



UNSAM
UNIVERSIDAD
NACIONAL DE
SAN MARTÍN

INSTITUTO DE CIENCIAS DE LA
REHABILITACIÓN Y EL MOVIMIENTO
Licenciatura en Terapia Ocupacional

Materia: Metodología de la investigación y Diseño de trabajo final

Docentes: Lic. en TO Mariela Nabergoi

Lic. en TO Natalia Spallato

Lic. en TO Federico Juan Manuel Zorzoli

Situación de accesibilidad al Transporte Público Colectivo
en el ámbito del Servicio Nacional de Rehabilitación
durante el 2° cuatrimestre del año 2016

Alumnas:

Mariela Bacari: mariebacari@gmail.com 24496951

Verónica Bamberger: vebamberger@gmail.com 34830354

Ana Barbacovi: agb.to2014@gmail.com 17367094

Diciembre 2017

<u>ÍNDICE</u>	Pág.
ÁREA Y TEMA	3
PALABRAS CLAVE	3
1. <u>INTRODUCCIÓN</u>	
1.1 Planteamiento del Problema Científico	4
1.2 Pregunta de investigación	4
1.3 Relevancia y Justificación	4
1.4 Hipótesis	5
1.5 Objetivos	5
2. <u>DESARROLLO</u>	
2.1 Marco teórico	6
2.2 Metodología	16
2.3 Tipo de Diseño	16
2.4 Universo y Muestra	16
2.5 Definiciones Operacionales	17
2.6 Fuentes	24
2.7 Instrumentos	25
3. <u>ANÁLISIS DE DATOS</u>	26
4. <u>RESULTADOS</u>	
4.1 Características de la Muestra	32
4.2 Resultado de acuerdo con los objetivos	34
5. <u>CONCLUSIONES</u>	43
6. <u>BIBLIOGRAFÍA</u>	45
7. <u>ANEXOS</u>	48
AREA Y TEMA:	

Área: Accesibilidad

Tema: Desempeño Ocupacional en la actividad usar transporte público colectivo bajo preceptos del Paradigma de Autonomía Personal (Diseño Universal Inclusivo).

PALABRAS CLAVES: DESEMPEÑO OCUPACIONAL– TRANSPORTE PÚBLICO (COLECTIVO) – DISEÑO UNIVERSAL INCLUSIVO – ACCESIBILIDAD - PARTICIPACION - ENTORNO FÍSICO – PERSONAS CON DISCAPACIDAD

1 INTRODUCCION

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA CIENTIFICO

La Terapia Ocupacional es una disciplina del ámbito de la salud, tal como dice Botinelli (2011) cuando se habla de salud no se habla de una intervención acotada, sino de una intervención en un contexto.

En los últimos años, se ha desarrollado un enfoque que considera a la disciplina como promotora de una sociedad ocupacionalmente justa (Towsend y Wilcock, 2003), enfocada en la necesidad de incrementar la conciencia individual, comunitaria y política para generar igualdad de oportunidades (Kronenberg, Simó Algado, 2007).

Teniendo en cuenta estas cuestiones, podemos plantear, que el tema de la propiciación de entornos accesibles es una variable a tener en cuenta en el desarrollo integral del ser humano. Los estudios presentados en Australia por las terapistas ocupacionales Desleigh M. De Jonge e Ingrid Schraner (2010) abonan la teoría de que los costos económicos en salud de la sociedad son mayores, si no se ponen en práctica estrategias como las del diseño universal. Por “diseño universal” se entenderá 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. “El diseño universal no excluirá las ayudas técnicas para grupos particulares de personas con discapacidad, cuando se necesiten” (Asamblea General de ONU, 2006, pág. 5).

Según explica José Antonio Ubierna (2011, pág. 166), la movilidad accesible consiste en la aplicación sistemática de los principios de la Accesibilidad Universal a todos aquellos ámbitos del entorno exterior que permiten el desenvolvimiento, uso y disfrute del mismo en condiciones de seguridad, comodidad, eficacia, autonomía personal, sostenibilidad y uso fácil. En este contexto, el transporte es una pieza clave al permitir vertebrar el mosaico de la movilidad accesible.

Desde la mirada de la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (2006), y su ratificación en nuestro país, a través de la ley 26378 (2008), la accesibilidad es un derecho que implica la real posibilidad de una persona de ingresar, transitar y permanecer en un lugar, de manera segura, confortable y autónoma. Ello implica que las barreras de entorno físico deben ser suprimidas.

La presente investigación pretende echar luz sobre la percepción de los usuarios del Servicio de Rehabilitación Nacional (SNR) sobre la presencia de barreras físicas en la accesibilidad al transporte público colectivo.

Pretende además vincular el análisis de los entornos físicos y la “cadena de accesibilidad” en el transporte público.

Según lo expuesto por la CONADIS (Comisión Nacional Asesora para la Integración de las Personas con Discapacidad, 2007) en el Plan Nacional de Accesibilidad, habrá que proponer acciones para eliminar barreras en la llamada cadena de transportes: que

incluye desde las paradas y estaciones hasta unidades de colectivo, sistemas de comunicación y/o información tanto públicas como privadas.

Ya desde el año 1997 se marcaron las pautas de un diseño de las unidades de colectivo para que sea accesible para las “personas con movilidad reducida” (DECRETO 914/97), con modificatorias en el decreto 467/98 y estipulando desde ese entonces un plan de adecuación de flota para lograr en 2002 contar con un 100% de colectivos accesibles, objetivo claramente no cumplido tampoco hasta la fecha, en el ámbito de la nación. Según lo expresa en su página web, la Comisión Nacional Reguladora de Transporte (CNRT), en la actualidad se cuenta con una adecuación del 90%, pero las autoras de este trabajo han observado la existencia de unidades que no se ajustan a la normativa.

Así, a la hora de viajar en forma autónoma, siguen existiendo barreras físicas que dificultan la actividad “usar colectivo”, y por ende el desempeño ocupacional y la integración comunitaria. “Hay que abordar el tema de las mejoras necesarias a partir de la cantidad de personas que no acceden a él” (Bernardelli, 2010, pag.21).

Se pretende a través del presente trabajo extraer de primera fuente, los propios usuarios de colectivo que presentan alguna discapacidad, las opiniones sobre las dificultades que presenta el entorno físico, percibidas durante la actividad “usar transporte público colectivo”.

En base a las inquietudes expuestas, y basándonos en nuestra propia observación de lo que ocurre con las personas con discapacidad cuando viajan en colectivo, surge el siguiente planteo del problema a investigar.

1.2 PREGUNTA DE INVESTIGACION

¿Cuáles son las principales barreras físicas percibidas como limitantes del Desempeño Ocupacional en la actividad usar transporte público colectivo, por las personas con discapacidad permanente que concurren al SNR durante el 2º cuatrimestre del año 2016?

1.3 RELEVANCIA Y JUSTIFICACION:

Con respecto a la **relevancia teórica**, esta investigación permitirá conocer las percepciones específicas de las personas con discapacidad que concurren al SNR sobre las barreras físicas en el acceso al transporte público urbano, para que puedan ser tomadas como base de futuras investigaciones.

En cuanto a la **relevancia práctica**, se podrán evaluar nuevas formas de intervención y desarrollar programas teniendo por objetivo favorecer la participación en actividades de las personas con discapacidad, en el ámbito urbano. También se podrán plantear objetivos de tratamiento en personas que puedan atravesar situaciones en las que el desempeño ocupacional, debido a las barreras físicas en el uso del transporte, se vea interferido.

En el plano de la **relevancia social**, el conocimiento de los resultados del presente trabajo, podrán servir de base para mejorar las políticas públicas en cuanto al transporte, aportar los datos a tener en cuenta para que se mejore la cadena de accesibilidad.

1.4 HIPOTESIS

Las principales barreras físicas percibidas como limitantes del desempeño ocupacional en la actividad usar transporte público colectivo, por las personas con discapacidad permanente que concurren al SNR durante el 2° cuatrimestre de 2016 son: mala señalización de la parada, demasiada altura desde la parada al colectivo y ausencia de rampas que funcionen, en ese orden de importancia.

1.5 OBJETIVOS GENERALES

Caracterizar las principales barreras físicas percibidas por las personas con discapacidad permanente como limitantes del desempeño ocupacional en la actividad usar transporte público colectivo entre los usuarios del SNR durante el 2° cuatrimestre de 2016.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

- 1) Identificar las barreras físicas que perciben en los colectivos y sus paradas, las personas con discapacidad permanente que concurren al SNR durante el 2° cuatrimestre de 2016.
- 2) Identificar en la actividad “usar transporte público colectivo” los pasos que presentan mayor dificultad.
- 3) Identificar cuáles son las principales soluciones percibidas que faciliten la actividad “usar transporte público colectivo”
- 4) Identificar según el tipo de discapacidad de los usuarios del SNR, las principales barreras constructivos percibidas.

2. DESARROLLO

2.1 MARCO TEÓRICO

La presente investigación habla de Transporte, en particular el Colectivo, de los entornos físicos relativos a lo que se llama “cadena de accesibilidad en el transporte”, del desempeño ocupacional y del diseño universal inclusivo.

La terapia ocupacional ha sido definida de diversas formas a lo largo de su historia, sin embargo, una característica ineludible y común tiene que ver con la afirmación de que la participación en ocupaciones afecta significativamente la salud, el bienestar y la calidad de vida de las personas (Carlson & Clark, 1991, citado en Willard & Spackman, 2011.). Así, la terapia ocupacional históricamente ha centrado su intervención en personas que necesitan soportes tanto a nivel personal como social, para un desempeño más efectivo.

Según Kielhofner (2004), los seres humanos son sistemas dinámicos, auto organizados que siempre evolucionan y cambian en el tiempo. La participación ocupacional continua resulta la base de esta autoorganización y emerge de la relación entre la persona con las condiciones del ambiente.

El ambiente en el cual uno desempeña ocupaciones es una combinación de aspectos físicos y sociales. Estos contextos ocupacionales resultan significativos para el desempeño, y la participación ocupacional es facilitada y construida por estos contextos. El ambiente impacta otorgando oportunidades y recursos, y creando condiciones que desafían y demandan ciertas condiciones en la participación de la persona. Se conceptúa comprendiendo las dimensiones física, social, económica y política. La dimensión física consiste en espacios y objetos. Los espacios se refieren a contextos tanto naturales como fabricados, con los cuales las personas pueden interactuar.

Cuando se habla de Desempeño Ocupacional, se habla de la expresión completa de una forma ocupacional, por ejemplo, tomar una ducha, montar en bicicleta o tomar un colectivo.

El desempeño ocupacional se evidencia a través de actividades significativas, tareas e interacciones interpersonales, alcanzando así la competencia, el dominio y la adaptación. Además, no sucede en el vacío, sino paralelo al desarrollo y la adquisición de determinados roles vitales. El dominio de ciertas destrezas depende de la capacidades neurofisiológica, neuropsicológica, neuromuscular, es decir, de la estructura y funcionamiento del cuerpo humano en todas sus dimensiones. (Begoña Polonio López, 2003). La participación en actividades ayuda a crear nuestra identidad.

Según la CIF (Clasificación Internacional de las Funciones y la Discapacidad (CIF) de la Organización Mundial de la Salud (OMS), citada en el trabajo de Fernández, M.; Gaviglio, A., & Adur S., G. (2012), el término de participación se describe como el acto de involucrarse en una situación vital y en un contexto con diversos factores ambientales, constituidos por el ambiente físico y social en el que las personas viven y conducen sus vidas. Según continúan citando las autoras, este concepto se relaciona con el marco teórico del modelo de la ocupación humana de Kielhofner, (2007), donde el término “participación” se basa en lo que se denomina “capacidades de desempeño” las cuales son aquellas habilidades físicas y mentales, y a las formas que son utilizadas y percibidas durante el desempeño.

Cuando los individuos participan en una ocupación, lo hacen dentro de un entorno social y físico que a su vez está situado dentro de un contexto o ambiente. En el Marco de Trabajo de Terapia Ocupacional (2008), se utilizan los términos entorno y contexto

con el fin de destacar la necesidad de que se consideren todas las condiciones que influyen en el desempeño del cliente.

Al mencionar el término contexto ocupacional, párrafos antes, se enunció cómo existen condiciones que facilitan y condiciones que desafían la participación en ocupaciones. Así comienzan a definirse los facilitadores y las barreras.

Se entiende por barreras físicas a las “interferencias e impedimentos que se manifiestan en toda la estructura del entorno físico, cuando su conformación dimensional, morfológica y/o constructiva crea trabas al autovalimiento de las personas con discapacidad o con circunstancias discapacitantes”. (Coriat,2002, p.130).

El presente trabajo se enfoca en el desempeño de las personas con discapacidad en la actividad Tomar colectivo, es por eso que se define, de acuerdo con la Ley Nacional N.º 24.901 (1997), en su Capítulo I, artículo 9º “se considera persona con discapacidad a toda persona que padezca una alteración funcional permanente, transitoria o prolongada, motora, sensorial o mental que, en relación a su edad y medio social, implique desventajas considerables para su adecuada integración social o laboral”

Se puede clasificar la discapacidad en cinco formas, según menciona la Ley 10.592 de la Provincia de Buenos Aires.

Discapacidad motora: Se considera discapacidad motora a un término global que hace referencia a las deficiencias en las funciones y estructuras corporales de los sistemas osteoarticular y neuro-músculo tendinoso (asociadas o no a otras funciones y/o estructuras corporales deficientes), y las limitaciones que presente el individuo al realizar una tarea o acción en un contexto/entorno normalizado, tomando como parámetro su capacidad/habilidad real, sin que sea aumentada por la tecnología o dispositivos de ayuda o terceras personas.

Discapacidad sensorial auditiva: Se considera discapacidad auditiva a un término global que hace referencia a las deficiencias en las funciones y estructuras corporales del sistema auditivo (asociado o no a otras funciones y/o estructuras corporales deficientes), y las limitaciones que presente el individuo al realizar una tarea o acción en un contexto/entorno normalizado, tomado como parámetro su capacidad / habilidad real, sin que sea aumentada por la tecnología o dispositivos de ayuda o terceras personas.

Discapacidad sensorial visual: Se considera discapacidad visual a un término global que hace referencia a las deficiencias en las funciones visuales y estructuras corporales del ojo y/o sistema nervioso (asociado o no a otras funciones y/o estructuras corporales deficientes), y las limitaciones que presente el individuo al realizar una tarea o acción en un contexto/entorno normalizado, tomado como parámetro su capacidad / habilidad real y las restricciones en su desempeño, considerando los dispositivos de ayudas ópticas adaptaciones personales y/o modificaciones del entorno.

Discapacidad visceral: Se considera discapacidad visceral a un término global que hace referencia a las deficiencias en las funciones y estructuras corporales de los sistemas cardiovascular, hematológico, inmunológico, respiratorio, digestivo, metabólico, endocrino y genitourinarias (asociadas o no a otras funciones y/o estructuras corporales deficientes), y las limitaciones que presente el individuo al realizar una tarea o acción en un contexto/entorno normalizado, tomado como parámetro su capacidad/habilidad real.

Discapacidad mental: Se define a la Discapacidad Mental como un término global que hace referencia a las deficiencias en las funciones mentales y estructuras del sistema nervioso (asociadas o no a otras funciones y/o estructuras corporales deficientes), y en las limitaciones que presente el individuo al realizar una tarea o acción en un contexto/entorno normalizado , tomando como parámetro su capacidad habilidad real, sin que sea aumentada por la tecnología o dispositivos de ayuda o de terceras personas.

Así mismo, se considera que una discapacidad puede ser: • Total: cuando el individuo ha perdido más del 66 % de sus capacidades. • Parcial: cuando no alcanza dicho porcentaje. • Permanente: cuando no hay recuperación ad integrum de la capacidad afectada • Transitoria: cuando la capacidad afectada puede ser recuperada a través de los diferentes medios terapéuticos

El especialista en ergonomía Miguel Critchlow (en Necchi, Suter, Gaviglio, 2014, en la pág.192) refiere que contar con determinado nivel de habilidades o capacidades que posibiliten la interacción con el medio promueve la inclusión social de una persona, porque la sociedad la percibe como uno de sus miembros activos. No siempre las personas con discapacidad motriz y/o sensorial o aquellas que presentan una disminución en su movilidad y comunicación pueden alcanzar por sí solas ese umbral de habilidades. De este modo se advierte la imperiosa necesidad de modificar el medio construido para que se torne funcional para todos por igual.

Desde los años 70, Disciplinas proyectuales como la Arquitectura, introdujeron este concepto de cambio de “Una Sociedad para Todos” referido fundamentalmente a la Accesibilidad. No se trata de derribar barreras sino, de diseñar sin ellas, comenzándose a difundir el concepto de Accesibilidad en los ámbitos de la edificación, el urbanismo, el transporte y posteriormente la comunicación, como quedó plasmado en el Programa de Acción Mundial para las Personas con Discapacidad de Naciones Unidas, en 1982. Se instala el concepto de “Accesibilidad Física Integral” como condicionante para la integración y normalización de las personas con movilidad y comunicación reducida y que sería el germen que ha ido evolucionado hasta el término de Accesibilidad Universal (según se explica en los documentos del COCEMFE)

Se crean una serie de principios que resumen esta filosofía del diseño: los “siete principios del Diseño Universal” y ofrecen una guía para entender mejor las características que resuelven las necesidades de tantas personas como sea posible.

1. Uso Equitativo: el diseño es útil y comerciable para personas con diversas capacidades.
2. Flexibilidad en el uso: El diseño debe incorporar un amplio rango de preferencias individuales y capacidades.
3. Uso simple e intuitivo: Fácil de entender, sin importar la experiencia del usuario, el nivel de conocimientos, las habilidades en el lenguaje o el nivel de concentración en el momento del uso.
4. Información perceptible: El diseño debe comunicar la información necesaria con eficacia al usuario/a, sin importar las condición ambiente o las capacidades sensoriales del mismo.
5. Tolerancia al error: El diseño debe minimizar los peligros y consecuencias adversas ante acciones accidentales o inintencionadas.
6. Bajo esfuerzo físico: El diseño debe ser usado eficiente y cómodamente con el mínimo esfuerzo o fatiga.
7. Tamaño y espacio para el acceso y el uso: Deben proporcionarse el tamaño y espacio apropiados para el acceso, el alcance, la manipulación y el uso sin importar el tamaño de cuerpo de la persona, la postura o la movilidad.

De estas corrientes surge la idea de que la discapacidad está muy determinada por la falta de adecuación de los entornos con los que se interactúa y que las barreras de todo tipo discriminan e impiden el disfrute de los derechos de todos los ciudadanos.

