

UNIVERSIDAD NACIONAL DE MAR DEL PLATA

**PLANIFICACIÓN DE TRABAJO DEL
EQUIPO DOCENTE / 2022**

UNIDAD ACADÉMICA: Facultad de Psicología.

REQUISITO: Practica Sociocomunitaria (PSC)

NOMBRE DE LA PSC: Movilidad urbana y accesibilidad.

NIVEL DE PRÁCTICA SOCIOCOMUNITARIA: I

NIVELES DE PEEP QUE ACREDITA: 1 y 2

DOCENTE RESPONSABLE: Dr. Fernando Martín Poó

CARGO: Profesor Titular Regular Simple

DEDICACION: Simple

DOCENCIA

a.- Datos del curso:

- 1- Nombre de la PSC: Discapacidad y Accesibilidad
- 2- Curso: Obligatorio
- 3- Carga horaria total del requisito PSC en el Plan de Estudios: 60 hs
- 4- Nivel de PSC: 1
- 5- Carga horaria del Requisito: 20
- 6- Carrera: Licenciatura en Psicología
- 7.-Carga horaria semanal -presencial de los alumnos: 1 hora 30 minutos
 - 7.1. Fase de conceptualización teórica: 10 horas
 - 7.2. Fase de sensibilización en territorio/intervención: 10 horas
- 10- Carga horaria semanal semi-presencial de los alumnos:

Conceptualización teórica	Fase de sensibilización en territorio
Presenciales 10	10 (diez)

11.- Relación docente - alumnos:

Cantidad de estudiantes	Cantidad de docentes		Cantidad de Comisiones	
	Profesores	Auxiliares	Teóricas	Prácticas
60	1	6	1	6

b.- Composición del equipo docente:

Nombre	Títulos	Cargo	Carácter	Dedicación	Cantidad de horas semanales dedicadas a			
					Docencia	Investigación	Extensión	Gestión
Fernando M. Poó	Lic. en Psicología Dr. en Psicología	Profesor Titular	Regular	Simple	10	40		
Luis A. Heredia	Lic. en Psicología	JTP	Regular	Parcial	10	10		
Pablo R. Santángelo	Lic. en Psicología Esp. en Psicot.	Ayudante Graduado	Regular	Parcial	10	10		
Mariela E. Castelo	Lic. en Psicología	Ayudante Graduado	Regular	Simple	10			
María Alejandra Somigliana	Lic. en Psicología	Ayudante Graduado	Regular	Simple	10			

Susana Verdinelli	Lic. en Psicología Dra en Psicología	Ayudante Graduado	Regular	Simple	10			
Jeremías D. Tosi	Lic. en Psicología Dr. en Psicología	Ayudante Graduado		Interino	10			

(*) **Profesor:** Titular – Asociado – Adjunto

Auxiliar: Jefe de Trabajos Prácticos – Ayudante de Primera – Ayudante de Segunda – Auxiliar Adscripto a la docencia.

Becario

(**) Regular – Interino- Contratado –Libre- Por convenio.

(***) Las horas dedicadas a Investigación, Extensión y Gestión se deberán repetir en todos los cursos.

PLAN DE TRABAJO DEL EQUIPO DOCENTE

1.- Propósitos de formación.

Los propósitos de formación son que el/la los estudiantes logren

1.-Una visión de conjunto clara, integrada, actualizada y orgánica del cuerpo de conocimiento que define el campo optado, todo ello, apoyado en soportes epistemológicos críticamente fundados.	X
2.-Una perspectiva de su actividad científico -tecnológica - cultural, dentro del contexto histórico, y sentido de integración de su quehacer en grupos que operan sobre un mismo sector de la realidad desde diferentes formaciones.	X
3.-Una idea precisa de cómo la imaginación y la capacidad humana desarrollaron el quehacer y cuerpo teórico de las disciplinas que integran su carrera, de cuál es su evolución actual y de cuales las tendencias de avance futuro.	X
4.-Una versión clara de cómo se ha insertado la información y las prácticas que identifican el campo elegido en la realidad nacional, regional y local.	X
5.-Capacitación en métodos, técnicas y prácticas de investigación que le permite la producción de nuevos conocimientos.	X
6.-Idoneidad para operar dentro del quehacer que caracteriza el campo elegido, tal como suele ser descripto en los perfiles profesionales que se elaboran con fines	X

curriculares.	
7.-Disposición a focalizar su propio rol y la realidad desde una perspectiva crítica, con la finalidad de analizarlos e interpretarlos con fundamentos apropiados.	X
8.-Disposición a generar líneas originales de pensamiento, abordar problemas desde nuevos ángulos, proponer esquemas de acción como expresiones de su capacidad creadora.	X
9.-Disposición a percibir su preparación en función comunitaria y a desempeñar roles protagónicos en todas aquellas transformaciones sociales que favorezcan la más plena realización humana.	X

