



TESINA

Presentada para acceder al título de grado de la carrera de

LICENCIATURA EN TERAPIA OCUPACIONAL

Título: “PERCEPCIONES DE LAS PERSONAS QUE ASISTEN A FORMACIÓN LABORAL ACERCA DE SU AUTONOMÍA EN RELACIÓN A LA MOVILIDAD EN LA COMUNIDAD”

Autor/res:

Colatrilla, Sol. – N° DNI 41943490.

Duarte, Agustina Gabriela. – N° DNI 43377769.

Director/a:

Lic. Mastronardi, Lucia.

Lugar:

Rosario, Santa Fe.

Fecha de presentación

29/04/2024

Firma autor/es

Two handwritten signatures are shown below the text 'Firma autor/es'. The signature on the left is 'Sol' and the one on the right is 'AG'.

Agradecimientos

Dedicamos este trabajo a todos aquellos que transitaron con nosotras todo este recorrido en especial a nuestros papás, hermanos y amigos.

Agradecemos el cálido acompañamiento de nuestra Directora Lucía Mastronardi y valoramos la posibilidad que nos brindaron las instituciones “La Madeja” y “CURI” para llevar a cabo la investigación.

Esperamos algún día aportar a la Terapia Ocupacional tanto como ella nos sumó a nosotras desde el crecimiento personal y profesional.

Resumen

La movilidad en la comunidad es una Actividad de la Vida Diaria Instrumental (AVDI), cuya autonomía favorece el desempeño de la persona en su vida diaria de ahí la importancia de abordar esta temática desde Terapia Ocupacional (TO).

El objetivo de la investigación, fue analizar las percepciones de las personas con discapacidad que asisten a formación laboral acerca de su autonomía en relación a la movilidad en la comunidad, para llevarlo a cabo se realizaron entrevistas abiertas, semiestructuradas en instituciones de Formación Laboral (FL) a Personas con Discapacidad (PCD). El método de investigación seleccionado fue mixto, sin embargo, predomina el enfoque cualitativo.

Con respecto a los resultados, se realizaron veinticuatro entrevistas en dos instituciones de FL: “La Madeja”, y “Servicio de Aprestamiento Laboral” (CURI), las cuales arrojaron diversos relatos en relación al contexto, la sobreprotección, la inseguridad y las habilidades de cada individuo; que posibilitaron su posterior análisis.

Luego, fueron cargados los datos en formularios con el fin de realizar gráficos y analizar las variables planteadas.

En cuanto a la conclusión, se lograron conocer las percepciones de las PCD, pudiendo identificar en su mayoría el interés y la motivación por incrementar su autonomía, viéndose esto limitado por aspectos relacionados al contexto de cada individuo. Además, se destacó el uso de transporte público como una actividad compleja de llevar a cabo para las PCD y se expuso cierta dificultad para percibir su autonomía.

Finalmente, se afirmó que el desempeño en la movilidad en la comunidad favorece el acceso a otras ocupaciones y a su vez otorga a las personas emociones tales como orgullo y felicidad.

Índice.

| | |
|--|----|
| Introducción | 1 |
| Objetivos | 3 |
| Marco Teórico | 4 |
| Justificación | 11 |
| Material y Método/Metodología/Procedimientos | 12 |
| Resultados | 15 |
| Discusión | 24 |
| Conclusión | 26 |
| Referencias Bibliográficas | 28 |
| Anexos | 31 |

I. Introducción

Según el Modelo Social de la Discapacidad, el entorno de las Personas con Discapacidad (PCD) es de importancia ya que considera que la causa de la discapacidad no es individual, sino social. Por lo tanto, “las interacciones de los miembros de la sociedad con las personas con discapacidad [...] muchas veces son las que limitan la autonomía y el autoconcepto de estas personas” (Díaz Velázquez, 2010, p. 125 como se citó en Aristizábal Gómez , 2020).

La presente investigación intenta dar a conocer las percepciones de las PCD encontrándose enmarcada en el Modelo Social de la Discapacidad, tomando a la persona como sujeto activo, el cual puede hacer un aporte a la sociedad igual que el resto de personas (Maldonado, 2013. p.1101).

Dichas percepciones comienzan con un proceso de selección basado en las apreciaciones personales las cuales pueden variar de acuerdo a los intereses, experiencias, motivaciones y necesidades. No se da de forma inmediata y posee carácter acumulativo, no errático y controlado en gran medida por el sujeto. Por lo tanto, teniendo en cuenta lo mencionado anteriormente, se puede mencionar como una actividad compleja (Rosales Sánchez, 2015).

Con respecto a la población partícipe, son personas mayores de dieciocho años que asisten a instituciones de Formación Laboral (FL) ubicadas en la ciudad de Rosario, tal como describe la Resolución 1328/06.

Maldonado Palacios (2017), menciona a la autonomía como un bien deseable ya que otorga libertad e independencia y se construye a partir de la interacción social. De ahí la importancia de fomentar dicha autonomía en relación a la movilidad en la comunidad.

Es una población adulta, la cual puede tomar decisiones y actuar de forma libre dentro de la sociedad, por lo que, el eje central es la autonomía, descrita por Martínez (2015) como una capacidad de las personas la cual va a variar dependiendo de cada individuo (p. 16).

La investigación se orienta a la movilidad en la comunidad, definida como “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”(p.30), siendo esta una Actividad de la Vida Diaria Instrumental (AVDI) descrita en el Marco de Trabajo para la Práctica de la Terapia Ocupacional (2020).

A través de entrevistas se busca indagar sobre la propia percepción de las PCD respecto a su autonomía en la movilidad en la comunidad para luego describir los relatos y finalmente propiciar un análisis sobre los mismos.

II.Objetivos

II. a. Objetivo general:

-Analizar las percepciones de las personas con discapacidad que asisten a formación laboral acerca de su autonomía en relación a la movilidad en la comunidad.

II. b. Objetivos específicos:

-Indagar sobre la manera en que se desempeñan en la ocupación movilidad en la comunidad las personas con discapacidad que asisten a formación laboral.

-Describir las percepciones de las personas con discapacidad que asisten a formación laboral acerca de su autonomía en movilidad en la comunidad.

III. Marco Teórico

III. a. Antecedentes

A partir de la búsqueda bibliográfica en relación a la temática, se encuentran como antecedentes diversas producciones afines enmarcadas principalmente en movilidad en la comunidad y discapacidad.

Cristiani, Cacciavillani, Leegstra, Remesar, Collavini, Bertolotto en el año 2013, realizaron un proyecto académico titulado “Actividades instrumentales de la vida diaria: movilidad de los jóvenes en la comunidad” el cual concluye en la importancia de dicha ocupación en la vida cotidiana de las personas.

Otro antecedente de importancia, es el artículo de Maldonado del año 2013 “El Modelo Social de la Discapacidad: una cuestión de derechos humanos” que hace referencia al Modelo que se toma como eje fundamental de la presente investigación.

Por otra parte, Licenciadas en Terapia Ocupacional de la Universidad Nacional de San Martín realizaron un Trabajo Final Integrador en relación a la movilidad en la comunidad titulado “Impacto de la accesibilidad del entorno físico de la Localidad de Tigre, en la participación de personas con movilidad reducida en la comunidad”, utiliza términos relevantes y hace énfasis en el Modelo Social sin embargo la población y el contexto apuntan hacia otra mirada relacionada a la movilidad reducida y accesibilidad. Lo mismo sucede con el trabajo de grado final realizado por una estudiante de la Universidad de Coruña, España, titulado “Movilidad en la comunidad de personas con discapacidad física en el medio rural gallego: Proyecto de investigación” donde se hace hincapié en la discapacidad física destacando las barreras y los facilitadores.

Otra producción científica elaborada por Mg. Restrepo Atehortúa en el año 2017, “Análisis de la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad en la ciudad de Medellín”, estudia únicamente el uso del medio de transporte público situado en Colombia.

III. b. Terapia Ocupacional y movilidad en la comunidad

La Asociación Argentina de Terapeutas Ocupacionales (AATO) define a la TO como una profesión que interviene en los ámbitos sanitario, educativo, laboral, judicial y social-comunitario con el fin de favorecer la independencia y autonomía de las personas en el desempeño de las ocupaciones y calidad de vida (AATO, 2015).

Uno de los roles de la disciplina se centra en la promoción de derechos de las personas, “independientemente de su capacidad, a participar en ocupaciones

productivas tales como el trabajo” (WFOT, 2016. p.2). Por lo tanto, la TO brinda servicios de prevención y promoción de salud y tiene como objetivo, en algunos casos, que las PCD puedan introducirse dentro del mundo laboral.

La práctica de dicha profesión es guiada y se sustenta teóricamente por el Marco de Trabajo para la Práctica de la Terapia Ocupacional (2020), el cual clasifica a las áreas ocupacionales en ocho.