El autor Diego Hernández hace la siguiente mención “(la accesibilidad) hace referencia a la facilidad con que cada persona puede superar la distancia que separa dos lugares, y de esta forma ejercer su derecho como ciudadano (...) la accesibilidad, además de una dimensión territorial, también es característica individual con relación al número de opciones que tienen los diferentes ciudadanos para acceder a los lugares y actividades”. (Miralles y Cebollada, 2003, Pag.14)

Pensar en accesibilidad es pensarse en un paradigma “tardomoderno” en el estudio de conocimiento, según caracterización de Pardo (2003), donde comienza a pensarse a las personas excluidas de lo productivo (en particular las personas con discapacidad permanente) como sujetos merecedores de un lugar en la sociedad.

De Jong, (1979-1981) hace un análisis crítico de las ideas, actitudes y concepciones vigentes en torno a las personas con discapacidad. Define así tres paradigmas: *El Paradigma Tradicional* caracterizados por el rechazo y la discriminación y sin considerar a las personas con discapacidad como sujetos de derechos; el Paradigma Rehabilitador, a la luz de la CIDDIM (Clasificación Internacional de Deficiencias, Discapacidades y Minusvalía) con la mirada en el individuo y sus deficiencias, que habilitan un abordaje terapéutico con acento en la omnipotencia del profesional tratante. Sin embargo, la práctica está centrada en el sujeto y ha significado un avance significativo en la calidad de vida de las personas; y por último el Paradigma de la Autonomía Personal, nace del movimiento de Vida Independiente de los años 70 (USA), y se define como “el derecho de un individuo a ser autosuficiente en la realización y desarrollo de su propia vida”. Promueve la igualdad de oportunidades para todos en diversos aspectos (movilidad, transporte, barreras arquitectónicas, ayudas técnicas). Bajo sus preceptos, la discapacidad desaparece si se concibe una sociedad amigable y accesible para todos. (Ciapat, 2012/2013). Este paradigma es el precursor de preceptos como el Diseño Universal Inclusivo y de la Integración Comunitaria. Brian Dudgeon, en el capítulo 19 de Terapia Ocupacional, dice sobre integración comunitaria, dice: “Para diseñar objetivos e intervenciones que promuevan la participación en las comunidades, es importante considerar los intereses de los individuos específicos y las necesidades de toda la comunidad. Al promover la participación, se utiliza tanto un enfoque centrado en el cliente como uno centrado en la comunidad. (...) También incluye la creación de entornos accesibles que promueven la membresía del individuo, su pertenencia y el sentido de desempeñar un rol constructivo. Sobre una base poblacional o comunitaria, la intervención destaca la accesibilidad en los entornos físicos, sociales y culturales. Los enfoques centrados en la comunidad generalmente involucran la defensa de un diseño universal o accesible en toda la comunidad, y la promoción del conocimiento y la inclusión de aquellos con características o capacidades diferentes.” (Dudgeon, 2011, Pág. 181/182)

Una buena accesibilidad pasa desapercibida a los usuarios. Esta accesibilidad desapercibida, implica algo más que ofrecer una alternativa al peldaño de acceso: busca un diseño equivalente para todos, cómodo, estético y seguro.

Es sinónimo de calidad y seguridad siendo este requisito fundamental en el diseño. Si carece de seguridad en el uso para determinado grupo de personas, deja de ser accesible. “La gran ventaja de la “accesibilidad desapercibida” es el valor agregado que otorga al diseño, ya que no restringe a su uso a un tipo o grupo etario de personas. Los entornos, productos o servicios pueden ser usados con comodidad por todos a lo largo de la vida.” (Boudeguer Simonetti, A.; Prett Weber, P.; Squella Fernández, P, 2014, pag.14). Las autoras refiriéndose a este concepto de “accesibilidad desapercibida”, lo hacen

naturalizando la accesibilidad, esto es, en definitiva, lo que terminan expresando al pensar el diseño como herramienta para construir desde el vamos “todo para todos”.

Otro concepto introducido dentro de este marco del Diseño Universal, es la “cadena de accesibilidad”: se refiere a la capacidad de aproximarse, acceder, usar y salir de todo espacio o recinto con independencia, facilidad y sin interrupciones. Si cualquiera de estas acciones no es posible de realizar, la cadena se corta y el espacio o situación se torna inaccesible.

El desplazamiento físico de una persona, entre un punto de origen y un destino, implica traspasar los límites entre la edificación y el espacio público o entre éste y el transporte. Ahí radica la importancia en la continuidad de la cadena de accesibilidad (Boudeguer Simonetti, A.; Prett Weber, P.; Squella Fernández, P. 2014).

En los espacios urbanos en general, el transporte público masivo se convierte en un elemento clave para las administraciones -en términos de demanda potencial- debido a la necesidad cotidiana de la población de desplazarse. Para Rey y Cardozo (2007). En la concepción actual de la movilidad urbana, el transporte público colectivo no constituye uno más dentro del conjunto de modos de transporte, debido a las múltiples implicancias que conlleva su utilización. Con frecuencia es el modo más utilizado -cuando no el único- por sectores considerados marginales debido al punto de vista socio económico y territorial, como menores de edad, ancianos o trabajadores periféricos. Precisamente, su acción a favor de la cohesión social y espacial es bien conocida, al unir los barrios más alejados o carenciados con el centro de la ciudad, puesto que el empleo de transportes más rápidos para algunos usuarios es difícil de asumir. (Osvaldo Daniel Cardozo, Érica Leonor Gómez, Miguel Alejandro Parras, 2009)

“El transporte es una forma de movilidad funcional y representa un área importante de desempeño ocupacional” (Rigby, P.; Stark, S.; Letts, L. y Ringaert, L., 2011, p.838). Uno de los grandes desafíos a los que se enfrentan las ciudades contemporáneas, entre ellas Buenos Aires, es el de la movilidad cotidiana. Actividades tales como ir a trabajar, salir de compras, concurrir al médico, visitar a un amigo, pueden involucrar el uso de un colectivo (Junca Ubierna, 2011). En particular, lo que es motivo de esta investigación, concurrir autónomamente a las actividades que se desarrollan en el Servicio Nacional de Rehabilitación.

“Encontrar un medio de transporte inaccesible no hace más que impedir la realización de estas actividades. Así, en particular las personas con discapacidad son las que ven sus derechos más vulnerados” (Vega Pindado, 2006, pág.30), resultando además un “elemento útil a la discriminación” (Arq. Benardelli, 2010, pág. 21). La discriminación invisible se da cuando nadie objeta, nadie presenta obstáculos reales, pero siempre hay una causa formal que impide la concreción de algo importante (Fundación Par, 2008).

En la actualidad, y a la luz de la Ley 26378/2008, y lo que proponen las asociaciones de personas con discapacidad, las estrategias de Diseño Inclusivo son indispensables para lograr la integración y no discriminación. Según la estadística poblacional destacada por el COCEMFE (Observatorio de la Discapacidad, 2015) de España, se puede decir que la accesibilidad es fundamental para un 10 % de la población, para un 40 % es necesario y para el 100 % es confortable (Declaración de Estocolmo EIDD, 2004). Incluyendo en ese 40% al grupo familiar o de asistencia de las personas con discapacidad, a las madres con niños, mujeres embarazadas, adultos mayores, considerados por las leyes nacionales como Personas con Movilidad Reducida.

No hay que perder de vista que el diseño universal tiene como principales destinatarios a las personas con discapacidad permanente, a las personas con discapacidad transitoria,

a los adultos mayores, a las embarazadas, personas con cargas pesadas, personas que se movilizan con niño y a todos en general.

Según los expositores durante el “Curso de accesibilidad y ayudas técnicas“(2012/2013) brindado por el Centro Iberoamericano de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas (CIAPAT), bajo el paradigma de la autonomía personal, la discapacidad desaparece y la sociedad se torna amigable y accesible para todos. El objetivo es que las Personas con Discapacidad (PCD), junto a otros colectivos postergados, sean reconocidas en su condición de ciudadanos, de trabajadores, de personas autosustentables (Coriat, 2008, pág. 7).

Según el marco legal, desde el año 1997 se marcaron las pautas de un diseño de las unidades de colectivo para que sea accesible para las “personas con movilidad reducida” (DECRETO 914/97), con modificatorias en el Decreto 467/98 bajo el título “Transporte automotor público. Transporte y arquitectura diferenciada para personas con movilidad reducida”.

En el artículo 22 de dicho decreto regula expresamente las características de los llamados vehículos de piso bajo o semibajo donde la altura no deberá superar los 0,40m entre la calzada y el piso del colectivo.

“En todos los casos los vehículos deberán contar con las siguientes características:

a) Un “arrodillamiento” no inferior de cero coma cinco (0,05) metros y los complementos necesarios que permitan el ingreso y egreso de un usuario de silla de ruedas, o con las características que satisfagan el cumplimiento de las condiciones arriba expresadas.

b) Una puerta de cero comas noventa (0,90) metros de ancho libre mínimo para el paso de una silla de ruedas.

c) En el interior se proveerá por lo menos, de dos (2) espacios destinados a sillas de ruedas, ubicados en el sentido de la marcha del vehículo, con los sistemas de sujeción correspondientes para la silla de ruedas pudiéndose ubicar en los dos (2) lugares, según las necesidades dos (2) asientos comunes rebatibles.

d) Se dispondrá también una zona de ubicación para los apoyos isquiáticos:
- la barra inferior de dicho apoyo estará colocada a cero comas setenta y cinco (0,75) metros desde el nivel del piso.

- la barra superior de un (1,00) metro desde el nivel del piso y desplazada horizontalmente cero comas quince (0,15) metros de la vertical de la barra inferior y,

- se considerará un módulo de cero comas cuarenta y cinco (0,45) metros de ancho por persona.

e) Los accesos tendrán pasamanos a doble altura. El interior contará, además:

- con pasamanos verticales y horizontales:

- dos (2) asientos de uso prioritario por parte de personas con movilidad y comunicación reducidas, debidamente señalizados, según la Norma IRAM 3722, con un plano de asiento a cero comas cincuenta (0,50) metros del nivel del piso.

- espacio para guardar bolsos o cochecitos de bebés, que no interfieran la circulación.

f) La identificación de la línea deberá tener una óptima visualización, los números y ramales deberán estar en el frente de la unidad y anexarse en los laterales, cercanos a las puertas. Las leyendas tendrán que hacerse en colores contrastantes sobre fondos opacos.

g) Las unidades serán identificadas con el “Símbolo Internacional de Acceso, según el pictograma establecido en la Norma IRAM 3722 en su frente y en los laterales.

h) Las máquinas expendedoras de boletos deben ser posibles de accionar por todos los pasajeros, con una altura máximo de uno coma treinta (1,30) metros desde el nivel del piso a la boca de pago y contarán con un barral o asidero vertical a ambos lados.

i) No podrán utilizarse ni colocarse sistemas de molinetes u otros sistemas que dificulten o impidan la movilidad y circulación de los pasajeros. La circulación deberá tener un

ancho mínimo de cero comas setenta (0,70) metros, salvo que sea utilizada por personas en silla de ruedas, en cuyo caso el ancho mínimo será de cero comas ochenta (0,80) metros hasta el lugar reservado para alojar las sillas.

j) El piso del coche se revestirá con material antideslizante y poseerá un área de pasillo de tránsito sin desniveles que deberá cubrir no menos de cuarenta por ciento (40 %) del área total de circulación del vehículo, donde se ubicarán la puerta de ascenso y una para el descenso de pasajeros y llevará una franja de señalización de cero comas quince (0,15) metros de ancho en los bordes de entrada y salida del vehículo.

k) La altura recomendada para los pulsadores de llamada es de uno coma treinta y cinco (1,35) metros como máximo y de uno coma veinticinco (1,25) metros como mínimo, medidos desde el nivel del piso: ubicados en los dos (2) barrales de puertas de salidas y por lo menos en un barral en el medio de la zona delantera y otro barral en el medio de la zona trasera. En todos los sitios destinados a ubicar sillas de ruedas y asientos reservados para personas con movilidad y comunicación reducidas, los pulsadores deberán estar situados a una altura de un (1,00) metro +/- cero coma diez (0,10) metros.

Todos los pulsadores deberán contar con una señal luminosa que indique la efectivización de la llamada y el pulsador dispuesto en las zonas de emplazamiento de las sillas de ruedas, deberá producir una señal visual intermitente en el puesto de mando del conductor. Esta señal se identificará con el “Símbolo Internacional de Acceso”, según el pictograma aprobado por la Norma IRAM 3722.

l) Se deberán incorporar sistemas de información referidos a recorridos, paradas próximas, y paradas en las que se encuentra estacionado el vehículo. Las mismas deberán ser posibles de recepcionarse por parte de personas con disminución visual o auditiva.

ll) Toda otra indicación del conductor, también deberá ser posible de recepcionarse por parte de personas con disminución visual o auditiva.

A.1.2. Las renovaciones de vehículos que se efectuarán a partir del 31 de diciembre de año 2.000 de acuerdo a los porcentajes establecidos en el cronograma que antecede, deberán ser de vehículos con las características del “piso bajo” de hasta cero coma cuarenta (0,40) metros de altura entre la calzada y su interior, un “arrodillamiento” no inferior a los cero coma cinco (0,05) metros y con los complementos necesarios que permitan el ingreso y egreso en forma autónoma y segura y la ubicación en su interior de personas con movilidad y comunicación reducidas - especialmente usuarios de sillas de ruedas y semiambulatorios severos, cumpliendo asimismo con las demás exigencias técnicas mencionadas en los párrafos precedentes.

29/04/98. Publicado: B. O. 06/05/98.

La CNRT también explica entre la normativa a favor de las personas con discapacidad la gratuidad en el Transporte Público cubriendo cualquier trayecto, con sólo presentar el Certificado de Discapacidad. Explicita además que las personas con discapacidad que no puedan usar el Transporte Público podrán requerir un transporte especial entre los centros de rehabilitación, educación, tratamiento o diagnóstico y su domicilio, en forma gratuita. Estas medidas, sin embargo, no resuelven el problema de la integración en sentido amplio (Bernardelli, 2010).

“Hay que abordar el tema de las mejoras necesarias a partir de la cantidad de personas que no acceden a él” (Bernardelli, 2010, pag.21)

Según un informe de la Fundación Par del año 2008, entre los problemas reales que enfrentan las personas con discapacidad a la hora de asistir a centros de formación para la reinserción laboral está “el problema de conseguir transportes públicos adaptados”, y está indicado como uno de los elementos desmotivantes a la hora de capacitarse. (p.167).

Cabe destacar que el transporte urbano en CABA, se rige por un marco legal, tanto municipal como nacional, por otro lado, es vasta la legislación en cuanto a los derechos que le competen a las Personas con Discapacidad.

Se pueden aportar ciertas cifras en lo referido a la población con discapacidad de la ciudad de Buenos Aires. La prevalencia de la población con discapacidad en CABA es del 9,9%

Dentro de este grupo, el 55% tienen discapacidad motora, el 12,5% discapacidad mental, el 15% discapacidad auditiva, el 8% discapacidad visual, y otra discapacidad, 8%, todos estos datos obtenidos del COPIDIS (2011)

La constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires contiene un conjunto de normas que presentan un sostén legal para la formulación de políticas que integren la planificación del transporte colectivo en la planificación urbana, y que posibiliten la equidad en el acceso a los servicios públicos.

Respecto al desarrollo de las personas, el artículo 11 de “derechos y garantías” sostiene que la CABA promueve la remoción de los obstáculos de cualquier orden que impidan el desarrollo de la persona y la efectiva participación de la vida política, económica social en la comunidad.

Desde una perspectiva Nacional, nuestro país adhiere a la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, en el año 2008 con la Ley N°26.378. Por otro lado, la Ley 24.314 Sistema de Protección Integral de los Discapacitados, sancionada en el año 1994, que modifica la Ley N.º 22.431, justamente en sus artículos referidos a la accesibilidad urbana para personas con discapacidad, plantea lo siguiente:

CAPITULO IV - Accesibilidad al medio físico

A los fines de la presente ley, entiéndase por accesibilidad 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.

Entiéndase por barreras físicas urbanas las existentes en las vías y espacios libres públicos, a cuya supresión se tenderá por el cumplimiento de los siguientes criterios: a) Itinerarios peatonales: contemplarán una anchura mínima en todo su recorrido que permita el paso de dos personas, una de ellas en silla de ruedas. Los pisos serán antideslizantes, sin resaltos ni aberturas que permitan el tropiezo de personas con bastones o sillas de ruedas. Los desniveles de todo tipo tendrán un diseño y grado de inclinación que permita la transitabilidad, utilización y seguridad de las personas con movilidad reducida

e) 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;

ARTICULO 22.- Entiéndase por barreras en los transportes, 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; a cuya supresión se tenderá por observancia de los siguientes criterios: a) Vehículos de transporte público: tendrán dos asientos reservados, señalizados y cercanos a la puerta por cada coche, para personas con movilidad reducida. Dichas personas estarán autorizadas para descender por cualquiera de las puertas. Los coches contarán con piso antideslizante y espacio para ubicación de bastones, muletas, sillas de ruedas y otros elementos de utilización por tales personas. En los transportes aéreos deberá privilegiarse la asignación de ubicaciones próximas a los accesos para pasajeros con movilidad reducida. Las empresas de transporte colectivo terrestre sometidas al contralor de autoridad nacional deberían transportar gratuitamente a

las personas con movilidad reducida en el trayecto que medie entre el domicilio de las mismas y el establecimiento educacional y/o de rehabilitación a los que deban concurrir. La reglamentación establecerá las comodidades que deben otorgarse a las mismas, las características de los pases que deberán exhibir y las sanciones aplicables a los transportistas en caso de inobservancia de esta norma. La franquicia será extensiva a un acompañante en caso de necesidad documentada. Las empresas de transportes deberán incorporar gradualmente, en los plazos y proporciones que establezca la reglamentación, unidades especialmente adaptadas para el transporte de personas con movilidad reducida; b) Estaciones de transportes: contemplarán un itinerario peatonal con las características señaladas en el artículo 20 apartado a), en todas su extensión; bordes de andenes de textura reconocible y antideslizante; paso alternativo a molinetes; sistema de anuncios por parlantes; y servicios sanitarios adaptados. En los aeropuertos se prever n sistemas mecánicos de ascenso y descenso de pasajeros con movilidad reducida, en el caso que no hubiera métodos alternativos

Igualmente, la ley 26.378, que adhiere a la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, cita el Artículo 9 referido a Accesibilidad, donde los países miembro, se comprometen a adoptar medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, y a otros servicios e instalaciones abiertos al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales. Estas medidas, que incluirán la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, se aplicarán, entre otras cosas, a los edificios, la vía pública, el transporte y otras instalaciones exteriores e interiores como escuelas, viviendas, instalaciones médicas y lugares de trabajo.

