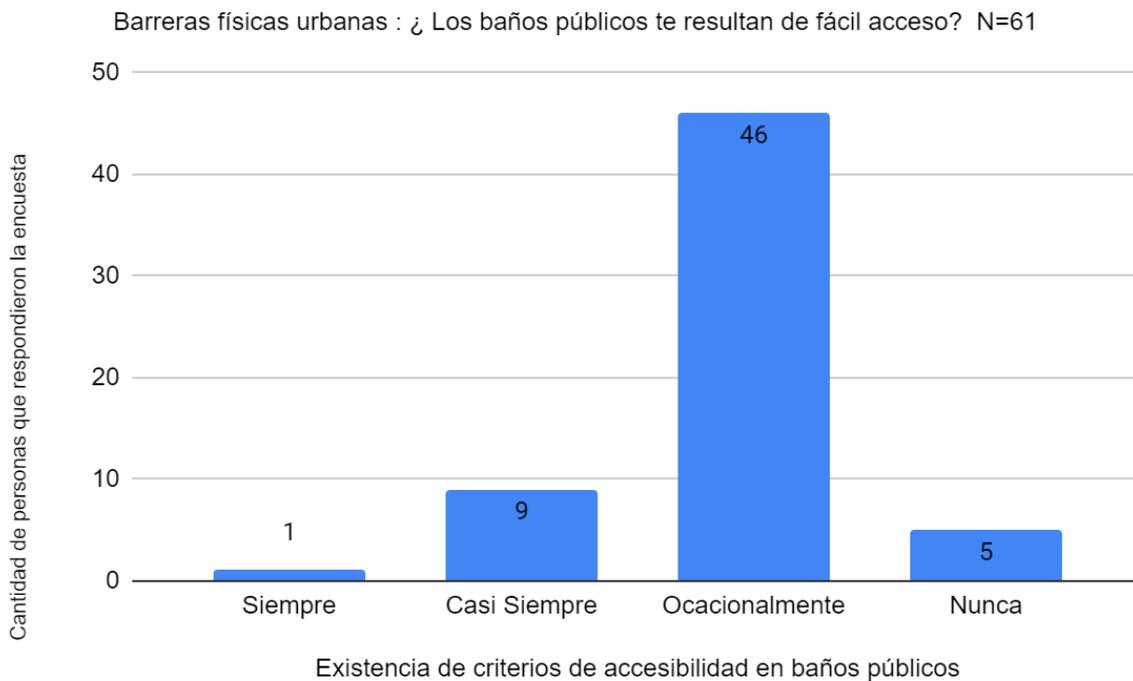


Gráfico 6. "Barreras físicas urbanas: ¿Los baños públicos te resultan de fácil acceso? Fuente: Encuesta de elaboración propia de alumnas de la carrera de Terapia Ocupacional de la UNSAM para TFI. Año 2021

De acuerdo al **gráfico 6**, que corresponde a la variable “los baños públicos te resultan de fácil acceso”, se puede observar que la gran mayoría de los encuestados, el 75% concuerdan que en ocasiones los baños públicos resultan de fácil acceso (escala de valor “ocasionalmente”). El porcentaje restante de encuestados, se divide en, aquellos que “casi siempre” (15%) les resultan de fácil acceso los baños públicos, los que “nunca” les resultan de fácil acceso (8%) y los que “siempre” les resultan de fácil acceso (1,5%).

### 7.7.1.g Gráfico 7

"Barreras físicas urbanas: ¿Los estacionamientos de los establecimientos a los que concurrís, tienen zona reservada y señalizada cercana a los accesos peatonales? N=61

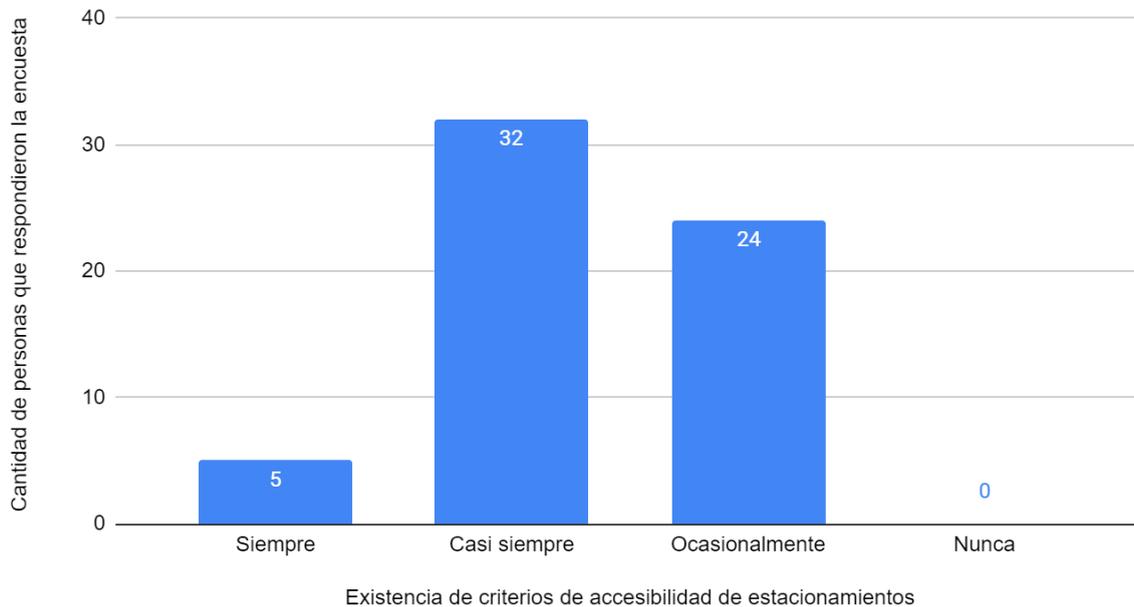


Gráfico 7. "Barreras físicas urbanas: ¿Los estacionamientos de los establecimientos a los que concurrís, tienen zona reservada y señalizada cercana a los accesos peatonales? Fuente: Encuesta de elaboración propia de alumnas de la carrera de Terapia Ocupacional de la UNSAM para TFI. Año 2021

El **Gráfico 7** expone que, de acuerdo a la variable "¿Los estacionamientos de los establecimientos a los que concurrís, tienen zona reservada y señalizada cercana a los accesos peatonales"), el 52,5% de los encuestados "casi siempre" encuentran en los estacionamientos, zonas reservadas y señalizada cercana a los accesos peatonales, el 39% afirma que ocasionalmente encuentra esta condición, mientras que el porcentaje restante (8%) considera que siempre encuentra zonas reservadas y señalizadas cercanas a los accesos peatonales en los estacionamientos. Cabe destacar, de manera positiva, que ninguno de los encuestados considera que "nunca" se encuentra en esta condición.

### 7.7.1.h Gráfico 8

Barreras arquitectónicas: ¿Los edificios de uso público a los que concurre, cuentan con espacios de circulación horizontal que permitan el desplazamiento y maniobras con sillas de ruedas?