2.- Fundamentación de la propuesta:

El Problema

En el *Informe Mundial sobre la Discapacidad* (OMS, 2011) se señalaba que el 15.3% de la población mundial tenía o había tenido una discapacidad severa o moderada, y que un 2,9% experimentaba una discapacidad severa. En la región de América Latina y el Caribe, la incidencia de la discapacidad en la población llegaba al 14,1%. El tránsito es el contexto en el que se originan la mayor cantidad de discapacidades por causa externa en el mundo. En Argentina, antes de la pandemia, se estimaba que los siniestros viales sumaban a diario unas treinta nuevas personas con discapacidad. Ahora bien, la discapacidad no es una condición esencial, sino el resultado de la interacción entre las características de las personas (o sus condiciones de salud), de las actitudes hacia ellas, y de las condiciones ambientales que facilitan o impiden su inclusión plena en la sociedad (Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, 2006). En el caso de la movilidad y el transporte el ambiente construido tiene un rol muy importante como facilitador o como barrera para la accesibilidad a recursos, bienes y relaciones.

La accesibilidad puede entenderse como el potencial de oportunidades que una persona tiene para la interacción en un espacio urbano. Mientras mayores sean las posibilidades de interacción mayor será la accesibilidad a recursos materiales, actividades y bienes personales. En términos más específicos, la accesibilidad al transporte se trata del potencial de oportunidades espaciales y económicas que tiene una persona para acceder a su movilidad. La accesibilidad al transporte está influida por tres componentes. El primero es el uso del suelo, que hace referencia a la capacidad productiva de un territorio, es decir, de proveer bienes y servicios que satisfagan las necesidades de las personas que lo habitan. El uso del suelo está vinculado con la forma de la ciudad. Las ciudades extensas, con un uso del suelo fragmentado, generan más distancia entre el

origen y el destino de los bienes, y, en consecuencia, mayor demanda sobre el sistema de transporte, que es el segundo componente de la accesibilidad. La infraestructura disponible, los costos, y la calidad, en términos de comodidad, seguridad, y esfuerzo para su uso, son aspectos clave de este componente. Por último, las condiciones personales también son un elemento necesario para entender la accesibilidad. Las capacidades y habilidades físicas y cognitivas, y factores como la edad, el nivel educativo, el nivel de ingreso y hasta la propiedad de los vehículos van a interactuar con el ambiente e incidir sobre la accesibilidad que alcancen las personas.

Bajo condiciones ideales la accesibilidad no es un problema, pero a menudo las condiciones ideales se alejan de las reales. Cuando nos apartamos del modelo del hombre adulto y sano comienzan a aparecer barreras de distinto tipo. En primer lugar están las barreras físicas, que incluyen el diseño de los vehículos, de las calles, de las estaciones, y de las señales viales. En este punto es importante distinguir entre aquello que es adaptado y aquello que es practicable. Practicable significa que puede ser usado por todos, sin necesidad de modificarlo para grupos específicos. Un ejemplo serían los colectivos de nivel cero, o las rampas para acceder a edificios. Otro tipo de barreras son las económicas. En Argentina, según el último censo poblacional, el 60% de los jefes de hogar que tenían alguna discapacidad estaba desempleado, factor que impacta en los ingresos de una familia y la empobrece. Los vehículos adaptados son caros, y hay pocos; por lo tanto, las personas con discapacidad deben recurrir en muchas ocasiones al transporte público. Eso no sería un problema si respondiese a sus necesidades, pero raramente lo hace. A las barreras económicas y físicas deben sumarse las barreras temporales. En este caso, se trata de la duración de los tiempos de viaje, que pueden ser mayores por los desplazamientos hacia las paradas o por la necesidad de realizar combinaciones. Las barreras espaciales se vinculan con las temporales, por ejemplo, cuando las paradas están mal ubicadas, o la conexión entre servicios es mala. Por último, pero no menos importante, están las barreras psicológicas, que pueden llevar a que las personas se auto-limiten. Entre ellas se encuentran las preocupaciones y los temores por la seguridad física, pero también por la discriminación.