Dentro de estas, se destacan las AVDI, como aquellas “actividades que apoyan la vida diaria dentro del hogar y la comunidad” (p.29) y que a menudo requieren interacciones más complejas que las que se utilizan en las Actividades de la Vida Diaria (AVD). Dichas AVDI son:

- Cuidado de otros.
- Cuidado de mascotas y animales.
- Crianza de los niños.
- Gestión de la comunicación.
- Conducción y movilidad de la comunidad.
- Gestión financiera.
- Establecimiento y gestión del hogar.
- Preparación de la comida y limpieza.
- Expresión religiosa y espiritual.
- Mantenimiento de seguridad.
- Compras.

En este trabajo se decidió investigar la movilidad en la comunidad, definida por el Marco de Trabajo para la Práctica de la Terapia Ocupacional (2020) como “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”(p.30).

La movilidad en la comunidad, independiente de la modalidad, es esencial para la participación de un individuo en la vida civil, social y comunitaria ya que permite acceder a bienes y servicios; facilita la participación social; facilita la salud; promueve el bienestar; y permite la participación (World Federation of Occupational Therapist (WFOT), 2019, p.1).

Es por ello que se puede afirmar que en algunas situaciones “la movilidad se presenta como un fin en sí mismo y se relacionaría con la ocupación y en otras, como un medio [...] para participar de ocupaciones más complejas” (Cristiani, Cacciavillani, Leegstra, Remesar, Collavini, Bertolotto, 2013, p.10).

Para participar en la AVDI movilidad en la comunidad se requieren distintas habilidades: de desempeño motoras, de procesamiento y de interacción social,

entendidas como acciones que favorecen la participación de las personas en las ocupaciones teniendo en cuenta el contexto (Marco de Trabajo para la Práctica de la Terapia Ocupacional, 2020).

En cuanto a las habilidades de desempeño motoras, hacen referencia al movimiento de la persona, a la posición de su cuerpo y su interacción con objetos; las habilidades de procesamiento son aquellas relacionadas a la efectividad y el mantenimiento de la organización de la persona; y las de interacción social son las vinculadas a la comunicación con un otro.

Desde TO, se relaciona la persona, la ocupación y el entorno, por lo que se pueden ofrecer servicios para optimizar la movilidad en la comunidad de los usuarios a lo largo de la vida y en diferentes contextos.

III. c. Autonomía

La autonomía es el conjunto de habilidades que poseen las personas para elegir, decidir y responsabilizarse de sus actos; la misma se aprende y se adquiere mediante su ejercicio e interacción social. Se trata, entonces, de un ejercicio directo de las propias personas y desde su propio control que se aprende (Martínez, 2013).

Por otra parte Álvarez (2015) afirma que, “es una capacidad de las personas y, como tal, admite desarrollos variados que pueden condicionar fuertemente su ejercicio. Esto hace que sea tan difícil afirmar que alguien no tiene, en absoluto, autonomía, como afirmar que tiene una autonomía máxima” (p.16). Su nivel depende de condiciones internas y externas que son los factores personales y el contexto.

A los fines de esta investigación, se considerará traslado autónomo a aquel que se realice sin ningún tipo de compañía familiar o profesional.

Uno de los objetivos que se persigue desde TO con adultos con discapacidad se centra en favorecer la autonomía en las ocupaciones, las cuales se describen como “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. Las ocupaciones incluyen cosas que la gente necesita, quiere y espera hacer” (WFOT, 2012, como se citó en Marco de Trabajo para la Práctica de la Terapia Ocupacional, 2020. p.6).

Cabe mencionar que “la autonomía de cada sujeto se articula con una dimensión colectiva, se compone junto con otros” (Carmona Gallego, 2020. cap. 2.1 párr. 2), de ahí la importancia del entorno a lo largo del desarrollo de la misma.

Sin embargo, en muchas ocasiones, la autonomía en la movilidad en la comunidad de las PCD se ve afectada debido a la percepción que tiene la sociedad respecto a ellas, poniéndolas en el lugar de sobreprotección y asistencialismo (Aza,

2022).

Los sujetos partícipes de la investigación, transitan una etapa de vida adulta en la cual surgen nuevos objetivos, diferentes a los de la niñez y adolescencia, “relacionados con el empleo, la participación en actividades formativas más allá de la educación obligatoria, la vida y el cuidado del propio hogar, la implicación activa en distintos espacios de la comunidad, y la vivencia de relaciones sociales y personales satisfactorias” (Fullana Noell, Pallisera Díaz, Martín Pazos, Ferrer Comalada y Puyaltó Rovira, 2015. p.55).

Finalmente, la autonomía en la movilidad en la comunidad, podría favorecer la participación de las personas en diversos ámbitos como lo son la participación social, el acceso a la salud, al trabajo y a una vida independiente.

III. d. Discapacidad y Formación Laboral

El término PCD, fue definido en el año 2008 por la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, como aquellas personas que “tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a largo plazo que, al interactuar con diversas barreras, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás” (art.1, párr.2).

En lo que respecta al Marco Normativo Nacional de las personas con discapacidad, en el año 2006 se dictó la Resolución N° 1328/06 “Modificación del Marco Básico de Organización y Funcionamiento de Prestaciones y Establecimientos de Atención a Personas con Discapacidad” que establece y regula las prestaciones básicas a las que puede tener acceso esta población.

Una de éstas es la FL que se explica como “proceso de capacitación que implica evaluación, orientación específica, formación laboral y/o profesional y su finalidad es la preparación adecuada de una persona con discapacidad para su inserción en el mundo del trabajo” (cap.4.5, párr.2). Dentro de dicha resolución se describen tres tipos de FL: Servicio de Formación Laboral, Servicio de Aprestamiento Laboral y Formación Laboral Integrada (Ministerio de Salud, 2006).

Servicio de Formación Laboral, es definido como aquel que mediante el desarrollo de metodologías y técnicas específicas tiene por objeto la preparación objetiva de una persona con discapacidad en una determinada actividad laboral. Los beneficiarios abarcan una edad de dieciocho a veinticinco años.

Servicio de Aprestamiento Laboral: tiene por objeto el desarrollo de habilidades, destrezas, hábitos y conductas de carácter laboral en una persona con discapacidad. Se diferencia de los Servicios de Formación Laboral porque

no tiene por objeto el aprendizaje sistemático de una especialidad laboral determinada, sino que procura solamente la habilitación laboral de una persona discapacitada, para posibilitar su inserción en el mundo del trabajo. Los beneficiarios abarcan una edad de dieciocho a cuarenta y cinco años.

Formación Laboral Integrada: puede realizarse en una escuela o centro de capacitación común, no especializado para personas con discapacidad, a los que pueden acceder los mismos, para luego desempeñarse en el mercado laboral. (Ministerio de Salud, 2006).

Se destaca a la TO como disciplina obligatoria dentro del equipo técnico profesional básico de Servicio de Formación Laboral y Servicio de Aprestamiento Laboral.

III. e. Modelo social de la discapacidad

Remontando a la historia y siguiendo un orden cronológico, previo a la existencia del modelo actual, existieron otras corrientes relacionadas con el ámbito de la salud y la discapacidad.

Aunque cada modelo se reconozca con una fecha histórica, tal como menciona Velarde Lizama (2012, p. 117) los modelos no se aíslan “sino que éstos muchas veces se dan de forma paralela influyendo juntos en el tejido social”.

Dentro de estos, se destaca el Modelo de Prescendencia, el cual ponía foco en los religioso, sobrenatural y la mirada sobre la discapacidad se centraba en un castigo divino. Luego, surge el Modelo Biomédico que tomaba a la discapacidad como propio de cada persona y se centraba en la rehabilitación del paciente buscando la “normalización”, dejando de lado lo social.

Por último, surge el Modelo Social de la discapacidad, el cual considera que “las causas que originan la discapacidad no son religiosas ni científicas, sino que son, en gran medida, sociales. En efecto este nuevo paradigma social sobre la discapacidad, que se enmarca en los principios generales declarados por los derechos humanos, se origina en la segunda mitad del siglo pasado. Este movimiento multidimensional nace dentro de la disciplina de las ciencias sociales, el análisis de las políticas sociales y la lucha por los derechos civiles; específicamente aquellos relacionados con los derechos de las personas con discapacidad (Carhuancho Mendoza, Garay Ordoñez 2019. s.n.).

El modelo social de la discapacidad, explica que “no son las limitaciones individuales las raíces del problema, sino las limitaciones de la propia sociedad para prestar los servicios apropiados y para asegurar adecuadamente que las necesidades de las personas con discapacidad sean tenidas en cuenta dentro de la

organización social” (Maldonado, 2013. p.1101).

Es por esto que, “desde este modelo se insiste en que las personas con discapacidad pueden aportar a la sociedad en igual medida que el resto de personas” (Maldonado, 2013. p.1101).

Lo importante del presente modelo es como se implementa y ejecuta. Si se quiere que un modelo social sea eficiente en atender a los requerimientos importantes de las personas, este modelo ha de ser concordado y coordinado entre las diferentes organizaciones y el Estado (Garay Ordoñez, Carhuancho Mendoza, 2019. s.n.).