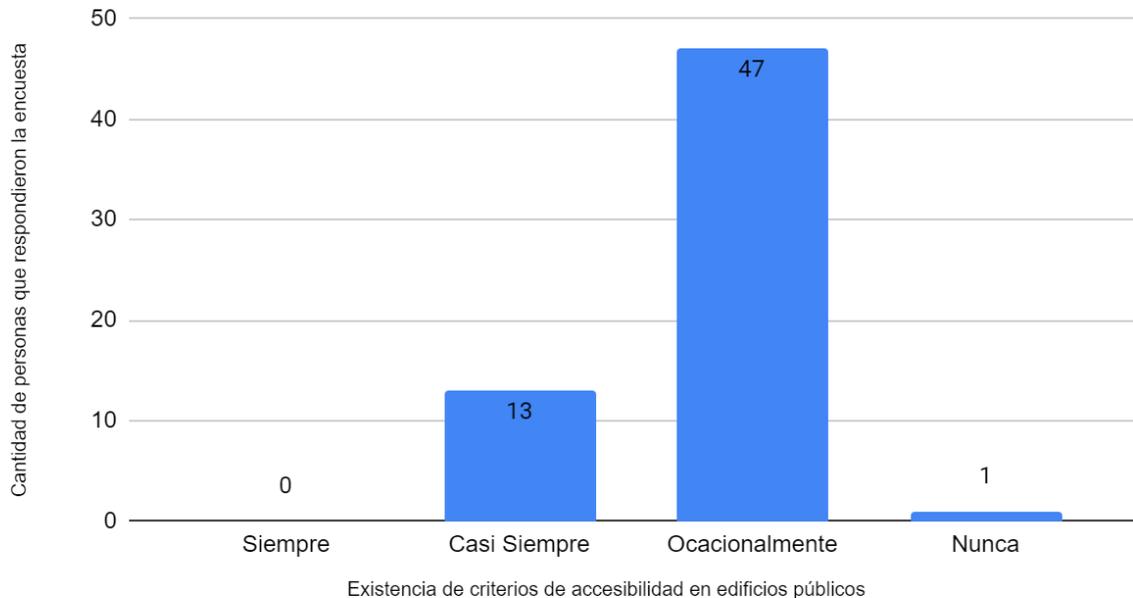


Gráfico 8. "Barreras arquitectónicas: ¿Los edificios de uso público a los que concurre, cuentan con espacios de circulación horizontal que permitan el desplazamiento y maniobras con sillas de ruedas? Fuente: Encuesta de elaboración propia de alumnas de la carrera de Terapia Ocupacional de la UNSAM para TFI. Año 2021

Al realizar el análisis del **gráfico 8**, correspondiente a las barreras arquitectónicas, cuya variable es ¿Los edificios de uso público a los que concurren, cuentan con espacios de circulación horizontal que permitan el desplazamiento y maniobras con sillas de ruedas?", se obtuvo que el 77% de los encuestados considera que "ocasionalmente" los edificios de espacio público cuentan con espacios de circulación horizontal que permitan el desplazamiento y maniobras con sillas de ruedas. Así mismo, el 21% afirma que "casi siempre" se encuentra esta condición, mientras que solo una persona considera que "nunca" se cumple.

Cabe destacar que ningún encuestado cree que en todos los edificios de uso público (escala de valor "siempre") hay espacios de circulación horizontal que permitan el desplazamiento y maniobras con sillas de ruedas.

### 7.7.1.i Gráfico 9

Barreras arquitectónicas ¿Las viviendas colectivas con ascensor cuentan con espacio practicable para las personas con movilidad reducida y las normas de accesibilidad? N=61

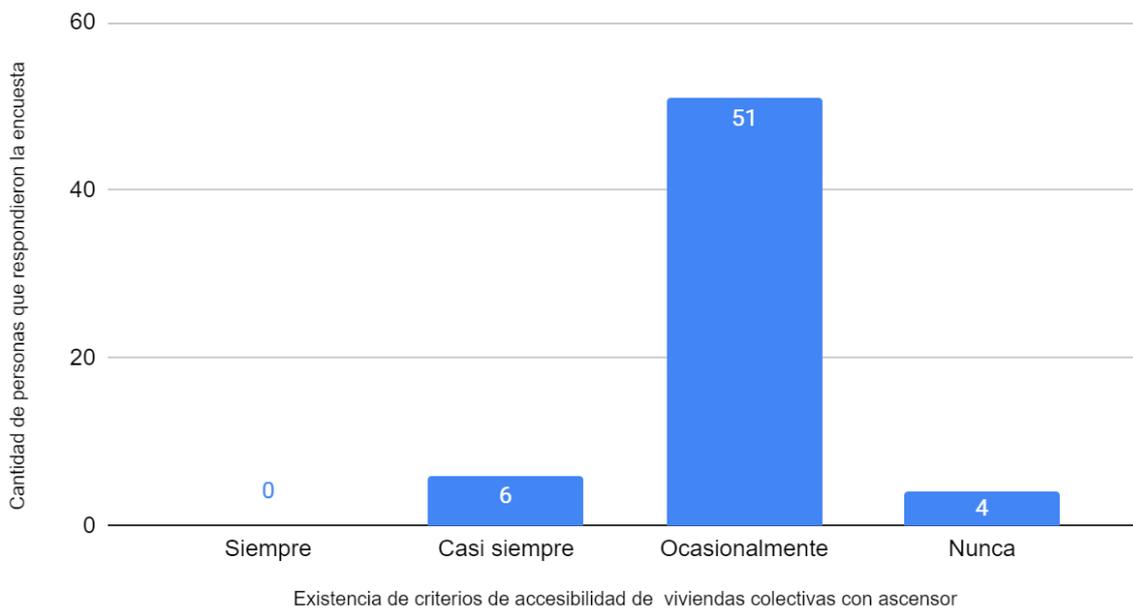


Gráfico 9. "Barreras arquitectónicas " ¿Las viviendas colectivas con ascensor cuentan con espacio practicable para las personas con movilidad reducida y las normas de accesibilidad? Fuente: Encuesta de elaboración propia de alumnas de la carrera de Terapia Ocupacional de la UNSAM para TFI. Año 2021

En el **gráfico 9**, se puede observar como la gran mayoría de los encuestados (84%) considera que "ocasionalmente" las viviendas colectivas con ascensor cuentan con espacio practicable para las personas con movilidad reducida y las normas de accesibilidad. El porcentaje restante se divide en aquellas personas que afirman que "casi siempre" se encuentra esta condición (10%) y en aquella que consideran que "nunca" se encuentra.(6,5%). Así mismo ningún encuestado refiere que en todas las viviendas colectivas con ascensor hay espacios practicables para las personas con movilidad reducida y las normas de accesibilidad. (escala de valor "siempre")

7.7.1.j Gráfico 10

Uso de transportes público para traslados dentro de la comunidad

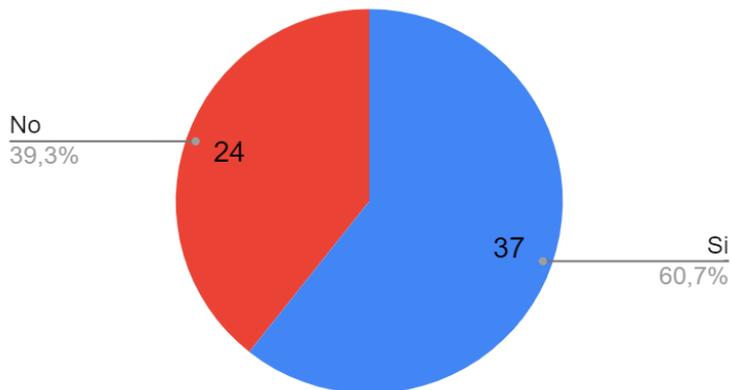


Gráfico 10. "Uso de transportes públicos para traslados dentro de la comunidad" Fuente: Encuesta de elaboración propia de alumnas de la carrera de Terapia Ocupacional de la UNSAM para TFI. Año 2021

Este gráfico representa el porcentaje de la población encuestada que utiliza o no, transportes públicos para trasladarse dentro de su comunidad. Podemos observar que la mayor parte de estas, precisamente el 60,7% de las mismas, lo cual representa a 37 ciudadanos, utilizan el transporte público como medio de traslado, mientras que el 39,4 % restante, es decir 24 encuestados, no es usuario de este servicio.