En cuanto a la normativa en ciudad de Buenos Aires, la ley N 962 (código de edificación de la ciudad de Buenos Aires), en su Anexo1” Accesibilidad física para todos”, e incorpora estas definiciones:

“-accesibilidad al medio físico: es aquella que posibilita que posibilita a las personas con discapacidad permanente circunstancia discapacitantes (desarrollar actividades en edificios y en ámbitos urbanos y utilizar los medios de transporte y sistemas de comunicación)

-barreras de transporte: son los impedimentos que presentan los sistemas de transporte particulares y colectivos (de corta, media y larga distancia), terrestres, marítimos, fluviales, o aéreos a las personas con discapacidad o con circunstancias incapacitantes.

-barreras físicas: expresión que involucra a las barreras arquitectónicas, las barreras urbanísticas, las barreras de transporte y barreras de comunicación.

Con la accesibilidad se persigue la integración comunitaria y vida autónoma de las personas con discapacidad, en las condiciones del entorno físico, de las comunicaciones y de transporte, que permitan el libre desenvolvimiento de todas las personas de una sociedad, eliminando las barreras urbanas arquitectónicas de movilidad, así como implementarlo técnicas especializadas en la comunicación para las personas con discapacidad auditivas y visuales.”

Por otra parte, la Defensoría del Pueblo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ha publicado la Guía para usuarios del transporte público (2015) dónde, a favor de los derechos de las personas con discapacidad especifica: “Es obligatorio, en todos los transportes públicos de pasajeros, permitir el acceso a toda persona con discapacidad acompañada por su perro o cualquier otro dispositivo de asistencia (como, por ej.,

elementos ortopédicos). Dos asientos cercanos a la puerta de ascenso al colectivo deberán estar reservados y debidamente señalizados para ser usados por personas con movilidad reducida (ancianos, embarazadas o portadoras de bebés y personas con discapacidad). Todas las unidades que circulen deben contar con rampas (electromecánicas, extraíbles o rebatibles) que garanticen la accesibilidad para personas con discapacidad. Las unidades también deben tener incorporados los apoyos isquiáticos y los dispositivos de sujeción para quienes lo necesiten, en los lugares reservados para sillas de ruedas, espacios que deben tener también timbre para anunciar descenso. El chofer tiene la obligación de prestar la asistencia necesaria para desplegar el mecanismo de ascenso/descenso a la unidad cuando la persona con discapacidad se encuentra sola. Ante cualquier incumplimiento, deberá denunciarse la situación a los teléfonos de la CNRT y de la empresa de transporte que figuran en la unidad, indicando número de unidad, lugar, fecha y hora del incidente."

Las personas que formaron parte de nuestra muestra concurrían todas al SNR. El servicio Nacional de Rehabilitación (SNR) es un organismo público descentralizado dependiente del ministerio de salud y es rector, dentro del ámbito de la salud, en lo referente a la normalización y ejecución de las políticas de discapacidad y rehabilitación. A su vez, fomenta la práctica de deporte y la recreación como actividad complementaria del proceso de rehabilitación médica y como estrategia del desarrollo personal y de la integración social de las personas con discapacidad.

2.2 METODOLOGIA

2.3 TIPO DE DISEÑO:

-Según el grado de conocimiento sobre el tema:

El diseño de este trabajo es del tipo descriptivo exploratorio, tal como dice Ynoub (2014) ya que, el objetivo estuvo orientado en tratar de construir e identificar cuáles son las principales barreras físicas como limitantes del desempeño ocupacional en el acceso al transporte público colectivo, siendo un primer acercamiento al tema.

-Según el tipo de trabajo a realizar:

Se define como trabajo de campo, puesto que a través de las entrevistas se recogieron los datos, directamente de las respuestas de los usuarios, en el SNR.

-Según la posición del investigador en relación al objeto:

Es observacional debido que se orienta a identificar cuáles son las principales barreras físicas como limitantes del desempeño ocupacional en el acceso al transporte público colectivo. Requiere, por parte del investigador, la observación de fenómenos tal cual lo refieren los participantes de la muestra en la realidad, y luego un análisis en el que no se manipularon las variables.

-Según el movimiento del objeto:

Es transversal o sincrónico, ya que se realizaron entrevistas en un único momento, sin hacer foco en la variación de las variables a lo largo del tiempo.

-Según la temporalidad de los datos:

Es prospectivo, los datos fueron generados en el transcurso de la investigación por medio de la administración de entrevistas a los usuarios del transporte público colectivo que asisten al SNR.

-Según el enfoque metodológico:

Es Mixta, si bien se basa en estructuras delimitadas previamente al trabajo de campo, las cuales surgen del análisis y agrupación de diferentes escalas que, por medio de sus valoraciones/tabulaciones, proceso y análisis ya establecidos, permitieron cuantificar los diferentes aspectos a analizar, existen escalas que se construyen a partir de las preguntas abiertas, basadas en criterios subjetivos profundizando en el mundo de los significados, “existiendo una oposición complementaria,(...) que produce riqueza de información y mayor fidelidad interpretativa” (Souza Minayo, 2003, pag.26)

2.4 UNIVERSO Y MUESTRA:

Universo: Todas las personas con una discapacidad permanente que concurren al SNR y acceden al medio de transporte público colectivo, mayores de 18 años.

Muestra: 32 personas con una discapacidad permanente que concurren al SNR y acceden al medio de transporte público colectivo, mayores de 18 años.

Procedimiento muestral: El procedimiento muestral es no probabilístico (Rubio y Varas, 1999) de tipo bola de nieve. La selección de la muestra se realizó durante 45 días, en el rango horario de 12 hs a 14 hs los días lunes, miércoles y viernes, por lo tanto, aquellas personas que no asistieron dentro de este horario quedaron fuera de la probabilidad de permanecer a nuestra muestra. Luego de entrevistar al primer grupo, los mismos participantes, nos fueron indicando quienes cumplían con el criterio de inclusión de ser usuarios de colectivos.

CRITERIOS DE INCLUSION Y EXCLUSION DE LA MUESTRA

Inclusión: Todas las personas que

- Tengan alguna discapacidad permanente
- Que tengan Certificado de Discapacidad (CUD).
- Concurran a alguna actividad del SNR
- Mayores de 18 años.
- Hayan usado colectivo alguna vez desde 2012 hasta junio de 2016^(1*)

Exclusión: Aquellas personas que:

- Que no comprendan las consignas.
- No participen de todas las preguntas de la entrevista.

2.5 DEFINICIONES OPERACIONALES

ESTRUCTURA DEL DATO:

UNIDAD DE ANALISIS (UA): Cada una de las personas con una discapacidad permanente que concurren al SNR en transporte público colectivo, durante el segundo cuatrimestre del 2016.

VARIABLES

1) Edad

Se trata del rango etario en el que se encuentran los individuos entrevistados. Se consideró la cantidad de años en números enteros (desde el año de nacimiento hasta el año de la entrevista -2016-), sin considerar los meses, incluida dentro de los intervalos enumerados.

Variable suficiente.

Escala de valores:

R 1: 18 a 27 / 28 a 37 / 38 a 47 / 48 a 57 / 58 a 67 / 68 a 77 / 78 o más.

Indicador

La edad se preguntó al entrevistado (pregunta dos de la entrevista) y se constató de la lectura del CUD donde dice el año de nacimiento. Se tomó el número entero en años, se restó al año 2016 el año de nacimiento, el resultado de la resta volcó en el intervalo correspondiente de la escala de valor Edad.

2) Sexo

Se trata de la condición sexual con la que nació el entrevistado. Es una variable suficiente.

Escala de valores

R2: Femenino/ Masculino

¹() Según la CNRT la actual flota tiene una antigüedad promedio de 4 años, y se encuentra adaptada para PCD en un 90%.

Indicador

El dato se recabó de la pregunta 3 de la entrevista. El valor obtenido corresponde a alguno de los dos valores consignados en la variable Sexo.

3) Tipo de discapacidad

Indica si la persona tiene algún tipo de circunstancia propia que resulte en una situación de desventaja. “Discapacidad es un término genérico que incluye déficits, limitaciones en la actividad y restricciones en la participación. Indica los aspectos negativos de la interacción entre un individuo (con una “condición de salud”) y sus factores contextuales (factores ambientales y personales)” (CIF, 2001, pag.206).

Es una variable necesaria.

Escala de valores

R3: Discapacidad Motora / Discapacidad Mental / Discapacidad Sensorial Auditiva / Discapacidad Sensorial Visual / Discapacidad Visceral

Indicador

Se obtuvo de la pregunta N°1 c de la entrevista, y se corroboró el diagnóstico de la patología discapacitante de la lectura de CUD. Si lo secuelar a la patología incluye debilidad o falta de fuerza, alteración de tono etc. Se clasificó, según la ley 10592

Por Tipo de Discapacidad. El dato obtenido se volcó codificado en la columna N°4 Tipo de Discapacidad de la matriz de dato.

4) Tiempo de evolución de la discapacidad

Se trata del tiempo en años transcurridos desde el momento del diagnóstico hasta la fecha de entrevista. Si el tiempo en años es menor a 2 años, se consignarán también los meses.

Es una variable suficiente.

Escala de valores

R4: 1, 2,3, 4,...83

Indicador

El valor se obtuvo de la pregunta N°1b, realizada a cada entrevistado, y en caso de que el entrevistado haya aportado el dato de fecha del diagnóstico, se realizó la resta entre este dato y el año de entrevista (2016).

5) Percepción de nivel de asistencia de terceros en el acceso al transporte público colectivo, a causa del entorno físico

Es una variable suficiente. La misma indica la percepción (subjetiva) del usuario en cuanto al nivel de apoyo de terceros, requerido para completar la actividad. Se describe la actividad desde que sale a la vereda de su casa o desde el SNR hasta que se baja del colectivo, pidiendo que la califique con TOTAL / MÁXIMA / MODERADA / MÍNIMA / NULA.

R5: TOTAL / MÁXIMA / MODERADA / MÍNIMA / NULA

Indicador

Se tomó el valor de la respuesta 4 de la entrevista, y se volcará en el valor de la variable coincidente.

6) Nivel de asistencia de terceros en el acceso al transporte público colectivo a causa del entorno físico.

Es una variable **suficiente**, indica el nivel de asistencia de terceros en el acceso al transporte, ya de que de otro modo se dificultaría o no se podría realizar la actividad.

R6: TOTAL / MAXIMA / MODERADA / MINIMA / NULA

Indicador

Se tomó el valor de la tabla 2, donde si el resultado fue 9 o 10 puntos, la asistencia es TOTAL; si el resultado es 7 a 8 puntos, la asistencia es MAXIMA, si el resultado es 4 a 6 puntos la asistencia es MODERADA; si el resultado es 1 a 3 la asistencia es MINIMA; si el resultado es 0, la asistencia es NULA.

Se evaluó con las respuestas de la pregunta 5 de la entrevista, Se describirá la actividad en 10 pasos desde que se sale a la vereda hasta que se baja del colectivo, y se le pedirá que responda SI en el caso que haya requerido ayuda, y NO en caso contrario.

Se le asignará 1 punto a cada respuesta afirmativa. Se sumarán los puntos obtenidos.

7) Percepción de las barreras físicas que dificultan la actividad usar transporte público colectivo.

Se trata de una variable **necesaria**, se refiere a la valoración dada a las barreras físicas o limitaciones que se encuentren en la actividad “usar colectivo”. Es una variable con cuatro dimensiones, que se describen a continuación.

Escala de valores

R7: 7a) “Barreras en la calle”, 7b) “Barreras en la parada”, 7c) “Barreras en el acceso al colectivo”, 7d) “Barreras en el colectivo”.

Indicador

Se utilizará como indicador las preguntas 8,9, 10 y 11 realizadas durante la entrevista y se pedirá que se asigne un puntaje del 1 al 5 a cada obstáculo señalado, donde 5 es la situación más problemática o “máxima dificultad”, 4 es “gran dificultad”, 3 es “moderada dificultad”, 2 es “mínima dificultad” y 1 es “ninguna dificultad”, eligiendo como “principal dificultad percibida” las condiciones que obtengan el puntaje más alto (4 y 5 puntos) de entre todas las respuestas.

El resultado de la variable compleja resultará de las sentencias con más alto puntaje elegidas entre todas las subvariables, se considera como el puntaje más alto a las respuestas que obtengan 4 y 5 puntos. De este modo, pueden existir 2 o más valores con el mismo puntaje.

Para lograr un correcto cálculo de frecuencias, valorar por sí o por no, cada una de las sentencias enunciadas como valores de las 4 subvariables.

Aplicando el cálculo de frecuencias, se eligieron como percepción de la principal dificultad a los tres valores que aparecen con mayor frecuencia.

Subvariable 7 a) Barreras en la calle

Se trata de una variable **necesaria**, y se refiere a la valoración dada a las barreras físicas que se encuentren en el acceso al transporte público colectivo en el trayecto desde la puerta del SNR hasta la parada del colectivo, o desde la puerta del lugar de origen hasta el colectivo.

Escala de valores

R7a: Calle rota o en mal estado / Ancho inadecuado (muy estrecho) / Presencia de obstáculos (puestos de revistas, puestos de flores, bolsas) /salientes en las paredes a baja altura, carteles a baja altura /otros

Indicador

Se utilizará como indicador la pregunta 8 realizada durante la entrevista y se pedirá que se asigne un puntaje del 1 al 5 a cada obstáculo señalado, donde 5 es la situación más problemática o “máxima dificultad”, 4 es “gran dificultad”, 3 es “moderada dificultad”, 2 es “mínima dificultad” y 1 es “ninguna dificultad”. Se elige como “mayor dificultad percibida” las condiciones que obtengan el puntaje 4 y 5 de entre todas las respuestas. Las respuestas de la subvariable R7a) Percepción dificultad en la calle, se obtienen de valorar las opciones a) hasta e) de la pregunta 8.

Subvariable 7 b) Barreras en la parada

Se trata de una variable necesaria, y se refiere a la valoración dada a las barreras físicas o limitaciones encontradas en la parada, incluyendo la condición del pavimento, la iluminación y la información ofrecida.

R 7b: Distancia superior a 1 cuadra / Mala señalización de la parada / Falta de información pertinente / Ausencia de asientos o apoyos isquiáticos en la parada/ Piso sin distinción de baldosas /falta de iluminación / otros

Indicador

Se utilizará como indicador la pregunta 9 realizada durante la entrevista y se pedirá que se asigne un puntaje del 1 al 5 a cada obstáculo señalado, donde 5 es la situación más problemática o “máxima dificultad”, 4 es “gran dificultad”, 3 es “moderada dificultad”, 2 es “mínima dificultad” y 1 es “ninguna dificultad”. Se elige como “mayor dificultad percibida” las condiciones que obtengan el puntaje 4 y 5 de entre todas las respuestas. Las respuestas de la subvariable R7b) “Percepción de dificultad en la parada” se obtienen de valorar las opciones f) hasta l)de la pregunta 9.

Subvariable 7 c) Barreras en el acceso al colectivo:

Se trata de una variable **necesaria**, se trata de la valoración dada a las barreras físicas o limitaciones encontradas en la parada, considerando la distancia de la vereda al colectivo en altura y hasta el cordón y la presencia de obstáculos en el momento de acceder a la unidad del colectivo.

R 7c: Demasiada altura desde la parada al colectivo / demasiada separación del cordón para acceder / Presencia de charcos o baches /otros

Indicador

Se utilizará como indicador la pregunta 10 realizada durante la entrevista y se pedirá que se asigne un puntaje del 1 al 5 a cada obstáculo señalado, donde 5 es la situación más problemática o “máxima dificultad”, 4 es “gran dificultad”, 3 es “moderada dificultad”, 2 es “mínima dificultad” y 1 es “ninguna dificultad”. Se elige como “mayor dificultad percibida” las condiciones que obtengan el puntaje 4 y 5 de entre todas las respuestas.

Las respuestas de la subvariable R7c) “Percepción de dificultad en el acceso a la unidad” se obtienen de valorar las opciones m) hasta o) de la pregunta 10.

Subvariable 7 d) Barreras en el colectivo:

Se trata de una variable **necesaria**, se trata de la valoración más alta dada a las barreras físicas o limitaciones encontradas dentro de cada unidad de colectivo.

R 7d: ausencia de rampas que funcionen / acceso a los asientos / ubicación del timbre / presencia de desnivel / información accesible / falta de espacio para circular/ otros

Indicador

Se utilizará como indicador la pregunta 11 realizada durante la entrevista y se pedirá que se asigne un puntaje del 1 al 5 a cada obstáculo señalado, donde 5 es la situación más problemática o “máxima dificultad”, 4 es “gran dificultad”, 3 es “moderada dificultad”, 2 es “mínima dificultad” y 1 es “ninguna dificultad”. Se elige como “mayor dificultad percibida” las condiciones que obtengan el puntaje 4 y 5 de entre todas las respuestas.

Las respuestas de la subvariable R7d) “Percepción de dificultad en la unidad del colectivo” se obtienen de valorar las opciones p) hasta v) de la pregunta 11.

V 8) Pasos de la actividad que requirió asistencia.

Es una variable compleja y necesaria. Las subvariables son los 10 pasos de la actividad acceso al transporte público colectivo.

8 a) Requirió asistencia para deambular por la calle hasta la parada.

R 8a) SI / NO

Indicador

R8a: Se extrae de las respuestas a la pregunta N°5 de la entrevista, y se consignará SI a cada respuesta afirmativa en la que identificó requerir apoyo. Se consignará NO si no identificó requerir apoyo.

8b) Requirió asistencia para localizar la parada.

R 8b) SI / NO

Indicador

R8b: Se extrae de las respuestas a la pregunta N°5 de la entrevista, y se consignará SI a cada respuesta afirmativa en la que identificó requerir apoyo. Se consignará NO si no identificó requerir apoyo.

8c1) Estando en la parada, requirió asistencia para buscar información.

R 8c1) SI / NO

Indicador R8c1:

Se extrae de las respuestas a la pregunta N°5 de la entrevista, y se consignará SI a cada respuesta afirmativa en la que identificó requerir apoyo. Se consignará NO si no identificó requerir apoyo.

8c2) Estando en la parada, hubo apoyo isquiático o asientos.