En la década del 90, surge la expresión "Nada de nosotros sin nosotros" “utilizada para comunicar la idea de que no puede decidirse nada sin contar con la participación completa, como lo fue mucho tiempo con las personas con alguna discapacidad” (Universidad de Ciencias Económicas, 2023. s.n.). Es a partir de esto, que dicho lema es utilizado

“como una bandera de empoderamiento de las personas con discapacidad, remarcando que las decisiones sobre ellos mismos, en términos de políticas, leyes y derechos, deben ponerlos en el centro, es decir, hacerlos partícipes necesarios e indispensables. Básicamente, se trata de no decidir por ellos sino con ellos” (Bessone, 2021. s.n.).

III. f. Percepción

Siguiendo con el lema “Nada de nosotros sin nosotros” la presente investigación toma como eje las percepciones de las PCD, entendidas como un proceso donde se ponen en juego la ideología y la cultura. Explican la realidad aplicada a las distintas experiencias cotidianas para ordenarlas y transformarlas con el fin de expresar la visión que una persona tiene de su alrededor y de sus propias vivencias (Vargas Melgarejo, 1994); es decir, las apreciaciones de una persona acerca de su desempeño en la vida cotidiana.

Un elemento importante que define a la percepción, es el reconocimiento de las experiencias cotidianas. Ya que permite evocar experiencias y conocimientos previamente adquiridos a lo largo de la vida con los cuales se comparan las nuevas experiencias (Vargas Melgarejo, 1994).

La percepción, según Carterette y Friedman (1982, como se citó en Arias Castilla, 2006, p. 10):

Es una parte esencial de la conciencia [...] constituye la realidad como es experimentada. Esta función de la percepción depende de la actividad de

receptores que son afectados por procesos provenientes del mundo físico. La percepción puede entonces definirse como el resultado del procesamiento de información que consta de estimulaciones a receptores en condiciones que en cada caso se deben parcialmente a la propia actividad del sujeto.

La percepción de un individuo, según la Universidad de Murcia (s.f.) se compone por dos tipos de inputs: los externos, son las sensaciones que provienen de imágenes, sonidos, aromas, entre otros estímulos; y los internos, que provienen del propio individuo y se basan en una elaboración de los estímulos externos.

Por otro lado, se caracteriza por ser: subjetiva, selectiva y temporal.

Explica que lo subjetivo hace referencia a las reacciones que tiene cada individuo a un mismo estímulo y es selectivo ya que “es consecuencia de la naturaleza subjetiva de la persona que no puede percibir todo al mismo tiempo y selecciona su campo perceptual en función de lo que desea percibir” (Universidad de Murcia, s.f.). Por último es temporal debido a que, es a corto plazo, es decir, se modifica en medida que el individuo tiene nuevas experiencias, necesidades y motivaciones.

IV. Justificación

El presente trabajo de investigación brinda información dentro del campo de TO, tomando como eje central la autonomía en la movilidad en la comunidad y la percepción de las PCD respecto a dicha ocupación.

Desde un aspecto social, puede dar a conocer a la comunidad en general las percepciones que tienen las PCD, que asisten a FL acerca de su propio desempeño con respecto a dicha ocupación, tomándolos como sujetos activos y partícipes de esta investigación.

Además, los sujetos partícipes de la investigación, transitan una etapa de vida, la cual generalmente demanda mayor autonomía en lo que respecta a la movilidad en la comunidad ya que surgen nuevos objetivos, diferentes a los de la niñez y adolescencia, relacionados con el empleo, tareas del hogar, autocuidado, reuniones sociales.

Por lo tanto, desde la práctica implica un aporte a la disciplina, ya que conocer cómo perciben su autonomía en la movilidad en la comunidad, las PCD que se están formando para un empleo u oficio es de importancia para la TO porque el modelo social en que se enmarca actualmente, toma a la persona y a sus intereses como eje central y es a partir de esto que se plantean objetivos e intervenciones para favorecer el desempeño en ocupaciones y la calidad de vida.

Finalmente, desde lo teórico, la investigación busca contribuir a la TO con información acerca de la propia autonomía de las PCD tomando como eje su relato ya que la información existente es escasa.

V. Material y métodos/ Metodología/ Procedimientos

V. a. Tipo de investigación:

El tipo de investigación seleccionado es mixto. Combina el método cualitativo, busca comprender y explicar la perspectiva de las personas en relación con un contexto (Hernandez Zamperi, Fernandez Collado y Baptista Lucio, s.f.), y el método cuantitativo, obtiene datos numéricos convertidos en gráficos. Sin embargo, posee un enfoque mayormente cualitativo puesto que el objetivo general de la investigación se encuentra vinculado directamente a un análisis de percepciones.

Para llevarlo a cabo se realizó un “muestreo de participantes voluntarios, ya que las personas acceden a participar en un estudio que profundiza en las experiencias vividas” (Hernandez Sampieri, Fernandez Collado y Baptista Lucio s.f.). Del mismo modo, se clasifica como una muestra homogénea porque las personas seleccionadas poseen características o rasgos en común y tiene como propósito centrarse en el tema a investigar o resaltar situaciones, procesos o episodios en un grupo social.

Para la recolección de información, se realizaron entrevistas semiestructuradas que se basan en una guía de preguntas donde el entrevistador tiene la libertad de introducir preguntas adicionales para precisar conceptos u obtener mayor información sobre los temas deseados (Hernandez Zamperi, Fernandez Collado y Baptista Lucio, s.f.). Al momento de llevarse a cabo las mismas, se apuntaron conceptos claves según el criterio de las investigadoras.

Para el análisis de los datos recabados se utilizó el relato de los participantes de las entrevistas y la confección de gráficos.

Finalmente, según la clasificación Hernandez Zamperi, Fernandez Collado y Baptista Lucio (s.f.), el tipo de investigación respecto a los objetivos, es descriptivo ya que “busca especificar propiedades, características y rasgos importantes de cualquier fenómeno que se analice. Describe tendencias de un grupo o población”.

V. b. Método de investigación:

Se llevó a cabo un previo sondeo respecto a las instituciones de la localidad de Rosario, con el fin de identificar espacios de Formación Laboral. Posteriormente, se seleccionaron dos espacios, siendo estos: “La Madeja”, Servicio de Formación Laboral perteneciente a la “Fundación del Sol Naciente” con dirección en Sanchez de Bustamante 65 bis; y Servicio de Aprestamiento Laboral del Centro Universitario Rosario Inclusiva (CURI), perteneciente a la “Fundación del Gran Rosario” con dirección el Laprida 1268.

Con respecto al contacto con cada institución, se realizó una vez aprobado el Plan de Tesina, a través de una carta (Anexo 1) que se hizo llegar vía correo electrónico. Luego de la aceptación de ambos espacios, se comenzó con la investigación.

En primera instancia, se visitó “La Madeja” en tres ocasiones. Durante la primera visita se compartieron objetivos de la investigación y un ejemplar de entrevistas (Anexo 2), se pactaron fecha y horarios junto con el director de la institución. En los posteriores encuentros se entrevistaron un total de once personas.

En segunda instancia, se concurrió a CURI donde en una visita se invitó a las PCD a participar y se realizaron trece entrevistas.

El total de personas entrevistadas fue veinticuatro. Siendo detallado en el Plan de Tesina un mínimo de veinte y un máximo de cuarenta que es lo que se estimaba encontrar en los espacios seleccionados.

La selección de participantes fue de forma aleatoria, voluntaria y sugerida por las personas a cargo del taller al momento que se acudió al espacio.

Durante las visitas a cada institución, en un primer momento las investigadoras explicaron el objetivo de la visita y dieron espacio a evacuar dudas. Luego, se firmaron los consentimientos informados (Anexo 3) y se comenzó con las entrevistas individuales. Dicho consentimiento fue firmado por el entrevistado (y no por un familiar) puesto que son todas personas mayores de edad y la investigación no implica procedimientos invasivos que afecten su integridad física, emocional o su privacidad.

Las entrevistas fueron semiestructuradas, de diez preguntas enfocadas en la temática, con una duración que varió entre cinco y veinte minutos aproximados por persona.

Una vez finalizadas las mismas, se comenzó a cargar los datos utilizando el programa Formularios de Google y se analizaron los diversos relatos de las personas que participaron. Luego se confeccionaron los gráficos y se analizaron las siguientes variables:

- Edad
- Tiempo que hace que asiste a la institución.
- Localidad
- Medios que utiliza para trasladarse.
- Si se traslada solo o acompañado.
- Uso de herramientas de apoyo.
- Cómo se siente (emocionalmente) al trasladarse solo.
- Interés por aprender a moverse de manera autónoma.

- Cuán autónomo se percibe.

VI. Resultados.

Para la obtención de los resultados de la presente investigación, se realizó el análisis de los datos a través de gráficos y del relato de las personas entrevistadas.

En relación a la cantidad de entrevistas realizadas, fueron un total de veinticuatro, de los cuales once asisten a La Madeja y trece asisten a CURI.

Con respecto a la edad de los entrevistados (Gráfico 1), abarcó un rango etario desde los diecinueve hasta los treinta y tres años.