## 7.7.1.k Gráfico 11

Barreras en el transporte ¿Los vehículos de transporte público que utilizas cuentan con dos asientos reservados señalizados y cercanos a la puerta ? N= 37

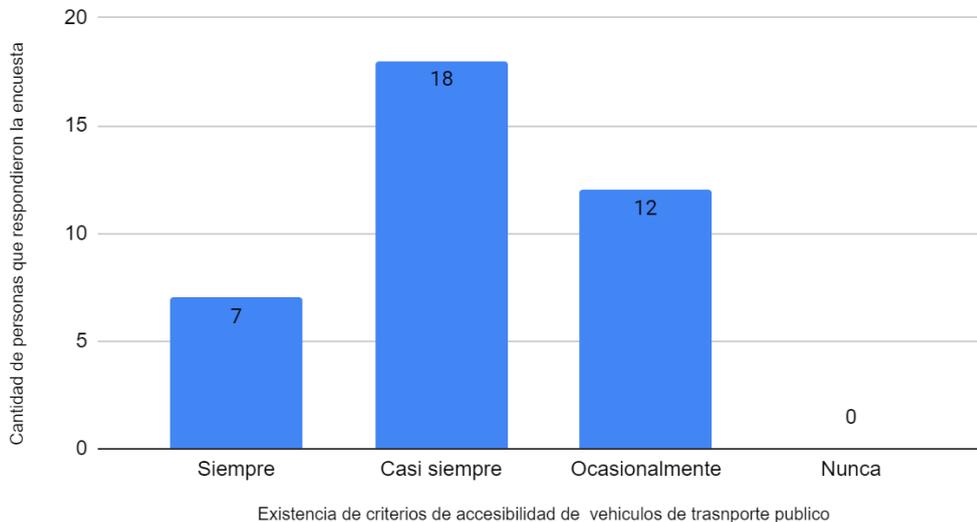


Gráfico 11. "Barreras en el transporte: ¿Los vehículos de transporte público que utilizas cuentan con dos asientos reservados señalizados y cercanos a la puerta ? Fuente: Encuesta de elaboración propia de alumnas de la carrera de Terapia Ocupacional de la UNSAM para TFI. Año 2021.

Este gráfico representa, dentro de las barreras de accesibilidad que existen en el transporte público, lo que consideran los encuestados acerca de los asientos señalizados y cercanos a la puerta, a partir de sus vivencias. El 48.6 % de los encuestados afirman que los vehículos de transporte público "siempre" cuentan con dos asientos reservados y señalizados, cercanos a la puerta, representando este porcentaje a 7 personas encuestadas. Otros 18 ciudadanos, es decir, el 48.6 % , refieren que "casi siempre" se han encontrado con estos asientos en el transporte público que utilizaron. Hay 12 personas, es decir, el 32.4 %, que señalan que "ocasionalmente" han encontrado los asientos señalizados y cercanos a la puerta, mientras que ningún ciudadano ha referido que nunca los encontró.

### 7.7.1.I Gráfico 12

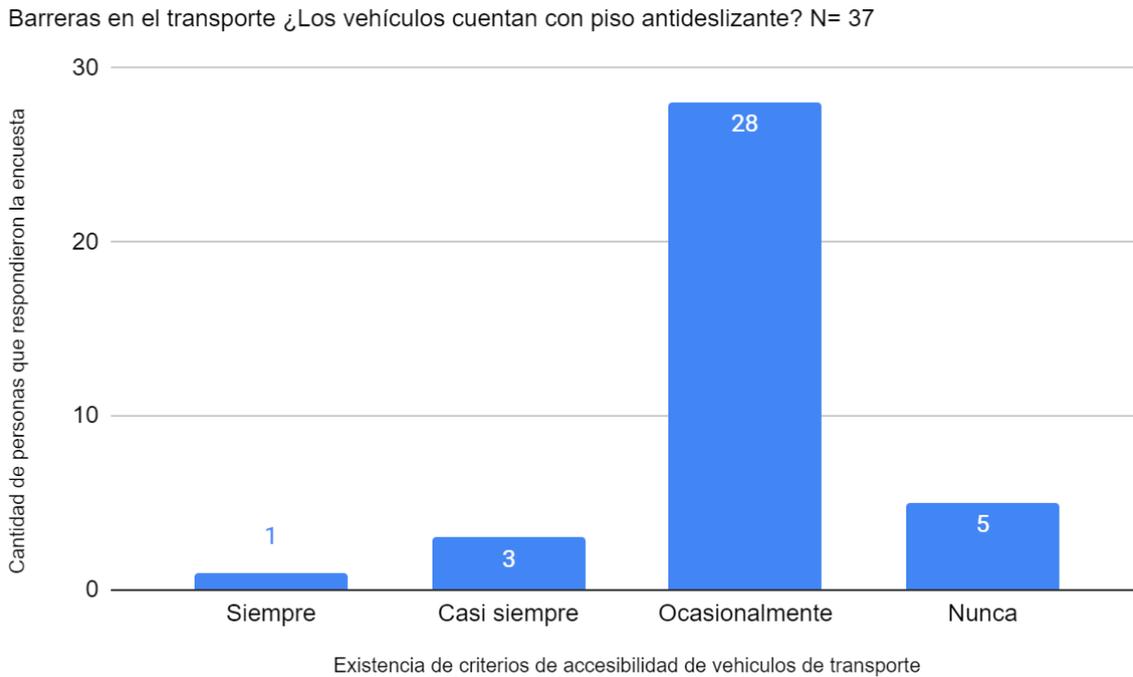


Gráfico 12. "Barreras en el transporte" ¿Los vehículos cuentan con piso antideslizante? Fuente: Encuesta de elaboración propia de alumnas de la carrera de Terapia Ocupacional de la UNSAM para TFI. Año 2021

Este gráfico representa lo que indican las personas encuestadas acerca de la existencia de criterios de accesibilidad de los vehículos de transporte, precisamente, si poseen o no piso antideslizante. Solo una persona afirmó que “ siempre” los vehículos de transporte público cuentan con piso antideslizante. Mientras que el 8.1% de los encuestados, es decir 3 personas, refieren que “ casi siempre” encuentran el piso antideslizante. Por otra parte, 28 personas, es decir el 75.6 % de los encuestados, observan que “ ocasionalmente” encuentran este piso en los vehículos de transporte público. Por último, un 13.5 % de los encuestados, es decir, 5 personas, refieren “ nunca” haber encontrado pisos antideslizantes en los transportes públicos de la Localidad de Tigre.