Cuando las barreras son más que las oportunidades, entonces se configura una situación de exclusión social. En el caso de las personas con discapacidad la exclusión suele ser silenciosa, pero no por ello menos compleja. Ante estos problemas se proponen, entre otras acciones, modificaciones ambientales para favorecer la inserción de las personas con discapacidad. El Diseño Universal es un enfoque que proviene de la arquitectura y del diseño que reconoce que el ambiente es el que genera discapacidad y exclusión. Desde esta perspectiva, se sostiene que los ambientes deben diseñarse para integrar a la diversidad de usuarios. El Diseño Universal se basa en los principios de equidad, uso flexible e intuitivo, percepción simple de la información, disminución de las consecuencias negativas de los errores, baja demanda de esfuerzo para su uso, y adecuación a distintos tamaños de cuerpos y rangos de movilidad. Estos principios pueden aplicarse a distintos niveles y para distintos usuarios. Por ejemplo, en el caso de los peatones se puede aplicar al diseño del ancho de las veredas, rampas y pendientes, la segregación del

tránsito, el control de obstáculos a la altura de los ojos y el control del exceso de basura. De los cambios en los sistemas de transporte depende el nivel de accesibilidad para las personas con discapacidad. Las modificaciones pueden realizarse progresivamente, con planificaciones a largo plazo y con metas parciales. Sólo un ambiente vial que contemple necesidades de forma universal logrará ser inclusivo.

¿Por qué una práctica sociocomunitaria sobre discapacidad, movilidad urbana y accesibilidad?

Muchos aspectos que hacen a lo que consideramos una buena calidad de vida están relacionados con nuestra capacidad de acceder a la ciudad (Foro Social Mundial, 2005; Rodríguez Parrera Miret, 2000), que a su vez está directamente relacionado con la movilidad y el transporte. La calidad de vida, el bienestar o los niveles de salud mental que una persona puede experimentar no dependen solamente de sus condiciones intrínsecas, sino que incluyen la relación con su ambiente. El ambiente, como un dramaturgo, escenifica los guiones cotidianos. Entender la interacción entre el ambiente construido y los comportamientos es uno de los propósitos de la psicología ambiental. En el caso de la movilidad, la psicología del tránsito comparte el interés de la psicología ambiental para entender el efecto de las interacciones entre el comportamiento de las personas y el diseño urbano (Ledesma et al., 2011). Pero la psicología no es la única disciplina que tiene algo que decir al respecto. Parafraseando a Hartmut Günther (2005) la ciudad es un territorio multilateral donde otros actores ejercen su influencia. La arquitectura y el urbanismo, los intereses privados, los funcionarios públicos, los usuarios; todos actúan y configuran el espacio. Analizar las relaciones entre estos componentes puede conducir a lograr una imagen más clara de algunos microprocesos cotidianos de inclusión y exclusión, muchos de los cuales suelen pasar desapercibidos.

3.- Objetivos del curso:

El proyecto de prácticas socio comunitarias tiene como objetivos generales:

- Formalizar la formación en territorio de nuestros futuros profesionales.
- Acercar a los estudiantes a una práctica reflexiva en territorio, poniendo a prueba los saberes establecidos y formar lineamientos en la acción transformadora de la universidad.
- Desarrollar actitudes de solidaridad, sensibilidad y compromiso social como norma ética y ciudadana de los estudiantes.
- Contribuir a través de la enseñanza, la investigación y el servicio a la resolución de los problemas sociales críticos.
- Enriquecer y direccionar la actividad académica-científica de la universidad con su interacción y comunicación con ámbitos de la realidad social.

4. Competencias y/o habilidades que han de alcanzarse al finalizar el curso:

4.1- Enunciación de la totalidad de los contenidos a desarrollar durante el curso, organizados en fases, unidades; ejes temáticos; núcleos problemáticos; etc.

Conceptualización

- Conocer el impacto del tránsito, el transporte y la movilidad en términos de mortalidad y morbilidad
- Explorar las nociones de accesibilidad y accesibilidad al transporte
- Conocer el enfoque de la psicología ambiental.
- Conocer los principios básicos del Diseño Universal
- Conocer las concepciones actuales sobre discapacidad y acc

Sensibilización en Territorio/Intervención:

- Conocer las experiencias cotidianas y dificultades que pueden experimentar las personas en su accesibilidad a la ciudad con especial énfasis en las personas con discapacidad y adultos mayores.
- Reconocer en el ambiente urbano claves espaciales que favorecen o limitan la accesibilidad.
- Relacionar accesibilidad urbana con acceso a derechos.