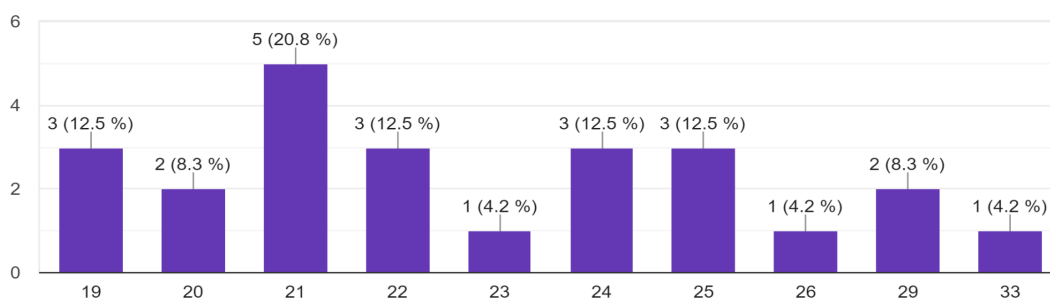


Gráfico 1: Edad de los entrevistados.

En su gran mayoría las personas entrevistadas respondieron que acuden a la institución (Gráfico 2) desde el corriente año, algunas desde el año 2022, otras desde el año 2021 o 2019. El pico máximo de inicio a FL en la institución en la que se realizó cada entrevista fue al inicio del corriente año. Sin embargo, se identificó que en el año 2020 no hubo inicios, pudiendo relacionar esto directamente al año de la pandemia por COVID-19.

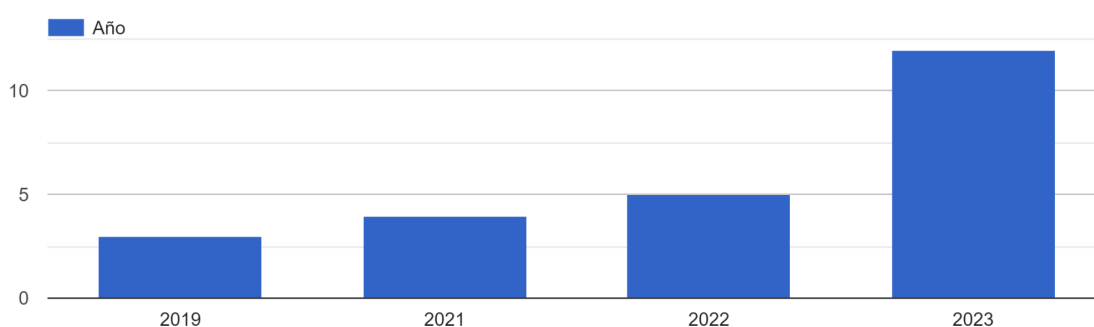


Gráfico 2: Tiempo que asisten a la institución.

Además, un gran porcentaje no asistieron previamente a otras instituciones (Gráfico 3) de FL, aquellos que sí asistieron, lo hicieron sólo por unos meses ya que refirieron “no sentirme cómodo”, “querer nuevas experiencias”, “aburrirme”. Las otras instituciones nombradas fueron: El Aprendiz y El Andén.

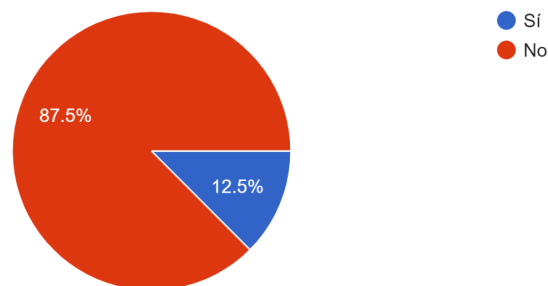


Gráfico 3: Entrevistados que no asistieron previamente a otras instituciones.

En su mayoría, se identificó que comenzaron a asistir a las instituciones de FL posterior al paso por la escuela secundaria sin tener experiencia en otros espacios de formación académica (terciario, universitario, talleres de formación, etc.).

En lo que respecta a la autonomía en el traslado hacia la institución de los 24 jóvenes, quince suelen trasladarse con compañía y nueve se trasladan solos.

Por otro lado, del total de entrevistados, veintiuno residen (Gráfico 4) en la ciudad de Rosario y únicamente tres personas viven en localidades aledañas. Se menciona que los tres que no son de Rosario, son de las localidades de Pujato, Álvarez y Funes. Se destaca que dos se dirigen hacia la institución en transporte especial, el cual se caracteriza por ser más exclusivo y directo que un transporte público.

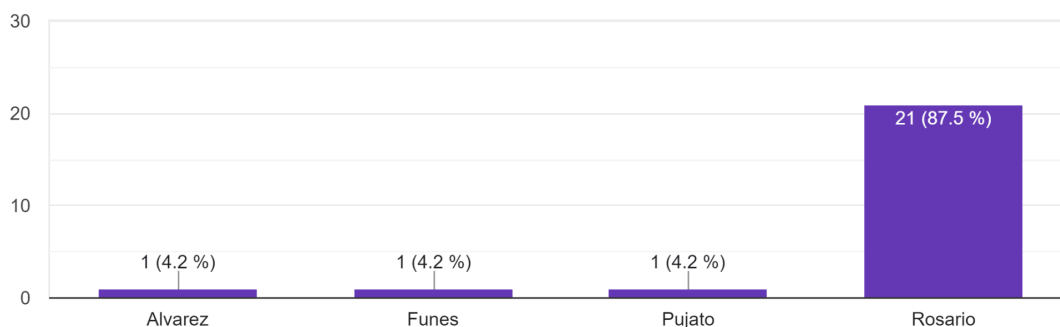


Gráfico 4: Localidad de residencia.

De los veintiún jóvenes que residen en la localidad de Rosario, diez se trasladan hasta la institución (Gráfico 5) en auto o moto conducido por un familiar, siete lo hacen en colectivo de los cuales uno se traslada estrictamente acompañado por un familiar, tres se dirigen hacia la institución caminando, sin embargo uno de ellos lo hace también estrictamente acompañado. Por último, solo uno se traslada en transporte especial siendo oriundo del barrio Fisherton.

Aquellos que se trasladan en auto o moto conducido por un familiar, han tenido diversos comentarios al respecto, entre ellos: *“no podría hacerlo sola porque no me ubico en tiempo y espacio”, “me siento cómoda y tranquila viniendo así”*. Así mismo, los que utilizan transporte especial, mencionaron no usar colectivos debido a epilepsia o a secuelas físicas. Por ejemplo, un joven explicó *“tuve una cirugía en la cabeza y me tengo que cuidar de los golpes por eso no puedo usar el colectivo, hacer fútbol”*.

Un aspecto a destacar durante las entrevistas, es que varios de aquellos que se trasladan con compañía, manifestaron que su familia *“tiene miedo”, “prefieren traerme”, “no están tranquilos si vengo solo”*.

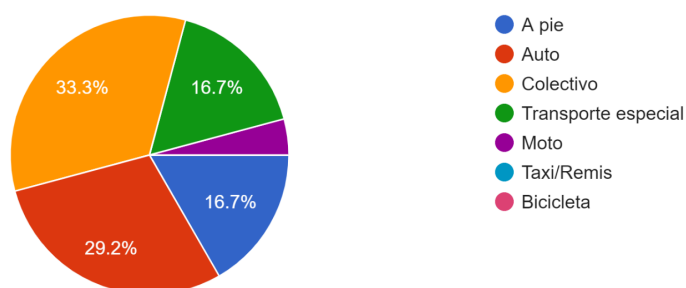


Gráfico 5: Medio de transporte con el que se trasladan a la institución.

En relación al tiempo (Gráfico 6), se resalta que aquellos que utilizan colectivo, tiene un tiempo de viaje, hacia la institución, que ronda entre treinta minutos a más de noventa minutos y la variación del mismo, depende de la ubicación del barrio y el recorrido de las diversas líneas de colectivo. En contraposición, respecto al tiempo, se destaca notablemente que aquellos que residen en la localidad de Rosario, que se dirigen hacia la institución en auto/moto/transporte especial tardan entre menos de quince minutos y cuarenta y cinco minutos. Aquellos que tardan menos de quince minutos es porque residen entre siete y quince cuadras de las instituciones a las que asisten.

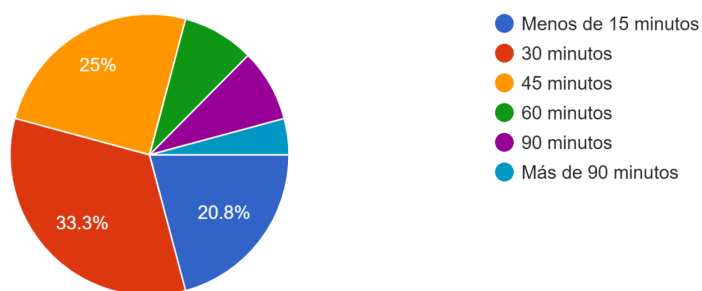


Gráfico 6: tiempo que tardan en llegar a la institución.