### 7.7.1.m Gráfico 13

Barreras en el transporte: ¿Los vehículos cuentan con espacio para ubicar bastones, muletas, sillas de ruedas u otras ayudas técnicas? N=37

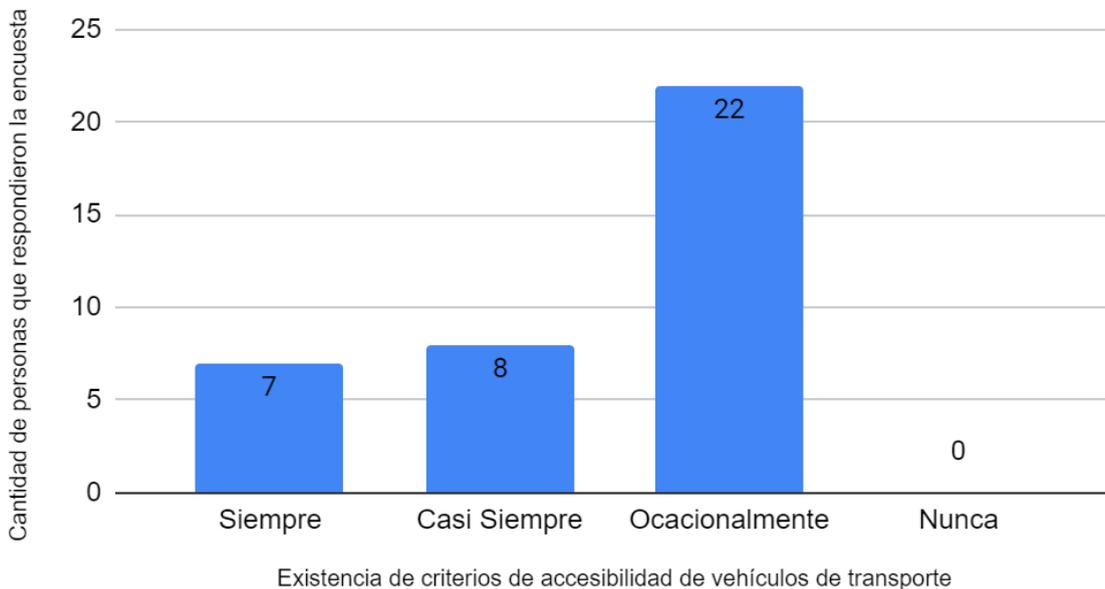


Gráfico 13. "Barreras en el transporte" ¿Los vehículos cuentan con espacio para ubicar bastones, muletas, sillas de ruedas u otras ayudas técnicas? Fuente: Encuesta de elaboración propia de alumnas de la carrera de Terapia Ocupacional de la UNSAM para TFI. Año 2021

Este gráfico representa la observación de las personas encuestadas acerca de la existencia de espacios para ubicar bastones, muletas, sillas de ruedas y otras ayudas técnicas, dentro de los transportes públicos que utilizan para moverse dentro de la localidad de Tigre. Un 18.9 % de los encuestados, 7 personas, afirma que "siempre" han encontrado estos espacios dentro del transporte público. Por otra parte, el 21.6 % de las personas, es decir, 8 ciudadanos, refieren que "casi siempre" han visto estos espacios. Mientras que el 59.4% de los encuestados, es decir, 22 personas, observan que "ocasionalmente" están estos espacios reservados para ayudas técnicas. Ninguna de las personas encuestadas que utiliza el transporte público de su localidad ha afirmado que "nunca" encontró estos espacios dentro de los vehículos.

### 7.7. 1.n Gráfico 14

Barreras en el transporte ¿Los vehículos cuentan con rampas para ascender y descender del mismo?  
N=37

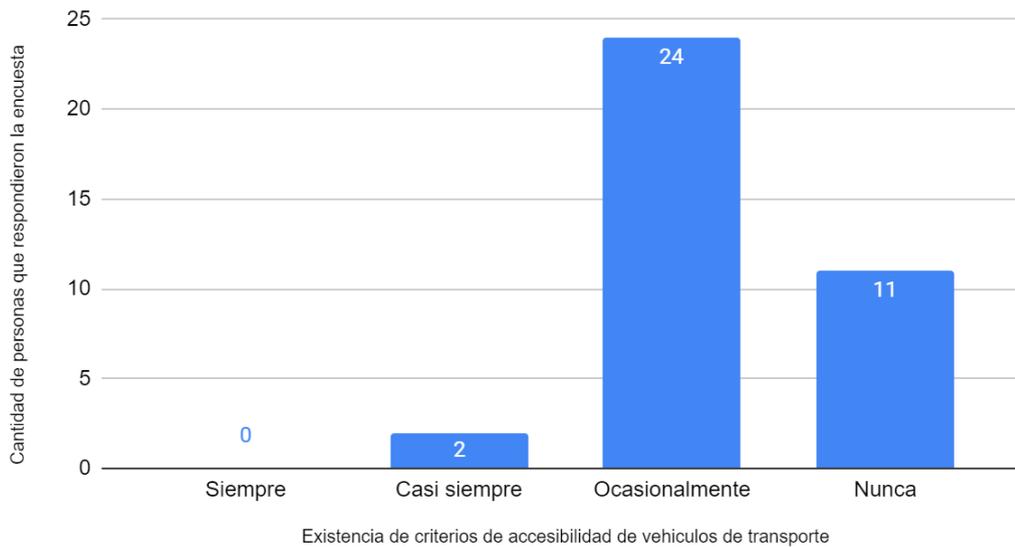


Gráfico 14. "Barreras en el transporte" ¿Los vehículos cuentan con rampas para ascender y descender del mismo? Fuente: Encuesta de elaboración propia de alumnas de la carrera de Terapia Ocupacional de la UNSAM para TFI. Año 2021.

Este gráfico representa la observación de las personas encuestadas acerca de la existencia de rampas para ascender y descender de los vehículos de transporte público. Ninguna persona refiere que "siempre" estén estas rampas. Mientras que 2 personas, es decir el 5.4% de los encuestados, afirman que "casi siempre" han encontrado las rampas para ascender y descender del vehículo. Por otra parte, 24 personas que respondieron la encuesta, es decir el 64.8 %, afirman que "ocasionalmente" se han encontrado con las rampas. Por último, 11 ciudadanos, es decir, el 29.7% de los encuestados, refiere que nunca vieron las rampas correspondientes.

### 7.7.1.ñ Gráfico 15

Barreras en el transporte ¿Las estaciones de transporte, cuentan con espacio peatonal accesible en toda su extensión como bordes de andenes de textura reconocible, antideslizante y paso alternativo a molinetes? N= 37

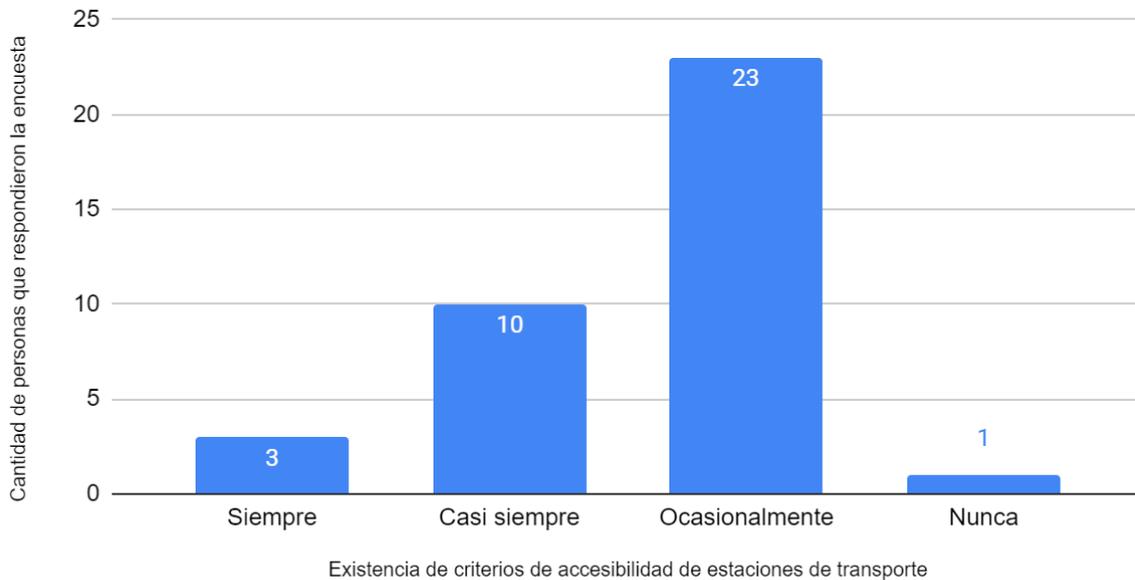


Gráfico 15. "Barreras en el transporte: ¿Las estaciones de transporte, cuentan con espacio peatonal accesible en toda su extensión como bordes de andenes de textura reconocible, antideslizante y paso alternativo a molinetes? Fuente: Encuesta de elaboración propia de alumnas de la carrera de Terapia Ocupacional de la UNSAM para TFI. Año 2021.