R 8c2) SÍ / NO

Indicador

8c2: Se extrae de las respuestas a la pregunta N°5 de la entrevista, y se consignará SI a cada respuesta afirmativa en la que identificó requerir apoyo. Se consignará NO si no identificó requerir apoyo.

V8 d) Requirió asistencia para parar el colectivo

R 8d) SI / NO

Indicador

8d: Se extrae de las respuestas a la pregunta N°5 de la entrevista, y se consignará SI a cada respuesta afirmativa en la que identificó requerir apoyo. Se consignará NO si no identificó requerir apoyo.

8 e) Requirió asistencia en el acceso a la unidad.

R 8e) SI/NO

Indicador

8e: Se extrae de las respuestas a la pregunta N°5 de la entrevista, y se consignará SI a cada respuesta afirmativa en la que identificó requerir apoyo. Se consignará NO si no identificó requerir apoyo.

8f) Requirió asistencia en desplazarse hacia un asiento o lugar disponible

R 8f) SÍ /NO

Indicador

8f: Se extrae de las respuestas a la pregunta N°5 de la entrevista, y se consignará SI a cada respuesta afirmativa en la que identificó requerir apoyo. Se consignará NO si no identificó requerir apoyo.

8g) Requirió asistencia en ubicarse con seguridad

R 8g) SI/ NO

Indicador

8g): Se extrae de las respuestas a la pregunta N°5 de la entrevista, y se consignará SI a cada respuesta afirmativa en la que identificó requerir apoyo. Se consignará NO si no identificó requerir apoyo.

8 h) Requirió asistencia en localizar y oprimir el timbre,

R 8h) SI/NO

Indicador

8h: Se extrae de las respuestas a la pregunta N°5 de la entrevista, y se consignará SI a cada respuesta afirmativa en la que identificó requerir apoyo. Se consignará NO si no identificó requerir apoyo.

8i) Requirió asistencia en descender hasta la vereda-

R 8i: SÍ/NO

Indicador

8i: Se extrae de las respuestas a la pregunta N°5 de la entrevista, y se consignará SI a cada respuesta afirmativa en la que identificó requerir apoyo. Se consignará NO si no identificó requerir apoyo.

V9) Nivel de desempeño ocupacional

Se trata de valorar la ocupación: Tomar colectivo, teniendo en cuenta cuánto del entorno físico interfiere en completar la actividad. Es una variable necesaria.

Escala de valores

R9 : Nivel bajo / Nivel medio / Nivel Alto.

Indicador

Se extrae de la pregunta 5 de la entrevista la cantidad de respuestas afirmativas. Si el resultado da que requiere asistencia de 6 a 10 pasos, el nivel de desempeño es bajo, si requiere asistencia entre 3 a 5 pasos, el nivel de desempeño es medio y si requiere asistencia entre 0 a 2 el nivel de desempeño es alto.

V10) Frecuencia semanal del uso del colectivo para asistir al SNR.

Indica la cantidad de veces por semana que la persona usa este tipo de transporte para asistir al SNR. Es una variable suficiente.

Escala de valores

R 10: poca frecuencia / moderada frecuencia / mucha frecuencia.

Indicador

Se utiliza como indicador la pregunta 6 realizada durante la entrevista y se asigna como resultado poca frecuencia si contesta 1 vez por semana; moderada frecuencia, si contesta 2 a 3 veces por semana; mucha frecuencia si contesta 4, 5 o más veces por semana.

V 11) Trayecto que realiza el usuario en colectivo.

Esta variable suficiente, indica el lugar de origen del recorrido de la persona desde su casa hasta el SNR y viceversa.

Escala de valores

R 11: Urbano/ Interurbano

Indicador

Se utilizará como indicador la pregunta 7 de la entrevista. Se considerará como urbano, si responde que viene de “Capital”. Se consigna Interurbano, si el usuario responde que viene de Provincia.

V 12) Tipo de soluciones sugeridas para facilitar el acceso al transporte público colectivo.

Se trata de una variable suficiente, se refiere a las estrategias sugeridas por los usuarios del SNR para mejorar el desempeño en la actividad “usar colectivo”.

Escala de valores

R 12: Educación al conductor/ Consciencia social/ Gestión empresarial/ Gestión Municipal.

Indicador

Se utilizará la pregunta 12 realizada en la entrevista. El valor consignado será el que mejor se adecúe a la respuesta ofrecida por el entrevistado.

Según Rubio y Varas, las respuestas obtenidas se agruparán de acuerdo a los ítems de mayor prevalencia, obtenidos por similitud en función del análisis del contenido clásico (Ryan y Bernard, 2003, pág. 102).

Aquellas respuestas que se refieran a la respuesta humana del chofer corresponderán al valor Educación al conductor; Aquellas respuestas que guarden relación con elementos constructivos en las calles y paradas se asignarán a Gestión municipal, aquellas respuestas que hagan mención de modificaciones de la unidad se asignaran a Gestión empresarial, aquellas que se refieran a concientizar a toda la sociedad, se asignaran a Consciencia social.

2.6 FUENTES DE DATOS

Fuentes primarias: Los usuarios del SNR, entrevistados por las autoras del presente trabajo, durante el 2º cuatrimestre del 2016.

Fuentes Secundarias Directas: La información obtenida a través del CUD.

2.7 INSTRUMENTO:

Se diseñó una entrevista semiestructurada con la guía de un cuestionario. El mismo está compuesto por 12 preguntas de las cuales algunas son cerradas, presentando un listado de respuestas, llevado al cabo por el equipo de investigación a los usuarios que concurren al SNR de lunes a viernes de 10 a 14 hs., durante el periodo del 2 cuatrimestre del 2016.

Algunas preguntas se presentan abiertas, y dan lugar a la expresión libre del sujeto encuestado. El “criterio de credibilidad”, en este caso, según indica Bottinelli (2003) está dado por la transcripción textual de la respuesta y la lectura del CUD.

La validación fue dada por una “prueba de pilotaje” realizada a personas con discapacidad y adultos mayores que no concurren al SNR, a quienes se les expusieron los objetivos y propósitos del presente trabajo de investigación. En todos los casos pudieron comprender las consignas y responder a las mismas.

La administración fue en forma presencial, en forma oral, admitiéndose la forma escrita a aquellos posibles entrevistados que no manejaran el lenguaje oral. La duración de la entrevista fue de 20 minutos.

Se expusieron a los participantes de la muestra los respectivos consentimientos informados y autorización para operar en el SNR.

3. ANALISIS DE LOS DATOS

Según los datos obtenidos de la entrevista realizada por el equipo de investigación, en conjunto a cada uno de los usuarios del SNR con discapacidad permanente, y usuarios de transporte público colectivo que concurrieron durante el 2ºcuatrimestre de 2016, se construyó la matriz de datos (ver anexo 2). Donde la información obtenida de las entrevistas se sistematizó como se indica a continuación.

Las respuestas de todos los participantes incluidos en la muestra se grabaron, para luego ser desgravados, y los datos obtenidos, traducidos o codificados.

Una vez obtenidas las respuestas, donde cada una de las entrevistas corresponde a una unidad de análisis de acuerdo con el orden de aparición en las sucesivas jornadas en las que se llevó a cabo, se realizaron las siguientes acciones:

- 1) Se enumeraron comenzando por el número 1.
- 2) Se tradujeron o codificaron las respuestas obtenidas.
- 3) Se tabularon en una planilla de Excel cada una de las respuestas, ubicándose en cada fila una unidad de análisis y en cada columna las respuestas a las preguntas de la entrevista.

Las traducciones y codificaciones fueron las siguientes:

La pregunta 1a “¿Posee Ud. CUD?”, si bien pertenece a los criterios de inclusión, se realizó para facilitar las preguntas 1 b donde se obtuvieron los datos “Tiempo de Discapacidad” y 1 c, de donde se obtuvieron los datos de la variable “Tipo de Discapacidad”.

Pregunta 1c) “¿Según el CUD, qué diagnóstico tiene?” se codifica en la matriz como DISCAP. Los datos volcados se agruparon según el tipo de discapacidad, siguiendo los criterios de la ley 10 592/97 y modificatorias, de la provincia de Buenos Aires.

Tabla 1

UA	MOTORA	SENSORIAL AUDITIVA	SENSORIAL VISUAL	VISCERAL	MENTAL
1	ENANISMO				
2	HEMIPLEJIA				
3	HEMIPLEJIA				
4	HEMIPLEJIA				
5	LEUCOENCEFALOPATIA MULTIFOCAL PROGRESIVA				
6	LUXACION CONGENITA DE CADERA				
7	HEMIPLEJIA				
8	HEMIPLEJIA				
9	HEMIPLEJIA				
10	GONARTROSIS / CONDROMALASIA				
11	HEMIPLEJIA				
12			BAJA VISION		
13	ARTRITIS REUMATOIDEA / OSTEOPOROSIS / CIRUIA COLUMNA				
14					RETRASO MADURATIVO

15	MIELOMENINGOCELE				
16	ESCLEROSIS MULTIPLE				
17	EPILEPSIA				
18		HIPOACUSIA SEVERA BILATERAL			
19	CANAL ESTRECHO CERVICAL / CUADRIPLAJIA				
20		HIPOACUSIA			
21		HIPOACUSIA			
22		HIPOACUSIA			
23	MONOPLAJIA / LESION PLEXO BRAQUIAL				
24				EPOC	
25	ESCLEROSIS MULTIPLE				
26	FRACTURAS PATOLOGICAS				
27					RETRASO MENTAL LEVE
28					RETRASO MENTAL
29					RETRASO MENTAL LEVE
30					RETRASO MENTAL LEVE
31					RETRASO MENTAL LEVE
32					RETRASO MENTAL LEVE

A su vez se volcó en la matriz de datos con la siguiente codificación:

MO = Discapacidad Motora

ME = Discapacidad Mental

SV = Discapacidad Sensorial Visual

SA = Discapacidad Sensorial Auditiva /

V = Discapacidad Visceral /

En cuanto a la pregunta 1 d ¿Es o ha sido Ud. usuario de colectivo desde 2011 a la fecha?, si bien coinciden con los criterios de inclusión, con esta pregunta se evaluó si las personas han sido usuarias del transporte público durante un período sostenido.

Pregunta 2, ¿Cuántos años tiene? Se etiquetó como “EDAD” en la matriz de datos. Los valores obtenidos, fueron ordenados en los siguientes rangos, De 18 a 27, de 28 a 37, de 38 a 47, de 48 a 57, de 58 a 67, de 68 a 77, 78 o más

Pregunta3, ¿Cuál fue el sexo al nacer?, se volcó el valor correspondiente a cada unidad de análisis como Femenino o Masculino, según corresponde.

Pregunta4 ¿Cuánta ayuda ha necesitado para acceder al transporte público colectivo? se etiquetó como “PERCEPCION ASISTENCIA TERCEROS” en la matriz de datos.

Las respuestas obtenidas fueron volcadas usando la siguiente codificación:

TOTAL, como TO;

MAXIMA, como MX;

MODERADA como MD;

MINIMA como MN;

NULA como NL.

Pregunta 5. Identifique en cuál de estos pasos ha requerido ayuda se etiquetó como “NIVEL ASISTENCIA TERCEROS”.

Se describió la actividad en 10 pasos, desde que se sale a la vereda hasta que se baja del colectivo.

Se completó en la matriz de datos, las respuesta con el código “Deambular” para “Deambular por la calle hasta la parada”; Localizar = “Localizar la parada” ; Info parada = “En la parada: Buscar información” Asiento parada= “Usar asiento o apoyo isquiático”; Parar colectivo= “Parar el colectivo”; subir= “Ascender a la unidad”; Asiento colectivo= “Desplazarse hasta un asiento o lugar disponible”; Ubicarse = “Ubicarse con seguridad”; Timbre = “Localizar y oprimir el timbre”; Bajar= “Descender hasta la vereda”.

De este modo se identificó el paso problemático de la actividad.

Se calificó con 1 punto a cada respuesta positiva. Se realizó la suma dando valores entre 0 y 10, aplicando la siguiente tabla con los resultados de la operación que determinan el valor de la variable:

Tabla 2

Puntaje obtenido	Traducción	Codificación
0	Nula	NL
1 a 3	Mínima	MN
4 a 6	Moderada	MD
7 a 8	Máxima	MX
9 a 10	Total	TO

Esta pregunta también se tuvo en cuenta para analizar la variable “nivel de desempeño ocupacional”. Se extrajeron de la pregunta 5 de la entrevista la cantidad de respuestas afirmativas. Si el resultado dio que requiere asistencia de 6 a 10 pasos, el nivel de desempeño se tradujo como Nivel bajo, si requiere asistencia entre 3 a 5 pasos, el nivel de desempeño es Nivel medio y si requiere asistencia entre 0 a 2 el Nivel de desempeño es alto. Tal como se detalla a continuación.

Tabla 3

Cantidad de pasos que requirió ayuda	Traducción
6 a 10 pasos	Nivel bajo
3 a 5 pasos	Nivel medio
0 a 2 pasos	Nivel alto

Pregunta 6 ¿En el último año, con qué frecuencia usa el colectivo para asistir al SNR? se etiquetó como “FRECUENCIA USO” en la matriz de datos. Se utilizó la siguiente traducción:

Tabla 4

Respuesta	Traducción	Codificación
Una vez por semana	Poca frecuencia	PF
Dos a tres veces por semana	Moderada frecuencia	MDF
Cuatro o cinco o más veces por semana	Mucha frecuencia	MF

Pregunta 7 En el último año, ¿Desde dónde viene Ud. al SNR? Se ubicó en la columna “trayecto”, con la siguiente codificación: URB para la variable “Urbano”, “INTURB” para la variable “Interurbano”

Las preguntas 8, 9,10 y 11 corresponden a las subvariables de la variable compleja: “Percepción de la principal dificultad en el transporte público colectivo a causa del entorno físico”. Se etiquetó como “Percep. principal dificultad” en la matriz de datos. Se pidió que se asigne un puntaje del 1 al 5 a cada obstáculo señalado, donde 5 es la situación más problemática o “máxima dificultad”, 4 es “gran dificultad”, 3 es “moderada dificultad”, 2 es “mínima dificultad” y 1 es “ninguna dificultad”.

Fueron contempladas las condiciones que obtuvieron puntaje 4 y 5 de entre todas las respuestas.

Estas respuestas no eran excluyentes, entonces fue necesario, para lograr un correcto cálculo de frecuencias, valorar por sí o por no, cada una de las sentencias enunciadas como valores de las 4 subvariables.

Aplicando el cálculo de frecuencias, se eligieron como percepción de la principal dificultad a los tres valores que aparecen con mayor frecuencia.

La pregunta 8, En el último año, asigne un puntaje del 1 al 5, ¿(dónde 1 es ausencia de dificultad y 5 es máxima dificultad) a los siguientes obstáculos que Ud. puede percibir en la calle al tomar un colectivo? Se etiquetó en la matriz de datos como “Calle”.

Cada uno de los valores de esta subvariable, se codifico usando las letras del alfabeto de la siguiente forma:

a= “Calle rota o en mal estado”.

b= “Calle muy estrecha”

c= “Presencia de obstáculos (puestos de revistas, puestos de flores, bolsas)

d= “Presencia de salientes en las paredes a baja altura, carteles a baja altura en el recorrido hasta la parada”

e= otros

Pregunta 9: En el último año, asigne un puntaje del 1 al 5, ¿(dónde 1 es ausencia de dificultad y 5 es máxima dificultad) a los siguientes obstáculos que Ud. Puede percibir en la parada de un colectivo? Se etiquetó en la matriz de datos como “Parada”.

Cada uno de los valores de esta subvariable, se codifico usando las letras del alfabeto de la siguiente forma:

f= “Distancia hasta la parada”.

g= “Mala señalización de la parada”

h= “Falta de información pertinente sobre el recorrido o el número de línea de colectivo”.

i= “Ausencia de asientos o apoyos isquiáticos en la parada”

j= “Piso sin distinción de baldosas”

k= “Falta de iluminación en la parada”

l= otros.

Pregunta 10: ¿En el último año, asíguele un puntaje del 1 al 5, (dónde 1 es ausencia de dificultad y 5 es máxima dificultad) a los siguientes obstáculos que Ud. puede percibir en el acceso al colectivo? Se etiquetó en la matriz de datos como “Acceso”.

Cada uno de los valores de esta subvariable, se codifico usando las letras del alfabeto de la siguiente forma:

m=“Demasiada altura desde la parada al colectivo”

n= “Demasiada separación del cordón para acceder”

ñ= “Presencia de charcos o baches”

o= otros

Pregunta 11: En el último año, asíguele un puntaje del 1 al 5, (dónde 1 es ausencia de dificultad y 5 es máxima dificultad) a los siguientes obstáculos que Ud. puede percibir en el colectivo al tomarlo? Se etiquetó en la matriz de datos como “Colectivo”.

Cada uno de los valores de esta subvariable, se codifico usando las letras del alfabeto de la siguiente forma:

p= “Ausencia de rampas que funcionen.”

q= “Ubicación de asientos “

r= “Ubicación del timbre”

s= “Presencia de desnivel”

t= “información accesible en el colectivo”

u= “falta de espacio”

v= “otros”

Cuando se contestó “otros”, se volcó la respuesta textual y sólo se consignó cuando el entrevistado le otorgo el puntaje de 4 ó 5.

Pregunta 12 ¿Qué solución se le ocurriría a alguno de los problemas que ha mencionado? se etiquetó como “TIPO DE SOLUCIÓN”

Se vuelca en la columna correspondiente a esta pregunta la respuesta textual, según los criterios de credibilidad expresados por Bottinelli (2007).

Estas respuestas que corresponden a una variable cualitativa se analizaron y agruparon según las siguientes categorías (Rubio y Varas, 1999) que aparezcan con mayor prevalencia. Estas fueron: Educación al conductor, conciencia social, gestión empresarial y gestión municipal. Con estas categorías se construyó una tabla de soluciones sugeridas, que da respuesta al objetivo número 4 del presente trabajo.