Un aspecto a considerar es la ubicación de cada institución a la que asisten dentro de la localidad de Rosario. Debido a que en el caso de CURI, se ubica en el centro de la ciudad teniendo un acceso más fácil permitiendo a las personas llegar caminando o en diversas líneas de colectivo. En el caso de La Madeja, queda ubicada en la zona sur de la ciudad siendo su acceso más difícil por la limitada cantidad de colectivos.

La mayoría de los entrevistados coincidió en la manera de trasladarse habitualmente por la ciudad (Gráfico 7) y la manera de trasladarse hacia la institución era con el mismo medio. Sin embargo, también surgió que una persona utilizaba bicicleta.

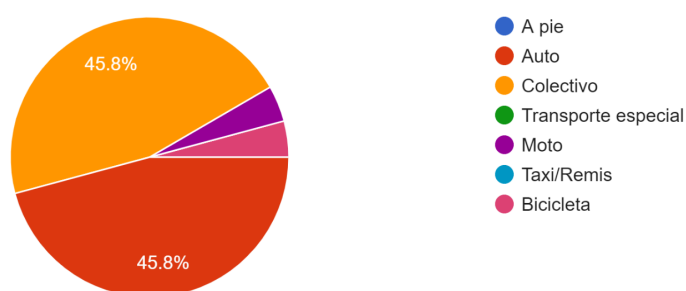


Gráfico 7: Medio de transporte que usan habitualmente para dirigirse a otros lugares.

Del total de entrevistados, quince personas utilizan apoyos o herramientas de ayuda (Gráfico 8). De lo contrario, nueve no utilizan los mismos.

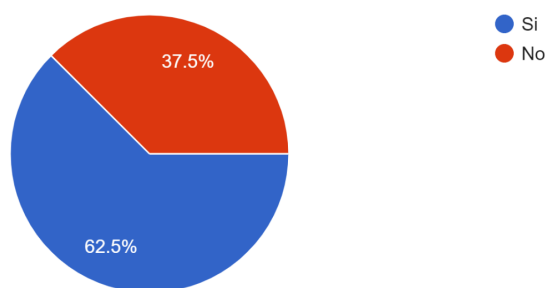


Gráfico 8: Uso de apoyos o herramientas de ayuda.

Aquellos que se trasladan solos siempre utilizan apoyo (Gráfico 9), dentro de los cuales refieren Google Maps, lugares de referencia (monumentos, teatros, escuelas, entre otros), nombre de calles y cartelería. Además, uno mencionó la asistencia de un familiar refiriéndose a comunicación telefónica con recordatorios o avisos.

Se puede afirmar que todos los entrevistados que se dirigen sin compañía hacia la institución usan alguna herramienta de apoyo. Por otra parte, algunas

personas que se trasladan con compañía, de todas formas mencionaron el uso de apoyos o herramientas de ayuda.

En cuanto a aquellos que no usan ninguno, se relaciona directamente con que el traslado hacia distintos lugares es exclusivamente acompañados.

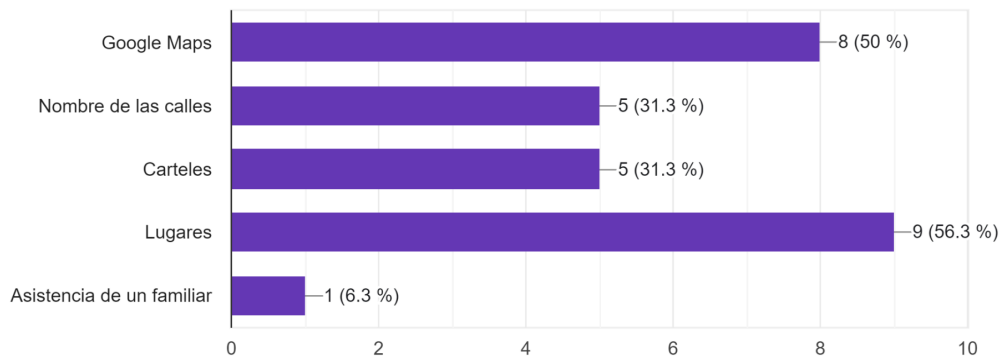


Gráfico 9: Uso de herramientas de apoyo.

De veinticuatro entrevistados, un total de diecinueve toman colectivos habitualmente (Gráfico 10) y cinco no lo hacen. De estos cinco, dos son de los tres entrevistados que residen en localidades aledañas.

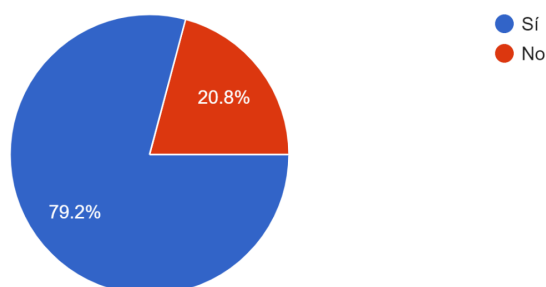


Gráfico 10: Entrevistados que toman el colectivo habitualmente.

En relación a la descripción de aspectos que resultan más fáciles de resolver al momento de utilizar un colectivo (Gráfico 11), siete no han podido identificarlos o reconocerlos. Sin embargo, muchos han destacado como aspecto principal “encontrar la parada de colectivo”.

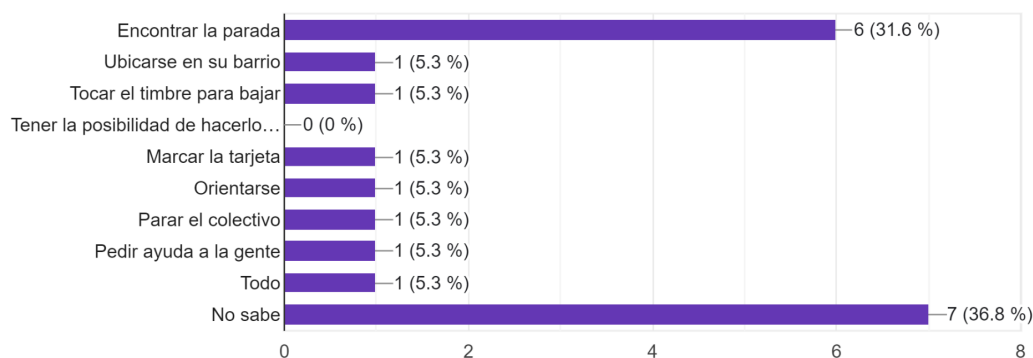


Gráfico 11: Aspectos fáciles a la hora de tomar colectivos.

En contraposición, aquellos aspectos difíciles (Gráfico 12) fueron más sencillos de identificar y hubo más variedad. Entre ellos se destacan “*coordinar el horario*”, “*aprender nuevos recorridos*” y “*comunicarse y soportar la cantidad de gente*”. Otros aspectos que surgieron fueron “*calcular el tiempo de viaje*” para llegar a horario, “*orientarse*” durante el viaje y “*encontrar asiento*”. Además, dos mencionaron que nada les resultaba difícil y dos no pudieron identificar aspectos difíciles.

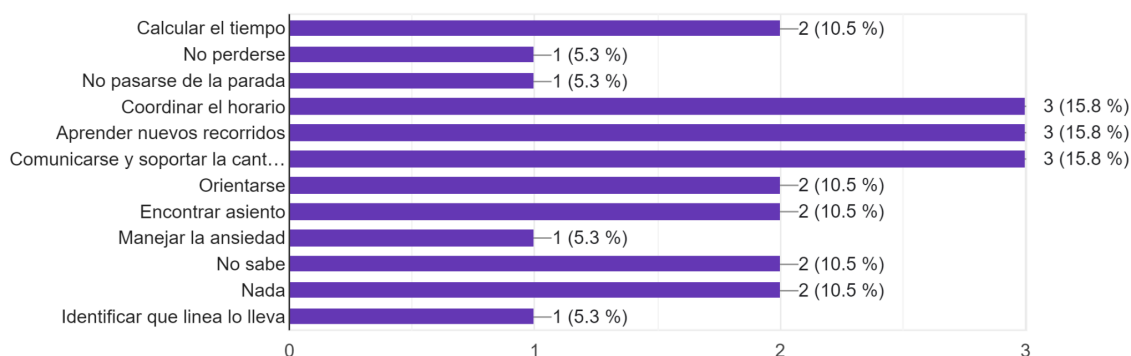


Gráfico 12: Aspectos difíciles a la hora de tomar colectivos.

Por otro lado, se preguntó a los entrevistados si suelen trasladarse por la calle sin compañía (Gráfico 13), dando como ejemplo ir a hacer compras, pasear por el barrio, asistir a algún profesional, visitar un familiar o amigo, etc. Quince respondieron que sí y nueve que no. Aquellos que mencionaron que no, son la gran mayoría de aquellos que también son acompañados por un familiar o se trasladan en transporte a la institución.