Este gráfico representa lo que indican las personas encuestadas acerca de la existencia de criterios de accesibilidad de los vehículos de transporte, precisamente, si las estaciones de transporte público cuentan con espacio peatonal accesible en toda su extensión, como bordes de andenes de textura reconocible, antideslizante y paso alternativo a molinetes, entre otros. El 8,1% de los ciudadanos encuestados, es decir 3 personas, refiere que "siempre" las estaciones de transporte cuentan con estos espacios accesibles. Mientras que un 27 %, equivalente a 10 personas, afirman que "casi siempre" hay espacios peatonales accesibles en las estaciones de transporte. El 62,1 %, es decir 23 encuestados, afirman que "ocasionalmente" se encuentran espacios peatonales accesibles en las estaciones. Por último, solo una persona refiere que "nunca" ha visto espacios peatonales accesibles en las estaciones de transporte público de la localidad de Tigre.

7.7.1.o Gráfico 16

Impacto de la accesibilidad del entorno en la participación de la persona con movilidad reducida en la comunidad N=61

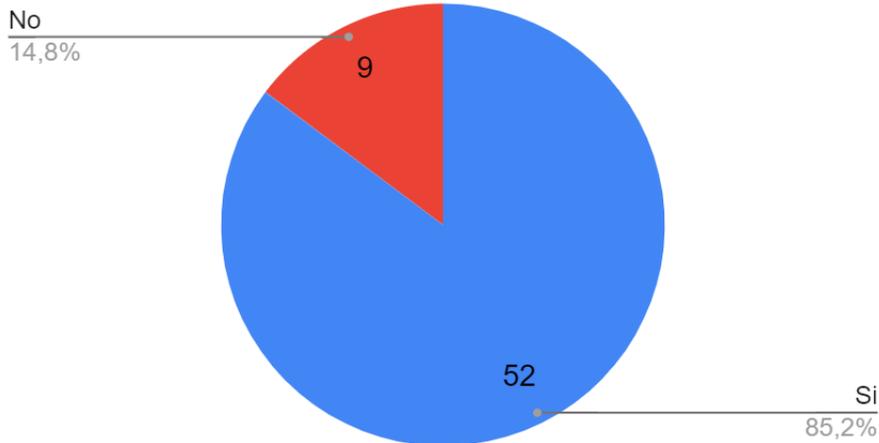


Gráfico 16. Impacto de la accesibilidad del entorno en la participación de la persona con movilidad reducida en la comunidad. Fuente: Encuesta de elaboración propia de alumnas de la carrera de Terapia Ocupacional de la UNSAM para TFI. Año 2021

El presente gráfico representa el impacto de la accesibilidad del entorno de Tigre en la participación de las personas con movilidad reducida en la comunidad. Del 100% de los encuestados, el 85,2 % afirma que las condiciones de accesibilidad del entorno impactan directamente en sus posibilidades de movilizarse por la localidad de Tigre.

### 7.7. 1.p Gráfico 17

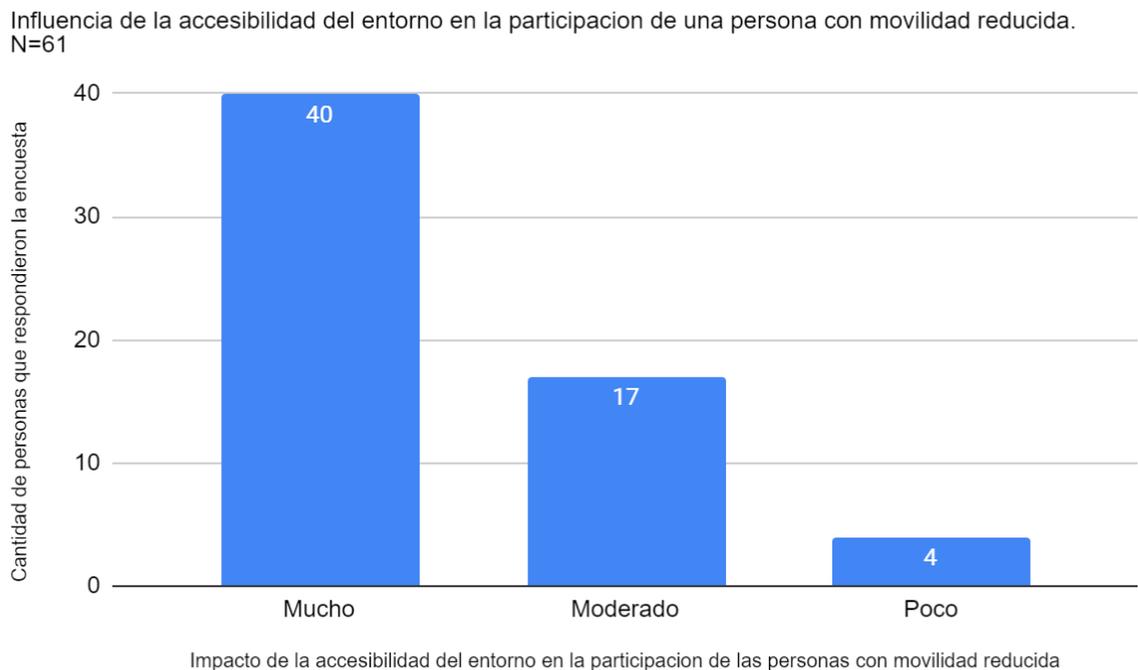


Gráfico 17. ¿Cómo crees que influye el entorno de tu localidad en tus posibilidades de movilizarte? Fuente: Encuesta de elaboración propia de alumnas de la carrera de Terapia Ocupacional de la UNSAM para TFI. Año 2021

El **gráfico 17** representa el impacto del entorno de la localidad de Tigre en la movilidad dentro de la misma. El 6,5 % de los encuestados respondió que el entorno influye poco a la hora de movilizarse, el 27,8% afirma que este influye moderadamente mientras que el 65,7% sostiene que el entorno influye mucho en sus posibilidades de movilizarse en la localidad.

### 7.7.1.q Gráfico 18



Gráfico 18. Requerimiento de ayuda para realizar las actividades que impliquen movilización en la comunidad. Fuente: Encuesta de elaboración propia de alumnas de la carrera de Terapia Ocupacional de la UNSAM para TFI. Año 2021

El presente gráfico representa la ayuda requerida por los encuestados para realizar las actividades que impliquen movilización en la comunidad. El 9,8 % afirma que abandonó dichas actividades, el 13, 1% no necesita ayuda, el 24,6% del total delga a un tercero y el 52,5 % requiere de algún tipo de asistencia para realizar las actividades.

Se tomó la decisión metodológica de tomar las escalas de valores “Abandoné las actividades” y “Las realiza un tercero” como una misma categoría sumando un 34,4% del total, ya que suponemos que aquellos que abandonaron actividades esenciales, deben delegarlas a otra persona.