Tabla 5

Respuesta	Tipo de solución
Que el colectivo se acerque a la vereda.	EDUCACION AL CONDUCTOR
Encontrar solución para el escalón	GESTION EMPRESARIAL
Que los colectivos se arrimen al cordón	EDUCACION AL CONDUCTOR
Que haga funcionar que se pueda bajar el colectivo.	EDUCACION AL CONDUCTOR
Animarme a pedir asiento.	CONCIENCIA SOCIAL
Que los autos no estacionen en la parada de colectivo	CONCIENCIA SOCIAL
Más respeto, educación, empatía, misericordia.	CONCIENCIA SOCIAL

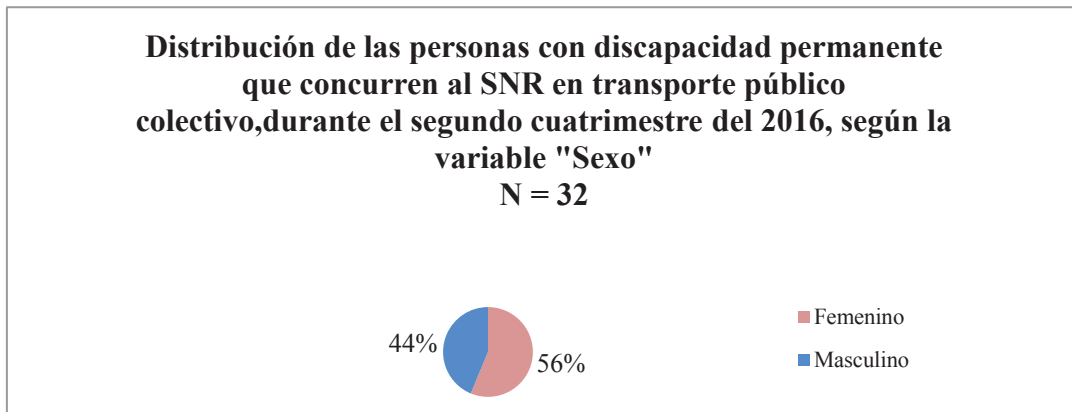
Que la empresa arregle para que los colectivos no tengan muchos escalones	GESTION EMPRESARIAL
Hacer la queja por teléfono de los choferes para que eduquen al chofer	EDUCACION AL CONDUCTOR
Que no haya violencia al discapacitado.	CONCIENCIA SOCIAL
Que multen a los colectiveros por bajar al colectivo, que sean más educados.	EDUCACION AL CONDUCTOR
Diferenciar baldosas y que no estén rotas.	GESTION MUNICIPAL
Que paren en la parada.	EDUCACION AL CONDUCTOR
Que la gente sepa que me tiene que dar el asiento.	CONCIENCIA SOCIAL
Preparar a los choferes para que puedan entender y tener paciencia a las personas que sufrimos de discapacidad	EDUCACION AL CONDUCTOR
Mejorar infraestructura del SNR, poner iluminación y seguridad	GESTION MUNICIPAL
Arreglar las calles	GESTION MUNICIPAL
Que paren donde corresponde	EDUCACION AL CONDUCTOR
Que los timbres tengan luz	GESTION EMPRESARIAL
Que saquen plata de los impuestos para invertir en colectivos	GESTION MUNICIPAL
Educación, sería distinto si fuéramos todos educados incluyendo al conductor	EDUCACION AL CONDUCTOR
Que los colectivos se acerquen a las paradas para no saltar a la vereda	EDUCACION AL CONDUCTOR
Los colectivos que paren donde deben y no se escapen	EDUCACION AL CONDUCTOR
Que arreglen calles y tapen los baches.	GESTION MUNICIPAL
Que paren en el lugar que corresponde, porque muchas veces siguen de largo.	EDUCACION AL CONDUCTOR
Hacer marchas y mejorar el trato a las personas con discapacidad	CONCIENCIA SOCIAL
Que los choferes respeten más a las personas con discapacidad que los colectivos paren en las paradas	EDUCACION AL CONDUCTOR
Que los colectiveros traten a las personas con respeto	EDUCACION AL CONDUCTOR
Que los colectiveros traten bien a las personas	EDUCACION AL CONDUCTOR
Poner más asientos abajo que arriba, porque a las personas con discapacidad nos cuesta subir	GESTION EMPRESARIAL
Faltan manijas para bajar	GESTION EMPRESARIAL
Que no cambien el recorrido, si lo hacen, que pongan carteles	GESTION EMPRESARIAL

4. RESULTADOS

4.1 CARACTERÍSTICAS DE LA MUESTRA

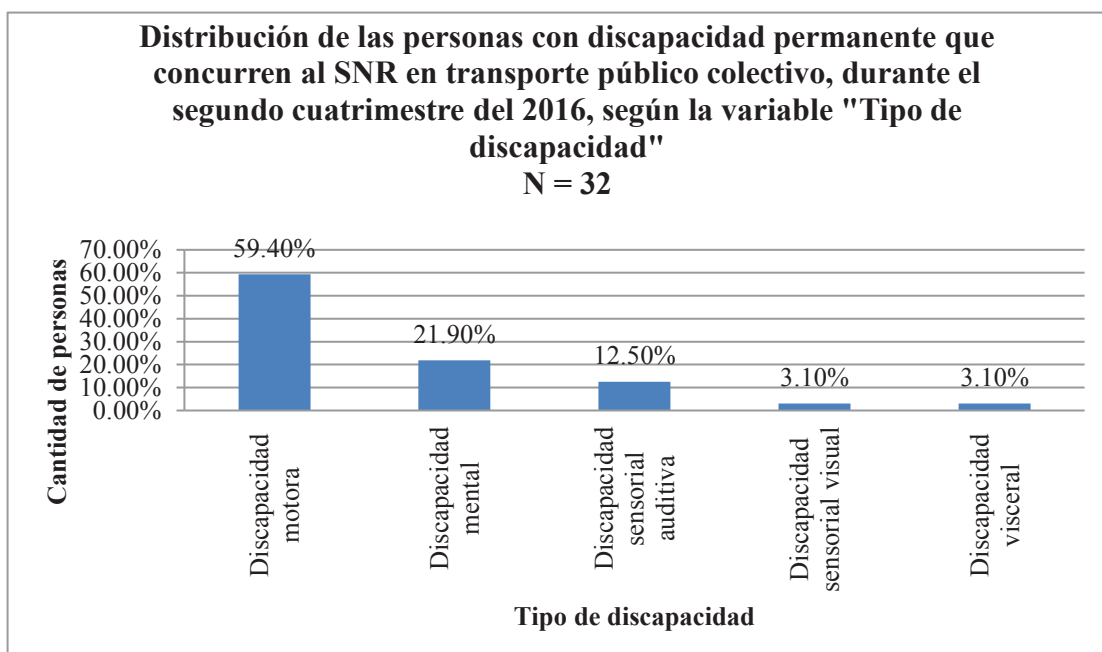
La muestra estuvo formada por 32 personas con discapacidad permanente de 18 a 83 años, con certificado único de discapacidad, que concurren al SNR durante segundo cuatrimestre del 2016 y fueron usuarios de colectivo desde el 2011 hasta la fecha de la entrevista.

Grafico 1



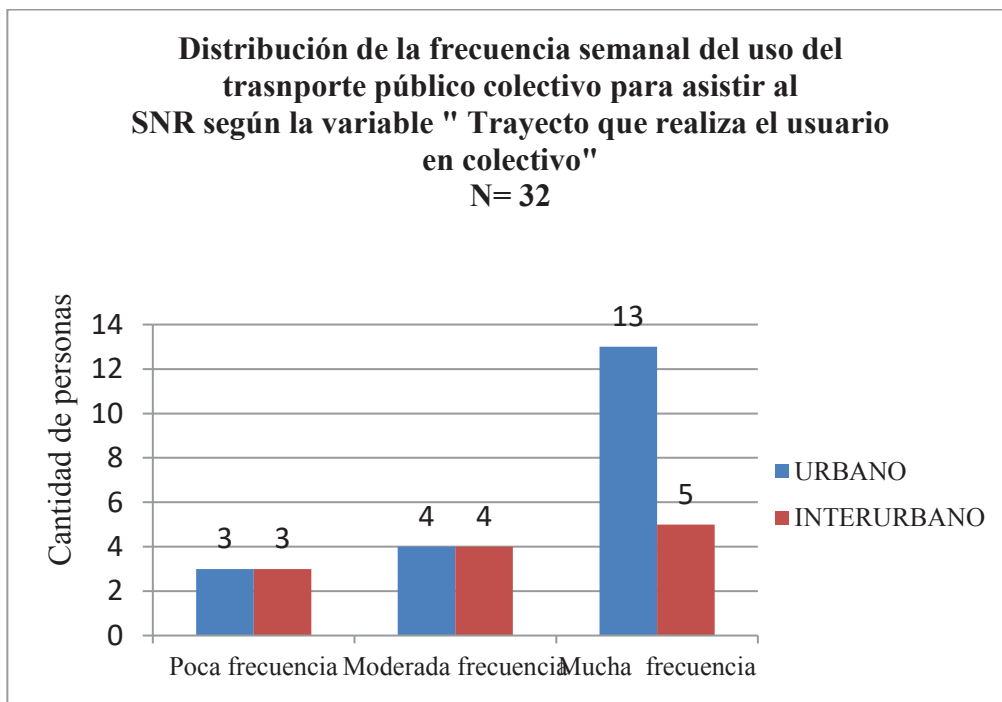
El gráfico 1 muestra la distribución de las personas con discapacidad permanente que concurren al SNR en transporte público colectivo, durante el segundo cuatrimestre del 2016, según la variable sexo. Se puede observar que de los 32 participantes de la muestra, 18 fueron de sexo femenino (56%) y 14 de sexo masculino (44%), que corresponden a los porcentajes mostrados en el gráfico. Si bien no fue requerimiento de nuestro trabajo hacer un análisis desde la perspectiva de género, consideramos que se observa una participación similar en la actividad usar colectivo tanto de personas de sexo femenino, como de personas de sexo masculino.

Gráfico 2



El gráfico 2, muestra la distribución de las personas con discapacidad permanente que concurren al SNR en transporte público colectivo, durante el segundo cuatrimestre del 2016, según el tipo de discapacidad. En la muestra podemos observar que, con el 59,40% (19 personas), prevalece la discapacidad motora. Los datos arrojaron que el 21,90% (7 personas) presentan discapacidad mental, el 12,50% (4 personas) presentan discapacidad sensorial auditiva, el 3,10% (1 persona) discapacidad sensorial visual, y el 3,10% restante (1 persona), con discapacidad visceral. Esta distribución podría asociarse a la distribución de las personas con discapacidad en CABA, según se expresó en el marco teórico.

Gráfico 3



En el gráfico 3, se cruzaron las variables de “Frecuencia semanal del uso del transporte público colectivo” según el trayecto que realiza el usuario para concurrir al SNR., para determinar si podía relacionarse la cercanía con la mayor frecuencia de uso.

Se observó que 20 de los participantes de la muestra, realizaron el trayecto enteramente en CABA (recorrido urbano), de ellos 13 asistieron con mucha frecuencia, 12 de ellos provenían del conurbano bonaerense, de los cuales 5 asistieron con mucha frecuencia.

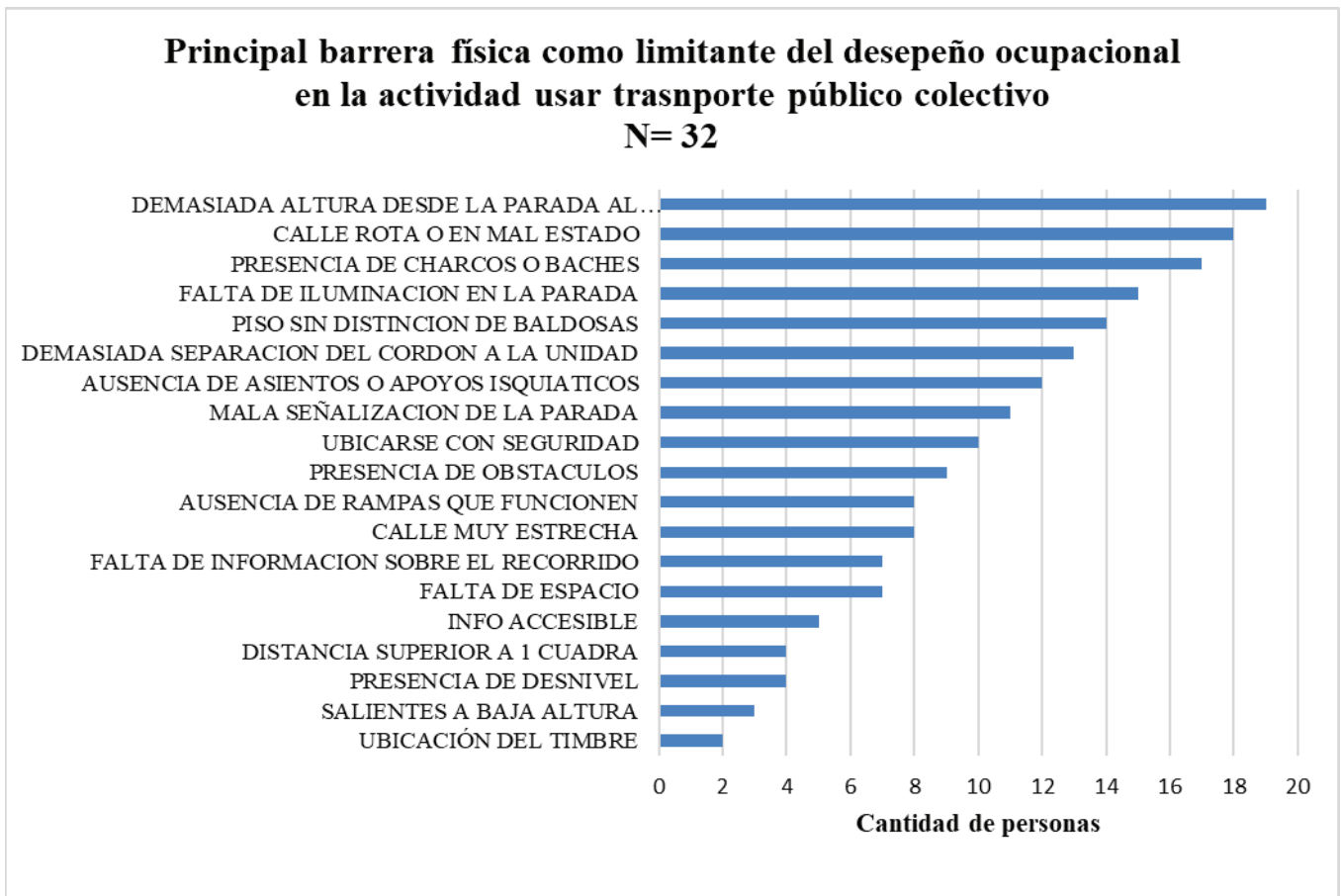
El resto de los entrevistados tanto para trayecto urbano como interurbano lo hicieron en partes iguales tanto con moderada frecuencia como con poca frecuencia.

Se observa que los usuarios que realizan un trayecto urbano asisten con mayor frecuencia al SNR, que aquellos que realizan un trayecto interurbano.

4.2 RESULTADOS DE ACUERDO CON LOS OBJETIVOS

PRINCIPAL BARRERA FISICA COMO LIMITANTE DEL DESEMPEÑO OCUPACIONAL EN LA ACTIVIDAD USAR TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

Gráfico 4



En el gráfico 4 se exponen los datos más relevantes para nuestra investigación. En relación con el objetivo “Identificar las barreras que perciben en los colectivos y sus paradas las personas con discapacidad permanente que concurren al SNR durante el segundo cuatrimestre del 2016, presentamos en expresión de porcentaje las principales barreras físicas.

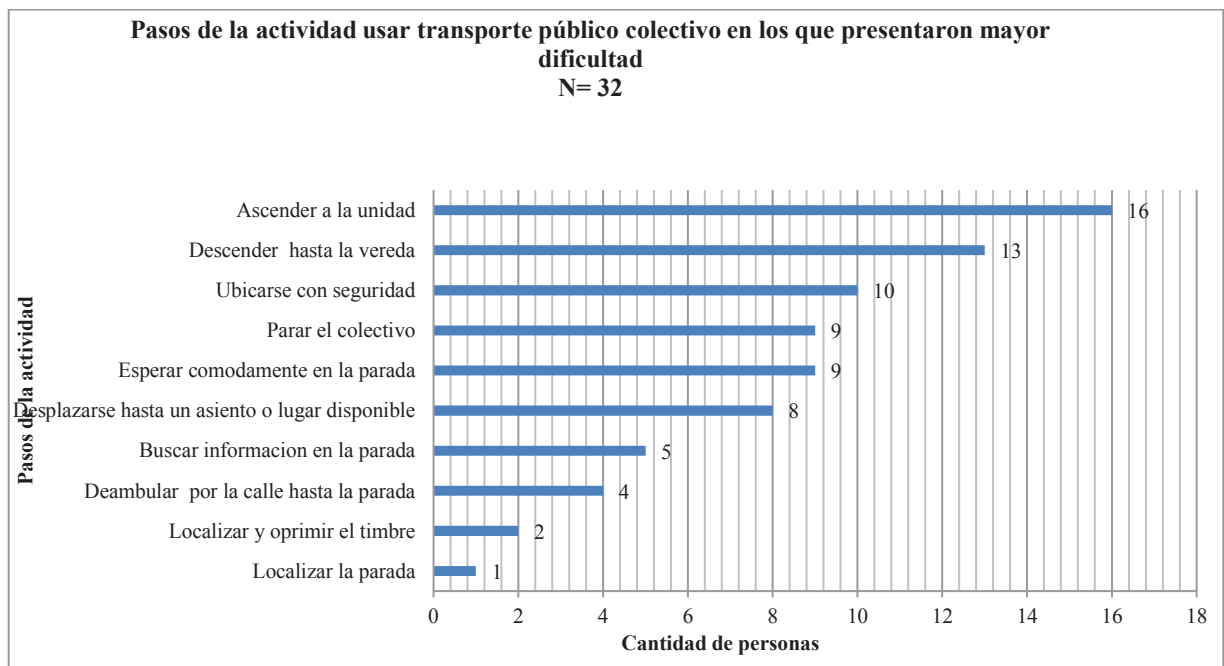
Se observa como resultado las 3 principales barreras físicas elegidas como limitante del desempeño ocupacional en la actividad usar colectivo son: “Demasiada altura desde la parada al colectivo”, elegida por 19 de 32 participantes de la muestra. En segundo lugar, “Calle rota o en mal estado, fue seleccionada por 18 participantes. En tercer lugar “Presencias de charcos o baches” fue elegida por 17 personas. Estos resultados, corresponden a las variables:” Barreras en la calle” y “Barreras en el acceso al colectivo”.