Articulación de la propuesta con otras actividades de la Unidad Académica u otras como proyectos de extensión, proyectos de investigación, programas, otras:

La propuesta se relaciona contenidos de la asignatura Sistemas Psicológicos Contemporáneos II, con el Programa de Unidad Ejecutora del Instituto de Investigación en Psicología Básica, Aplicada y Tecnológica (IPSIBAT), y con la Práctica Socio-comunitaria de la cátedra Biología Humana, Inclusión y accesibilidad desde el paradigma social de la discapacidad.

Bibliografía obligatoria

Agencia Nacional de Seguridad Vial (2018). Situación de la seguridad vial en la Argentina. Datos y análisis para un abordaje integral del problema. Ministerio de Transporte de la Nación. Buenos Aires, Argentina.

<https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovial/estudioseinvestigaciones>

Agencia Nacional de Seguridad Vial (2018). Estudio sociocultural sobre percepciones, creencias y actitudes de la población argentina en torno a la Seguridad Vial. Buenos Aires, Argentina.

<https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovial/estudioseinvestigaciones>

- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2020). Informe anual 2020. Datos preliminares. https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_informe_anual_2020.pdf
- Capbauno (2015). *Hacia una ciudad accesible. Criterios de diseño accesible*. Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires. Área de impresiones de la Secretaría Legislativa de la Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires.
- Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal (2013). *Informe especial sobre el derecho a la movilidad en el Distrito Federal 2011-2012*. México, Distrito Federal.
- Cuesta, O. & Melendez-Laborde, S. (2019). Discapacidad, ciudad e inclusión. *Eure*, 45 (135).
- De Miguel, A. (2000). *Los peatones y el tráfico urbano*. Editorial Mapfre, Madrid.
- Echenique, M., Schlack, E., Castillo, M. J., & Gray, S. (2016). Debate. *Arq* (Santiago), 93. <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-69962016000200018>
- Foro Social Mundial (2005). Carta mundial por el derecho a la ciudad. *Revista Paz y Conflictos*, 5, 184-196.
- Guerrero Gámez, S., Rodríguez Coterón, A., & Romero Rodríguez, G. (2018). Accesibilidad e inclusión: dos aspectos clave para las personas con discapacidad. <https://blogs.worldbank.org/es/latinamerica/accesibilidad-e-inclusi-n-dos-aspectos-clave-para-las-personas-con-discapacidad>
- Gutierrez, A. I. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para reconstruir las definiciones básicas en el campo del transporte. *Bitácora Urbano Territorial*, 2 (21), 61-74
- Ledesma, R., Poó, F. & Montes, S. (2011) Psicología del tránsito: logros y desafíos de la investigación. *Revista Psiencia: Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*, 3, 107-116.
- Gómez Rúa, N. E., Ochoa Restrepo, D. A., Gañan Echavarría, J., & Cardona Arango, D. (2018). La discapacidad desde los enfoques de derechos y capacidades y su relación con la salud pública. *Revista Gerencia y Políticas de Salud*, 17 (35).
- Günther, H., & Rozestraten, R.J.A. (2005). *Psicología Ambiental: Algumas Considerações sobre sua área de pesquisa e ensino*. (Serie: Textos de Psicología Ambiental, Nº 10). Brasilia, DF:UnB, Laboratorio de Psicología Ambiental. Traducción: Mg. Marcela Gonzalez.
- Günter, H. (2005). *A Psicología Ambiental no campo interdisciplinar de conhecimento*. *Psicologia USP*, 16 (1/2), 179-183.
- Hernández Ríos (2015). El concepto de discapacidad. De la enfermedad al enfoque de derechos. *Revista CES Derecho Volumen 6* (2).
- Jirón, P. & Mansilla, P. (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *Eure* (Santiago), 40 (121). <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612014000300001>
- Organización Mundial de la Salud (2018). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2018*. Resumen. Ginebra, Suiza

- Perinetti, A., Úbeda, C., & Ungaro, J. (2013). Lesiones por tránsito en el partido bonaerense de General Pueyrredón: Epidemiología, factores de riesgo y letalidad. *Revista Argentina de Salud Pública*, 4 (16), 24-30.
- Rodriguez Parrera Miret, C. (2000). Discapacidad y calidad de Vida. I Jornadas Nacionales de Psicogeriatría
- Suárez Estrada, R. (2017) Pensar y diseñar en plural. Los siete principios del diseño universal. *Revista Digital Universitaria*, 18 (4).