## 7.7.1.r Gráfico 19

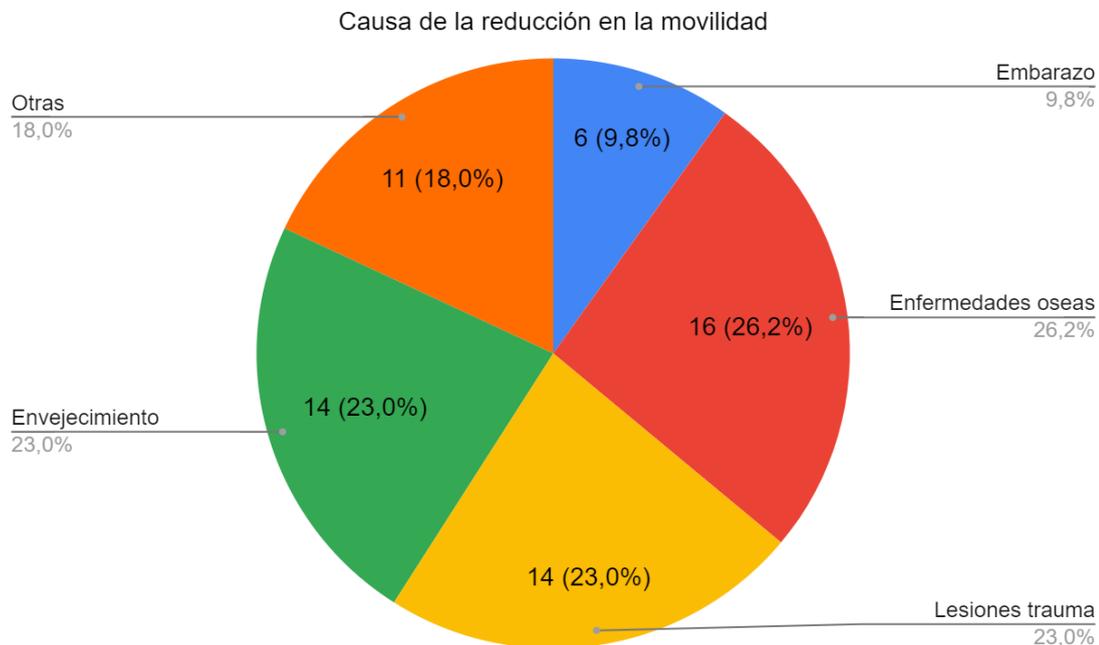


Gráfico Causa de la reducción en la movilidad. Fuente: Encuesta de elaboración propia de alumnas de la carrera de Terapia Ocupacional de la UNSAM para TFI. Año 2021.

Se indagó acerca de las causas de las limitaciones en la movilidad de los encuestados. Dicha pregunta fue de tipo abierta, por lo que se decidió agrupar en categorías afines para facilitar la comprensión de los datos.

El presente gráfico representa las diferentes causas de la reducción en la movilidad. El 9,8 % de los encuestados respondió que la causa de su reducción en la movilidad se debe al estado de embarazo. El 26,2 % adjudicó dicha situación a diferentes enfermedades óseas, tales como artrosis, artritis reumatoidea, osteoporosis, hernias, etc. por lo que se los agrupó bajo la categoría de enfermedades óseas. El 23% respondió que su limitación se debe al envejecimiento y el mismo porcentaje se repite para quienes padecen o padecieron una lesión traumática. El 18% restante se lo agrupó en la escala de valores "otros" ya que resultó ser muy variado.

### 7.7.2 Análisis de FODA

#### 7.7.2.a Fortalezas

- Tigre cuenta con variados medios de transporte público como tren, colectivo y lancha colectivo, lo que facilita el acceso y la movilidad en el Municipio.
- Se creó la Secretaría de Desarrollo Social y Políticas de inclusión, cuyo objetivo es diseñar e implementar políticas públicas que promuevan la inclusión e integración social de jóvenes, mujeres, familias y hogares desde un enfoque de derechos.
- Existe un compromiso e interés por parte del Municipio y de la Subsecretaría de Turismo de seguir mejorando la accesibilidad en la Ciudad, para fomentar el turismo.
- Alto presupuesto destinado a la secretaría de obras y servicios públicos en el 2021.
- Cuenta con plazas con juegos adaptados, además de propuestas de cultura y deporte inclusivo que generan un espacio de integración para todos.

#### 7.7.2.b Debilidades

- Falta de mantenimiento de las urbanizaciones. Veredas en mal estado con resaltos y aberturas que permiten el tropiezo de personas con bastones o sillas de ruedas en avenidas principales como por ejemplo, Avenida Liniers y Avenida 25 de Mayo.
- Rampas exentas de piso antideslizante.
- Itinerarios peatonales cuyo ancho no permite el paso de dos personas, y una de ellas en silla de ruedas.
- Gran cantidad de edificaciones y casas en altura, con escaleras y terrenos inclinados, para la prevención de inundaciones.
- Gran flujo de personas en la vía pública e itinerarios peatonales, debido a las atracciones turísticas de la localidad.
- Falta de un diagnóstico y análisis del entorno de tigre, enfocado en la accesibilidad para detectar las falencias.

#### 7.7.2.c Oportunidades

- Gran interés en mejorar las infraestructuras del municipio para la atracción de turistas y fomentar el turismo accesible.
- Aumento del presupuesto destinado a la secretaría de obras y servicios públicos en el 2021.

#### 7.7.2.d Amenazas

- Altas probabilidades de sudestada, por crecidas del río inesperadas, que inundan las calles de la localidad y dificultan la movilidad dentro de la misma.
- Aumento y aglomeración de turistas que generan congestión tanto en las sendas peatonales como en la calle.

## 8 CONCLUSIÓN

A lo largo del presente trabajo, se realizó un diagnóstico de la accesibilidad del entorno de Tigre, enfocado en las personas con movilidad reducida, y de cómo los factores ambientales y personales específicos de cada cliente (persona, grupo o población) influyen en el compromiso y en la participación en ocupaciones, como también en la calidad y satisfacción en el desempeño. Asimismo, se identificaron las barreras arquitectónicas, urbanas y del transporte existentes, a través de diferentes instrumentos, con la finalidad de realizar propuestas en materia de accesibilidad.

A partir de la encuesta realizada a 61 personas con movilidad reducida, residentes de la Localidad de Tigre, acerca de la situación de accesibilidad del entorno y del impacto del mismo en sus posibilidades de movilizarse en la comunidad, obtuvimos las siguientes conclusiones; De los 61 encuestados, 43 de ellos presenta una reducción en la movilidad de tipo permanente, mientras que tan sólo 18 tienen una reducción de la movilidad de tipo temporal.

Con respecto a las condiciones de accesibilidad físicas urbanas, el 77% respondió que "ocasionalmente" las veredas permiten el paso de dos personas y una de ellas en silla de ruedas, el 64% del total coincidió en que "casi siempre" las veredas tienen aberturas que facilitan tropiezos y al 75% "ocasionalmente" los

baños de uso público les resultan de fácil acceso. Por otro lado, se obtuvo con un 52,5% que "casi siempre" los estacionamientos tienen una zona reservada y lo mismo respondió el 59% acerca de la presencia de pasamanos en las escaleras.

Al indagar sobre las barreras arquitectónicas, se obtuvo con un 77%, que "ocasionalmente" los edificios públicos cuentan con espacio para el desplazamiento y maniobras con sillas de ruedas y lo mismo sucede al indagar sobre la accesibilidad en viviendas colectivas con ascensor, lo que deja de manifiesto el déficit en dicha categoría.

Por otro lado, se ahondó acerca de las situación de accesibilidad en los transportes públicos y cómo impacta dicha situación en las posibilidades de movilización en la comunidad. Del total de las personas encuestadas, el 60,7% utilizan el transporte público como medio de traslado, mientras que el 39,4 % restante, no es usuario de este servicio.