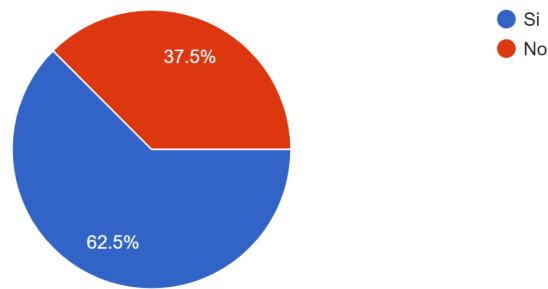


Gráfico 13: Entrevistados que suelen trasladarse sin compañía por la calle.

En cuanto a la pregunta de cómo se sentían en ese momento (Gráfico 14), aquellos que respondieron que sí, mencionaron por un lado que se sienten “tranquilo”, “bien”, “orgulloso de mi mismo”, “seguro si voy de mi abuela o mi papá”, “maduro”, “con libertad”, “seguro si es en mi pueblo”. Sin embargo, varios destacaron que “tengo miedo por la inseguridad”, “estoy siempre alerta y no saco el celular o cruzo la vereda si veo a alguien raro” y “me siento ansioso”.

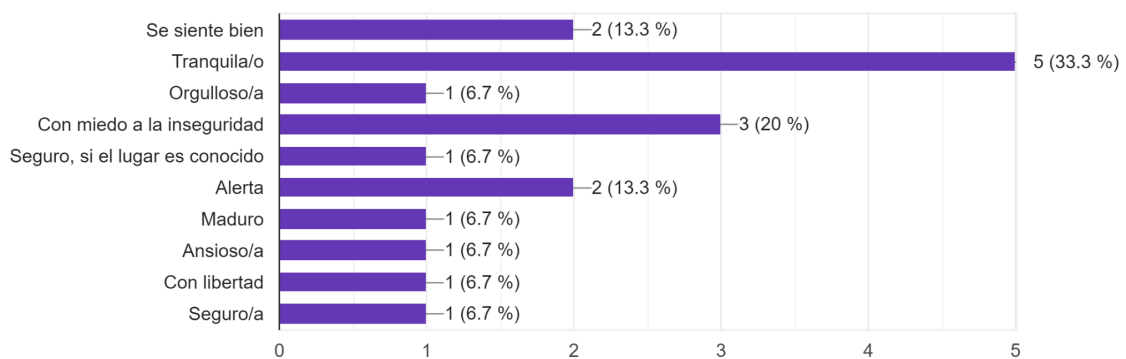


Gráfico 14: Cómo se sienten al trasladarse sin compañía por la calle.

Un aspecto a destacar es que aquellos que mencionaron el miedo a la inseguridad, residen en la localidad de Rosario y las dos personas que residen en localidades aledañas resaltaron sentirse muy tranquilos debido que, al ser pocos habitantes, se conocen entre sí por lo que en el caso de necesitar colaboración les resulta más accesible.

Del total de los entrevistados, ante la consulta sobre si creen que pueden mejorar su forma de moverse (Gráfico 15), únicamente dos personas respondieron que no por dos motivos muy diferentes, una refirió que “no necesito mejorar en nada” y otra “no creo que pueda”. Por otra parte, dos mencionaron no saber si podrían mejorar.

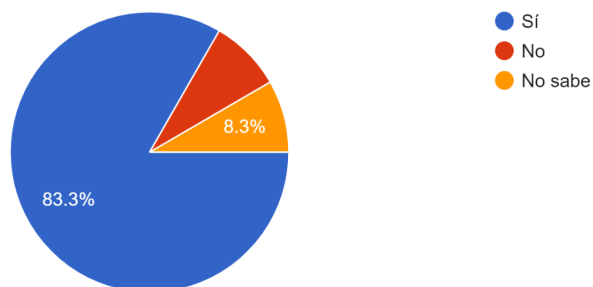


Gráfico 15: Creen que podrían mejorar su forma de moverse.

Sobre los veinte que pudieron identificar desde su percepción que sí podrían hacerlo, se destaca que uno de ellos manifestó: *“me gustaría pero no me ubico en tiempo y espacio”*. Otro joven, cuando se le preguntó sobre qué mejorar en el manejo en la comunidad, respondió: *“solo si es con compañía”*.

Con respecto al resto de los entrevistados, ante la misma pregunta unos pocos respondieron que no saben y en su mayoría respondieron:

- *“Aprender a andar solo”*.
- *“Aprender a tomar nuevas líneas de colectivo”*.
- *“Aprender a calcular mejor los tiempos”*.
- *“Aprender a hacerlo con mayor tranquilidad”*.
- *“Tener menos miedo y más seguridad”*.
- *“Usar herramientas de apoyo”*.
- *“Aprender las calles”*.
- *“Prestar mayor atención”*.
- *“Tener más libertad”*.
- *“Lograr hacerlo de forma espontánea”*.

Acerca de si les gustaría aprender a moverse de alguna otra forma de manera autónoma (Gráfico 16) cinco respondieron que no. Uno de ellos mencionó que *“siento que nunca lo podría hacer”*, *“me gusta que mi familia me lleve”* y otros que se sienten satisfechos con el transporte que utilizan y conformes con su desempeño.

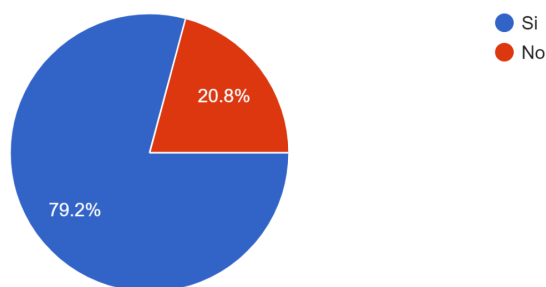


Gráfico 16: Les gustaría aprender a movilizarse de otra forma.

Diecinueve personas respondieron que les gustaría aprender a movilizarse de alguna otra forma, destacando como principal interés el uso de la bicicleta. También, hicieron referencia al uso de taxi/remis y colectivo sin ningún tipo de compañía. Una persona manifestó querer caminar solo por la ciudad. Otros manifestaron sentirse motivados por aprender a conducir moto y auto, uno de estos mencionó que *“estoy esperando a que pasen dos años de no tener convulsiones así el médico me autoriza a sacar el carnet de auto porque me piden eso”*.

Por último, se pidió a los entrevistados que otorguen una puntuación en una escala del uno al diez (Gráfico 17), tomando al uno como un sentimiento de desagrado y al diez como un momento de mayor agrado, respecto a cómo se sienten emocionalmente a la hora de tomar un colectivo, dirigirse hacia un negocio, llegar hasta un lugar. Entre el total de las respuestas, se osciló entre el tres y el diez, en su mayoría respondieron sentirse 10/10 porque se sienten *“tranquilo”, “orgullosa”, “feliz” y “con libertad”*. Sin embargo, los puntajes más bajos se asocian directamente a emociones como la ansiedad, miedo a la inseguridad, nerviosismo, en alerta constante e inseguros.

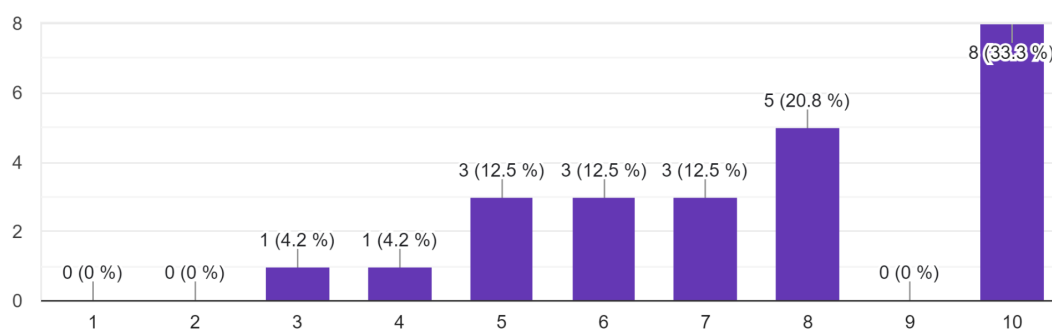


Gráfico 17: Como se sienten en una escala del 1 al 10 a la hora de tomar un colectivo, dirigirse hacia un negocio, llegar hasta un lugar.

VII. Discusión

Posterior a la información recabada durante las entrevistas y a su respectiva descripción se pudo discutir que: en relación a los antecedentes se puede destacar que en su mayoría, las investigaciones científicas en relación a la movilidad en la comunidad estaban orientados principalmente a las barreras arquitectónicas y a aspectos que se pueden estandarizar y medir, dejando a un lado las percepciones de las personas que formaban parte de dichas investigaciones.

Se pudo reafirmar que una característica en común con algunos antecedentes como el 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”, es el Modelo Social de la Discapacidad como eje del trabajo.

Por otra parte, las instituciones visitadas fueron La Madeja, Servicio de formación laboral y CURI, Servicio de Aprestamiento Laboral, los entrevistados fueron adultos jóvenes de entre diecinueve y treinta y tres años, los cuales cumplen con la edad acordada por la Resolución N° 1328/06 en relación a las instituciones de FL.