A partir de estos resultados se puede responder a nuestra pregunta de investigación y contrastar nuestra hipótesis, donde postulamos que las tres principales barreras físicas

percibidas como limitantes del desempeño ocupacional en la actividad usar transporte público colectivo eran: mala señalización de la parada, demasiada altura desde la parada al colectivo y ausencia de rampas que funcionen. Encontramos que solo 1 coincide con nuestra hipótesis, “Demasiada altura desde la parada al colectivo”. Contrastando con lo enunciado en nuestra hipótesis solo 8 de 32 personas entrevistadas eligieron “Ausencia de rampas que funcionen” como principal dificultad. La tercera postulación de nuestra hipótesis “Mala señalización de la parada” se encuentra en octavo lugar ya que fue elegida por 11 personas.

IDENTIFICAR EN LA ACTIVIDAD “USAR COLECTIVO” LOS PASOS QUE PRESENTAN MAYOR DIFICULTAD

Gráfico 5

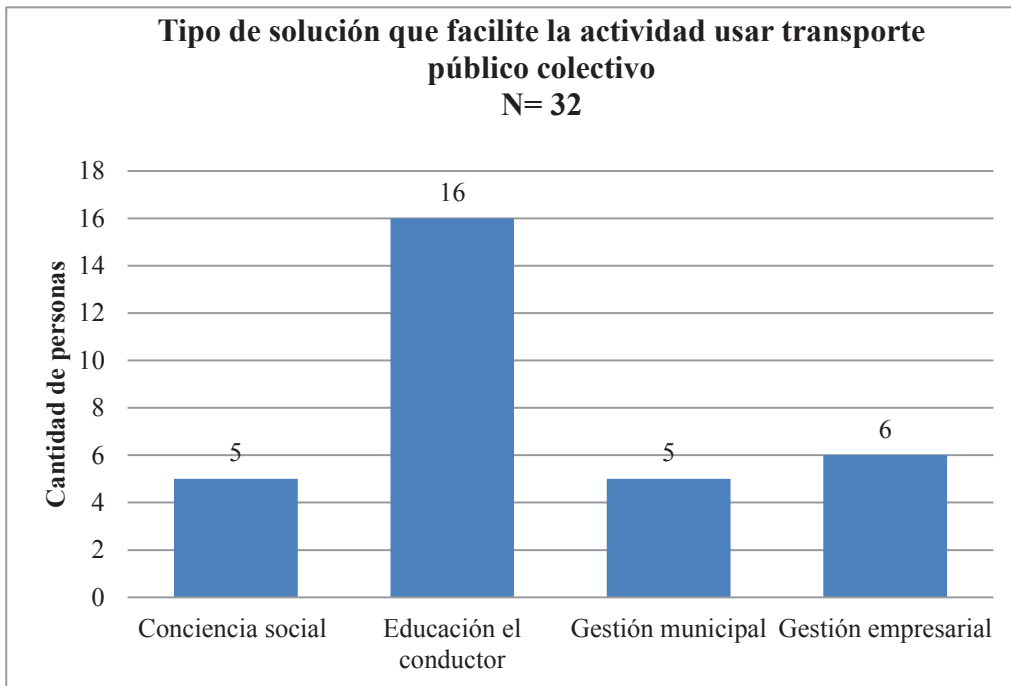


En el gráfico 5 se puede observar que entre los 10 pasos de la actividad usar colectivo, que presentan mayor dificultad, los 3 principales fueron: “Ascender a la unidad”, “Descender hasta vereda” y “Ubicarse con seguridad”.

Eligieron “ascender a la unidad”, como el paso que mayor dificultad presentó, 16 personas de la muestra. En segundo lugar, 13 personas eligieron “Descender hasta la vereda” y en tercer lugar, 10 personas eligieron “Ubicarse con seguridad dentro del colectivo”.

IDENTIFICAR CUALES SON LAS PRINCIPALES SOLUCIONES PERCIBIDAS QUE FACILITEN LA ACTIVIDAD “USAR COLECTIVO”

Gráfico 6



En el gráfico 6 podemos observar que el 50% (16 de las 32 personas) dieron respuestas que se adecuaron al tipo de solución “Educación al conductor”. Los participantes de la muestra sugirieron como posibles soluciones: “Que haga funcionar que se pueda bajar el colectivo”, “Que el colectivo se acerque a la vereda”, “Que los colectivos se arrimen al cordón”, “Que multen a los colectiveros por no arrimarse al cordón y que sean más educados”, “Que los choferes estén obligados y controlados a parar en todas las paradas y que acerquen el colectivo como corresponde a la parada”, “Que los colectivos se acerquen a la parada para no saltar a la vereda”. En estas soluciones sugeridas, podemos encontrar relación con la principal dificultad percibida “Demasiada altura desde la parada al colectivo”, teniendo en cuenta que, según la legislación de ciudad de Buenos Aires, se especifica que las unidades adaptadas cuentan con un dispositivo hidráulico para descender la unidad reduciendo la altura entre el cordón y el colectivo, y las respuestas dejan en evidencia que los conductores omiten accionarlo.

Por otro lado encontramos al tipo de solución “Gestión empresarial”, con un 18.8 %, donde 6 personas brindaron algunas de las siguientes respuestas “Encontrar solución para el escalón”, “Que la empresa arregle para que los colectivos no tengan muchos escalones”, “Que los timbres tengan luz”, “Poner más asientos abajo que arriba, porque a las personas con discapacidad nos cuesta subir”, “Faltan manijas para bajar”, “Que no cambien el recorrido, si lo hacen, pongan carteles”. La mayoría de estas respuestas se asocian con las barreras en el colectivo.

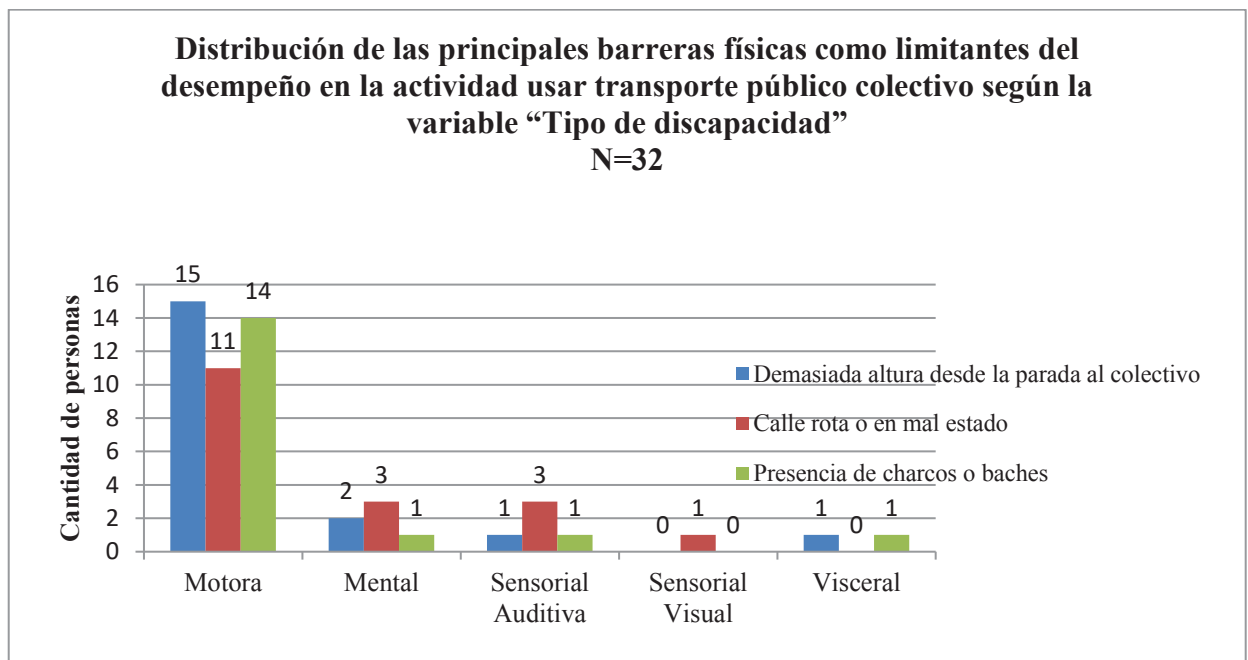
En cuanto al tipo de solución “Gestión municipal” se observa que fue elegida por un 15.6% que representa a 5 personas de la muestra, quienes respondieron “Diferenciar baldosas y que no estén rotas”, “Mejorar infraestructura del SNR, poner iluminación y seguridad”, “Que saquen plata de los impuestos para invertir en colectivos”, “arreglar las calles”, “Que arreglen calles y tapen los baches”. Algunas de las respuestas se pueden relacionar con la principal dificultad percibida, elegida en segundo y en tercer

lugar “Calle rota o en mal estado” y “Presencia de charcos o baches”, correspondiendo a una barrera en la calle y una barrera en el acceso, en ese orden.

Con el mismo porcentaje que la solución anterior, se encuentra “Conciencia social” cuyas respuestas fueron “Animarme a pedir asiento” “Que los autos no estacionen en la parada de colectivo”, “Más respeto, educación, empatía, misericordia”, soluciones que, si bien no concuerdan con la descripción de barreras físicas, se asocian al reclamo de visibilización y equidad solicitado por las personas con discapacidad.

IDENTIFICAR SEGÚN EL TIPO DE DISCAPACIDAD DE LOS USUARIOS DEL SNR, LAS PRINCIPALES BARRERAS FÍSICAS PERCIBIDAS.

Gráfico 7



El gráfico7 expresa el resultado de la distribución de las 3 principales barreras físicas elegidas como limitantes del desempeño en la actividad usar transporte público colectivo según la variable “Tipo de discapacidad”. Cabe destacar que los 3 postulados elegidos como “principales barreras limitantes del desempeño en la actividad usar transporte público colectivo” pudieron ser elegidas simultáneamente por el mismo participante de la muestra.

Se puede observar que entre las personas con discapacidad motora, 15 de las 19 personas (un 79%), eligieron el postulado “Demasiada altura desde la parada al colectivo” (correspondiente a la variable “barreras en el acceso”), 14 personas eligieron “presencia de charcos o baches”, correspondiente también a “barreras en el acceso” (representando un 74% de las personas con discapacidad motora), y por último 11 personas con discapacidad motora (un 58%), escogieron “calle rota o en mal estado”(asociada a “Barreras en la calle”)

Entre las personas con discapacidad Mental, 3 individuos de los 7 (un 43% entre los individuos con esta condición), eligieron “Calle rota o en mal estado”, 2 personas (un 28%) eligieron el postulado “Demasiada altura de la parada al colectivo”, y finalmente 1

(14%) eligió “presencia de charcos o baches” como principal dificultad percibida, en correspondencia a los valores “Barreras en la calle” en primer lugar, y “Barreras en el acceso” en segundo y tercer lugar.

Entre las 4 personas con discapacidad Sensorial Auditiva participantes de la muestra, 3 (un 75%), eligieron “calle rota o en mal estado”, y las otras barreras elegidas por 1 participante con esta discapacidad, cada una, representados con un 25% de los participantes discapacitados auditivos. En este caso, es “barreras en la calle” el postulado más elegido.

Un individuo con discapacidad sensorial visual participó de la muestra, quien eligió “calle rota o en mal estado” como principal dificultad, sin asignar puntaje a las otras dos barreras elegidas como principales.

Finalmente 1 individuo con discapacidad Visceral eligió con igual grado de importancia los postulados “demasiada altura de la parada al colectivo” y “presencia de charcos o baches” correspondientes a la “barrera en el acceso”.

De lo observado podemos decir que la mayoría de las personas con discapacidad motora, y en un alto grado de percepción escogieron las “barreras en el acceso” como principal limitante, y en particular “demasiada altura de la vereda a la parada”, en coincidencia con el orden de importancia general dado por las personas participantes de la muestra. Las otras dos aseveraciones, alteraron su orden de importancia, pero fueron votadas también por más del 50% de participantes con discapacidad motora.

Entre los participantes con discapacidad mental, en cambio, la principal condición elegida fue “calle rota o en mal estado”, (elegida por menos de un 50% de las personas).

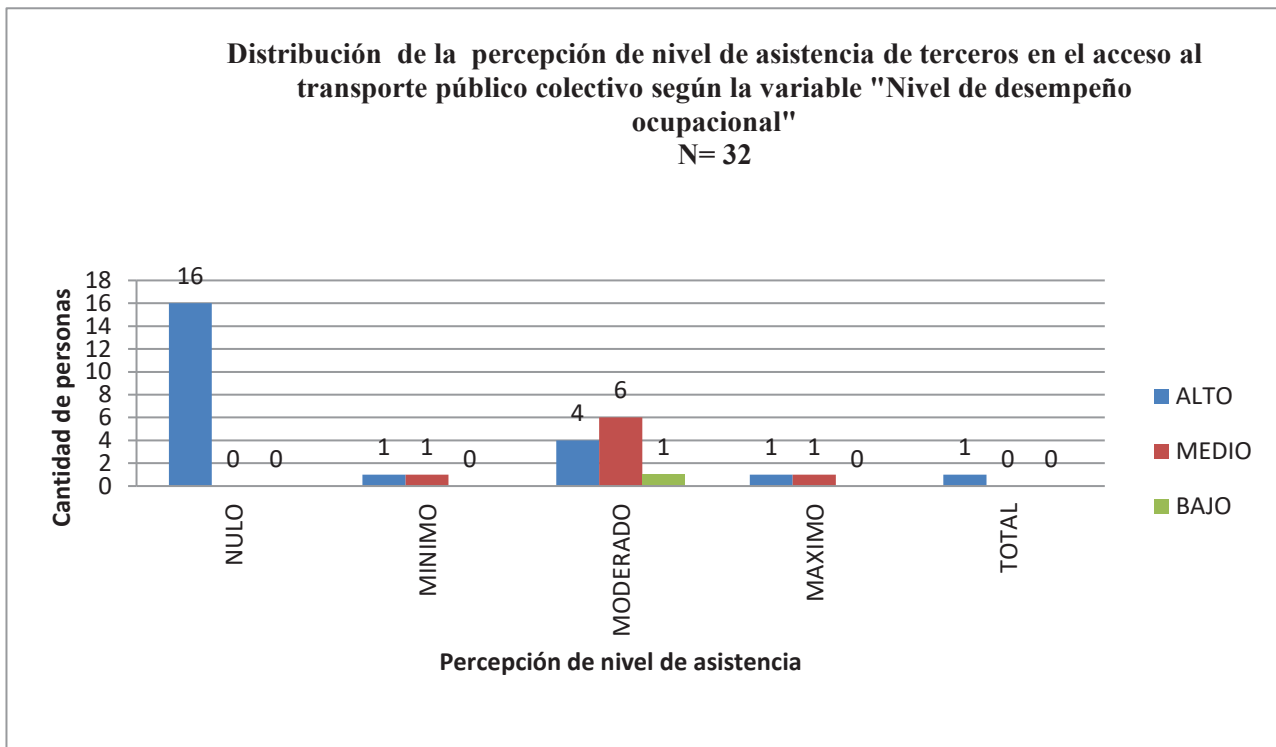
Entre los participantes con discapacidad sensorial auditiva, tuvo elevado puntaje la condición “calle rota o en mal estado”, no asignándole dentro de este grupo de personas mucha importancia (25%) a las otras dos barreras elegidas como principales.

La persona con discapacidad visual asignó con mayor puntaje, y como principal dificultad solo “calle rota o en mal estado”.

Y finalmente la persona con discapacidad visceral escogió en el mismo orden de importancia “demasiada altura de la parada al colectivo”, y “presencia de charcos o baches”, ambas pertenecientes a la “barrera en el acceso”.

Es así como podemos observar que la elección preponderante entre las personas con discapacidad motora y visceral es la barrera en el acceso, mientras que, entre las personas con discapacidad mental y sensorial, tanto auditiva como visual, la barrera más elegida fue la “barrera en la calle”.

Gráfico 8

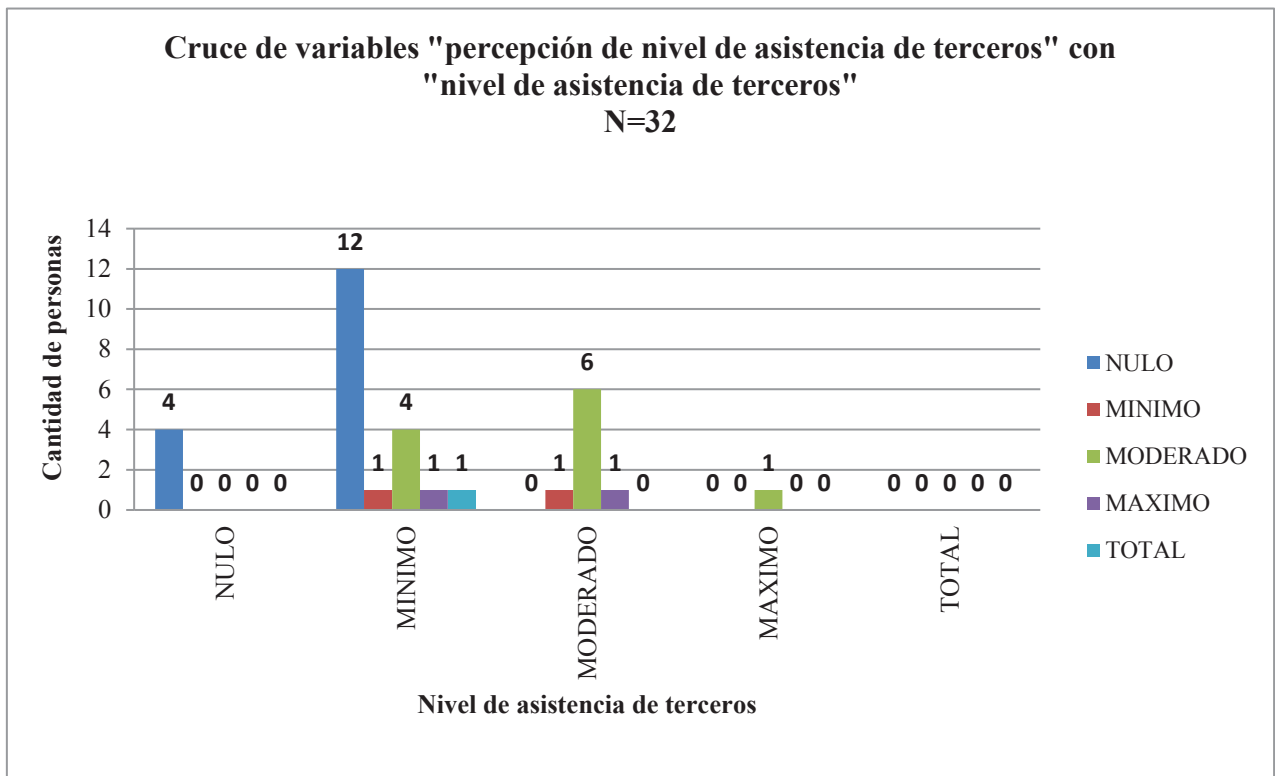


En el gráfico 8, expresa la distribución de las respuestas de los usuarios del SNR en la variable Percepción de nivel de asistencia de terceros en el acceso al transporte público colectivo según el Nivel de desempeño ocupacional. Como resultado podemos observar la relación que existe entre el nivel de desempeño y la percepción de asistencia en la actividad usar colectivo. Se aprecia que el 50% de la muestra (16 de 32 personas entrevistadas) que consideró que su nivel de asistencia fue nulo, obtuvo un alto nivel de desempeño. Sin embargo, 1 de los entrevistados (0,03% de la muestra) consideró que su nivel de asistencia fue total, no correspondiéndose con el nivel de desempeño evaluado. El resto de las personas con alto nivel de desempeño, respondieron 1 que requería mínima asistencia, otra que requirió máxima asistencia.