Por último, se preguntó a los encuestados si las condiciones de accesibilidad del entorno impactan directamente en sus posibilidades de moverse por la localidad de Tigre. Del total de los encuestados, el 85,2% considera que las condiciones de accesibilidad impactan de forma directa. Así mismo, el 86,9% de los encuestados se ve obligado a abandonar o a recibir asistencia de un tercero en las actividades, debido a que las condiciones de accesibilidad de Tigre les impiden moverse por la localidad.

Como instrumento complementario a la encuesta, se realizó un análisis de las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas de la localidad de Tigre, como también de las barreras arquitectónicas, urbanas y del transporte existentes. A través de dicho análisis se desprende que el Municipio de Tigre cuenta con gran cantidad de fortalezas y oportunidades para lograr un entorno accesible, como por ejemplo, el compromiso e interés por parte del Municipio y de la Subsecretaría de Turismo de seguir mejorando la accesibilidad en la Ciudad, para fomentar el turismo y la variedad de medios de transporte público. Por otro lado, se relevaron las barreras arquitectónicas, urbanas y de transporte identificadas como una debilidad, además de la falta de infraestructura y malas condiciones de accesibilidad. Además, por supuesto, se identificaron amenazas, tales como las sudestadas y el excesivo aglomeramiento de gente durante los fines de semanas. Estas circunstancias ubican a la localidad de Tigre como un destino viable para llevar a cabo propuestas de accesibilidad.

En cuanto a los alcances de esta investigación, se revisaron los conceptos y criterios básicos de accesibilidad al entorno para lograr una mejor comprensión y análisis de los mismos. Esto permitió identificar y relevar las barreras presentes en la localidad de Tigre, y el desafío que están generando en las personas con movilidad reducida en su participación en la comunidad. En materia práctica, se obtuvo un diagnóstico exhaustivo de la situación de accesibilidad actual en la localidad de Tigre, a través de instrumentos de evaluación y análisis del entorno. Además, se aspiró a la promoción de la accesibilidad universal y a la aplicación del "Diseño para todos" en los entornos, productos y servicios que la sociedad ofrece a los ciudadanos.

Para llevar a cabo dicha investigación, se decidió limitar el estudio, exclusivamente al impacto en la AVD de movilidad en la comunidad, de las 61 personas encuestadas, residentes en la localidad de Tigre. Creemos que resultaría interesante, para futuras investigaciones indagar cómo las limitaciones en la accesibilidad del entorno impactan en otras áreas ocupacionales, en particular la relación que existe con la pérdida temprana en las actividades instrumentales de la vida diaria (AVDI), ya que pueden ser delegadas a un tercero.

Una vez revisado el análisis de los resultados, los alcances y limitaciones, se puede concluir que si bien la Localidad de Tigre cumple con varios aspectos relacionados a la accesibilidad, aún existen barreras físicas que limitan la participación de las personas con movilidad reducida en la comunidad. Dicha situación refleja el impacto que generan las condiciones de accesibilidad del entorno en la participación de personas con movilidad reducida en la comunidad, lo que nos lleva a consolidar la hipótesis como certera y abrir nuevas rutas de investigación a partir de las interrogantes;

¿Cómo impactan las condiciones de accesibilidad del entorno en la independencia de las AVDI?

¿Cómo impactan las condiciones de accesibilidad del entorno en la satisfacción en el desempeño de la persona al prescindir de un tercero?

¿Cómo impactan las condiciones de accesibilidad del entorno en los patrones de ejecución del desempeño de la persona?

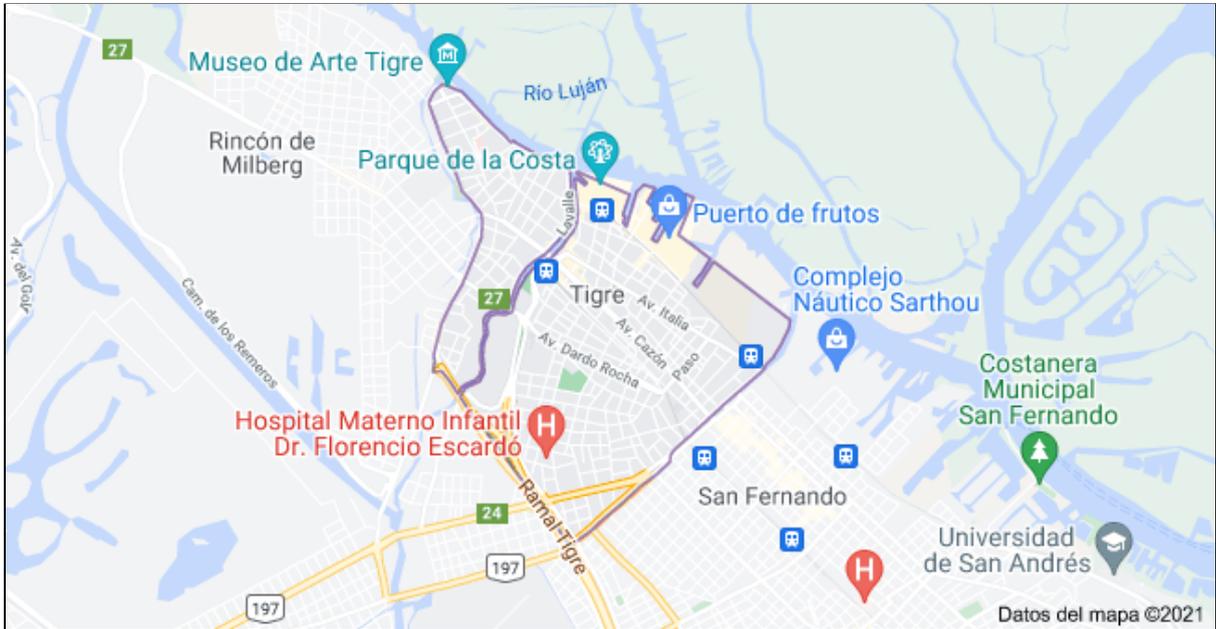
## 9 BIBLIOGRAFÍA

1. Clasificación Internacional del Funcionamiento, la Discapacidad y la Salud (CIF), 2001
2. Fundación prodintec. (n.d.). diseño para todos
3. *Ley de Igualdad de Oportunidades, no Discriminación y Accesibilidad Universal, LIOUNDAU, 2003*
4. Ley N° 26.378 – Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su protocolo facultativo, aprobados mediante resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 13 de diciembre de 2006. Boletín Oficial de la República Argentina, 31422 Página 1, Congreso de la Nación Argentina en Buenos Aires, 6 de junio de 2008.
5. Ley N° 22.431 – Sistema de protección integral de los discapacitados. Boletín Oficial de la República Argentina, 24632, Poder Ejecutivo Nacional (P.E.N.), Buenos Aires, Argentina, 16 de marzo de 1981.
6. Ley N° 24.314 – Accesibilidad de personas con movilidad reducida. Modificación de la Ley N° 22.431. Boletín Oficial de la República Argentina, 27868, Congreso de la Nación Argentina en Buenos Aires, 8 de abril de 1994.
7. Resolución 1480/2011 –Apruébase la Guía para Investigaciones con Seres Humanos. Objetivos., Ministerio de Salud, Buenos Aires, 13 de Noviembre de 2011
8. “plan nacional de accesibilidad”; Comisión nacional asesora para la integración de personas discapacitadas. Consejo nacional de coordinación de políticas sociales. Presidencia de la nación
9. ley provincial n° 10.592, Discapacidad, Municipalidad de Tigre, secretaria del Gobierno
10. Marco de Trabajo para la Práctica de Terapia Ocupacional: Dominio y Proceso (4ª ed.). (2020). American Occupational Therapy Association (AOTA). Asociación Americana de Terapia Ocupacional.
11. Fundación ONCE para la cooperación e inclusión social de personas con discapacidad. (2011). Accesibilidad universal y diseño para todos (1ª ed.). ediciones de Arquitectura.
12. Bottinelli, M. (2003) Metodología de Investigación. Herramientas para un pensamiento científico complejo. Gráfica Hels.
13. Bottinelli, M. (2007). La producción de conocimientos y las publicaciones científicas en la práctica profesional. Reflexiones metodológicas sobre la producción de artículos científicos. (N°6). Departamento de Humanidades y Artes. Universidad Nacional de Lanús.

14. VELARDE LIZAMA, Valentina; “Los modelos de la discapacidad: un recorrido histórico *Models of Disability: a Historical Perspective*”; Máster en Gobierno y Cultura de las Organizaciones, diciembre 2011
15. OLMO, Juan Pablo, “Capacidad jurídica, discapacidad y curatela: ¿Crónica de una responsabilidad internacional anunciada?”, Buenos Aires: DEyP, 2012.
16. Teresa García López y Milagros Cano Flores, “EL FODA: UNA TÉCNICA PARA EL ANÁLISIS DE PROBLEMAS EN EL CONTEXTO DE LA PLANEACIÓN EN LAS ORGANIZACIONES”
17. Fernando Alonso Lopez; Universitat Autònoma de Barcelona, 2006. “La accesibilidad en evolución: la adaptación persona- entorno y su aplicación al medio residencial en España y Europa”
18. Trabajo de graduación “La persona discapacitada en la República Argentina” Agustina Taverna, Universidad de San Andrés, departamento de derecho 2016.: Este texto nos sirve de ayuda en cuanto a conceptos generales del marco legal y su historia con respecto a la discapacidad y la accesibilidad.
19. INDEC “Estudio Nacional Sobre el perfil de las personas con Discapacidad” 2018
20. Sampieri R.H, Fernandez Collado C, Baptista Lucio P. (2006). Metodología de la Investigación 4° edición. México: Mc Graw-Hill
21. Ynoub Roxana (2014). El «diseño de la investigación»: una cuestión de estrategia. Material de cátedra. Buenos Aires
22. Samaja, Juan Alfonso (2002) Epistemología y Metodología. Elementos para una teoría de la investigación científica. Colección Temas. Buenos Aires, EUDEBA. Parte 1, parte 3 y parte 4.
23. Kielhofner, G. “fundamentos conceptuales de la terapia ocupacional “(3ª ed.). ed. médica panamericana.

10 ANEXOS

10.1 Mapa Localidad de Tigre



## 10.2 Encuesta

### MOVILIDAD EN LA COMUNIDAD

**1**

**1** ¿residís en la localidad de Tigre?

- sí  
 no

**2** tu limitación en la movilidad es:

- temporal  
 permanente

**3** ¿a que se debe?

4 ¿Los itinerarios peatonales (zonas de circulación peatonal) permiten el paso de dos personas, y una de ellas en silla de ruedas?

- siempre
- casi siempre
- ocasionalmente
- nunca

5 ¿Las veredas tienen resaltos u aberturas que permitan el tropiezo de personas con bastones o sillas de ruedas?

- siempre
- casi siempre
- ocasionalmente
- nunca

6 ¿Las escaleras de las urbanizaciones cuentan con pasamanos?

- siempre
- casi siempre
- ocasionalmente
- nunca

7 ¿Los baños públicos te resultan de fácil acceso?

- siempre
- casi siempre
- ocasionalmente
- nunca

8 ¿Los estacionamientos de los establecimientos a los que concurrís, tienen zona reservada y señalizada cercana a los accesos peatonales?

- siempre
- casi siempre
- ocasionalmente
- nunca

9 ¿Los edificios de uso público a los que concurre, cuentan con espacios de circulación horizontal que permitan el desplazamiento y maniobras con sillas de ruedas?

- siempre
- casi siempre
- ocasionalmente
- nunca

10 ¿Los edificios de uso público a los que concurren cuentan con servicios sanitarios adaptados?

- siempre
- casi siempre
- ocasionalmente
- nunca

11 ¿Las viviendas colectivas con ascensor cuentan con espacio practicable para las personas con movilidad reducida y las normas de accesibilidad?

- siempre
- casi siempre
- ocasionalmente
- nunca

12 ¿utilizas transportes públicos (tren, colectivo, lancha colectiva) para trasladarte dentro de tu localidad?

- si
- no

**13** ¿Los vehículos de transporte público que utilizas cuentan con dos asientos reservados señalizados y cercanos a la puerta ?

- siempre
- casi siempre
- ocasionalmente
- nunca

**14** ¿Los vehículos cuentan con piso antideslizante?

- siempre
- casi siempre
- ocasionalmente
- nunca

**15** ¿Los vehículos cuentan con espacio para ubicar bastones, muletas, sillas de ruedas u otras ayudas técnicas?

- siempre
- casi siempre
- ocasionalmente
- nunca

**16 ¿Los vehículos cuentan con rampas para ascender y descender del mismo?**

- siempre  
 casi siempre  
 ocasionalmente  
 nunca

**17 ¿Las estaciones de transporte, cuentan con espacio peatonal accesible en toda su extensión como bordes de andenes de textura reconocible, antideslizante y paso alternativo a molinetes?**

- siempre  
 casi siempre  
 ocasionalmente  
 nunca

**18 ¿Dejas de hacer alguna actividad por una limitación del entorno?**

- si  
 no

**19 ¿Contas con ayuda para realizar las actividades que impliquen movilizarte en la comunidad?**

### **10.3 Consentimiento Informado**

Según la resolución 1480/2011, las investigaciones observacionales que incluyen encuestas o entrevistas, requieren de la obtención de un consentimiento informado. En el mismo se aclara el propósito de la investigación y las características de la misma. De igual forma, se aclara que la colaboración es voluntaria y que el participante puede rechazar o abandonar cuando lo desee sin necesidad de justificarse. Por último se aclara que la encuesta es anónima, por lo que los datos de los participantes están debidamente protegidos.

### **10.4 Modelo del consentimiento Informado**

Hola! Somos Ángeles, Martina y Valentina, Terapistas Ocupacionales de la Universidad Nacional de San Martín . Para terminar la Licenciatura, estamos realizando nuestro trabajo final integrador acerca del “Impacto de la accesibilidad del entorno físico de la Localidad de Tigre, en la participación de personas con movilidad reducida en la comunidad”.

Esta encuesta está dirigida a personas con movilidad reducida transitoria o permanente ( adultos mayores, embarazadas, personas con discapacidad motriz, personas que utilizan temporalmente yeso, muletas o silla de ruedas, etc) residentes de la Localidad de Tigre, o que concurren con frecuencia a este lugar.

Si formas parte de esta población, nos seria de mucha ayuda que respondas esta breve encuesta.

La participación en la encuesta es voluntaria, puede elegir participar o no hacerlo. Así mismo, puede decidir dejar de contestar, aun cuando ya haya comenzado. La participación de la misma no le generará ningún costo. En caso de querer participar de la investigación o recibir información sobre la misma, se les serán entregados.

La encuesta es anónima, cualquier dato personal que aparezca será debidamente protegido.

Cualquier duda que tenga, podrá comunicarse con:

Valentina Puricelli, DNI 41.722.775 TEL: 1156455665 MAIL Valpuricelli@gmail.com

Angeles Pico Estrada, DNI 40.676.226, TEL 115-989-3284 MAIL:  
angiepicoestrada@gmail.com

Martina Zanti, DNI: 40.514.308, Tel: 113-768-7765, Mail: Martuzanti@gmail.com