Las entrevistas arrojaron datos y relatos muy diversos entre sí, pudiéndose afirmar la variabilidad de puntos de vista y coincidiendo así con Vargas Melgarejo (1994) y su concepto de percepción dentro del cual menciona como elemento importante el reconocimiento y expresión de las experiencias vividas. Un ejemplo de esto es como cada PCD toma al concepto y la sensación de autonomía, es decir, en algunos casos durante las entrevistas mencionaron sentirse autónomos mientras que, durante la movilidad en la comunidad se encontraban acompañados constantemente siendo contradictorio con dicho término.

Una descripción frecuente en las entrevistas fue el acompañamiento y el rol de su entorno para su desempeño en la movilidad en la comunidad. En algunos casos esto se puede tomar como un aspecto favorable puesto que el entorno facilita y da herramientas para incrementar la autonomía; en cambio, en otros casos, se asemejan con el concepto de Aza (2022), el cual se vincula con la sobreprotección y el asistencialismo, ya que de una forma u otra su entorno no los habilita a favorecer su desempeño en la movilidad en la comunidad generando una limitación en su autonomía.

De igual modo, en muchas ocasiones, se pudo analizar la contraposición con el término de autonomía definido por Martínez (2013), ya que muchas personas manifestaban considerarse preparados para incrementar su autonomía pero se veía afectado su poder de decisión y elección ya que existe la ausencia de aprobación por parte de su entorno como se ha mencionado en los resultados.

Por otro lado, aunque actualmente se promueve el Modelo Social de la Discapacidad, en los relatos de las entrevistas se pueden ver que aún se mantienen características en lo cotidiano y en la sociedad que no coinciden con lo planteado en dicho modelo. Por ejemplo, el desconocimiento de la sociedad en cómo actuar ante algunas situaciones como ceder el asiento en el colectivo o indicar algún tipo de ayuda cuando alguien se encuentra desorientado, generando una barrera social y sin empatía con el otro, reduciéndose directamente al Modelo Biomédico que toma a la discapacidad como propio de la persona y deja afuera a lo social.

Otro aspecto a destacar dentro de los relatos de aquellas PCD que residen dentro de la ciudad de Rosario, es la inseguridad. El mismo, no había sido descrito dentro del marco teórico ya que no fue considerado dentro de la investigación; sin embargo, al surgir se relaciona directamente con el contexto en el cuál se realiza dicha investigación. Es a partir de esto, que se retoma al concepto de autonomía y sobreprotección familiar, afirmando que el desempeño en la movilidad en la comunidad se ve limitado ya que el entorno tiene miedo de que la persona sufra un hecho de inseguridad al trasladarse sola por la localidad afectando de forma indirecta al desempeño en sus ocupaciones.

La TO, como menciona la AATO (2015) interviene en diversos ámbitos y su fin es favorecer la independencia y la autonomía de las personas, de ahí la importancia de la disciplina para el desempeño en las ocupaciones y la inclusión de la misma en FL. Durante las entrevistas, ninguna persona hizo mención a la TO, sin embargo se identificaron herramientas de apoyo, hábitos, organización que pudieron ser abordados con la TO de los espacios ya que CURI y La Madeja, cuentan con dicho profesional, es decir, tal como establece la Resolución 1328/06.

VIII. Conclusión

La investigación fue llevada a cabo en dos instituciones de la localidad de Rosario, se realizaron un total de veinticuatro entrevistas semiestructuradas tal como se planteó en la metodología, cumpliendo con la cantidad estimada. La finalidad de las mismas, fue conocer de forma individual las percepciones para su posterior análisis. Además, se destaca que se presentaron algunas limitaciones al momento de llevar a cabo el trabajo de campo: en cada una de las instituciones al menos una persona no quiso participar; falta de asertividad de algunos participantes a la hora de responder; y dificultad para identificar aspectos fáciles y difíciles al trasladarse en colectivo.

Tomando en cuenta el objetivo general del presente trabajo de investigación, se puede afirmar que se logró conocer las percepciones de las PCD que asisten a FL acerca de su autonomía en relación a la movilidad en la comunidad, las cuales fueron diversas por lo que permite su análisis y posterior descripción.

En primer lugar, se concluye que la mayoría de las personas que asisten a dichas instituciones, se trasladan con compañía hacia el espacio siendo que gran parte manifiesta su interés y motivación para utilizar un medio para trasladarse de manera autónoma.

En segundo lugar, se concluye que en relación al uso de herramientas de apoyo dentro de la autonomía en la movilidad en la comunidad las personas lo perciben como un aspecto fundamental ya que no solo son usadas para orientarse en las localidades sino que también les brindan mayor sensación de seguridad y tranquilidad. Sin embargo, es notable que una parte de aquellos que se trasladan con compañía han manifestado utilizar herramientas de apoyo por lo que se puede ver expuesto el interés en favorecer su autonomía.

En tercer lugar, posterior al análisis de datos, se puede expresar que usar el medio de transporte público se percibe como una actividad compleja ya que las personas entrevistadas han manifestado en gran cantidad aspectos difíciles, los cuales coinciden entre sí. Al mismo tiempo, se puede deducir que aquellos que se trasladan en medio de transporte público acompañados, presentaron mayores dificultades para percibir dichos aspectos relacionándose directamente con la presencia de dicha compañía.

En cuarto lugar, tal como se considera en los aportes bibliográficos expuestos en el Marco Teórico, existe en general una limitación de la autonomía por parte del entorno de las PCD relacionándose directamente con la sobreprotección ya que existe un deseo constante de aumentar la autonomía en la movilidad en la comunidad pero se ve afectado por la creencia de que no es posible hacerlo sin compañía.

En quinto lugar, se concluye que las percepciones de cada uno de los entrevistados varían entre sí. Una característica en relación a esto, es la localidad de residencia ya que aquellos que residen en localidades pequeñas manifestaron percibirse con gran autonomía debido a que son conocidos por sus vecinos, no sienten miedo y pueden desempeñarse con mayor libertad. En contraposición, algunos de aquellos que residen en la ciudad de Rosario se perciben menos autónomos debido a las dimensiones de la ciudad relacionándose directamente con trayectos de mayores distancias, la demanda del uso del medio de transporte para trasladarse y el miedo a la inseguridad.

En sexto lugar, se hace mención a la dificultad para percibir su propia autonomía que presentan las PCD que se trasladan con compañía en todo momento debido a la escasa experiencia en la movilidad en la comunidad de manera autónoma.

En séptimo lugar, como se ha descrito en el Marco Teórico y tomando a dicha ocupación como medio y como fin, se podría afirmar que desempeñarse en esta AVDI de manera autónoma puede otorgar a las personas felicidad y orgullo. Además, se pudo notar que perciben que favorece el acceso a otras ocupaciones debido a que han manifestado la sensación de mayor libertad.

Por último, se sugiere para futuros trabajos de investigación los siguientes títulos:

- Percepciones de las familias de PCD respecto a la mirada social.
- Cómo impacta en la movilidad en la comunidad de las PCD la inseguridad de la ciudad de Rosario.
- Percepciones del rol de la TO dentro de la FL.

IX. Referencias Bibliográficas

- Alvarez, S. (2015). *La autonomía personal y la autonomía relacional*.
http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-96362015000100002
- Arias Castilla, C. (2006). *Enfoques teóricos sobre la percepción que tienen las personas*. [Archivo PDF]
- Aristizábal Gómez, K. (2020). *Cuando hablamos de discapacidad, ¿de qué hablamos? Una revisión teórica y jurídica del concepto*. Civilizar Ciencias Sociales y Humanas. Vol. 21.
- Asociación Americana de Terapia Ocupacional (2020). *Marco de Trabajo para la Práctica de Terapia Ocupacional: Dominio y Proceso*. (4ª ed.).
- Asociación Argentina de Terapeutas Ocupacionales (AATO). *¿Qué es la Terapia Ocupacional?*. <https://www.terapia-ocupacional.org.ar/terapia-ocupacional/>
- Bessone M., (2021). *Día Internacional de las Personas con Discapacidad: no dejar a nadie atrás*.
<https://21.edu.ar/noticias/dia-internacional-de-las-personas-con-discapacidad-no-dejar-a-nadie-atras>
- Carhuancho Mendoza I., Garay Ordoñez F. (2019). *Modelo Social como alternativa para el desarrollo de la persona con discapacidad*.
<https://www.redalyc.org/journal/993/99360575009/html/>
- Carmona Gallego, D. (2020). Autonomía e interdependencia. La ética del cuidado en la discapacidad. *Revista humanidades.*, Vol. 10.
<https://www.scielo.sa.cr/pdf/rh/v10n2/2215-3934-rh-10-02-00099.pdf>
- Cristiani L., Cacciavillani M., Leegstra R., Remesar S., Collavini M. y Bertolotto, M (2013). *Actividades instrumentales de la vida diaria: movilidad de los jóvenes en la comunidad*. [Archivo PDF] <https://www.academica.org/000-054/891.pdf>