La única persona de la muestra puntuada con bajo nivel de desempeño percibió que su nivel de asistencia fue moderado.

Conforme a lo esperado, aquellos que tuvieron un nivel medio de desempeño tuvieron un nivel de asistencia moderado.

Gráfico 9

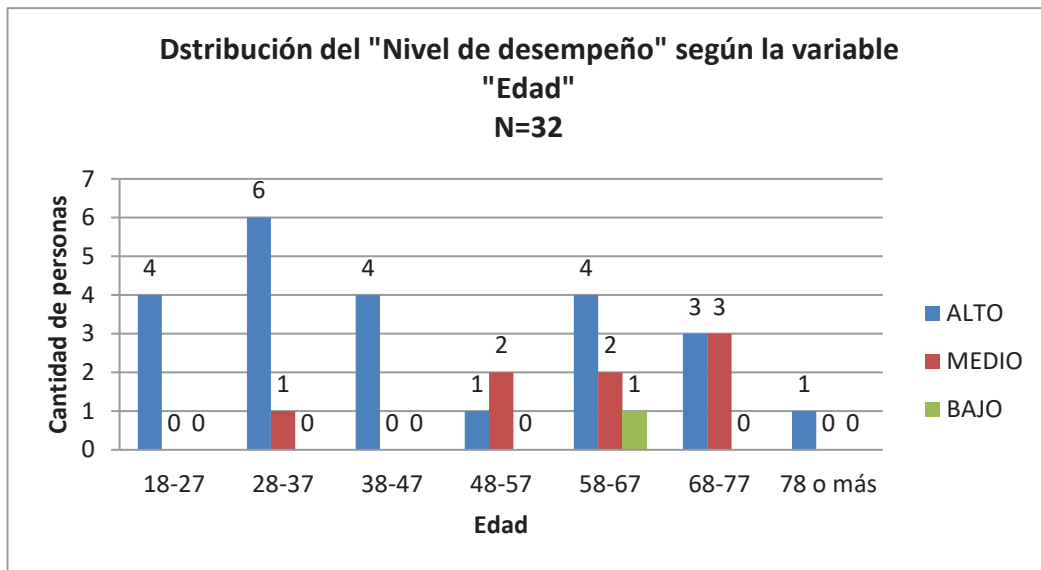


En el Gráfico 9, podemos observar que al cruzar los valores de “percepción de nivel de asistencia” y “nivel de asistencia”, no hay una real correspondencia, ya que de las 16 personas que tienen un “nivel de asistencia” valorado como Nulo, sólo 4 coinciden con un nivel Nulo de percepción, el resto (12 de 16) tiene una percepción de nivel de asistencia de terceros valorado como Mínima.

Donde hubo más coincidencias entre la “percepción del nivel de asistencia de terceros” y “nivel de asistencia” fue en la valoración de nivel Moderado de asistencia, ya que más de la mitad de la muestra percibió que su nivel de asistencia era Moderado.

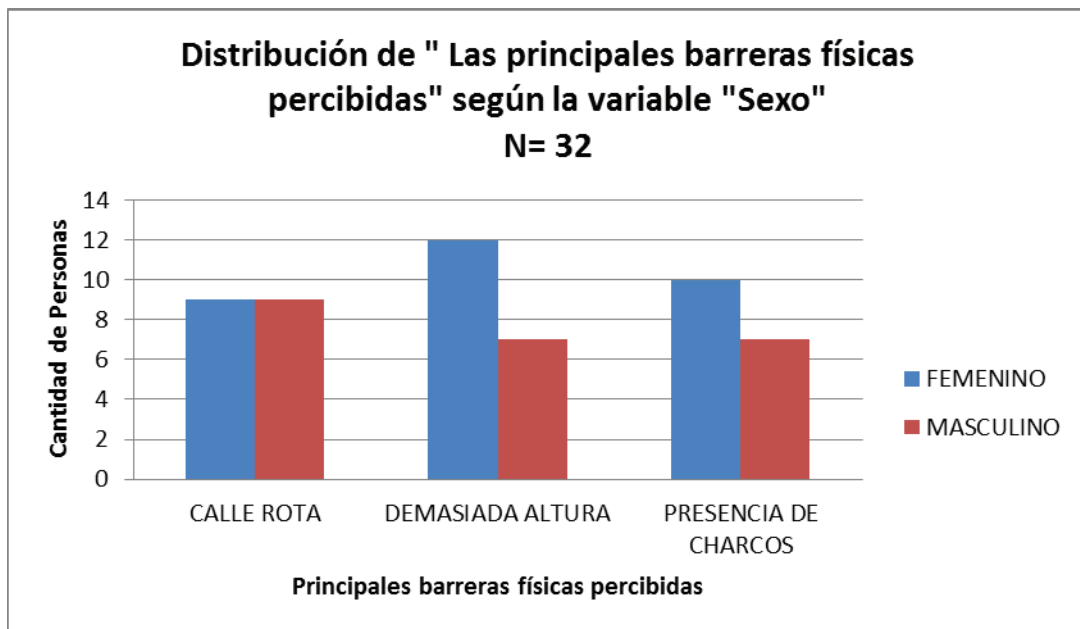
Otro dato que llamó la atención fue que, en la valoración de Nivel de asistencia Mínimo, hubo percepciones no acordes a este nivel: 4 de 10 tuvieron una “percepción de asistencia” Moderada, 1 de 2 tuvo una percepción de asistencia Máxima, y 1 tuvo una percepción de asistencia Total, y finalmente 1 de 2 coincidió el nivel de asistencia con su percepción.

Gráfico 10



En el gráfico 10 evaluamos si existía alguna relación que implique que, a mayor edad, había menor desempeño en la actividad “usar transporte público colectivo”. Los resultados mostrados indican que no existe tal relación, ya que podemos observar que el nivel de desempeño alto se distribuye en forma pareja entre los distintos grupos etarios.

Gráfico 11



En el siguiente gráfico 11 se observa la percepción de las tres principales barreras físicas según sexo. El valor que “calle rota o en mal estado” fue elegido por la misma cantidad de personas sin distinción de sexo. Donde observamos mayor discrepancia según sexo es en el valor “Demasiada altura desde la parada al colectivo” donde 12 personas de sexo femenino la eligieron frente a 7 personas de sexo masculino. En el valor “Presencia de charcos o baches” hubo diferencias entre sexos, pero no significativas (10 femeninos frente a 7 masculinos).

5. CONCLUSION

El tema del trabajo de investigación se enmarcó en los siguientes conceptos: accesibilidad, desempeño ocupacional, entorno inclusivo, tratando de vincular estos conceptos entendiendo que sólo si se conoce la percepción de los usuarios, y se tienen en cuenta sus sugerencias, se podrá llegar a una sociedad donde se piense todo para todos.

Partiendo del problema enunciado sobre cuáles son las principales barreras físicas percibidas como limitantes del Desempeño Ocupacional en la actividad usar transporte público colectivo, por las personas con discapacidad permanente que concurren al SNR durante el 2° cuatrimestre del año 2016, decidimos no sólo identificarlas, sino valorar el orden de importancia que se le otorgaban a cada una. Se planteó la siguiente hipótesis: Las principales barreras físicas percibidas como limitantes del desempeño ocupacional en la actividad usar transporte público colectivo, por las personas con discapacidad permanente que concurren al SNR durante el 2 cuatrimestre de 2016 son: mala señalización de la parada, demasiada altura desde la parada al colectivo y ausencia de rampas que funcionen, en ese orden de importancia.

Las principales barreras físicas percibidas como limitantes del desempeño ocupacional en la actividad usar transporte público colectivo, por las personas con discapacidad permanente que concurren al SNR durante el 2 cuatrimestre de 2016 fueron: demasiada altura del cordón a la unidad” (barrera en el acceso), “calle rota o en mal estado” (barrera en la calle) y “en 3er lugar, “presencia de charcos o baches” (barrera en el acceso).

Estos hallazgos no coinciden totalmente con la hipótesis, donde el orden de las barreras físicas restantes, se eligieron en octavo lugar “Mala señalización de la parada” y en onceavo lugar “Ausencia de rampas “

Siguiendo con los resultados vinculados a los objetivos, los pasos de la actividad que presentaron mayor dificultad fueron “ascender a la unidad”, “descender hasta la vereda” y “ubicarse con seguridad”. Estos pasos podrían vincularse con las barreras en el acceso, en los dos primeros y barreras en el colectivo el último.

Según tipo de discapacidad, la principal barrera percibida, que apareció en primer lugar en el caso de las personas con discapacidad motora fue “demasiada altura desde la parada al colectivo”, y las otras dos elegidas como principales alteraron su orden de aparición, salió segunda “presencia de charcos o baches”, y en tercer lugar, “calle rota o en mal estado”. La distribución según discapacidad mental arrojó que la más elegida fue “calle rota o en mal estado”, en el mismo sentido ocurrió con las personas con discapacidad sensorial visual y auditiva. La persona con discapacidad visceral no eligió este ítem, tomando sólo en cuenta las otras dos barreras :“ presencia de charcos o baches” , “demasiada altura desde la parada al colectivo”

Pudimos observar, a través de las respuestas de los participantes del presente trabajo que el 50% identificaron como tipo de solución que facilite el acceso al transporte público colectivo el ítem “educación al conductor” cuando entre las soluciones citan

“Que el colectivo se acerque a la vereda”, “Que los colectivos se arrimen al cordón”, “Que multen a los colectiveros por no arrimarse al cordón” o “que sean más educados” siguiendo por “gestión empresarial” (6 de 20 personas) y luego con “gestión municipal” y “conciencia social” (5 de 20 personas).

Al comparar las barreras encontradas con las soluciones expresadas de los participantes de la muestra, se observa que depende del chofer disminuir la barrera tanto el ascender a

la unidad como al descender hasta la vereda. Esto, coincide con los pasos que presentan mayor dificultad.

De lo expresado en el marco teórico, sabemos que el desempeño se favorece con un entorno favorable, y que el entorno de la actividad “usar transporte público colectivo” involucra decisiones públicas (mejorar el estado de las calles o veredas, mejorar la señalización de las paradas y su diseño general, incluida una ubicación accesible; legislar y hacer cumplir las leyes referidas a diseño, frecuencia y control de mantenimiento del rodado), también decisiones empresariales (modificar el diseño para disminuir la discapacidad producida por un mal diseño, favorecer con él a la mayor cantidad de gente, controlar que los choferes cumplan con su trabajo, en particular un trato no discriminatorio), y decisiones que nos involucran como sociedad, que solo podrán modificarse si los problemas se visibilizan.

La presente investigación estuvo limitada en cuanto al número muestral. Gran parte de los asistentes lo hacen en combis o medios particulares, por lo que a pesar de usar un criterio de bola de nieve, que aseguraba que los participantes de la muestra fueran usuarios de colectivos, no pudimos llegar a un número representativo de los diferentes tipos de discapacidad que se quisieron analizar en el estudio. Como en nuestra muestra solo se puede incluir 1 persona con discapacidad visual y una con discapacidad visceral muchos de los resultados no pueden generalizarse a todo el universo de las personas con discapacidad que concurren al SNR.

El número muestral también se vio limitado por el tiempo, ya que contamos con un plazo de 45 días, 2 hs diarias, 3 veces a la semana, de acuerdo al permiso obtenido por las autoridades del SNR.

En cuanto a la relevancia y justificación expuesta en nuestro trabajo, creemos que desde lo teórico la investigación aporta datos a nivel exploratorio. Al conocer las percepciones específicas de las personas con discapacidad sobre las barreras físicas en el acceso al transporte público, por un lado, los datos recogidos, sirven para ser tomadas como base de futuras investigaciones, en donde se pueda hacer un análisis más exhaustivo de la actividad, observando y evaluando la ejecución del usuario en la actividad usar colectivo o evaluando como impactan estas principales barreras halladas, en otras áreas ocupacionales.

En cuanto a lo práctico, por un lado, en este trabajo se observa, como una barrera física influye en el desempeño de la actividad usar colectivo. Desde nuestra profesión al ver cual son las barreras percibidas como mayor dificultad, lo podemos empelar tanto para idear estrategias para disminuir el obstáculo encontrado, como para realizar adaptaciones que faciliten la tarea.

Al ser el terapeuta ocupacional, capaz de realizar un análisis de la actividad y evaluar los requerimientos de la persona para realizarla, podría ser incluidos a la hora de asesorar tanto en empresas como en los organismos públicos, sobre la accesibilidad en el transporte.

Saber cuál es el orden de importancia que las personas con discapacidad otorgan a las barreras que limitan su desempeño en la actividad tomar colectivo permitiría, no solo visibiliza los reclamos de las personas con discapacidad, sino, como mencionamos en el marco teórico, favorecer a que los gastos en políticas públicas y empresariales se achiquen, ya que construir desde el vamos todo para todos, favorece no sólo a las personas con discapacidad sino a toda la sociedad.

6. BIBLIOGRAFÍA

- Altimir, A.; Camino, F.; Lico, S. y Spinardi, V.,(2014), Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010, Censo del Bicentenario, Población con dificultad o limitación permanente, 1a ed. - Buenos Aires : Instituto Nacional de Estadística y Censos - INDEC, 2014.
- AOTA, (2008), Marco de Trabajo para la Práctica de la Terapia Ocupacional, Dominio y Proceso, 2ºed., traducido al español 2010 por Padín, M.R., Ríos, A. y colaboradores.
- Asamblea General de ONU, (2006), Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Art. 2: Definiciones, Nueva York.
Recuperado en www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf
- Benardelli, C., (2010), *Ponencia N°1 Tema: Presentación del Plan Nacional de Accesibilidad. Metas y objetivos*. En el marco de las 2º Jornadas sobre el Plan Nacional de Accesibilidad y Turismo Accesible, Mar del Plata, 16 y 17 de Septiembre de 2010.
- Bottinelli, M. M. (2007) Cap. 5: Introducción a los métodos cualitativos, Clase IV, en Metodología de Investigación. Herramientas para un pensamiento científico complejo. Ed., el autor.
- Bottinelli, María Marcela, (2011), Disertación: UNSAM, Programa de Neuroética del Centro de Investigaciones Psicopedagógicas Aplicadas de la Escuela de Humanidades de la UNSAM, realizará en el mes de Noviembre del año 2011, Iº Jornada de Neuroética “Tensiones y desafíos en la delimitación del campo de la ética en la investigación, la formación y las prácticas profesionales”.
- BoudeguerSimonetti, A.; Prett Weber, P.; Squella Fernández, P., (2014), Guía de Consulta de Accesibilidad Universal, Corporación Ciudad Accesible, Santiago de Chile, Chile
- Cardozo, Osvaldo, Erica Gómez y Miguel Parras, (2009), Teoría de Grafos y Sistemas de Información Geográfica aplicados al Transporte Público de Pasajeros en Resistencia (Argentina). Revista Transporte y Territorio N° 1, Universidad de Buenos Aires. ISSN: 1852-7175. pp. 89-111.
- Coriat, S., (2002), Lo Urbano y lo Humano, Hábitat y Discapacidad, Artes Gráficas Grupo S.A., Madrid, España, p.130
- Coriat, S., El cristal con que se mira, 2008, Fundación Rumbos, Artículo disponible en Documentos www.rumbos.org.ar, Consultado 26/3/2015
- COPIDIS, 2011, Informe 2 - Tabulados básicos del módulo especial EAH 2011- Discapacidad - Dirección General de Estadísticas y Censos
- Del Mármol, A., 2008; Cap. III, Item: Discapacidad y Derecho al Trabajo, p. 167, en Carlos Eroles, Hugo Fiamberti (compiladores), Fundación Par, “Los derechos de las personas con discapacidad”, Buenos Aires, Editorial Universitaria de Buenos Aires
- Desleigh M. De Jonge & Ingrid Schraner, 2010, Economics of inclusiveness: Can we as a society afford not to provide assistive technology and use universal design? – *ResearchGate*. Consultado el 20/4/2015, desde:

http://www.researchgate.net/publication/43524398_Economics_of_inclusiveness_Can_we_as_a_society_afford_not_to_provide_assistive_technology_and_use_universal_design

-Dudgeon, 2011, Integración Comunitaria, Cap. 19, Unidad III, en Crepeau Elizabeth Blesedell, Cohn Ellen S. Schell Bárbara A. Boyt. Willard&Spackman. Terapia Ocupacional, 11° Edición, Buenos Aires: Editorial Médica Panamericana. p. 181/182. Traducido por Diana Klajn

-Eroles, Carlos, 2008, Cap. 1 Naturaleza de la discriminación contra las personas con discapacidad”, en Carlos Eroles, Hugo Fiamberti (compiladores), Fundación Par, “Los derechos de las personas con discapacidad”, Buenos Aires, EUdeBA

-Fernández M., M., Gaviglio G., A., &Adur S., G. (2012). Un análisis sobre la participación en emprendimientos productivos en salud mental en el marco de la economía social en ciudad de Buenos Aires, Argentina.. Revista Chilena de Terapia Ocupacional , 12 (2) . doi:10.5354/0717-5346.2012.25306

-JuncáUbierna, José Antonio , Cap. 8: **Diseño de transporte accesible, en Fundación ONCE, Fundación COAM, p. 166**, ACCESIBILIDAD UNIVERSAL Y DISEÑO PARA TODOS, ARQUITECTURA Y URBANISMO, Madrid, **ea!** Ediciones de Arquitectura, Impreso en Artes Gráficas Palermo, 2011, 267p.

-GUÍA para usuarios del transporte público (2015)
Defensoría del Pueblo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, recuperado en
<http://www.defensoria.org.ar/wp-content/uploads/2015/09/GuiaWeb.pdf>

-Kronenberg F, Simó S., 2007, Terapia Ocupacional sin fronteras. Capítulo 1 Un comienzo...
Barcelona: Editorial Médica panamericana;

-Miralles y Cebollada, (2003), en Hernández, Diego, 2012, “Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad”, Consultado: 02/05/2015. Disponible en
<http://www.scielo.sl/scielo.php>

-Necchi , Silvia... [et.al.] 2014; compilado por Silvia Necchi ; Marta Suter ; Andrea Gaviglio., Personas con discapacidad: su abordaje desde miradas convergentes - 1a ed. - Bernal : Universidad Nacional de Quilmes, 378p.

-Parkinson, S.; Forsyth, K.; Kielhofner, G., 2004, MOHOST, Perfil Ocupacional Inicial del Modelo de la Ocupación Humana v.2.0

- Rigby, P.; Stark, S.; Letts, L. y Ringaert, L., 2011, Entornos Físicos, Cap.60, Unidad XII, En Crepeau Elizabeth Blesedell, Cohn Ellen S. Schell Bárbara A. Boyt. Willard & Spackman. Terapia Ocupacional, 11° Edición, Buenos Aires: Editorial Médica Panamericana. p. 838. Traducido por Diana Klajn

-Rubio, J.; Varas, J. (1999) Cap. 16, La Encuesta en el texto, unidad 3: La Diseño del Cuestionario. El análisis de la realidad, en la intervención social. Métodos y técnicas de Investigación, Ed. CCS, Madrid.

-Souza Minayo, María Cecilia de (coord); Ferreira Deslandes, Suely; Cruz Neto, Octavio; Gomes, Romeu (2003) Investigación social: teoría, método y creatividad. Buenos Aires: Lugar Editorial

-Townsend. E. & Wilcock, A., (2003) Occupational justice and client-centred practice: A dialogue in progress, disponible en http://www.caot.ca/CJOT_pdfs/CJOT71/Townsend%2071%282%2975_87.pdf, consultado 2/5/2015

-Vega Pindado, P., 2006, La accesibilidad del Transporte en Autobus: Diagnóstico y Soluciones, IMSERSO (Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Secretaría de Estado de Servicios Sociales, Familias y Discapacidad, Instituto de Mayores y Servicios Sociales, 1° ed., Madrid, Artegraf Imprenta

- Ynoub Roxana. Parte III. Sobre modelos, conjeturas y predicciones en el proceso de investigación. Material de cátedra elaborado por la DR. Roxana Ynoub. UBA/ UNMDP facilitado en la Maestría de Investigación Científicas UNLA, 2014.

-Comisión Nacional Reguladora del Transporte
www.cnrt.gov.ar/content/automotor/usuarios/discapacidad#overlay-content=content/automotor/usuarios
Consultada 21/5/2015

-Comisión Nacional de Transporte Automotor, Decreto 467/98, Transporte automotor público. Transporte y arquitectura diferenciada para personas con movilidad reducida. <http://www.coprodis.sg.gba.gov.ar/html/legislacion/transporte.html>
Consultada 21/12/2016

ANEXO 1

ENTREVISTA

- 1. a Posee Ud. Certificado Único de Discapacidad? 1. Si / 2. No**
1.b ¿Hace cuánto tiempo?.....
1. c ¿Según el CUD, qué diagnóstico tiene?
1. d ¿Es o ha sido Ud. usuario de colectivo desde 2011 a la fecha? 1. Si / 2. No

2. ¿Cuántos años tiene?

3. ¿Cuál fue su sexo al nacer?

- 1. Femenino**
- 2. Masculino**

4. Cuánta ayuda ha necesitado para acceder al transporte público colectivo

Total máxima moderada mínima nula

5. Identifique en cuales de estos pasos ha requerido asistencia.

- a- Deambular por la calle hasta la parada
- b- Localizar la parada
- c- En la parada: c1) Buscar información c2) Usar asiento o apoyo isquiático
- d- Parar el colectivo
- e- Ascender a la unidad
- f- Desplazarse hasta un asiento o lugar disponible
- g- Ubicarse con seguridad
- h- Localizar y oprimir el timbre
- i- Descender hasta la vereda

6. En el último año, ¿Con qué frecuencia usa el colectivo para asistir al SNR?

- 1 vez por semana
- 2 veces por semana
- 3 veces por semana
- 4 veces por semana
- 5 veces por semana o más

7. En el último año, ¿Desde dónde viene usted al SNR?

- Capital
- Provincia

8. ¿En el último año, asígnele un puntaje del 1 al 5, (dónde 1 es ausencia de dificultad y 5 es máxima dificultad) a los siguientes obstáculos que ud. puede percibir en la calle al tomar un colectivo?

- a) *“Calle rota o en mal estado”.....*
- b) *“Calle muy estrecha”*
- c) *“Presencia de obstáculos (puestos de revistas, puestos de flores, bolsas)*

d) *“Presencia de salientes en las paredes a baja altura, carteles a baja altura en el recorrido hasta la parada”*

e) *otros*

9. En el último año, asígnele un puntaje del 1 al 5, (dónde 1 es ausencia de dificultad y 5 es máxima dificultad) a los siguientes obstáculos que ud. puede percibir en la parada de un colectivo?

f) *“Distancia superior a 1 cuadra hasta la parada”*

g) *“Mala señalización de la parada”*

h) *“Falta de información pertinente sobre el recorrido o el número de línea de colectivo”*

i) *“Ausencia de asientos o apoyos isquiáticos en la parada”*

j) *“Piso sin distinción de baldosas”*

k) *“Falta de iluminación en la parada”*

l) *otros*

10. En el último año, asígnele un puntaje del 1 al 5, (dónde 1 es ausencia de dificultad y 5 es máxima dificultad) a los siguientes obstáculos que ud. puede percibir en el acceso al colectivo?

m) *“Demasiada altura desde la parada al colectivo”*

n) *“Demasiada separación del cordón para acceder”*

ñ) *“Presencia de charcos o baches”*

o) *otros*

11. En el último año, asígnele un puntaje del 1 al 5, (dónde 1 es ausencia de dificultad y 5 es máxima dificultad) a los siguientes obstáculos que ud. puede percibir en el colectivo al tomarlo?

p) *“Ausencia de rampas que funcionen.”*

q) *“Ubicación de asientos “*

r) *“Ubicación del timbre”*

s) *“Presencia de desnivel”*

t) *“información accesible en el colectivo”*

u) *“falta de espacio”*

v) *“otros”*

12. ¿Qué solución se le ocurriría a alguno de los problemas que ha mencionado?

.....

.....

.....

.....

.....

Presentación Consentimiento Informado

CABA, / / 2016

A través de la presente, se quiere poner a Ud. en conocimiento del Trabajo Final del que ud. aceptaría ser parte.

Somos Terapista ocupacionales y alumnas de la Licenciatura de Terapia Ocupacional de la Universidad de San Martín, y estamos realizando este trabajo de integración final en el marco de las materias “Metodología de la investigación” y “Diseño de trabajo final”.

Nuestros nombres y datos de contacto figuran a continuación y están a su disposición mientras dure este trabajo del que ud. aceptará ser parte si otorga su consentimiento mediante su firma.

El objeto del trabajo es conocer su opinión sobre las Barreras físicas que ud. pueda percibir cuando se toma un colectivo en las inmediaciones del predio del Servicio Nacional de Rehabilitación, pidiéndole opinar sobre la situación desde que sale a la vereda hasta que se baja del colectivo.

Serán unos pocos minutos (aproximadamente 20) los que ud. demorará en completar la entrevista (o completar el cuestionario), si accede a participar de la misma.

Los registros de sus respuestas podrán ser grabadas, para así poder transcribirlas textualmente, en caso de que se requiera.

La información que surja de la misma es absolutamente confidencial y no será usada para ningún otro fin que esté presente trabajo.

Ud. podrá hacernos saber sus inquietudes mientras dure este trabajo, e incluso dejar de participar del mismo, sin que esto resulte en algún perjuicio para Ud. Sus datos serán retirados en forma inmediata y no se usarán para ningún otro fin.

Se le comunica también que por participar del trabajo integrador Ud. no podrá pedir ninguna compensación monetaria.

Desde ya, le agradecemos su voluntad de participar.

Verónica Bamberger (vebamberger@gmail.com)

Mariela Bacari (marielbacari@gmail.com)

Ana Barbacovi (agb.to2014@gmail.com)

CABA, / 2016

Por la presente, acepto ser parte del trabajo integrador que me ha sido presentado y conducen las TO Verónica Bamberger, Mariel Bacari y Ana Barbacovi.

Se me ha informado el propósito del mismo, reconociendo que se trata de conocer la percepción de las limitaciones que se les puede presentar a las personas con discapacidad frente a la actividad tomar colectivo.

Se me ha informado del tiempo que me llevará responder a las preguntas de las tesis, tanto en forma oral como escrita, si fuera necesario.

Acepto conocer que la información que yo ofrezca será absolutamente confidencial, y se usará solamente para los propósitos de este trabajo.

Se me ha comunicado que puedo desistir de formar parte del presente Trabajo Final cuando yo desee, sin que me ocasione perjuicio alguno, y que puedo hacerles llegar mis dudas en cualquier momento de la misma.

Acepto también que no podré requerir ningún tipo de compensación monetaria por participar de la misma.

Nombre de Pila:

Firma:

ANEXO 2

MATRIZ DE DATOS

UA	EDAD	SEXO	DISCAP	TIEMPO DISCAP	PERCEPCION ASISTENCIA TERCEROS	NIVEL ASISTENCIA TERCEROS	PERCEP. PRINCIPAL DIFICULTAD																									
							Calle						Parada						acceso						Colectivo							
							a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	m	n	ñ	o	p	q	r	s	t	u	v			
							3	2	3	3	0	1	3	3	3	3	4	0	4	4	4	0	3	3	3	3	3	3	1	0		
1	28-37	FEMENINO	MO	36	MN	MN	3	2	3	3	0	1	3	3	3	4	0	4	4	0	3	3	3	3	3	3	3	1	0			
2	68-77	MASCULINO	MO	10	MN	MN	4	3	2	3	0	2	1	4	1	0	1	1	4	0	2	1	1	2	1	2	1	2	0			
3	58-67	MASCULINO	MO	10	NL	NL	1	1	1	0	1	1	1	2	1	0	1	2	1	0	1	2	1	0	1	1	2	1	1	0		
4	58-67	FEMENINO	MO	20	MX	MD	1	1	5	1	0	1	1	1	5	1	0	5	3	3	0	4	1	1	1	1	3	0	0			
5	48-57	FEMENINO	MO	41	MD	MD	3	3	1	1	0	1	1	5	1	1	0	5	5	1	0	3	5	3	3	1	3	0	0			
6	58-67	FEMENINO	MO	64	MX	MX	1	1	5	1	0	1	1	1	1	1	0	2	2	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0			
7	68-77	FEMENINO	MO	16	TO	TO	5	5	5	1	0	3	1	1	5	1	5	0	5	5	0	3	3	1	1	1	3	0	0			
8	58-67	MASCULINO	MO	5	MD	MD	4	3	2	2	0	3	4	5	3	3	1	0	4	4	5	0	5	1	1	2	2	1	0			
9	38-47	MASCULINO	MO	5	NL	NL	3	3	3	1	0	1	3	3	1	1	0	5	5	4	0	1	1	1	3	1	1	1	0			
10	58-67	FEMENINO	MO	10	MD	MD	5	5	5	0	5	5	5	5	5	0	5	5	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0			
11	48-57	FEMENINO	MO	9	MD	MD	5	5	5	2	0	1	5	5	3	5	0	5	5	0	5	5	0	5	1	4	4	5	0			
12	58-67	FEMENINO	SV	11	MD	MD	5	2	1	1	0	3	1	1	1	5	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	3	1	1	0		
13	68-77	FEMENINO	MO	15	MD	MD	4	2	1	1	0	1	1	1	1	1	0	4	5	5	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0		
14	18-27	FEMENINO	ME	25	NL	NL	5	3	1	1	0	1	1	5	1	1	0	1	1	1	0	3	5	1	1	1	5	0	0			
15	28-37	MASCULINO	MO	37	MD	MD	5	2	5	2	0	5	3	3	1	1	3	0	5	3	5	0	5	1	1	1	1	1	1	0		
16	68-77	FEMENINO	MO	30	MD	MD	5	3	1	1	0	1	1	1	3	5	5	0	4	4	0	5	4	3	4	2	3	0	0			
17	28-37	FEMENINO	MO	1	NL	NL	5	2	2	3	0	1	3	2	2	1	5	0	4	2	4	0	5	4	3	4	2	3	0			
18	38-47	MASCULINO	SA	25	NL	NL	4	4	1	1	0	5	5	1	1	1	5	0	1	1	1	0	1	1	3	1	1	1	0			
19	78 o +	FEMENINO	MO	10	NL	NL	5	2	3	1	0	1	2	1	5	5	0	5	5	4	0	1	5	5	1	5	1	1	5	0		
20	38-47	MASCULINO	SA	40	NL	NL	5	5	5	4	0	2	3	2	5	5	0	1	3	4	0	1	1	1	2	2	4	0	0			
21	38-47	MASCULINO	SA	39	NL	NL	5	5	2	3	0	3	5	1	1	1	3	0	1	1	1	0	1	1	5	1	1	1	0			
22	18-27	MASCULINO	SA	27	MD	MD	3	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	4	1	1	0	1	1	2	3	2	1	1	0			
23	48-57	MASCULINO	MO	8	NL	NL	5	4	5	3	0	3	5	5	5	5	0	5	3	4	0	5	5	3	3	3	3	0	0			
24	58-67	FEMENINO	V	10	NL	NL	2	1	2	1	0	1	5	1	5	5	0	5	3	5	0	3	5	2	1	1	2	5	0			
25	68-77	FEMENINO	MO	6	NL	NL	3	3	2	2	0	1	5	4	5	4	0	3	3	1	0	1	1	1	2	5	2	0	0			
26	68-77	FEMENINO	MO	1	NL	NL	2	1	1	1	0	2	1	1	4	5	3	0	5	5	4	0	1	5	1	5	5	1	0			
27	28-37	FEMENINO	ME	33	MD	MD	2	2	3	2	0	2	2	3	3	4	5	0	1	3	1	0	2	4	2	2	2	1	0			
28	18-27	MASCULINO	ME	27	NL	NL	4	3	2	4	0	3	4	3	4	4	0	5	5	4	0	1	4	2	1	2	5	0	0			
29	28-37	MASCULINO	ME	33	NL	NL	2	2	2	1	0	3	1	3	3	1	3	0	5	3	3	0	4	1	1	1	1	4	0			
30	28-37	MASCULINO	ME	32	MD	MD	4	4	4	3	0	4	4	4	4	4	0	2	2	2	0	3	3	3	3	5	3	0	0			
31	28-37	MASCULINO	ME	34	NL	NL	2	1	1	2	0	2	4	3	2	2	0	2	2	2	0	2	2	2	1	2	2	2	0	0		
32	18-27	FEMENINO	ME	27	NL	NL	2	2	2	2	0	3	2	2	4	3	0	3	4	2	0	2	1	1	2	4	3	0	0			

MATRIZ DE DATOS (continuación)

UA	PASOS QUE REQUIEREN ASISTENCIA											FRECUENCIA USO	TRAYECTO	DESEMPEÑO	TIPO DE SOLUCION	
	Deambular	Localizar	Info Parada	Asiento Parada	Parar Colectivo	Subir Colectivo	Asiento Colectivo	Ubicarse	Timbre	Bajar						
1			SI					SI				SI	PF	URB	ALTO	EDUCACION AL CONDUCTOR
2					SI	SI		SI				SI	PF	INTURB	MEDIO	GESTION EMPRESARIAL
3													MF	URB	ALTO	EDUCACION AL CONDUCTOR
4	SI			SI		SI						SI	MDF	URB	MEDIO	GESTION EMPRESARIAL
5			SI	SI		SI		SI					MF	URB	MEDIO	CONCIENCIA SOCIAL
6			SI	SI	SI								MF	URB	ALTO	CONCIENCIA SOCIAL
7						SI						SI	MF	URB	ALTO	CONCIENCIA SOCIAL
8	SI					SI						SI	MDF	INTURB	ALTO	GESTION EMPRESARIAL
9		SI	SI		SI							SI	MF	INTURB	ALTO	EDUCACION AL CONDUCTOR
10		SI		SI	SI	SI		SI				SI	MDF	INTURB	BAJO	CONCIENCIA SOCIAL
11						SI		SI				SI	MF	INTURB	MEDIO	EDUCACION AL CONDUCTOR
12			SI			SI						SI	MF	INTURB	MEDIO	GESTION MUNICIPAL
13			SI									SI	MDF	INTURB	MEDIO	EDUCACION AL CONDUCTOR
14								SI				SI	MF	URB	ALTO	CONCIENCIA SOCIAL
15						SI						SI	MDF	URB	ALTO	EDUCACION AL CONDUCTOR
16					SI	SI		SI				SI	MF	INTURB	MEDIO	EDUCACION AL CONDUCTOR
17													MF	INTURB	ALTO	EDUCACION AL CONDUCTOR
18													PF	URB	ALTO	GESTION MUNICIPAL
19						SI						SI	MF	URB	ALTO	GESTION EMPRESARIAL
20												SI	MF	URB	ALTO	GESTION MUNICIPAL
21			SI		SI								PF	INTURB	ALTO	GESTION EMPRESARIAL
22	SI												PF	INTURB	ALTO	GESTION EMPRESARIAL
23				SI								SI	MF	URB	ALTO	GESTION MUNICIPAL
24			SI	SI		SI							MF	URB	ALTO	EDUCACION AL CONDUCTOR
25					SI	SI							MF	URB	ALTO	EDUCACION AL CONDUCTOR
26						SI							MF	URB	ALTO	EDUCACION AL CONDUCTOR
27	SI		SI	SI				SI				SI	MDF	INTURB	MEDIO	EDUCACION AL CONDUCTOR
28			SI										MDF	URB	ALTO	EDUCACION AL CONDUCTOR
29						SI							MF	URB	ALTO	EDUCACION AL CONDUCTOR
30						SI						SI	PF	URB	ALTO	EDUCACION AL CONDUCTOR
31													MF	URB	ALTO	EDUCACION AL CONDUCTOR
32						SI							MDF	URB	ALTO	EDUCACION AL CONDUCTOR