Bibliografía complementaria

- Balbo, M., Jordán, R., Simioni, D. (comp) (2003). *La ciudad inclusiva*. Comisión Académica para América Latina y el Caribe. (CEPA). Chile, santiago de Chile.
- Downie, A., Chamberlain, A., Kuzminski, R., Vaz, S., Cuomo, B., & Falkmer, T. (2020). Road vehicle transportation of children with physical and behavioral disabilities: A literature review. *Scandinavian Journal of Occupational Therapy*, 27(5). <https://doi.org/10.1080/11038128.2019.1578408>
- Matthews, B, Hibberd, D and Speakman, K (2015) The impact of street accessibility on travel and independence for disabled people. In: 14th International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled Persons (TRANSED), 28-31 Jul 2015, Lisbon, Portugal.
- Sugiyama & Ward Thompson, (2007). Sugiyama, T. and Ward Thompson, C. (2007) Outdoor environments, activity and well-being of older people: conceptualising environmental support. *Environment and Planning A*, 39 (8), 1943– 1960.
- WHO (2007) Global Age-Friendly Cities: A Guide. World Health Organization: Geneva. Available at: www.who.int/ageing/age_friendly_cities_guide/en (accessed 20 June 2015).

5.- Descripción de Actividades de aprendizaje:

La presente propuesta incluye la participación de invitados externos a la cátedra Sistemas Psicológicos Contemporáneos II. Por un lado, se prevé la participación de un/a experto/a en diseño universal y accesibilidad. Por otro, contaremos con la colaboración de la ONG CILSA. Las clases y las charlas serán presenciales.

La PSC se estructurará de la siguiente manera:

- Clase teórica
- Una o dos charlas presenciales a cargo de las/os invitadas,
- Una clase práctica presencial para articular las charlas con los contenidos teóricos y para establecer las pautas del trabajo de campo que deberán realizar los y las estudiantes.
- Trabajo de campo
- Foros de consulta para trabajar sobre las dudas y dificultades que surjan en la elaboración del informe final
- Clase presencial final de puesta en común y síntesis de la experiencia

Modalidades de intervención pedagógica a ser utilizadas durante el curso.

Modalidades	
1. Clase magistral	X
2. Sesiones de discusión	X
3. Seminario	
4. Trabajo de Laboratorio/ Taller	
5. Taller- Grupo operativo	
6. Trabajo de campo	X
7. Pasantías	
8. Trabajo de investigación	
9. Estudio de casos	X
10. Sesiones de aprendizaje individual	X
11. Tutorías	X
12. Otras	

6. Evaluación:

- Se requerirá un escrito individual de un mínimo de 2 carillas y un máximo de 4 (A4 en Times New Roman 12 interlineado 1.5) donde deberá reflejarse el trabajo de campo, la experiencia personal y una síntesis teórica de los temas analizados. El trabajo será entregado la última semana de cursada, con una opción de recuperatorio a los 15 días.
- La clase teórica, las charlas y la clase práctica son obligatorias. Se permiten las inasistencias estipuladas por el régimen de inasistencias de la facultad.
- La calificación final será: Aprobado – Desaprobado.
- Los trabajos desaprobados contarán con una instancia recuperatoria siete días corridos después de la entrega de las calificaciones.

Criterios de evaluación:

- Uso adecuado de los conceptos teóricos.

- Informe de la observación en el campo.
- Integración teórico-práctica de la experiencia.
- Presentación adecuada del informe de acuerdo con las pautas propuestas

7. Cronograma

	TAREAS A DESARROLLAR
1	Clase a cargo del Prof. Titular. Presentación de la PSC. Aspectos clave para entender la mortalidad y la morbilidad en el tránsito, el transporte y la movilidad. Psicología ambiental. Psicología del tránsito. Foro temático. Derecho a la ciudad. Accesibilidad.
2	Charla a cargo de Esp. Arq Nora Demarchi y la Mg. Arquitecta Julieta Villa.
3	Charla a cargo de los representantes de la ONG CILSA (Lic Graziela Mascarello, Lic. Thelma Strectu, Sr. Matías Martin).
4	Clase práctica. Consigna de trabajo de campo. Trabajo en comisiones de práctico para atender dudas y consultas. Entrega de los trabajos finales
5	Trabajo de campo
6	Clase de cierre, puesta en común y síntesis de la experiencia.

Prof. Dr. Fernando M. Poó