- Fullana Noell, J., Pallisera Díaz, M., Martín Pazos, R., Ferrer Comalada, C., & Puyaltó Rovira, C. (2015). *La transición a la vida adulta de jóvenes con discapacidad intelectual. Evaluación de un programa de formación para la mejora de las competencias personales*. Revista de Investigación en Educación, (Nº13), 53-68. <http://webs.uvigo.es/reined/>
- Hernandez Sampieri, R., Fernández Callado, C. y Baptista Lucio, M. *Metodología de la investigación*. (5ª ed.). [Archivo PDF].
- Ley 26.378 de 2008. Apruébase la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su protocolo facultativo, aprobados mediante resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 13 de diciembre de 2006. Junio 6 de 2008.
- Maldonado Palacios, C. (2017). *El rol del docente como favorecedor del desarrollo de la autonomía en los niños de tres años de una I. E. de Miraflores*. https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/8914/Maldonado_Palacios_Rol_docente_favorecedor_1.pdf?sequence=1
- Martínez, T. (2013). [https:// www.acpgerontologia.com](https://www.acpgerontologia.com)
- Resolución 1328 de 2006. [Ministerio de Salud] Modificación del Marco Básico de Organización y Funcionamiento de Prestaciones y Establecimientos de Atención a Personas con Discapacidad, el que será incorporado al Programa Nacional de Garantía de Calidad de la Atención Médica. Septiembre 1 de 2006.
- Rosales Sanchez, J. (2015). *Percepción y experiencia*. Episteme. Vol. 35 [Archivo PDF].
- Universidad de Ciencias Económicas. (2023). *Día Internacional de las Personas con Discapacidad: Nada de Nosotros, sin Nosotros*. <https://fce.uncuyo.edu.ar/dia-internacional-de-las-personas-con-discapacidad-sus-origenes>
- Universidad de Murcia. (n.d.). *La percepción*. <https://www.um.es/docencia/pguardio/documentos/percepcion.pdf>

Vargas Melgarejo, L. (1994). *Sobre el concepto de percepción*. [Archivo PDF]

<https://alteridades.izt.uam.mx/index.php/Alte/article/view/588/586>

Velarde Lizama, V. (2012). *Los modelos de la discapacidad: un recorrido histórico*.

Revista empresa y humanismo, XV(Nº1).

[https://dadun.unav.edu/bitstream/10171/29153/1/REYH%2015-1-12Velarde%20](https://dadun.unav.edu/bitstream/10171/29153/1/REYH%2015-1-12Velarde%20Lizama.pdf)

Lizama.pdf

World Federation of Occupational Therapists. (2016). *Declaración de posicionamiento:*

Práctica de la Terapia Ocupacional en el Ámbito Laboral.

World Federation of Occupational Therapists. (2019). *Declaración de posicionamiento:*

Terapia Ocupacional en la conducción de vehículos y la movilidad en la

comunidad.

X. Anexos

X. a. Anexo 1:

Carta dirigida a instituciones donde se realizó el trabajo de campo:



Rosario, 26 de septiembre de 2026

Formación Laboral La Madeja.

Fundación del Sol Naciente

Director Augusto Robert

De mi mayor consideración,

Me dirijo a Ud. a fin de solicitar su autorización para que las estudiantes pertenecientes a carrera de Licenciatura en Terapia Ocupacional de la Universidad del Gran Rosario Sol Colatrilla DNI 41.943.940 y Agustina Duarte DNI 43.377.769, puedan realizar el trabajo de campo perteneciente a la tesina de grado que se encuentran realizando titulada: "Percepciones de las personas que asisten a la formación laboral acerca de su autonomía en relación a al movilidad en la comunidad".

La realización del trabajo de campo, en la Institución que Ud. coordina permitirá a las estudiantes obtener su título de grado. Este proceso de tesina es acompañado por la Lic. en TO Lucía Mastronardi.

Las estudiantes podrán brindar a Ud. toda la información ampliatoria que necesite sobre la tesina para su conocimiento y autorización.

Sin otro particular, y agradeciendo desde ya su colaboración.

Saluda atte.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Candela Sanchez', written in a cursive style.

Mg. Candela Sanchez
Directora de la Carrera
Lic. en Terapia Ocupacional
UGR

Rosario, 26 de septiembre de 2023

Servicio de Aprestamiento Laboral

Centro Universitario Rosario Inclusiva (CURI)

Fundación del Gran Rosario.

Lic. TO Zerbonia Carolina.

De mi mayor consideración,

Me dirijo a Ud. a fin de solicitar su autorización para que las estudiantes pertenecientes a carrera de Licenciatura en Terapia Ocupacional de la Universidad del Gran Rosario Sol Colatrilla DNI 41.943.940 y Agustina Duarte DNI 43.377.769, puedan realizar el trabajo de campo perteneciente a la tesina de grado que se encuentran realizando titulada: "Percepciones de las personas que asisten a la formación laboral acerca de su autonomía en relación a al movilidad en la comunidad".

La realización del trabajo de campo, en la Institución que Ud. coordina permitirá a las estudiantes obtener su título de grado. Este proceso de tesina es acompañado por la Lic. en TO Lucía Mastronardi.

Las estudiantes podrán brindar a Ud. toda la información ampliatoria que necesite sobre la tesina para su conocimiento y autorización.

Sin otro particular, y agradeciendo desde ya su colaboración.

Saluda atte.



Mg. Candela Sanchez
Directora de la Carrera
Lic. en Terapia Ocupacional
UGR

X. b. Anexo 2:

Entrevista:

- Edad. ¿Cuántos años hace que asistís a Formación Laboral en esta institución? ¿Asististe a otras instituciones? ¿Cuánto tiempo?
- ¿Vivís en la ciudad de Rosario? ¿A qué distancia de la institución?
- ¿Cuál es el medio que mayormente utilizás para trasladarte por la ciudad?
- ¿Cómo te trasladas hacia la institución? ¿Y hacia otros lugares?
- ¿Usas algún tipo de apoyo (herramientas de ayuda), como celular, mapa o alguna referencia para llegar a la institución o lugares a los que vas habitualmente? ¿Cuáles?
- ¿Tomas colectivos? ¿Qué cosas son fáciles o difíciles para vos?
- ¿Andas solo (sin compañía) por la calle? Si lo haces, ¿qué sentís al hacerlo?
- ¿Crees que podrías mejorar tu forma de movilizarte?
- ¿Te gustaría aprender a usar algún otro transporte solo? ¿Cuál?
- ¿Cómo te sentís en una escala del 1 al 10 a la hora de tomar un colectivo, dirigirte hacia un negocio, llegar hasta un lugar? (Ejemplo: se siente nervioso, con miedo, feliz, seguro, entre otros)

Se menciona que se utiliza la palabra institución en el diseño de la entrevista, pero al llevarla a cabo se mencionará el espacio en el cual se lleve a cabo, es decir, La Madeja o CURI.

X. c. Anexo 3:

CONSENTIMIENTO INFORMADO

HOJA DE INFORMACIÓN:

EL PRESENTE DOCUMENTO PRETENDE INFORMARTE ACERCA DE LA PARTICIPACIÓN EN UNA INVESTIGACIÓN DENOMINADA “PERCEPCIONES DE LOS JÓVENES QUE ASISTEN A FORMACIÓN LABORAL ACERCA DE SU AUTONOMÍA EN RELACIÓN A LA MOVILIDAD EN LA COMUNIDAD”, QUE LA REALIZARÁN LAS ALUMNAS COLATRILLA, SOL Y DUARTE, AGUSTINA PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIATURA EN TERAPIA OCUPACIONAL DE LA UNIVERSIDAD DEL GRAN ROSARIO.

ESTA INVESTIGACIÓN BUSCA CONOCER TUS PERCEPCIONES RESPECTO A MOVILIDAD EN LA COMUNIDAD POR MEDIO DE UNA ENTREVISTA QUE DURARÁ ALREDEDOR DE 20 MINUTOS Y TENDRÁ LUGAR EN (...) , EN EL HORARIO DE (...).

LA INFORMACIÓN SERÁ REGISTRADA DE FORMA ESCRITA Y EN CASO QUE ACCEDAS GRABADA, AUNQUE SE DESTACA QUE ES CONFIDENCIAL, ES DECIR, NO SE VA A COMPARTIR CON OTROS.

TE PODÉS NEGAR A PARTICIPAR O RETIRARTE EN CUALQUIER ETAPA DE LA INVESTIGACIÓN, SIN NECESIDAD DE DAR UNA EXPLICACIÓN.

ANTE CUALQUIER DUDA DURANTE CUALQUIER ETAPA DEL ESTUDIO PUEDE COMUNICARSE CON LAS ALUMNAS VÍA MAIL: SOLCOLATRILLA@GMAIL.COM ; AGUSDUA250401@GMAIL.COM

HOJA DE FIRMAS:

FIRMA DE INVESTIGADORAS:

FIRMA DE PARTICIPANTE/SUJETO DE INVESTIGACIÓN:

FIRMA DE TESTIGO IMPARCIAL:

FECHA: