



**Informe de los Grupos Focales:
Transportación para personas con impedimentos en Puerto Rico**

Consejo Estatal de Vida Independiente
Edificio Mercantil Plaza Ave. Ponce de León

Piso PH oficina 1601, San Juan, PR

(787) 757-8345

cevipr.org

Agosto 2023

Tabla de Contenido

Introducción.....	6
Objetivos de los grupos focales	8
Diseño, metodología y otra información.....	9
Instrumento.....	10
Instrumento A: Consumidores y líderes comunitarios.....	10
PANORAMA	10
RETOS Y BARRERAS	11
CARACTERÍSTICAS DEL MODELO DE TRANSPORTACIÓN IDEAL	11
Instrumento B: proveedores de transportación, ONG, concejos estatales, política pública, municipios, agencias y RVI	11
PANORAMA	11
RETOS Y BARRERAS	12
CARACTERÍSTICAS DEL MODELO DE TRANSPORTACIÓN IDEAL	12
Presentación de resultados	13
Grupo 1: Consumidores	13
Gráfica 1: Datos género de identificación del grupo 1	13
Gráfica 2: Tipos de Impedimentos del grupo 1	14
Gráfica 3: Regiones del Grupo 1	15
Sección 1: Patrones de transportación (disponibilidad y utilizados)	15
Sección 1.1: Panorama.....	15
Sección 1.2: Retos y Barreras	18
Sección 1.3: Modelo ideal de transportación.....	18
Tabla 1.1: Panorama.....	19
Tabla 1.2: Retos y Barreras	20
Tabla 1.3: Características	20
Grupo 2: Líderes comunitarios con impedimentos.....	20
Gráfica 4: Datos género de identificación del grupo 2	21
Gráfica 5: Tipos de Impedimentos del grupo 2	21
Gráfica 6: Regiones del grupo 2	22
Sección 2: Patrones de transportación (disponibilidad y utilizados)	22
Sección 2.1: Panorama.....	22

Sección 2.2: Retos y Barreras	24
Sección 2.3: Modelo ideal de transportación	25
Tabla 2.1: Panorama	27
Tabla 2.2: Retos y barreras	27
Tabla 2.3: Características del modelo ideal	28
Grupo 3: Consejos	28
Gráfica 7: Datos género de identificación del grupo 3	29
Gráfica 8: Tipos de Impedimentos del grupo 3	29
Gráfica 9: Regiones del grupo 3	30
Sección 3: Patrones de transportación (disponibilidad y utilizados)	30
Sección 3.1: Panorama	30
Sección 3.2: Retos y Barreras	31
Sección 3.3: Modelo ideal de transportación	32
Tabla 3.1: Panorama	34
Tabla 3.2: Retos y barreras	34
Tabla 3.3: Características del modelo ideal	35
Grupo 4: Organizaciones No Gubernamental	35
Gráfica 10: Datos género de identificación del grupo 4	36
Gráfica 11: Tipos de Impedimentos del grupo 4	36
Gráfica 12: Regiones del grupo 4	37
Sección 4: Patrones de transportación (disponibilidad y utilizados)	37
Sección 4.1: Panorama	37
Sección 4.2: Retos y Barreras	38
Sección 4.3: Modelo ideal de transportación	39
Tabla 4.1: Panorama	40
Tabla 4.2: Retos y Barreras	41
Tabla 4.3: Características de Modelo Ideal	41
Grupo 5: Municipios	41
Gráfica 13: Datos género de identificación del grupo 5	42
Gráfica 14: Tipos de Impedimentos del grupo 5	43
Gráfica 15: Regiones del grupo 5	44
Sección 5: Patrones de transportación (disponibilidad y utilizados)	44

Sección 5.1: Panorama	44
Sección 5.2: Retos y Barreras	45
Sección 5.3: Modelo ideal de transportación	47
Tabla 5.1: Panorama	48
Tabla 5.2: Retos y Barreras	48
Tabla 5.3: Características del Modelo Ideal	49
Grupo 6: Proveedores de transportación	49
Gráfica 16: Datos género de identificación del grupo 6	50
Gráfica 17: Tipos de Impedimentos del grupo 6	51
Gráfica 18: Regiones del grupo 6	52
Sección 6: Patrones de transportación (disponibilidad y utilizados)	52
Sección 6.1: Panorama	52
Sección 6.2: Retos y Barreras	53
Sección 6.3: Modelo Ideal de Transportación	54
Tabla 6.1: Panorama	55
Tabla 6.2: Retos y Barreras	56
Tabla 6.3: Características del Modelo Ideal	56
Grupo 7: Política pública y agencias	56
Gráfica 19: Datos género de identificación del grupo 7	57
Gráfica 20: Tipos de Impedimentos del grupo 7	58
Gráfica 21: Regiones del grupo 7	58
Sección 7: Patrones de transportación (disponibilidad y utilizados)	59
Sección: 7.1: Panorama	59
Sección 7.2: Retos y Barreras	60
Sección 7.3: Modelo Ideal de Transportación	61
Tabla 7.1: Panorama	62
Tabla 7.2: Retos y Barreras	62
Tabla 7.3: Características del Modelo Ideal	63
Grupo 8: Red de Vida Independiente	63
Gráfica 22: Datos género de identificación del grupo 8	64
Gráfica 23: Tipos de Impedimentos del grupo 8	65
Gráfica 24: Regiones del grupo 8	66

Sección 8: Patrones de transportación (disponibilidad y utilizados)	66
Sección 8.1: Panorama	66
Sección 8.2: Retos y Barreras	67
Sección 8.3: Modelos Ideal de Transportación	68
Tabla 8.1: Panorama	69
Tabla 8.2: Retos y Barreras	69
Tabla 8.3: Características del Modelo Ideal	69
Conclusiones	70
Panorama:	70
Barreras:	73
Modelo ideal	75
Recomendaciones	81
Referencias.....	82

Introducción

El Consejo Estatal de Vida Independiente (CEVI) es una organización autónoma sin fines de lucro, establecida por disposición de la Ley de Rehabilitación de 1973, según enmendada. La misión del CEVI es promover la filosofía de vida independiente para desarrollar al máximo el liderazgo, el apoderamiento, la independencia, la productividad y la inclusión de la población con impedimentos en Puerto Rico. Su principal responsabilidad es desarrollar el Plan Estatal de Vida Independiente (PEVI) a tres (3) años, con la colaboración de los directores de los centros de vida independiente, así como monitorear, revisar y evaluar su cumplimiento.

El PEVI vigente (2021 – 2023) establece en la meta 3 que las personas con impedimentos tendrán acceso a servicios en la comunidad para maximizar su independencia, autodeterminación y apoderamiento. Específicamente, el Objetivo 3.1 establece: *La Red de Vida Independiente desarrollará un modelo para atender el acceso de las personas con impedimentos a servicios de transportación accesible.* Para lograr este objetivo se desarrolló un plan de acción coordinado que incluye cuatro fases dentro de este periodo: (1) establecer un grupo colaborador, (2) explorar el panorama actual de la transportación, (3) planificar un modelo de transportación accesible y; (4) presentar el modelo y las fuentes de subvención a las partes interesadas. La segunda fase incluyó el diseño y administración de una encuesta a los municipios de Puerto Rico, con el propósito de conocer la disponibilidad de transportación para personas con impedimentos y las características de accesibilidad. Además, se realizaron ocho (8) grupos focales para conocer los medios de transportación utilizados por las personas con impedimentos en Puerto Rico, los retos, las barreras y las necesidades, e identificar las características del modelo de transportación ideal.

Para la mayoría de las personas, la transportación es un medio que facilita el acceso a los servicios de salud, la educación, el empleo, las actividades recreativas, entre otros. La capacidad de las personas para elegir cuándo y dónde ir tiene un impacto directo en su bienestar general (National Aging and Disability Transportation Center, 2022). Décadas después de firmada la American with Disabilities Act (ADA) del 1990, según enmendada, las personas con impedimentos, especialmente residentes en zonas rurales, continúan reportando la falta de transporte como una barrera importante para su inclusión y la participación en la vida comunitaria (National Council on Disability, 2015).

En Puerto Rico consultas recientes (Estudio de Necesidades de Servicios de Vida Independiente, 2019; Foros Comunitarios Necesidades Población con Impedimentos, 2022) identifican la transportación como una de las principales barreras para la vida independiente. Sin embargo, a pesar de los datos cuantitativos, muy poco se conocía sobre las características de la transportación disponible para la población con impedimentos. La *Encuesta de Transportación Disponible para Personas con Impedimentos: Municipios de Puerto Rico (2023)* es el primer esfuerzo en investigar el tema a mayor profundidad en Puerto Rico. El 74% de los municipios respondió la encuesta y de estos el 83% indicó tener algún tipo de transportación disponible para la población con impedimentos, siendo el sistema de paratransito el de mayor prevalencia (62%). Sin embargo, la disponibilidad no se traduce en un servicio de transportación accesible y funcional para la diversidad de personas con impedimentos. En particular los hallazgos revelan falta de accesibilidad sensorial, digital y de acceso al servicio. Además, la encuesta muestra limitación en el propósito de los viajes, el horario de servicios, aspecto de seguridad, cobertura geográfica y entrenamiento de las/los conductores.

Los resultados de la encuesta serán utilizados, en conjunto con los hallazgos de esta serie de grupos focales, para explorar y seleccionar, al

menos, tres (3) modelos, programas o acciones para aumentar, ampliar o mejorar la transportación accesible y fuentes de fondos que puedan ser adaptados por la mayoría de las regiones o municipios. Los resultados estarán disponibles en la página web www.cevipr.org o por solicitud escribiendo a cevipr@prtc.net.

El CEVI agradece la colaboración de las personas en representación de las siguientes entidades que revisaron y realizaron recomendaciones sobre la metodología y el instrumento, tanto para la encuesta como para los grupos focales: Administración de Rehabilitación Vocacional (ARV), Centro Pro Vida Independiente (CEPVI), Consejo Estatal Sobre Deficiencias en el Desarrollo (CEDD), Defensoría de las Personas con Impedimentos (DPI), Instituto de Deficiencias en el Desarrollo (IDD), Oficina de coordinación Federal de la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT), Oficina de Protección y Defensa de los Derechos de las Personas con Impedimentos (PRP&A), Movimiento para el Alcance de Vida Independiente (MAVI), Programa de Asistencia Tecnológica de Puerto Rico (PRATP) y el Dr. David Figueroa (presidente de la Coalición Amplia para la Diversidad Funcional por la Igualdad) como líder comunitario con impedimento.

Objetivos de los grupos focales

1. Conocer el panorama de la transportación accesible para las personas con impedimentos en Puerto Rico (Ej. comportamiento, patrones, impacto).
2. Conocer las barreras y las necesidades referentes a la transportación accesible existente y potencial para la población con impedimentos en Puerto Rico.
3. Identificar las características ideales para un modelo de transportación accesible para la población con impedimentos en Puerto Rico.

Diseño, metodología y otra información

Los grupos focales permiten entender de forma más específica los patrones de uso y satisfacción, las necesidades y barreras, y la relación de los distintos grupos con la transportación accesible en Puerto Rico, ya sea como usuarios, desarrolladores, proponentes o proveedores. Una guía fue redactada e incluyó los objetivos, las preguntas, y otros detalles para la planificación y ejecución de los grupos focales. Todos los grupos focales se realizaron de forma virtual por la plataforma ZOOM y cada grupo tuvo una duración de dos a cuatro horas.

El CEVI cualificó nueve entidades interesadas “stakeholders” relacionados a la transportación y a la comunidad con impedimentos en Puerto Rico para estar representados en las sesiones. Estos grupos fueron los siguientes:

- Consumidores de los centros de vida independiente [Movimiento para el Alcance de Vida Independiente (MAVI) y Centro Pro-Vida Independiente (CEPVI)].
- Líderes comunitarios con impedimentos.
- Organizaciones no gubernamentales (ONG).
- Proveedores de transportación.
- Municipios.
- Agencias de gobierno.
- Creadores de política pública.
- Consejos estatales relacionados a la población con impedimentos [Consejo Estatal de Vida Independiente (CEVI), Consejo Estatal Sobre Deficiencias en el Desarrollo (CEDD), Consejo Estatal de Rehabilitación (CER)].

- Red de Vida Independiente (RVI) [Administración de Rehabilitación Vocacional (ARV), Centros de Vida Independiente].

Para el reclutamiento de las personas participantes, los miembros del grupo colaborador (mencionado en la introducción) nominaron candidatos con conocimiento o relación al tema de la transportación. En el caso de las / los consumidores de los centros de vida independiente, se solicitó que tuvieran conocimientos y destrezas de intercesión. A las personas identificadas se les envió una invitación por correo electrónico y seguimiento por llamada telefónica. Un total de 72 personas de las 86 registradas participaron de los grupos focales.

Instrumento

El instrumento utilizado para obtener la información fue una guía de preguntas dividida en tres secciones, correspondientes a cada uno de los objetivos. Las preguntas fueron modificadas para atender las características de los grupos macro representados: personas con impedimentos (consumidores de MAVI o CEPVI y líderes comunitarios con impedimentos) y las entidades interesadas "stakeholders" (proveedores de transportación, organizaciones de base comunitaria, concejos estatales, política pública, municipios, agencias y red de vida independiente).

Instrumento A: Consumidores y líderes comunitarios

PANORAMA

1. ¿Cuáles alternativas de transportación tiene disponible y cuáles utiliza con mayor frecuencia?

2. ¿Cuál ha sido su experiencia (satisfacción) con el medio de transportación que utiliza con mayor frecuencia? Describa y brinde algunos ejemplos.
3. ¿Cuáles son las actividades o lugares a los que necesita ir (propósito) para los que requiere transportación con mayor frecuencia?

RETOS Y BARRERAS

1. ¿Cuáles otras alternativas de transportación conocen, pero no usa y por qué?
2. ¿Cuáles son los retos/barreras más importantes que enfrenta para movilizarse de un lugar a otro en su municipio o en las áreas que transita habitualmente? (transportación disponible, incluye también las condiciones de las aceras, acceso y solicitud, seguridad, costo, horario, etc.).

CARACTERÍSTICAS DEL MODELO DE TRANSPORTACIÓN IDEAL

1. ¿Cómo sería el sistema de transportación ideal para usted?
2. ¿Cuáles características tendría ese sistema de transportación que usted usaría?

Instrumento B: proveedores de transportación, ONG, concejos estatales, política pública, municipios, agencias y RVI

PANORAMA

1. Desde su grupo (agencias, etc.) ¿cuáles son las gestiones, servicios o proyectos que facilitan la transportación a la población con impedimentos?
2. ¿Qué características importantes tienen estos proyectos?

3. ¿Cómo recopilan información o datos sobre dónde está la población con impedimentos y la necesidad de transportación, las querellas (quejas) y opiniones de satisfacción con las alternativas de transportación? Brinde información detallada sobre los datos obtenidos.

RETOS Y BARRERAS

1. ¿Cuál considera es la principal barrera para que esté disponible la transportación accesible para la población con impedimentos? De los servicios de transportación disponibles, ¿qué debe mejorar?
2. ¿Cuáles son sus retos/barreras para establecer, ampliar o mejorar las gestiones, los servicios o los proyectos que faciliten la transportación a la población con impedimentos (fondos, datos para justificar propuestas, alternativas de modelos, falta de usuarios (razones, necesidad de promoción), etc.)? Brinde detalles específicos.

CARACTERÍSTICAS DEL MODELO DE TRANSPORTACIÓN IDEAL

1. ¿Existe algún modelo de transportación que estén trabajando, planificando o considerando implementar?
2. Si pudiesen establecer un proyecto/modelo de transportación accesible, ¿cuáles serían las características y con quiénes establecerían colaboración?

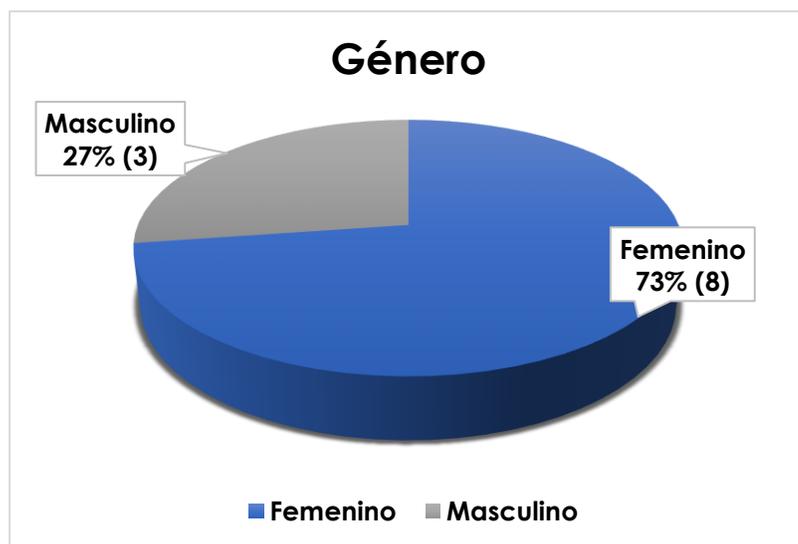
Presentación de resultados

Grupo 1: Consumidores

En este grupo, participaron 11 personas (de 12 registradas). Diez de las personas que participaron se autoidentificaron en el registro como personas con impedimentos y consumidores de un centro de vida independiente (MAVI o CEPVI).

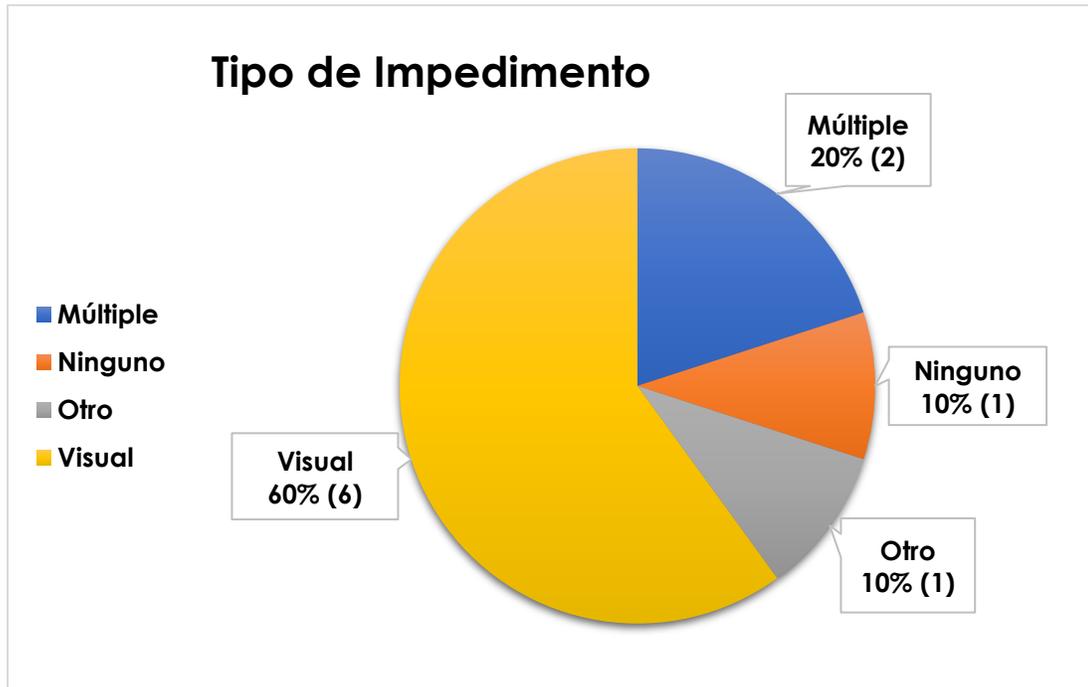
- De estos, 8 participantes son del género femenino (73%) y 3 del género masculino (27%). (Ver Gráfica 1).

Gráfica 1: Datos género de identificación del grupo 1



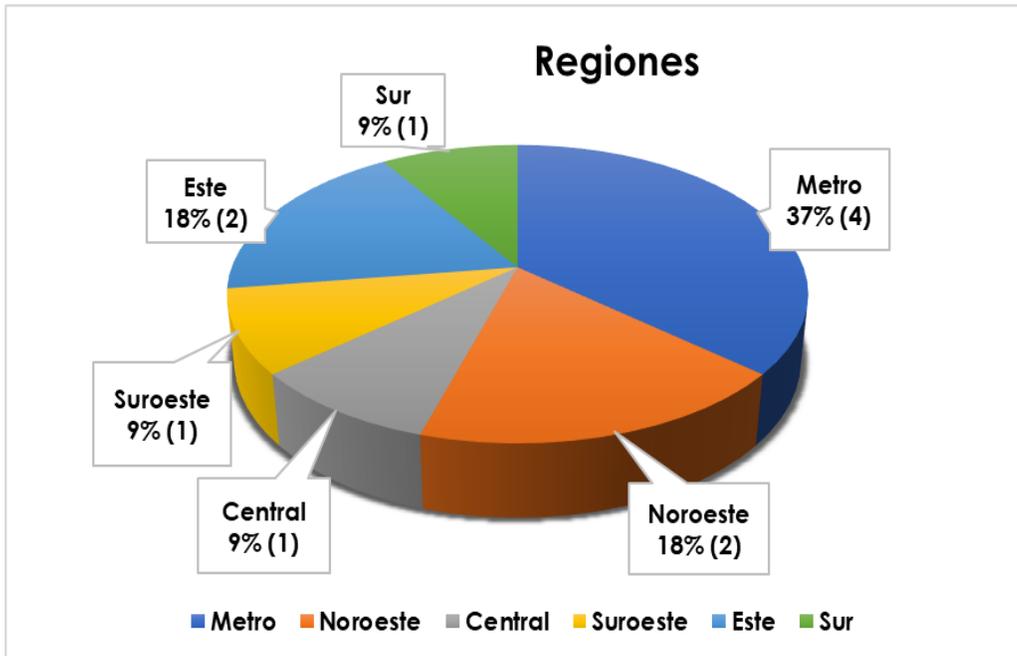
- Hubo una participación de personas con diversidad de impedimentos, siendo el impedimento visual el más representado con 6 participantes (60%), múltiple con 2 (20%) y otro con 1 (10%). Mientras que 1 (10%) señaló no tener impedimento (Ver Gráfica 2).

Gráfica 2: Tipos de Impedimentos del grupo 1



- Los participantes provienen de las siguientes regiones: Metro [Bayamón (1), Guaynabo (1), San Juan (2)], Noroeste [Isabela (1), San Sebastián (1)], Central [Barranquitas (1)], Suroeste [Maricao (1)], Este [Río Grande (2)] y Sur [Yauco (1)]. (Ver Gráfica 3)

Gráfica 3: Regiones del Grupo 1



Sección 1: Patrones de transportación (disponibilidad y utilizados)

El objetivo de esta sección era: identificar las alternativas de transportación disponibles y utilizadas con mayor frecuencia, así como el nivel de satisfacción. Es posible que algún participante no mencionara el tipo específico de transportación. Por ejemplo, algunas personas indicaron usar transportación municipal pero no especificaron o no sabían si eran de un sistema paratransito u otro. Las categorías estipuladas fueron según identificadas por los participantes.

Sección 1.1: Panorama

La mayoría de las personas participantes respondió viajar con mayor frecuencia con familiares y amigos, seguido por transportación privada (taxi y Uber), sistema paratransito, transportación médica (no de emergencia), y en menor frecuencia en otros métodos de la transportación municipal. Solo un participante indicó usar automóvil propio. Cabe mencionar que la única participante de este grupo que utiliza la AMA resaltó no viajar en este sistema con frecuencia debido a la impredecibilidad de la accesibilidad (falta o negación a utilizar rampas) y el trato hostil de los choferes. Las personas que utilizan Uber y taxi destacaron el alto costo de los viajes, en especial si la persona debe trasladarse a largas distancias o a varios lugares en un día.

Entre los medios de transportación conocidos, pero no utilizados, los/las participantes mencionaron en su mayoría la transportación municipal (no fue identificada como paratransito) y el sistema Llame y Viaje (paratransito). Un participante, residente en Río Grande, explicó que no utiliza el tranvía municipal ("trolley") porque le causa ansiedad e incertidumbre el no saber tomarlo y las experiencias negativas que ha escuchado sobre el sistema. Además, mencionó que este sistema está limitado a tres vehículos y a ciertas áreas del pueblo. Resaltó la necesidad de más sistemas de transportación en el área este. Cuatro participantes indicaron conocer sobre Llama y Viaje (intermunicipal), pero no usarlo. Una de las participantes profundizó que esto se debe a que, en su caso, el servicio de Llama y Viaje llega cerca de su hogar, pero no lo suficiente como para ir caminando al espacio de recogido. Otra participante expresó que en Hatillo hay transportación para llevar a la población con impedimentos solo en horario limitado a citas médicas y en Arecibo sólo hay taxi privado muy costoso. Dos participantes mencionaron la transportación privada, en específico Uber, transportación municipal que no autoidentificaron como paratransito (Sistema integrado de Yauco, Acceso en San Juan, servicio a citas médicas y gestiones esenciales en Barranquitas, y tranvía en Río Grande). Una participante de San Juan y una de Río Grande indicaron conocer, pero no usar Uber. Varios/as

participantes dijeron no conocer de transportación en los siguientes municipios en donde residen: Isabela, San Sebastián y Maricao.

Entre los propósitos para los cuales los participantes utilizan y requieren la transportación mencionaron en su mayoría: recreativo (tomar clases de güiro, salir al cine, centro comercial, gimnasio, fiestas, teatro), vocacional (universidad y/o empleo) y asistir a los centros de vida independiente. En menor frecuencia, mencionaron asistir a citas médicas y visitar la iglesia (espiritual).

Los/las participantes manifestaron insatisfacción con los medios o sistemas de transportación que utilizan con mayor frecuencia. Aun así, expresaron gratitud por la disponibilidad y oportunidad de tener traslado a los sitios que necesitan llegar, aunque sea con familia/amistades.

La insatisfacción expresada a través de las experiencias de los/las participantes, no está solo relacionada a la inexistencia de la transportación, sino que la transportación existente es inadecuada e insuficiente. Un ejemplo de esto lo brindó una de las participantes residente de San Sebastián y estudiante en la Universidad de Puerto Rico, Recinto de Mayagüez. Esta estudiante cuenta con el apoyo de sus padres, familia y amistades que la llevan a la universidad. Sin embargo, la estudiante ha perdido oportunidades de asistir a eventos universitarios y de crecimiento profesional fuera del campus, así como a eventos en los cuales puede presentar sus artesanías (las cuales realiza como una fuente alterna de ingresos), porque no siempre puede obtener transportación a esas actividades.

Otra estudiante que vive en Maricao y estudia en Mayagüez en ocasiones tiene que esperar horas para llegar a su hogar después de sus cursos universitarios. Su familia no le puede recoger hasta salir del trabajo en la tarde. Una situación parecida vivió un participante de Yauco cuando asistía a su empleo utilizando el servicio de paratransito del municipio. El participante expresó lo siguiente:

“Para recogerme del trabajo era bueno, pero para ir al trabajo era un poco más difícil porque tenía que levantarme como a las 3:30 a.m. (para entrar a las 8 am) y eso no es accesible... No se puede hablar de vida independiente si las personas con impedimentos no tienen transportación.”

Sección 1.2: Retos y Barreras

Las/los participantes mencionaron los retos y las barreras experimentados en el sistema de transportación. Estos son: cobertura geográfica limitada, inaccesibilidad física y del servicio, horario y propósitos del viaje limitados, el costo de los servicios de transportación privados y falta de empatía de las/los conductores. Estas barreras también están categorizadas en la tabla correspondiente. Además, señalaron como retos los procesos complicados de solicitud (incluido en accesibilidad del servicio), así como limitaciones en la cantidad de paquetes que pueden transportar. Por último, dos de los/las participantes mencionaron desconocer cómo utilizar los servicios de transportación y por eso limitarse mayormente a la transportación familiar.

Sección 1.3: Modelo ideal de transportación

Los/las participantes atendieron en sus propuestas los retos y las barreras antes mencionados. Entre las características que se deben incluir en su modelo ideal, mencionaron: flexibilidad (en el horario, cobertura geográfica o propósito), accesibilidad (con aspectos de accesibilidad física y sensorial como espacio para sillas de ruedas, Braille e identificadores no verbales), confiabilidad (que brinde seguridad a la persona de tener transporte de ida y vuelta en horarios razonables), que los/las choferes tengan conocimiento y

empatía para trabajar con personas con impedimentos, emergencias que haya un servicio que se pueda usar en caso de necesitar salir de emergencia (como para llegar a un hospital para acompañar a alguien que tuvo un accidente o cuidas) y mejores costos en los servicios privados.

Las tablas: (1.1, 1.2 y 1.3) muestran un resumen de los hallazgos por categorías y cantidad de menciones para propósitos del análisis de los resultados y las conclusiones.

Tabla 1.1: Panorama

ÁREA	CATEGORÍA	MENCIONES
MEDIO DE TRANSPORTACIÓN UTILIZADO	Paratrásito	2
	Médico (no emergencia)	2
	Intermunicipal	1
	Municipal	1
	Familiar/amistad	8
	Privado	3
	Propio	1
MEDIO DE TRANSPORTACIÓN (CONOCIDO/ NO UTILIZADO)	Municipales	4
	Intermunicipal	4
	Citas médicas	1
	Privado	3
PROPÓSITO	Espiritual	2
	Médico	3
	Recreativo	7
	Vocacional	6
	Vida Independiente	4
SATISFACCIÓN	Satisfactorio	0
	Insatisfactorio	10

Tabla 1.2: Retos y Barreras

ÁREA	CATEGORÍA	MENCIONES
BARRERAS	Falta de empatía	2
	Horario limitado	5
	Accesibilidad	5
	Propósito del viaje	4
	Costo	4
	Cobertura geográfica	6
	Desconocimiento	2

Tabla 1.3: Características

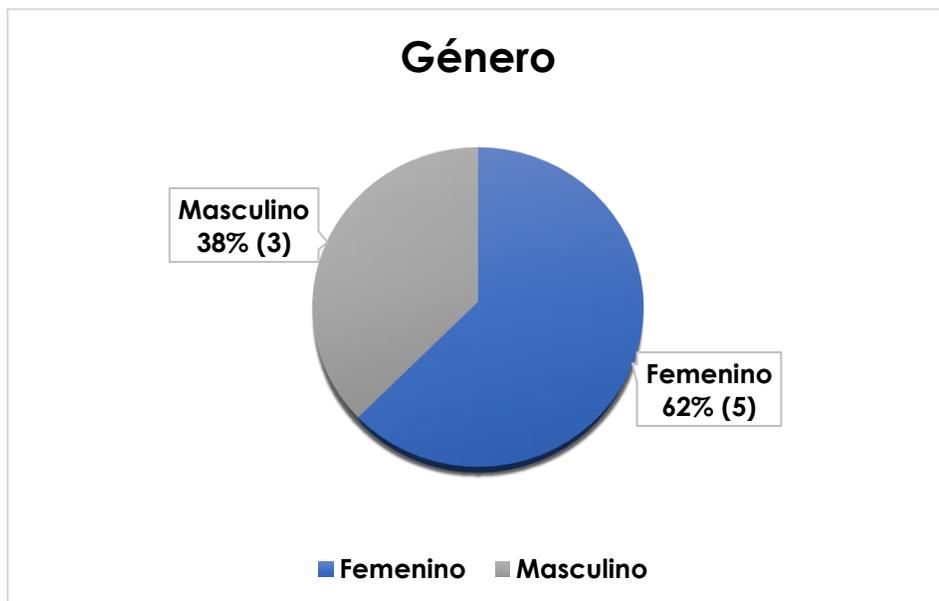
ÁREA	CATEGORÍA	MENCIONES
CARACTERÍSTICAS	Accesibilidad	3
	Empatía	3
	Flexibilidad	8
	Confiabilidad	1
	Costo	1
	Emergencia	2

Grupo 2: Líderes comunitarios con impedimentos

Participaron 8 personas (de 9 registradas). Todas las personas se autoidentificaron como personas con impedimentos y líderes comunitarios o de organizaciones relacionadas a la población con impedimentos.

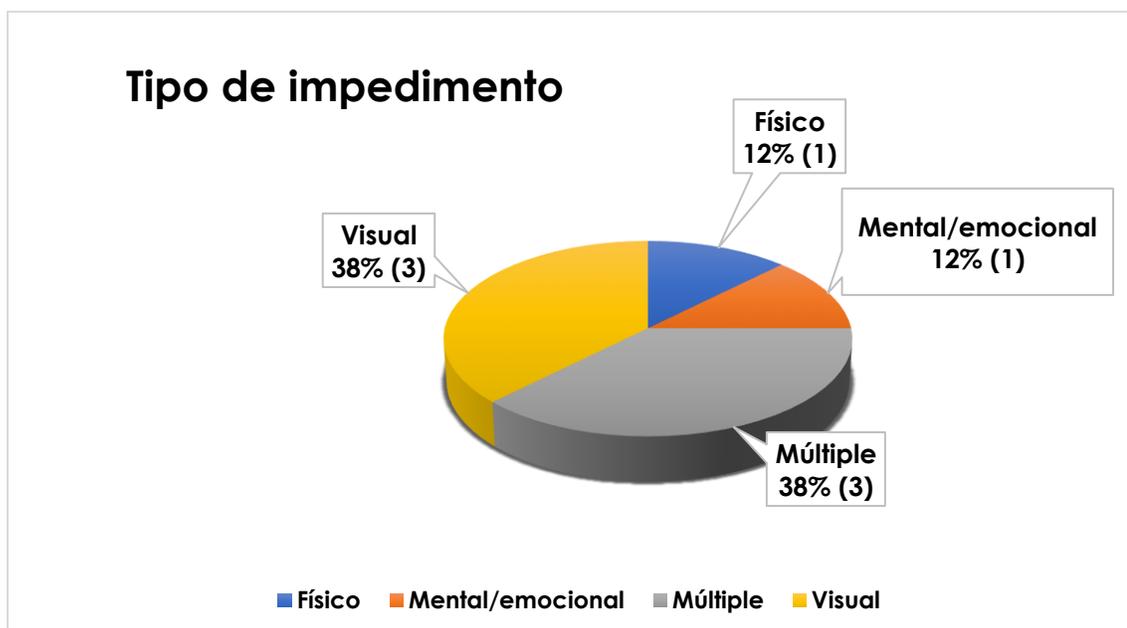
- De estos, 5 participantes son del género femenino (62%) y 3 del género masculino (38%). (Ver Gráfica 4).

Gráfica 4: Datos género de identificación del grupo 2



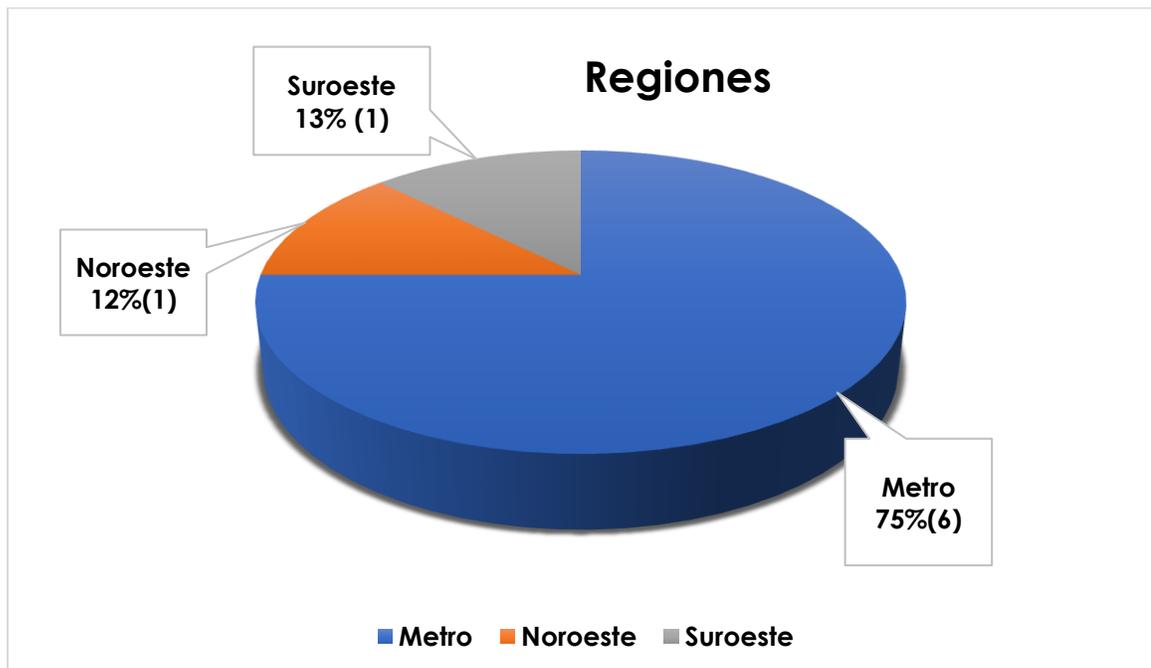
- Hubo una participación de personas con diversidad de impedimentos, siendo los impedimentos visuales y múltiples los más representados, con 3 participantes (38%) ambos, mental/emocional con 1 (12%) y físico con 1 (12%), (Ver Gráfica 5).

Gráfica 5: Tipos de Impedimentos del grupo 2



- Las personas provienen de las siguientes regiones: Metro [Bayamón (1), Carolina (2), San Juan (2) y Toa Baja (1)], Noroeste [Isabela (1)] y Suroeste [San Germán (1)]. (Ver Gráfica 6)

Gráfica 6: Regiones del grupo 2



Sección 2: Patrones de transportación (disponibilidad y utilizados)

Sección 2.1: Panorama

Entre los métodos de transportación utilizados por los/las participantes, mencionaron con mayor frecuencia: paratransito (Llama y Viaje, municipal Toa Baja y Carolina), intermunicipal o que viaja a través de varios municipios (AMA,

Tren Urbano), familiar/amistad y propio. En menor frecuencia el servicio de transportación privado (Uber, taxi en Mayagüez), y el servicio para ir a citas médicas (TransCita). Un dato particular de este grupo a diferencia del primero es que los/las participantes mostraron mayor conocimiento sobre los distintos tipos de transportación y la autogestión para obtener la cualificación para usarlos. Por otra parte, una mayor cantidad de personas en este grupo indicaron ser residentes en el área metropolitana, lo cual significó acceso a más opciones de transportación, aunque con limitaciones.

Entre los medios de transportación conocidos, pero no utilizados, los/las participantes mencionaron con mayor frecuencia el servicio para citas médicas (TransCita). En menor frecuencia el intermunicipal (AMA) y paratransito (Llama y Viaje). Al igual que en el primer grupo, una de las participantes explicó que no usa el sistema de AMA porque no siempre provee la accesibilidad física de las rampas.

Entre los propósitos para los cuales los/las participantes utilizan y requieren la transportación, mencionaron con mayor frecuencia: citas médicas, seguido de vocacional (educación, universidad y/o empleo) y recreativo (para visitar el centro comercial, restaurantes, playa). En menor frecuencia para gestiones esenciales y servicios de vida independiente.

Respecto a la satisfacción de los/las participantes con los medios o sistemas de transportación que usan con mayor frecuencia, se puede interpretar que es insatisfactoria. Al igual que en el primer grupo, los/las participantes detallaron agradecimiento y mayor flexibilidad con sus familiares e, igualmente, limitaciones al depender de otras personas. Las vivencias con la transportación colectiva o para personas con impedimentos han sido mayormente insatisfactorias.

Sección 2.2: Retos y Barreras

Las personas participantes mencionaron los siguientes retos y barreras experimentadas en el sistema de transportación: accesibilidad (física, sensorial, y digital), falta de empatía, limitaciones en el propósito (incluyendo para recreación y terapias de estudiantes transportado por porteadores), el costo de los servicios privados, y el costo para los proveedores de ampliar los servicios provistos y darle mantenimiento a los servicios existentes. Además, mencionaron como barreras el discrimen por el uso del perro guía, así como las regulaciones en cuanto a la cantidad de acompañantes (incluso en guaguas de porteadores). A continuación, se comparten algunos de las experiencias que compartieron los/las participantes.

“En Llama y Viaje estuve una vez de cuatro horas y media a cinco esperando en Bayamón.” Viagé dos años para trabajar. Tomaba el paratrásito del municipio de Carolina y tan pronto llegaba a la conexión, estaba Llama y Viaje. Cuando algunos conductores vieron la misma rutina y horario, algunos esperaban. Decían que sabían que venía del campo en Carolina y esperaban. Otros, si te tardabas los cinco minutos se iban. También, en el Tren Urbano, tengo una condición de cuadriplejía, y pedía ayuda para obtener la tarjeta del tren de una cartera que tenía aparte con solo la tarjeta. Había empleados que no querían hacerlo. Había que esperar al guardia y pasaba el tren dos veces. Uno que va tarde porque la AMA llegó tarde, por ejemplo, no llegabas a la otra conexión a tiempo y no llegaba a tiempo o en lo absoluto al trabajo.”

Este participante explicó que algunos/as conductores eran amables y se comunicaban por texto para dejarle saber el estatus y no le dejaban sin

transportación. Sin embargo, esta gestión no es apoyada por la gerencia de los sistemas. Varios de los participantes contaron experiencias muy similares a las de este participante, resaltando la falta de empatía y la poca flexibilidad. Otra participante mencionó lo siguiente:

“Es un reto para las madres de chicos con necesidades especiales. Las personas con niños con impedimentos sensoriales, los ruidos, los choferes que van con música puesta. Hay muchos elementos que afectan la condición de salud mental.”

Por otra parte, uno de los participantes que dirige una organización indicó que tienen que brindar sus servicios de vida independiente en el hogar de la persona ya que estas no pueden llegar a las facilidades de la organización debido a la falta de transportación en Isabela y el área oeste. De forma similar, dos participantes profundizaron sobre las dificultades que enfrentan los/las estudiantes y sus padres para recibir clases de impedimentos visuales (Braille, orientación y movilidad y asistencia tecnológica) y terapias ya que muchas veces no se ofrecen en la escuela y esto les perjudica en su aprovechamiento.

“Continuamente se habla de accesibilidad e igualdad, pero al no proveer los servicios hay que ser codependientes. Sería diferente en la vida, en la autoestima, integración, economía, moralidad e independencia del ser humano, con transportación. Si mañana me gustaría ir a un centro comercial, puedo llamar al servicio y llegar en 15 o 20 minutos. Poder compartir con amistades y retornar sin problema. No tengo que depender de un 8am—5pm o de que son las 2pm y tengo que esperar hasta 6pm.”

Sección 2.3: Modelo ideal de transportación

Al entrar en la discusión sobre las características del modelo ideal, los/las participantes, al igual que en el grupo 1, atendieron en sus propuestas las barreras o retos antes presentados. Entre las características que se deben incluir en su modelo ideal, mencionaron: diseño universal (con aspectos de accesibilidad física, sensorial, digital y del servicio), flexibilidad (en el horario, lugar, propósito y posibilidad de tener el asistente o acompañante), que los/las choferes tengan conocimiento y empatía para trabajar con personas con impedimentos, confiabilidad (puntualidad), costos razonables (en referencia al servicio colectivo) y tecnología. Un participante expresó:

“Como persona con impedimento no te voy a pedir más de lo que tienen los demás... Un vehículo 100% adaptado, un personal totalmente empático. Un servicio en el que tú llames y que cuando te atiendan, sea de manera efectiva. Que pueda llevar al acompañante o asistente. Que sea un servicio de calidad. Que los compañeros con impedimentos sean tratados igual porque también pagamos IVU y contribuciones.”

En las tablas: (2.1, 2.2 y 2.3) se muestran un resumen de los hallazgos por categorías y cantidad de menciones para propósitos del análisis de los resultados y las conclusiones.

Tabla 2.1: Panorama

ÁREA	CATEGORÍA	MENCIONES
MEDIO DE TRANSPORTACIÓN UTILIZADO	Propio	4
	Intermunicipal	4
	Paratrásito	4
	Municipal	1
	Familiar/amistad	4
	Privado	3
	Médico (no emergencia)	3
MEDIO DE TRANSPORTACIÓN (CONOCIDO/ NO UTILIZADO)	Intermunicipal	1
	Médico	2
	Paratrásito	1
PROPÓSITO	Recreativo	4
	Vocacional	5
	Médico	6
	Gestiones esenciales	2
	Vida Independiente	1
SATISFACCIÓN	Satisfactorio	2
	Insatisfactorio	6

Tabla 2.2: Retos y barreras

ÁREA	CATEGORÍA	MENCIONES
BARRERAS	Falta de Empatía	5
	Horario limitado	3
	Accesibilidad	5
	Propósito del viaje	4
	Costo	3
	Cobertura geográfica	3
	Confiabilidad	3
	Otro	2

Tabla 2.3: Características del modelo ideal

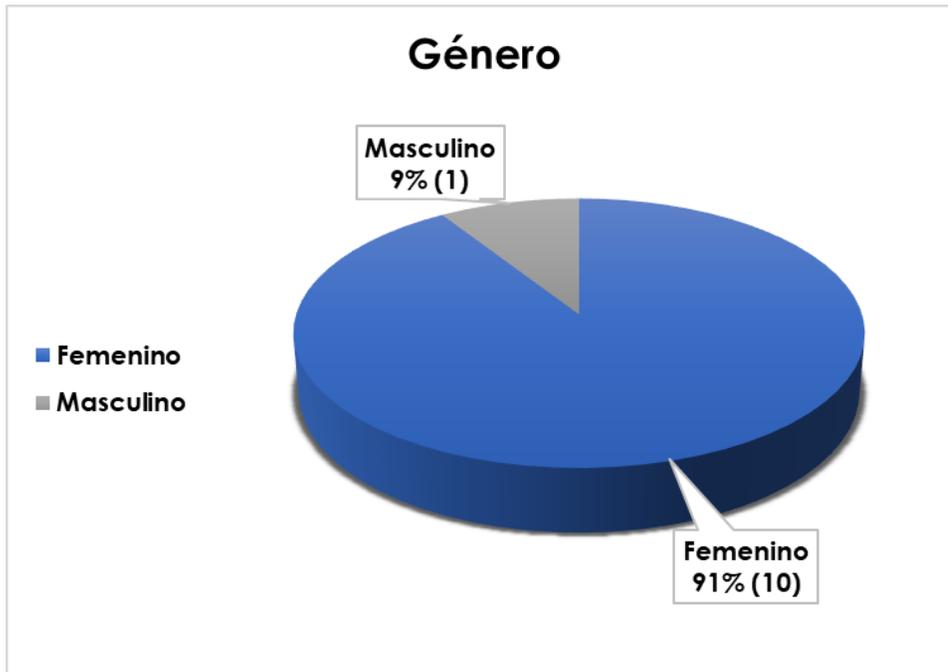
ÁREA	CATEGORÍA	MENCIONES
CARACTERÍSTICAS	Accesibilidad	4
	Empatía	2
	Flexibilidad	2
	Confiabilidad	1
	Costo	1
	Tecnología	1

Grupo 3: Consejos

Participaron 11 personas (de 11 registrados), representantes de consejos estatales. Participaron personas en representación del Consejo Estatal de Vida Independiente (CEVI), el Consejo Estatal Sobre Deficiencias en el Desarrollo (CEDD) y el Consejo de Rehabilitación (CER). Los/las participantes se identificaron como persona con impedimento, familiar o relacionado a una persona con impedimento.

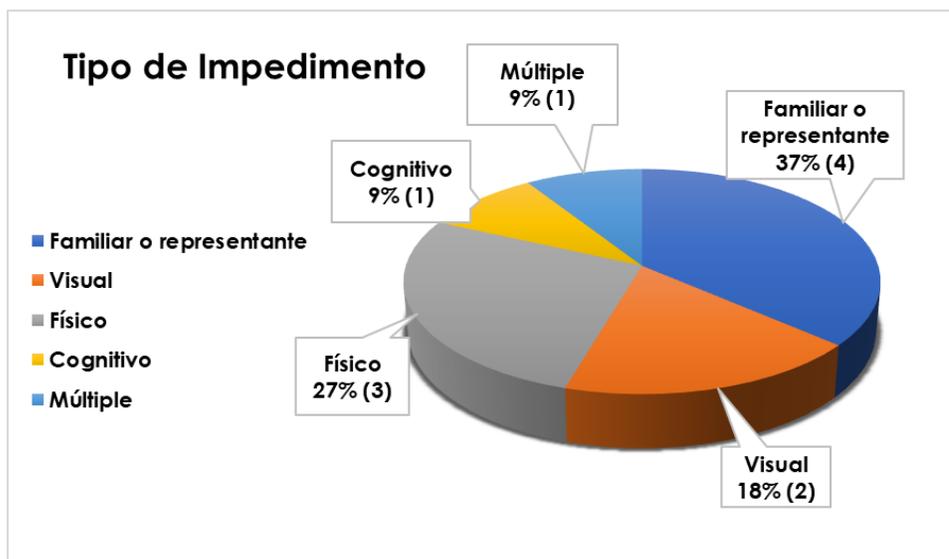
- De estos, 10 participantes son del género femenino (91%) y 1 del género masculino (9%). (Ver Gráfica 7).

Gráfica 7: Datos género de identificación del grupo 3



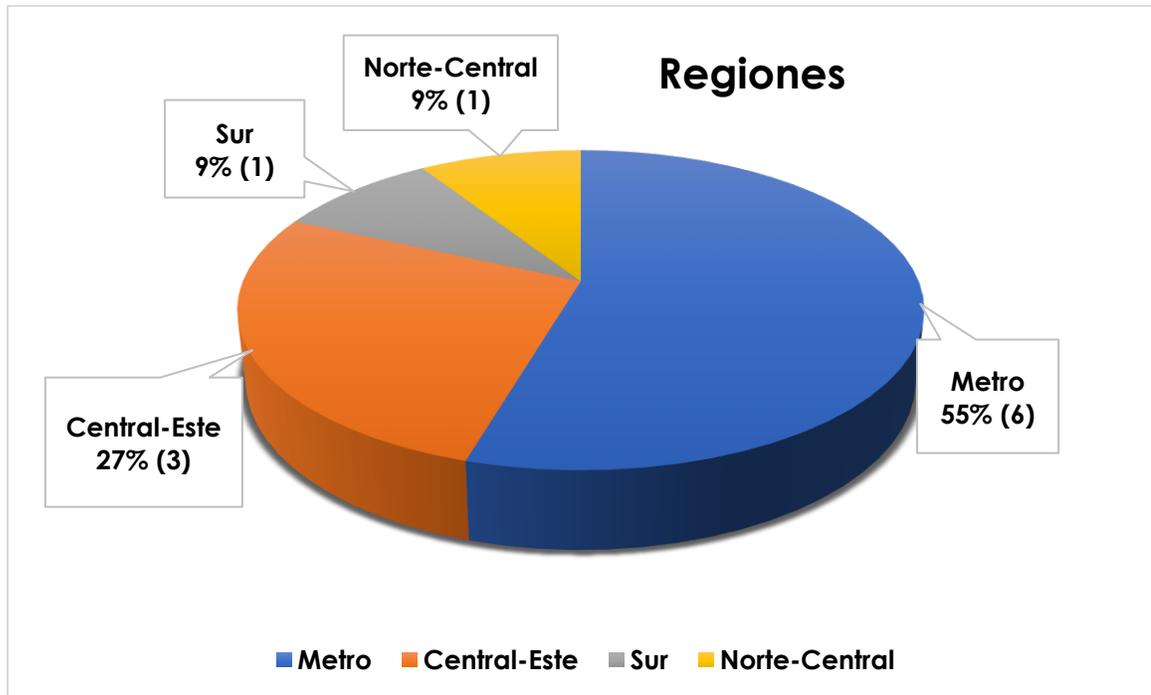
- Hubo una participación de diversas personas, siendo familiar o representante el más representado con 4 participantes (37%); personas con impedimento físico siendo 3 (27%), visual siendo 2 (18%), cognitivo siendo 1 (9%) y múltiple siendo 1 (9%). (Ver Gráfica 8).

Gráfica 8: Tipos de Impedimentos del grupo 3



- Los/las participantes provienen de las siguientes regiones: Metro [Bayamón (1), Carolina (2), Guaynabo (1), San Juan (2)], Central-Este [Caguas (1), Cayey (1), Gurabo (1)], Sur [Ponce (1)] y Norte-Central [Vega Baja (1)]. (Ver Gráfica 9)

Gráfica 9: Regiones del grupo 3



Sección 3: Patrones de transportación (disponibilidad y utilizados)

Sección 3.1: Panorama

En la primera sección (panorama), se discutieron los proyectos existentes sobre transportación que trabaja cada consejo, las características o categorías de esos proyectos, y los métodos utilizados para recopilar información sobre la población con impedimentos. En cuanto a los proyectos existentes relacionados a la transportación, los consejos mencionaron trabajar en una o varias de las siguientes áreas: investigaciones, subvención de proyectos, política

pública, (estudios de necesidad, grupos focales, foros comunitarios, encuestas), e intercesión.

En detalle, el CEVI especificó que ha realizado estudios de necesidad y foros comunitarios en los cuales la transportación ha surgido como barrera y necesidad para la vida independiente. Además, los/las participantes del CEVI mencionaron esta iniciativa de grupos focales sobre transportación, así como la encuesta realizada para conocer la disponibilidad y características de la transportación para personas con impedimentos en Puerto Rico. En el caso del CEDD, sus representantes explicaron que el consejo ofrece subvenciones (fondos semilla) y que uno de los objetivos en el plan estratégico actual atiende el aspecto de la transportación. Al momento, la meta del CEDD es conducir una investigación sobre el tema para desarrollar política pública. En el caso del CER, su representante mencionó que al momento no trabajan ningún asunto relacionado a la transportación, sino que ofrecen asesoramiento a la Administración de Rehabilitación Vocacional. Todos los consejos también informaron recopilar datos sobre la población con impedimentos a través de diversos mecanismos.

Sección 3.2: Retos y Barreras

Los/las participantes señalaron las siguientes barreras que enfrenta la población con impedimentos: cobertura geográfica, accesibilidad (incluyendo accesibilidad física, sensorial, digital y del servicio), costos (los altos costos de los servicios privados y de adaptar vehículos o comprarlos ya adaptados), y otros como ansiedad de la persona, limitaciones en clases de guiar vehículos adaptados, discriminación por el uso del perro guía e ineficiencia de los servicios de porteadores. En varios aspectos, los/las participantes hicieron eco a las experiencias y barreras mencionadas en los primeros dos grupos focales.

Referente a las barreras que enfrentan las entidades, mencionaron: investigación/datos (recopilar datos más representativos para sustentar el apoyo a proyectos), falta de proponentes/propuestas, desconocimiento sobre accesibilidad y cómo preparar propuestas, costo cuando empresas privadas intentan obtener y mantener vehículos adaptados y cultura de auto y participación de la población en todos los procesos.

“Se hacen estudio de necesidad, pero como no hay una muestra completa (la cantidad de personas encuestadas o entrevistadas no representativas o significativas al número total de personas con discapacidad), esa falta de información es una barrera para justificar y explicarle a las agencias qué cosas harían falta para asegurar que haya transportación accesible. Siguen tratando de hacer distintos estudios, pero todavía es un reto el recopilar un número real de cuantas personas realmente son afectadas por este tema de la transportación.”

Los/las participantes también detallaron que, en ocasiones, se ofrecen oportunidades de subvención, pero nadie presenta propuestas. Una de las participantes expresó que esto puede deberse al desconocimiento sobre cómo preparar las propuestas.

Sección 3.3: Modelo ideal de transportación

Al discutir las características del modelo ideal de transportación, las/los participantes imaginaron modelos de transportación inclusivos y modernos que utilizan tecnología para facilitar los procesos, así como para maximizar la eficiencia y la efectividad. Uno de los elementos más mencionados y valorados fue el poder solicitar el servicio con mayor flexibilidad y facilidad, así

como el poder conocer las rutas y estatus del viaje para planificar y seguir sus rutas.

“El modelo ideal es utilizar toda la tecnología a su máximo para que la transportación y la información sobre la transportación se pueda obtener de avanzado. Está conectado el sistema de transportación con Google Maps o con otra aplicación que tenga una forma de decir, quiero ir desde mi casa a Orocovis. Que te de las instrucciones y las actualizaciones de ubicación, horario, algo que te permita llegar y regresar. Que puedas monitorear todo eso con un dispositivo. Que puedas solicitar en el momento. “

Entre las características del modelo ideal incluyeron: accesibilidad (múltiples aspectos de accesibilidad física, digital, sensorial, y del servicio), flexibilidad (horarios, tiempos de requisición, rutas interconectadas entre municipios y sistemas), empatía (que los conductores sepan cómo trabajar con las personas con impedimentos), costos (costo efectivo para ambas partes), tecnología y emergencia. Los/las participantes resaltaron que la accesibilidad incluye las áreas adyacentes a las paradas o estaciones y en el lugar de destino. La categoría de emergencia se refiere a una parte del servicio que les permita a los participantes transportarse de forma inmediata en caso de una situación imprevista y de urgencia. Por ejemplo, una persona no podría usar una ambulancia si quien tuvo una emergencia médica fue su padre, pero esa persona necesitaría trasladarse al hospital.

En las tablas a continuación (3.1, 3.2 y 3.3) se muestran un resumen de los hallazgos por categorías y cantidad de menciones para propósitos del análisis de los resultados y las conclusiones.

Tabla 3.1: Panorama

ÁREA	CATEGORÍA	MENCIONES
PROYECTOS (SISTEMA DE TRANSPORTACIÓN)	Investigativo	2
	Subvenciones	1
	N/A	1
	Política Pública	1
	Intercesión	1
CARACTERÍSTICAS DE LOS PROYECTOS	Fondos Semillas	1
	Necesidades	2
	Disponibilidad	2
MÉTODOS PARA RECOPIRAR LOS DATOS	Estudios de Necesidad	2
	Grupos focales	1
	Encuesta	1

Tabla 3.2: Retos y barreras

BARRERAS	CATEGORÍA	MENCIONES
POBLACIÓN CON IMPEDIMENTOS	Cobertura geográfica	4
	Accesibilidad	4
	Otro	6
	Costo	3
ENTIDAD	Costo	1
	Falta de Proponentes/propuestas	2
	Falta de datos	3
	Desconocimiento	2
	Otro	2

Tabla 3.3: Características del modelo ideal

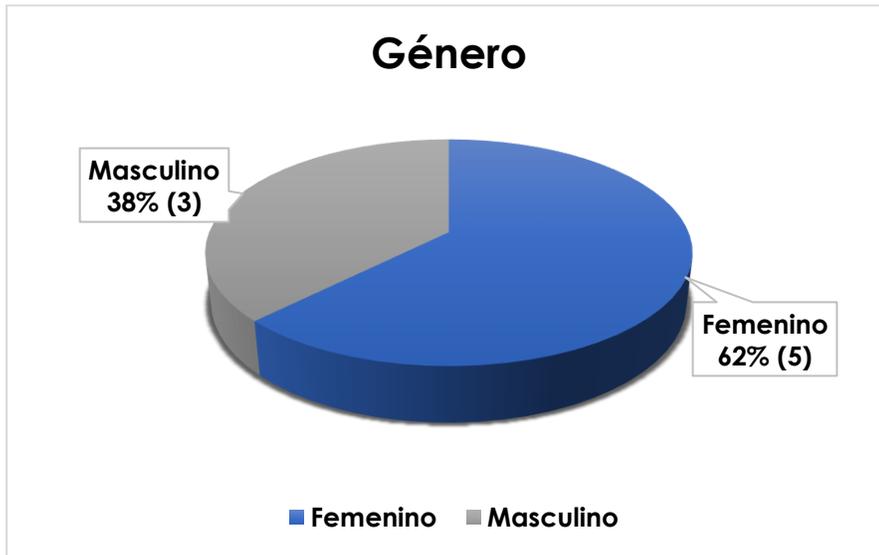
ÁREA	CATEGORÍA	MENCIONES
CARACTERÍSTICAS	Accesibilidad	8
	Flexibilidad	4
	Emergencia	1
	Empatía	2
	Costo	1
	Tecnología	3

Grupo 4: Organizaciones No Gubernamental

Participaron 8 personas (de 10 registradas). Los/las participantes eran representantes de organizaciones no gubernamentales que trabajan u ofrecen servicios dirigidos a la población con impedimentos. Estas organizaciones son: Programa Empleo Alianza Corporation, Special Olympics PR, Asociación Mayagüezana de Personas con Impedimentos (AMPI), Colegio de Educación Especial y Rehabilitación Integral, Inc. (CODERI) y Centro de Adiestramiento para Personas con Impedimentos, Inc.

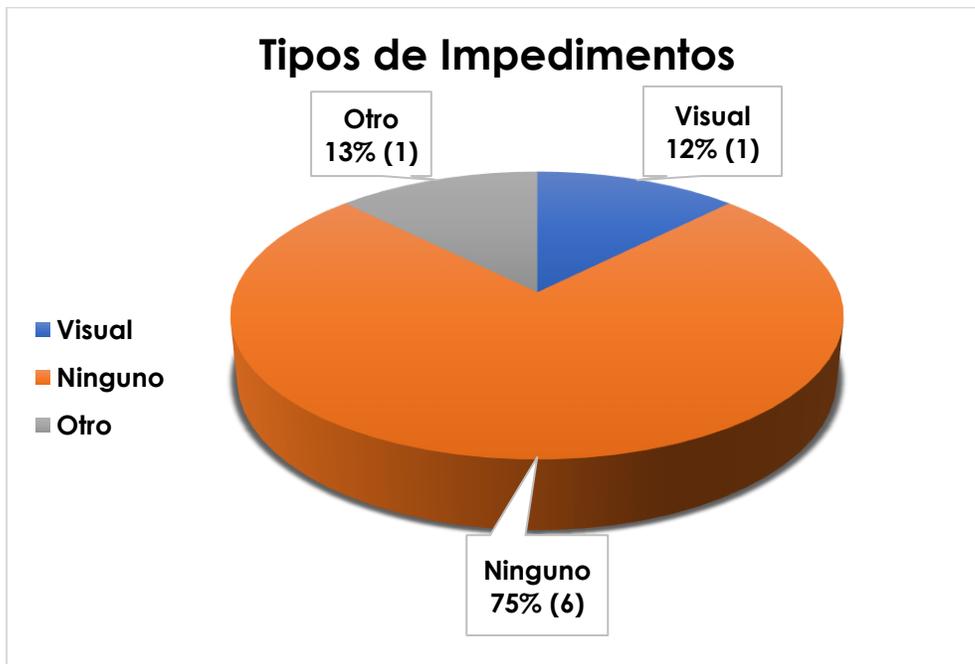
De estos, 5 participantes son del género femenino (62%) y 3 del género masculino (38%). (Ver Gráfica 10).

Gráfica 10: Datos género de identificación del grupo 4



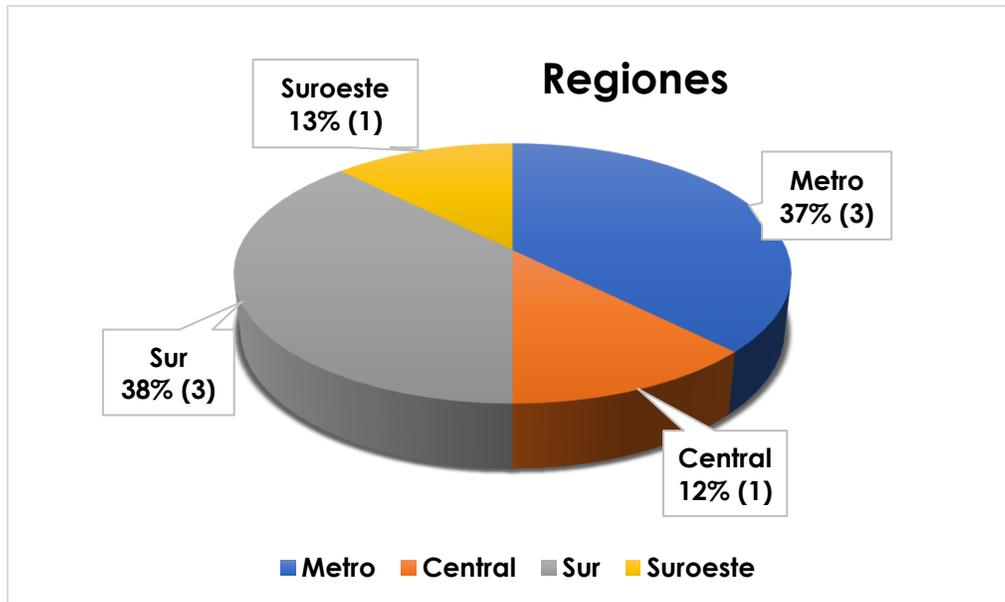
- Hubo una participación de dos impedimentos, siendo visual y otro las categorías. Mientras que 6 (75%) de los participantes indicaron no tener impedimento. (Ver Gráfica 11).

Gráfica 11: Tipos de Impedimentos del grupo 4



- Los/las participantes provienen de las siguientes regiones: Metro [Carolina (1), San Juan (1), Toa Baja (1)], Central [Aibonito (1)], Sur [Juana Díaz (1), Ponce (1)] y Suroeste [Mayagüez (1)]. (Ver Gráfica 12)

Gráfica 12: Regiones del grupo 4



Sección 4: Patrones de transportación (disponibilidad y utilizados)

Sección 4.1: Panorama

En la primera sección (panorama), se conversó sobre la disponibilidad de transportación en cada organización. Solo dos (2) de las cinco (5) entidades indicaron tener disponible la transportación para trasladar a los/las participantes o consumidores de sus servicios [Programa 5310 de la *Federal Transit Authority* que provee fondos por fórmula para mejorar la movilidad de las personas de edad avanzada y/o con impedimento, con el propósito de atender las necesidades especiales de los ciudadanos que dependen del

transporte más allá de los servicios tradicionales de la transportación pública) y vehículo propio de la entidad]. Tres (3) de las cinco (5) entidades ofrecen servicios de ubicación en empleo para personas con impedimentos, por lo que apoyan en la coordinación de transportación para llegar a la entidad y al empleo. También para que las personas puedan llegar a las actividades de deporte, otra de las organizaciones ayuda a coordinar servicios de transportación. Esta organización también ayuda en la intercesión para que haya más acceso al deporte y la actividad física, para lo cual se necesita la transportación. Sin embargo, en su mayoría cada familia o individuo tiene que coordinar su propia transportación.

Las tres (3) entidades que trabajan para ubicar a personas en empleo sostenido dijeron recopilar información sobre la población con impedimentos a través de evaluaciones que hacen cuando el participante llega a solicitar sus servicios. Estas no indicaron tener ningún otro método de recopilación de datos. En el caso de las otras dos (2) entidades, informaron llevar asistencia de los participantes en las actividades y una mencionó realizar reuniones con las familias para evaluar y recibir retroalimentación.

Sección 4.2: Retos y Barreras

Los/las participantes mencionaron las siguientes barreras en cuanto a la transportación y la población con impedimentos: cobertura geográfica, desconocimiento de los servicios que puede usar la persona, horario (incompatibles con el empleo), propósito limitado por regulaciones, accesibilidad (accesibilidad del servicio), y falta de empatía por parte de los conductores. Una de las entidades expresó lo siguiente en cuanto al horario:

“El horario es un obstáculo en ocasiones. A veces tenemos que llegar a acuerdos con el patrono para que pueda llegar más tarde.”

Uno de los participantes explicó que la organización está en conversación con otras agencias ya que desean que los estudiantes tengan mayor acceso al deporte, pero al momento el servicio de porteadores no puede ser utilizado para viajar fuera del horario escolar o para actividades fuera de la escuela.

Las entidades mencionaron enfrentar las siguientes barreras: la dificultad de la entidad para costear los programas y el personal, desconocimiento por parte de los líderes en el gobierno y empresas, la falta de empatía, falta de datos para sustentar la necesidad, falta de intercesión y educación a los hacedores de política pública y programas y otros (cultura de auto). En cuanto a la barrera de costo para la organización, una de las participantes explicó lo siguiente:

“Tenemos problemas de salud mental, físico, diversos problemas. Los fondos para tener personal que desarrolle un plan de recogido de participantes. Se torna en un programa costoso aun cuando la organización tiene los vehículos disponibles. Nuestra población es el adulto con discapacidad intelectual, las rutas son de las casas a los servicios y de los servicios a las casas. Es largo el periodo de tiempo para pocas personas. Es un periodo de dos horas recoger 10 a 11 participantes y traerlos al centro.”

Sección 4.3: Modelo ideal de transportación

Al abordar las características que debe incluir el modelo de transportación ideal los participantes mencionaron: accesibilidad (accesibilidad física, sensorial, digital y del servicio), flexibilidad (horario, propósito y cobertura geográfica) y tecnología.

“Como vivimos hoy en día, me encantaría una app para transportación de personas con discapacidad. Que tu puedas entrar y pedir lo que necesitas: que eres persona con impedimentos, a donde quieres ir, con el día y la hora, con un sistema integrado. El sistema lo computa y desde el centro de mando se asignan los vehículos. Es como el Uber. No hay que inventarlo sino desarrollarlo para atender la necesidad de transportación de X o Y persona. Cuando te haces miembro puedes indicar tu impedimento para que tenga las especificaciones y si necesitas alguna asistencia...en los Estados Unidos, la guagua pública tiene la rampa en la parte de atrás para el que va en silla de rueda. Donde esperas la guagua, tiene Braille. Es una realidad en otros lugares.”

Las tablas (4.1, 4.2 y 4.3) a continuación muestran un resumen de los hallazgos por categorías y cantidad de menciones para propósitos del análisis de los resultados y las conclusiones.

Tabla 4.1: Panorama

ÁREA	CATEGORÍA	MENCIONES
PROYECTOS (SISTEMA DE TRANSPORTACIÓN)	Coordinación	4
	Intercesión	1
	Transporte propio	2
CARACTERÍSTICAS DE LOS PROYECTOS	Empleo	3
	Deporte	1
	Programa 5310	1
MÉTODOS PARA RECOPIRAR LOS DATOS	Evaluaciones	4
	Lista de participante	2

Tabla 4.2: Retos y Barreras

BARRERAS	CATEGORÍA	MENCIONES
POBLACIÓN CON IMPEDIMENTOS	Horario limitado	2
	Accesibilidad	1
	Cobertura geográfica limitada	3
	Empatía	1
	Desconocimiento	3
	Propósito del viaje	2
ENTIDAD	Ausencia de investigación / datos	1
	Falta de intercesión / educación	1
	Costo	2
	Desconocimiento	2
	Falta de empatía	2
	Otro	2

Tabla 4.3: Características de Modelo Ideal

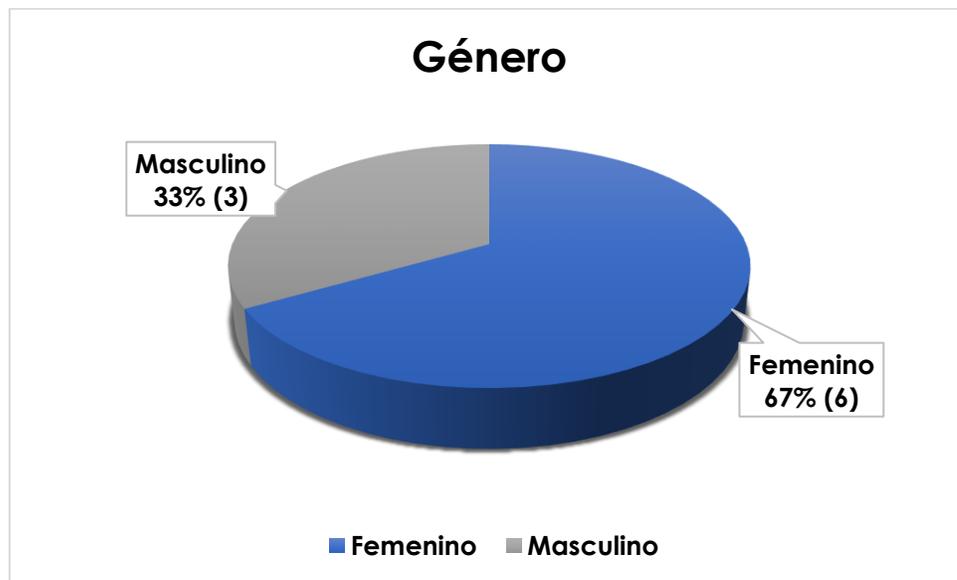
ÁREA	CATEGORÍA	MENCIONES
CARACTERÍSTICAS	Flexibilidad	3
	Accesibilidad	4
	Tecnología	1

Grupo 5: Municipios

Participaron 9 personas (de 15 registradas). Los/las participantes eran representantes de varios municipios de Puerto Rico, siendo estos: Bayamón, Toa Baja, Vega Alta, Villalba, Hormigueros, Arroyo y Aguada.

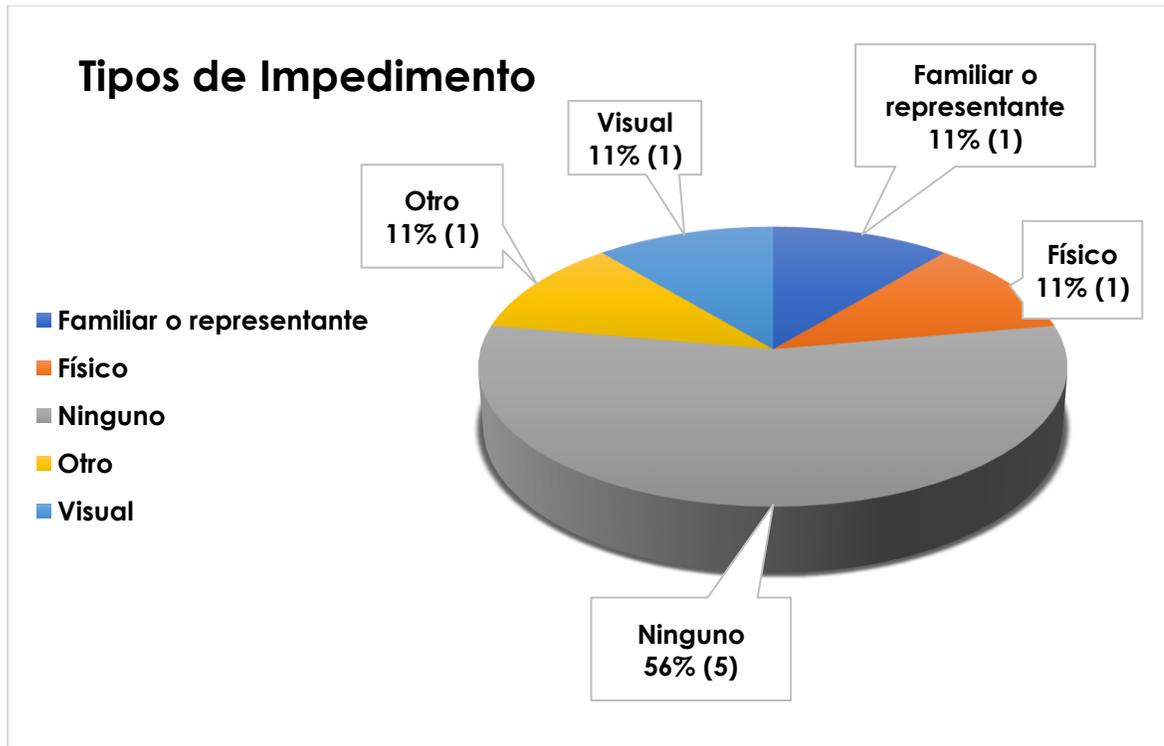
- De estos, 6 participantes son del género femenino (67%) y 3 del género masculino (33%), (Ver Gráfica 13).

Gráfica 13: Datos género de identificación del grupo 5



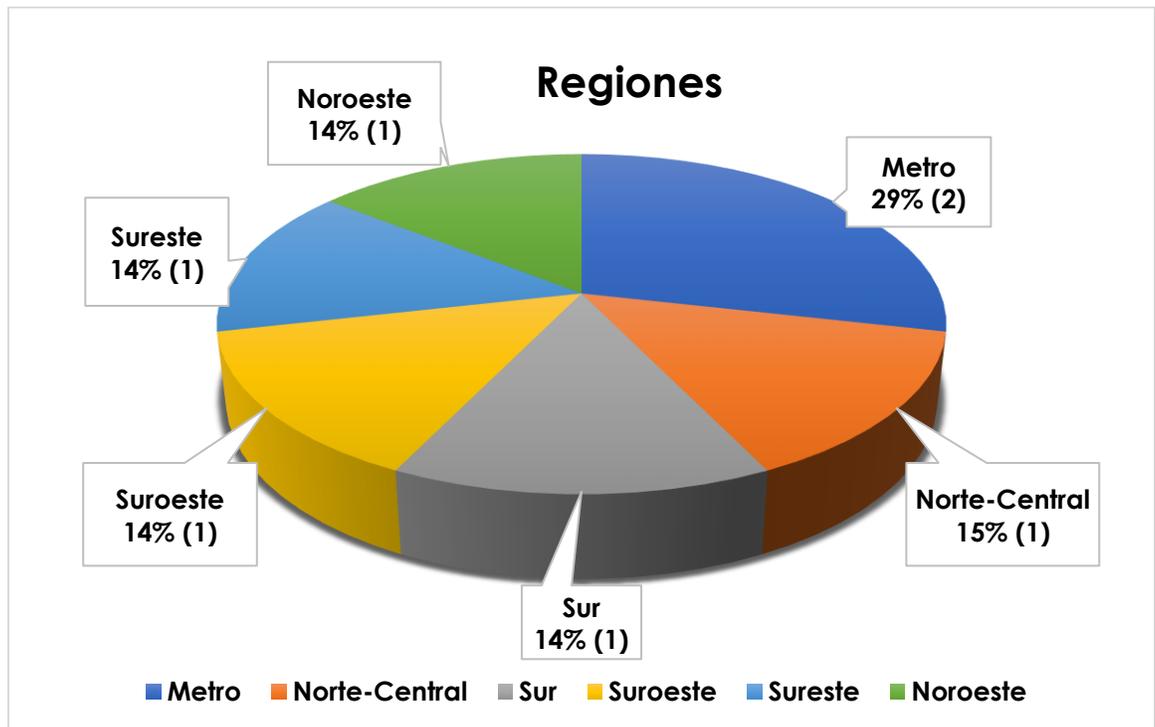
- Hubo una participación de personas con diversidad de impedimentos, estas siendo: Familiar o representante con 1 (11%), físico con 1 (11%), visual con 1 (11%) y otro con 1 (11%). Mientras que 5 (56%) participantes indicaron no tener impedimento (Ver Gráfica 14).

Gráfica 14: Tipos de Impedimentos del grupo 5



- Los/las participantes provienen de las siguientes regiones: Metro [Bayamón (1), Toa Baja (1)], Norte-Central [Vega Alta (1)], Sur [Villalba (1)], Suroeste [Hormigueros (1)], Sureste [Arroyo (1)] y Noroeste [Aguada (1)]. (Ver Gráfica 15)

Gráfica 15: Regiones del grupo 5



Sección 5: Patrones de transportación (disponibilidad y utilizados)

Sección 5.1: Panorama

Cinco (5) de los siete (7) municipios que participaron indicaron tener algún tipo de transportación municipal. De estos, uno (1) indicó también contar con transportación intermunicipal (que cubre varios municipios). Los municipios especificaron el tipo de transportación con la que cuentan: transporte colectivo (transporte para todos, no particular a las personas con impedimentos), paratrásito, 5310, y tranvía. Solo un (1) municipio de este grupo cuenta con paradas del tren Urbano y con autobuses de la AMA.

Al preguntar cómo recopilan información sobre la población con impedimentos y sus necesidades, tres (3) de los municipios respondieron tener registros o listados de personas con impedimentos. Sin embargo, dos (2) de estos eran primordialmente para casos de emergencias, uno (1) era un listado de participantes de los programas de transportación y uno (1) con ambos propósitos. Un (1) municipio indicó atender a la población y recibir su retroalimentación mediante llamadas telefónicas al municipio. Solo uno (1) mencionó realizar vistas públicas.

Sección 5.2: Retos y Barreras

Los/las participantes mencionaron las siguientes barreras en cuanto a la transportación y la población con impedimentos: cobertura geográfica (necesidad de mayor alcance), accesibilidad (accesibilidad física), horario, falta de empatía, propósito, costo (para adquirir vehículos adaptados), y otros (mejor sistema de rótulo removible para estacionamiento y falta de apoyo para dar transportación voluntaria).

Los municipios mencionaron enfrentar las siguientes barreras: falta de recursos económicos en los municipios (costos), la falta de datos para identificar a la población y sus necesidades, desconocimiento sobre la redacción de propuestas y otros (conflicto para identificar a quién le toca trabajar en las aceras, el difícil mantenimiento de los vehículos, el límite en horarios y propósitos debido a la poca cantidad de vehículos, la falta de coordinación y facilitación de solicitudes y servicios, y regulaciones que no permiten salir del área establecida). Dos datos que mencionaron en este grupo que no se habían discutido antes en las barreras de las entidades fueron la dificultad para colaborar y unificar los sistemas y las dificultades presentadas por la geografía. Varios municipios expresaron tener áreas montañosas o

estrechas que dificultan o impiden la transportación tradicional. A continuación, se presentan algunos ejemplos que brindaron para explicar estas barreras.

“Es una zona montañosa y de carreteras estrechas. El acceso a los hogares de las personas, a veces no puedes operar una rampa por el mismo diseño de la carretera. A veces la persona vive en una cuesta. Hay casas en caminos de vecindarios en los que ni siquiera hay carreteras.”

“De que vale ir de punto “A” a punto “B” si cuando llegues no te puedes bajar o llegar al lugar. Hay que saber dónde quedas y si donde quedas es accesible.”

“El servicio de mantenimiento está afectando mucho, como las garantías. Cuando las rampas se afectan, tienen servicios en el área de obras públicas. Cuando es pequeño, el municipio asume el gasto. El mantenimiento de las rampas no es fácil de mantenimiento ni de reemplazo. El costo de reparar rampas es amplio. Por los fondos federales, si entra en reparación de Obras Públicas, puedes perder la garantía de ese equipo. Se tarda mucho. En lo que se envía y dan la cita de la garantía es uno o dos meses. No es compatible con la necesidad.”

“A veces lo que necesitan es documentación y no existe la tecnología para que puedan someter sus papeles (sin asistir al lugar). A veces pueden facilitar ciertas cosas sin tener que acudir a transportación... Que se les envíe una carta a los médicos. Si la persona va en una transportación pública, que lo intercale. Aun cuando se llevan temprano, todavía a las 2pm no los han atendido. Entonces hay que hacer más arreglos para darle el apoyo más allá de las horas laborables.”

Sección 5.3: Modelo ideal de transportación

Al entrar en las características del modelo ideal, los/las participantes mencionaron las siguientes: flexibilidad (integración para que la persona pueda moverse entre municipios y sistemas), accesibilidad (accesibilidad física, sensorial, digital y del servicio), costo efectividad (para los proveedores), confiabilidad (saber que va a llegar y que no cause incertidumbre), y tecnología.

“Se trata de consistencia en el servicio. Si yo sé que el transporte va a llegar rápido, yo lo uso. Pero si me paro en un lugar y estoy dos horas o tengo incertidumbre, nunca lo voy a usar.”

“Tratar de usar un sistema universal para que la mayoría de las personas lo pueda usar.”

Las tablas a continuación (5.1, 5.2 y 5.3) muestran un resumen de los hallazgos por categorías y cantidad de menciones para propósitos del análisis de los resultados y las conclusiones.

Tabla 5.1: Panorama

ÁREA	CATEGORÍA	MENCIONES
PROYECTOS (SISTEMA DE TRANSPORTACIÓN)	Municipal	5
	Intermunicipal	1
CARACTERÍSTICAS DE LOS PROYECTOS	Transporte Colectivo	2
	Paratransito	2
	Programa 5310	3
	Tranvía	1
	Tren urbano	1
	AMA	1
MÉTODOS PARA RECOPIRAR LOS DATOS	Vista Pública	1
	Telefónico	1
	Censo Municipal	1
	Registro/listado	3

Tabla 5.2: Retos y Barreras

BARRERAS	CATEGORÍA	MENCIONES
POBLACIÓN CON IMPEDIMENTOS	Accesibilidad	3
	Empatía	2
	Propósito del viaje	2
	Cobertura geográfica limitada	1
	Horario limitado	2
	Costo	1
	Otro	1
ENTIDAD (MUNICIPIO)	Costo	4
	Ausencia de Investigación / datos	1
	Geografía	4
	Colaboración	3
	Desconocimiento	1
	Otro	5

Tabla 5.3: Características del Modelo Ideal

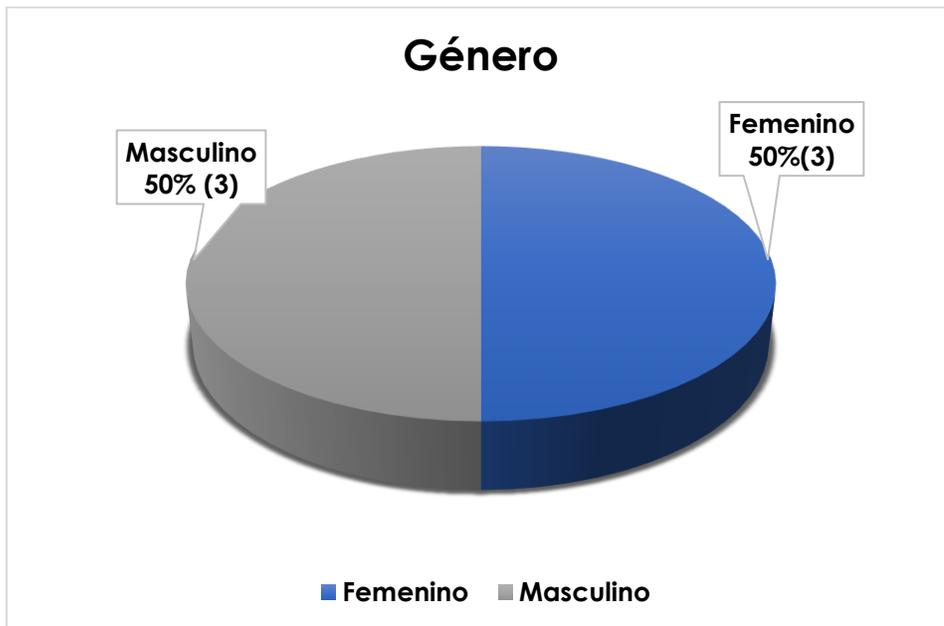
ÁREA	CATEGORÍA	MENCIONES
CARACTERÍSTICAS	Flexibilidad	4
	Costo efectivo (proveedores)	2
	Accesibilidad	1
	Confiabilidad	1
	Tecnología	1

Grupo 6: Proveedores de transportación

Participaron 6 personas (de 8 registrados). Los/las participantes fueron identificados como proveedores de transportación, representantes de: Oficina de coordinación Federal de la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) (Programa Participación Ciudadana), Oficina de Citras del municipio de Ponce, Equipos Pro-Impedidos, Oficina de Movilidad Ciudadana del Municipio de Vega Baja y la Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA).

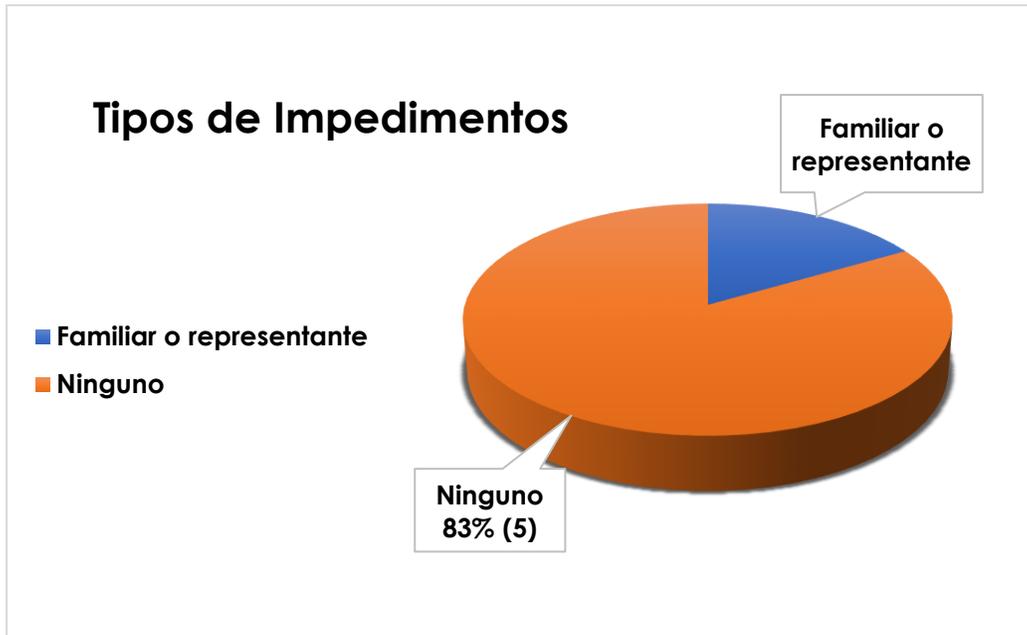
- De estos, 3 participantes son del género femenino (50%) y 3 del género masculino (50%). (Ver Gráfica 16).

Gráfica 16: Datos género de identificación del grupo 6



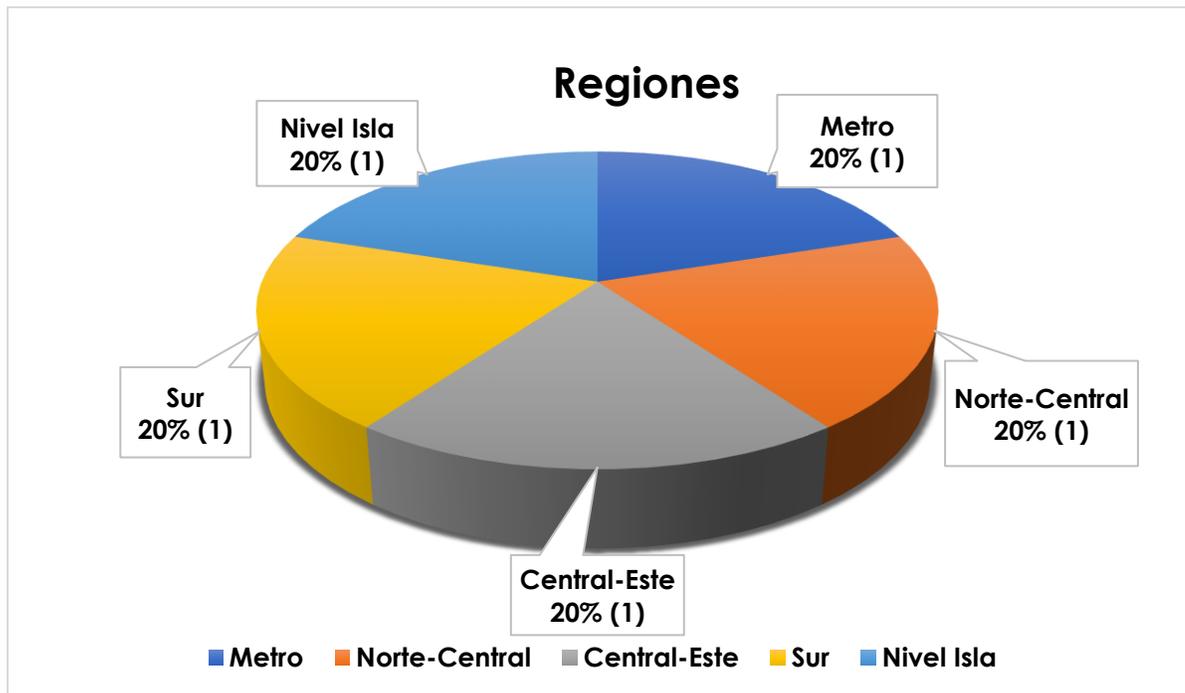
- Cinco (5) (83%) participantes indicaron no tener impedimento y uno (17%) se identificó como familiar o representante de una persona con impedimento (Ver Gráfica 17).

Gráfica 17: Tipos de Impedimentos del grupo 6



- Los participantes tienen las siguientes áreas de cobertura: región Metro (1), Norte-Central [Vega Baja (1)], Central-Este [Caguas (1)], Sur [Ponce (1)] y Nivel Isla (1). Sólo una de las participantes mencionó no representar un área en específica. (Ver Gráfica 18)

Gráfica 18: Regiones del grupo 6



Sección 6: Patrones de transportación (disponibilidad y utilizados)

Sección 6.1: Panorama

Dos (2) de los participantes mencionaron ofrecer transportación municipal (5310, paratransito y tranvía). Ambos indicaron estar trabajando en expandir el sistema y uno enfatizó las estrategias de divulgación que realizan. Uno (1) de los proveedores coordina un sistema de autobuses y de paratransito que cubre el área metropolitana de Puerto Rico. Uno (1) de los proveedores maneja subvenciones federales (Federal Transit Authority, FTA) y apoya a subvencionados y posibles recipientes con material educativo. Tres (3) de los/las participantes mencionaron coordinar investigaciones (estudios de necesidad, viabilidad y encuestas).

Sección 6.2: Retos y Barreras

En este grupo, un (1) participante resaltó la barrera de desconocimiento sobre el transporte existente, al referirse a la población con impedimentos. Respecto a las barreras que enfrentan, los/las participantes indicaron el desconocimiento sobre las subvenciones existentes y los requisitos de solicitud. Además, destacaron la falta de investigación y datos sobre la población con impedimentos (dónde están y qué necesitan), así como la necesidad de buenos estudios de transportación para la planificación y la presentación de propuestas adecuadas. También mencionaron la falta de colaboración entre municipios y a nivel isla. Dos (2) de los participantes nombraron la falta de proponentes para recibir subvenciones. Tres (3) de los participantes indicaron que los costos para algunos municipios presentan una barrera, en particular en cuanto al sistema de reembolsos. Entre otras barreras incluyeron: falta de personal, sistemas unificados de cualificación para el paratransito y el Programa 5310, mala planificación, desconocimiento del idioma inglés y la disminución de manufactureros de vehículos.

“En todos los municipios tienen residentes que desconocen de los servicios que ofrecen los municipios porque o no se enteran, o no tiene una oficina, o no tienen internet, etc. El municipio actualmente coordina unas ferias una vez al mes en un barrio/sector, se mueven todas las oficinas y tiene una mesa donde reparten brochures, etc. Aprovechan la actividad para identificar a las personas que necesitan transportación por alguna limitación. Promueven el servicio de paratransito en las redes sociales. Hacen eventos específicos, ej. en el día de las madres hicieron un homenaje a una madre que tiene un hijo con impedimento y es la más antigua en el sistema y se inventaron darle un reconocimiento. Siempre inventan cómo dejarle saber a las personas que el servicio existe y es un excelente servicio.”

“Lo que entiendo que es una limitación es que es por reembolso y si lo planifican puede ir mejor. La limitación de muchos para acceder a estos programas es el idioma. A pesar de que la tecnología te puede ayudar a traducir, sigue siendo una limitación.”

“Mi experiencia viendo la participación en las reuniones del MPO (Metropolitan Planning Organization) y de los otros municipios en el documento que prepara la Autoridad de Carreteras anual (de todos los proyectos que tienen los municipios que se llama el STIP), se ve que muchos municipios no están aprovechando los fondos. Siempre se ven los mismos municipios. Es un proceso lento, probablemente muchos alcaldes no conocen de eso y no someten. No veo municipio invirtiendo en personal o compañías que les ayuden a presentar las propuestas.”

Sección 6.3: Modelo Ideal de Transportación

Los/las participantes se enfocaron en las siguientes características para un modelo ideal: accesibilidad (accesibilidad física, sensorial, digital y del servicio), flexibilidad (en el horario, propósito y la cobertura geográfica), tecnología y colaboración entre municipios para crear rutas más conectadas, con mayor alcance y mejores costos para los municipios que tienen menos recursos.

“Una característica es la frecuencia de la ruta, para ir a donde deseas. Que la frecuencia te permita utilizarlos un sábado o un domingo. La información de las rutas: saber qué guaguas van a pasar por dónde estás. Poder identificar las paradas con facilidad (Mapa en la guagua y en las paradas).”

“Que todas estas cosas, cuando se estén delineando que se ponga la perspectiva de las distintas diversidades funcionales (otros tipos de mecanismo).”

En las tablas a continuación (6.1, 6.2 y 6.3) se muestran un resumen de los hallazgos por categorías y cantidad de menciones para propósitos del análisis de los resultados y las conclusiones.

Tabla 6.1: Panorama

ÁREA	CATEGORÍA	MENCIONES
PROYECTOS (SISTEMAS DE TRANSPORTACION)	Municipal	2
	Subvenciones	1
	Intermunicipal	1
	Investigativo/datos	3
	Otro	2
CARACTERÍSTICAS DE LOS PROYECTOS	Divulgación / Educativo	2
	Federal	1
	Programa 5310	2
	Tranvía	2
	Paratránsito	3
	AMA	1
MÉTODOS PARA RECOPIRAR LOS DATOS	Estudios de necesidad	2
	Encuesta	1

Tabla 6.2: Retos y Barreras

BARRERAS	CATEGORÍA	MENCIONES
POBLACIÓN CON IMPEDIMENTOS	Desconocimiento	1
ENTIDAD	Desconocimiento	4
	Colaboración	3
	Otros	3
	Falta de proponentes	2
	Costo	3
	Ausencia de Investigación/datos	2

Tabla 6.3: Características del Modelo Ideal

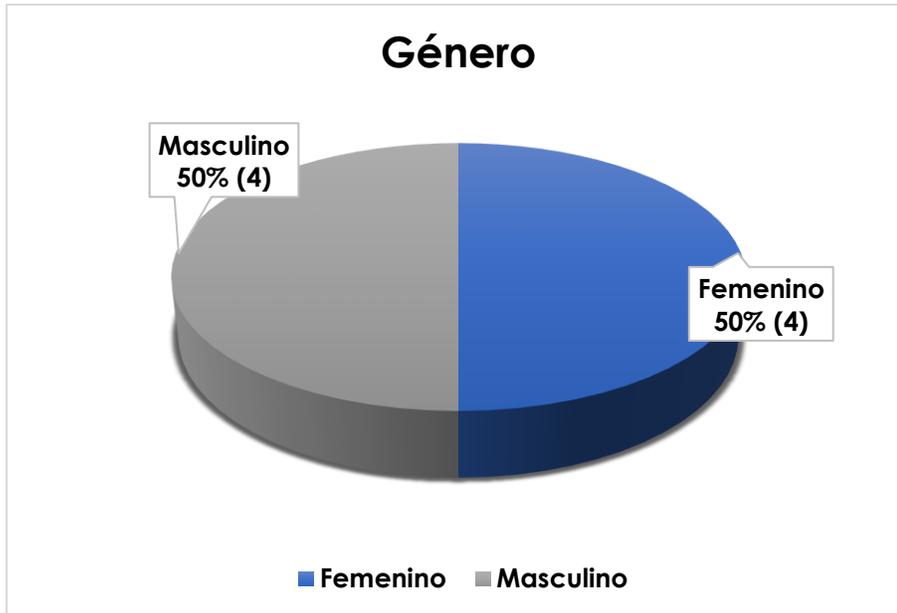
ÁREA	CATEGORÍA	MENCIONES
CARACTERÍSTICAS	Colaboración	4
	Accesibilidad	3
	Flexibilidad	1
	Tecnología	1

Grupo 7: Política pública y agencias

Participaron 8 personas (de 10 registrados). Los/las participantes fueron identificados como hacedores de política pública o participantes de agencias gubernamentales miembros de: la Oficina de Protección y Defensa de las Personas con Impedimentos, el Departamento de Recreación y Deporte, la Administración de Rehabilitación Vocacional, un representante de la oficina de la Senadora Ana I. Rivera Lassen, Programa de Asistencia Tecnológica de Puerto Rico, Instituto de Deficiencias en el Desarrollo de Puerto Rico, y un profesor de la Universidad de Puerto Rico, Recinto de Mayagüez (experto en transportación).

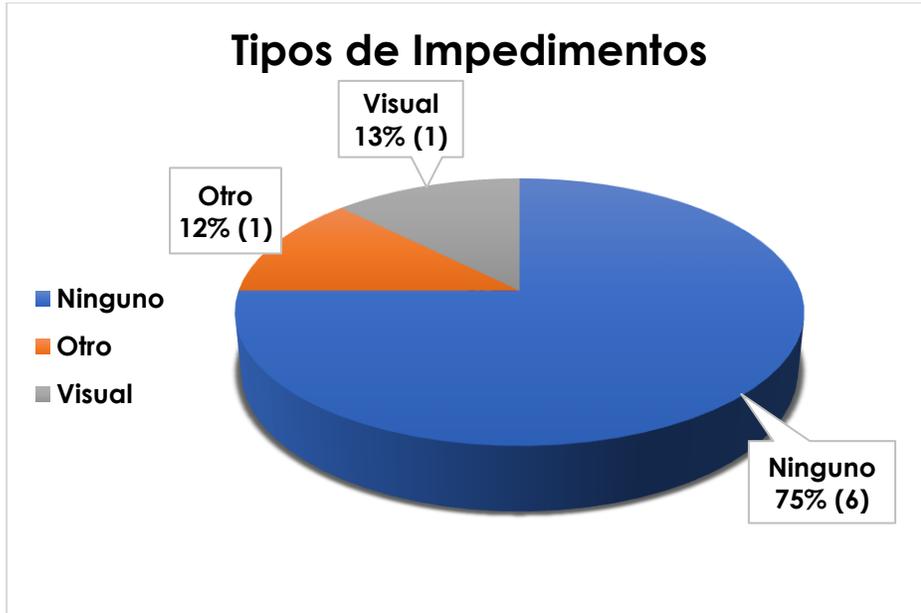
- De estos, 4 participantes son del género femenino (50%) y 4 del género masculino (50%) (Ver Gráfica 19).

Gráfica 19: Datos género de identificación del grupo 7



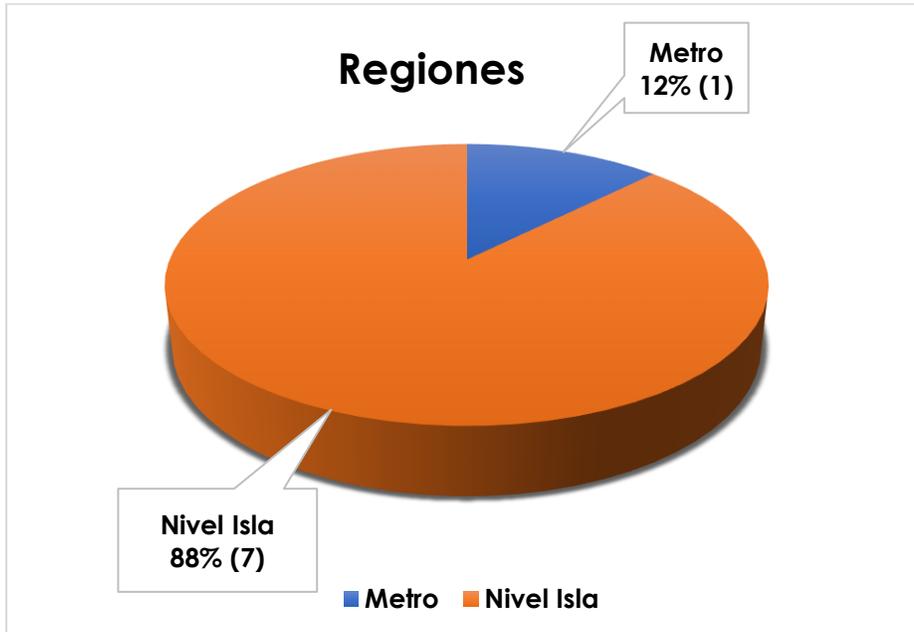
- Hubo participación de personas con impedimentos, siendo estas: visual con 1 (13%) y otro con 1 (12%). Mientras que 6 (75%) participantes mencionaron no tener impedimento (Ver Gráfica 20).

Gráfica 20: Tipos de Impedimentos del grupo 7



- Los/las participantes representan las siguientes regiones: Metro [San Juan (1)] y nivel Isla (6). (Ver Gráfica 21)

Gráfica 21: Regiones del grupo 7



Sección 7: Patrones de transportación (disponibilidad y utilizados)

Sección: 7.1: Panorama

En la discusión sobre proyectos que actualmente están trabajando, tres (3) mencionaron la defensa de los derechos de la población con impedimentos y la educación a legisladores y otros grupos sobre asuntos importantes relacionados a la transportación (intercesión). Entre estos temas, educan sobre: accesibilidad digital para mejorar el acceso a la información y el servicio, seguridad, trato digno a la población con impedimentos y regulaciones federales y estatales. Tres (3) de los/las participantes indicaron realizar distintos tipos de investigaciones o recopilación de datos: vistas públicas, encuestas, investigaciones científicas (académicas) y verificación de querellas. Además, informaron realizar: legislación, coordinación de transportación para propósitos universitarios y ofrecimiento de apoyo monetario para cubrir los gastos de transportación de los estudiantes universitarios.

“Trabajamos la protección y defensa de derechos, es decir, que si alguna persona con impedimento entiende que le ha sido denegado algún servicio o acceso o sus derechos han sido violentados por tener algún impedimento, ahí es que nosotros intervenimos., pero también incluye el poder acceder a los servicios de transportación, monitorear a distintos servicios de municipios...”

“Hay comisiones en ambos cuerpos que atienden las medidas para mejorar las condiciones de transportación particularmente de la población con impedimentos. Hay varios proyectos: para mejorar infraestructura (de la Senadora Elizabeth Rosa), Proyecto de la Cámara 97 del Senador José Varela que atiende la transportación accesible. Desde la asamblea legislativa se puede solicitar a agencias que atiendan situaciones de carreteras. En PR el acceso es difícil a la

transportación...Recientemente se pasó un proyecto para extender el horario de funcionamiento de las guaguas.”

Sección 7.2: Retos y Barreras

Entre las identificadas como barreras de la población, los/las participantes incluyeron: horarios limitados, falta de diseño universal (accesibilidad del servicio y física, incluyendo estructuras de paradas, aceras y carreteras), cobertura geográfica limitada (interconexión entre municipios), desconocimiento de los servicios existentes y la falta de empatía (personas que se estacionan en las aceras y por parte de los conductores de transportación pública).

En el área de las barreras de la entidad, los/las participantes incluyeron: la falta de colaboración entre municipios para maximizar recursos económicos y humanos, así como para coordinar servicios a la población con impedimentos. Tres de los/las participantes explicaron la dificultad de realizar o expandir proyectos relacionados a la transportación, en especial si no están relacionados a las prioridades de la entidad. Uno de los participantes mencionó el desconocimiento de las regulaciones y requisitos mínimos para ofrecer servicios y de los mecanismos para asegurar a la población en los sistemas (ej. correas de seguridad para sillas de ruedas). Entre otros factores, los/las participantes (3) mencionaron varios factores, incluyendo: cultura de utilizar autos, procesos difíciles y largos para atender querellas en la AMA, el costoso y difícil mantenimiento de rampas y vehículos, falta de participación de la población con impedimentos en los procesos, de consenso para crear política pública, de innovación, y de expertos para realizar proyectos.

“Nuestra cultura no le da importancia al transporte colectivo en muchas esferas. Al usar la frase del boricua de a pie, lo hacen como si fuese

despectivo. Nuestra filosofía pone el transporte colectivo como algo que no tiene importancia. Eso hay que atenderlo.”

“Es como si hay líneas imaginarias y las guaguas se apagan. La AMA tenía su parada y llegaba el municipio y tenía otra parada (justo al lado). Cuando era director, le decían que nunca se habían sentado a hablar (para maximizar y compartir recursos).”

“Proyectos de transportación, hay varios radicados. Tratar de mover algún proyecto para agilizar la transportación, muchos legisladores están de acuerdo con apoyar este tipo de iniciativa. Sin embargo, las denuncias llegan cuando hay una situación particular y se actúa sobre ello, lo que es un problema porque no se supone que sea más reactivo cuando ya haya una situación, sino que deben de prevenir.”

“Muchas veces lo que tienen son abogados que tienen el conocimiento de trabajar y enmendar. Hay personas que llevan ideas que no están fundamentadas con el ‘expertise’ necesario y no tienen el profesional necesario para ayudar.”

Sección 7.3: Modelo Ideal de Transportación

Al entrar en las características de un modelo ideal, los/las participantes mencionaron: flexibilidad (tiempos de requisición, horarios y asistencia), diseño universal (accesibilidad física), costo (autosustentable) y seguridad.

“En esencia, esto no tiene que ser gratis, que sea autosustentable, que el ciudadano y el gobierno tengan su aportación. Educarse los dos de qué

está bien. El gobierno da y el ciudadano también. Hay personas que buscan tener un empleo...”

Las tablas (7.1, 7.2 y 7.3) a continuación muestran un resumen de los hallazgos por categorías y cantidad de menciones para propósitos del análisis de los resultados y las conclusiones.

Tabla 7.1: Panorama

ÁREA	CATEGORÍA	MENCIONES
PROYECTOS (SISTEMA DE TRANSPORTACIÓN)	Intercesión	3
	Legislación	1
	Investigativo/datos	3
	Coordinación y apoyo monetario	2
CARACTERÍSTICAS DE LOS PROYECTOS	Divulgativa/educativo	1
	Federal	3
MÉTODOS PARA RECOPIRAR LOS DATOS	Encuesta	1
	Investigaciones (académico)	1
	Vistas públicas	1

Tabla 7.2: Retos y Barreras

BARRERAS	CATEGORÍA	MENCIONES
POBLACIÓN CON IMPEDIMENTOS	Horario	1
	Accesibilidad	3
	Empatía	2
	Cobertura geográfica	1
	Desconocimiento	2
ENTIDAD	Otros	3
	Colaboración	2
	Desconocimiento	1
	Costo	3

Tabla 7.3: Características del Modelo Ideal

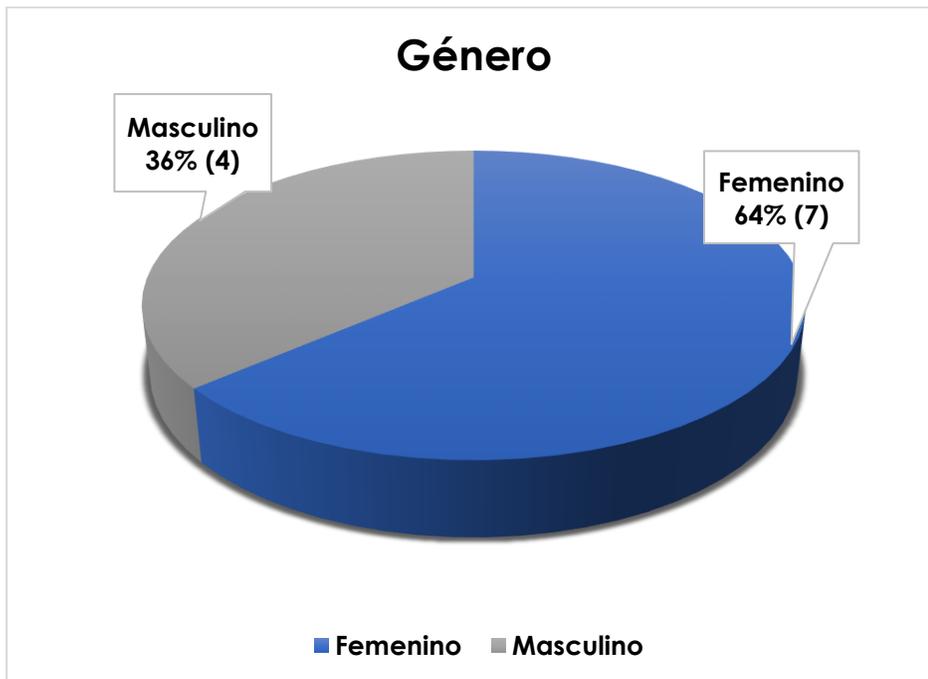
ÁREA	CATEGORÍA	MENCIONES
CARACTERÍSTICAS	Flexibilidad	2
	Accesibilidad (diseño universal)	2
	Costo (autosustentable)	1
	Seguridad	1

Grupo 8: Red de Vida Independiente

Participaron 11 personas (de 11 registrados). Los/las participantes fueron identificados como miembros de la Red de Vida Independiente, en particular, los Centros de Vida Independiente (Movimiento Alcance Vida Independiente y Centro Pro-Vida Independiente).

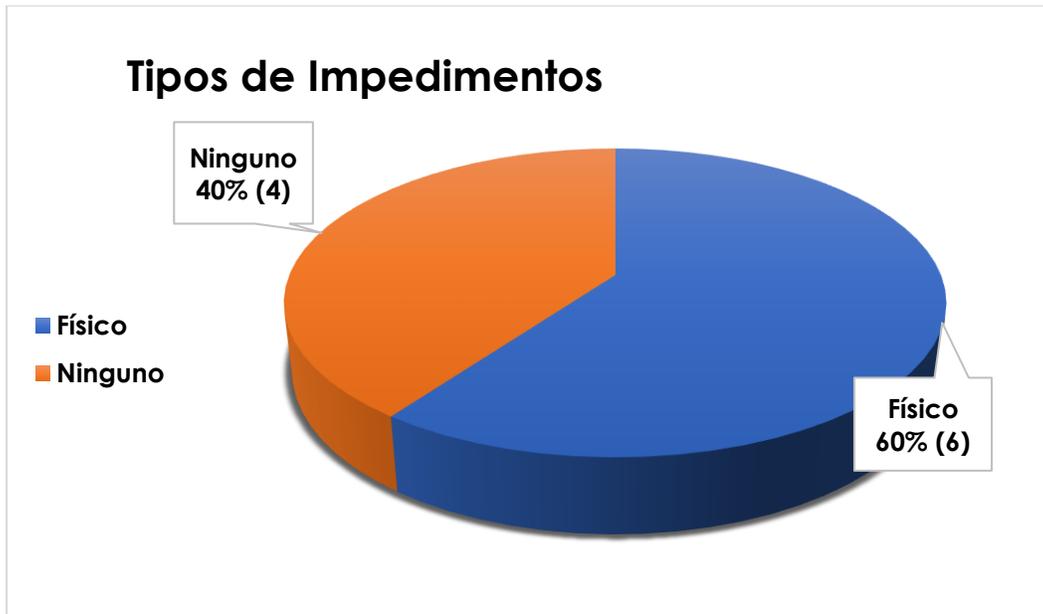
- De estos, 7 participantes son del género femenino (64%) y 4 del género masculino (36%) (Ver Gráfica 22).

Gráfica 22: Datos género de identificación del grupo 8



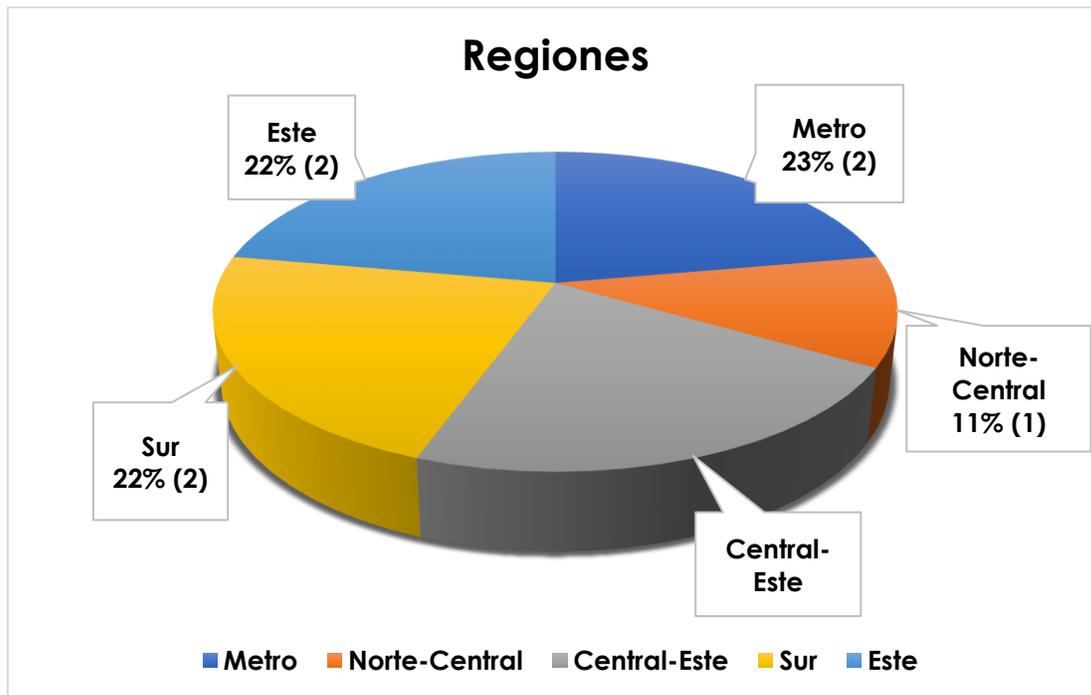
- Hubo una participación de personas con diversidad de impedimentos, siendo físico el más representado con 6 participantes (55%) y un familiar o representante de una persona con impedimento (9%). Mientras que 4 (36%) participantes mencionaron no tener impedimento (Ver Gráfica 23).

Gráfica 23: Tipos de Impedimentos del grupo 8



- Los participantes provienen de las siguientes regiones: región Metro [Guaynabo (1), San Juan (1)], Norte-Central [Vega Baja (1)], Central-Este [Caguas (1), Humacao (1)], Sur [Juana Díaz (1), Ponce (1)] y Este [Ceiba (1), Luquillo (1)]. (Ver Gráfica 24)

Gráfica 24: Regiones del grupo 8



Sección 8: Patrones de transportación (disponibilidad y utilizados)

Sección 8.1: Panorama

En la primera área de discusión, los/las participantes hablaron sobre opciones de transportación que conocen en su región y sobre proyectos relacionados a la transportación que han trabajado. Los/las participantes mencionaron las categorías de intercesión y apoyo en la coordinación de transportación para distintas actividades. Aunque no aplica como proyecto de la entidad, entre la transportación que utilizan para coordinar, varios participantes mencionaron transportación intermunicipal (de Caguas a área metropolitana) y municipal (Ponce, Canóvanas, Luquillo, Fajardo y Río Grande). Los/las participantes también mencionaron realizar investigaciones y recopilar

datos utilizando: estudios de necesidad, encuestas, foros comunitarios, y grupos focales.

Sección 8.2: Retos y Barreras

Al identificar las barreras que enfrenta la población, mencionaron: falta de empatía, transportación limitada a los municipios, en especial a áreas urbanas y sin conexión a otros municipios (cobertura geográfica), costo de los servicios privados, horarios limitados, accesibilidad (incluyendo la accesibilidad física de los vehículos y los lugares, digital y del servicio). Una de las áreas de accesibilidad que más enfatizaron fue referente al proceso y el tiempo de solicitud para cualificar a la persona, así como el tiempo anticipado de requisición del servicio. También mencionaron el desconocimiento de la población sobre los servicios existentes y de los choferes sobre cómo trabajar con esta comunidad.

En cuanto a las barreras de la entidad, el desconocimiento también tuvo tres (3) menciones, en particular en relación con los requisitos mínimos de Americans with Disabilities Act (ADA) y las regulaciones establecidas para solicitar fondos. Cuatro (4) de los/las participantes destacaron los costos, en particular la dificultad para el pareo de fondos y costo efectividad para los transportistas privados. Una (1) de las participantes mencionó que es importante tener datos sobre la cantidad de personas con impedimentos, sus capacidades, necesidades y cuánto pueden pagar por los servicios de transportación. Otra de las participantes resaltó la falta de la colaboración entre entidades para buscar soluciones. Otras barreras descritas fueron (5): el mantenimiento debido al estado de las carreteras en Puerto Rico, la falta de planificación de usar la transportación colectiva, revisión y creación de

legislación y la falta de integración de la población en lugares donde se toman decisiones.

Sección 8.3: Modelos Ideal de Transportación

Los/las participantes mencionaron las siguientes características: flexibilidad (cobertura a nivel isla, múltiples métodos de transportación, horarios), accesibilidad (que este diseñada para todos), colaboración entre municipios y organizaciones, confiabilidad, costo asequible, tecnología y empatía en el trato.

“Circuito en toda la isla, que el municipio lleve a las personas a las paradas y que de ahí puedan tomar la transportación. Que vaya desde Carolina hasta Humacao. Que bajen a distintas rutas, guaguas, que las guaguas de los municipios no piensen que estos servicios son para las personas con impedimentos, sino, que sea un servicio para todos. Diseñar para todos, no para unos cuantos.”

Las tablas (8.1, 8.2 y 8.3) a continuación muestran un resumen de los hallazgos por categorías y cantidad de menciones para propósitos del análisis de los resultados y las conclusiones.

Tabla 8.1: Panorama

ÁREA	CATEGORÍA	MENCIONES
PROYECTOS (SISTEMA DE TRANSPORTACIÓN)	Investigativo/datos	2
	Coordinación	1
	Intercesión	1
CARACTERÍSTICAS DE LOS PROYECTOS	Otro	1
MÉTODOS PARA RECOPIRAR LOS DATOS	Grupos focales	6
	Estudios de necesidad	3
	Foros comunitarios	1

Tabla 8.2: Retos y Barreras

BARRERAS	CATEGORÍA	MENCIONES
POBLACIÓN CON IMPEDIMENTOS	Cobertura geográfica	6
	Costo	4
	Horario	1
	Accesibilidad	6
	Empatía	1
	Desconocimiento	2
ENTIDAD	Desconocimiento	3
	Otro	5
	Costo	4
	Investigativo/datos	2
	Colaboración	1

Tabla 8.3: Características del Modelo Ideal

ÁREA	CATEGORÍA	MENCIONES
CARACTERÍSTICAS	Accesibilidad	5
	Colaboración	2
	Flexibilidad	7
	Confiabilidad	2
	Empatía	1
	Costo	1
	Tecnología	4

Conclusiones

Panorama:

El análisis de los resultados se dividió en dos macro grupos, personas con impedimentos y entidades interesadas. En el primer grupo, compuesto por consumidores de los centros de vida independiente y líderes comunitarios con impedimentos, la transportación familiar o de amistades fue la mencionada como utilizada con mayor frecuencia (12/19). Seguido por el servicio de paratransito y el privado que fueron mencionado en seis ocasiones. Otros servicios de transportación municipal (no especificados) fueron los de menor frecuencia (2 veces). Un dato significativo es que los líderes comunitarios con impedimentos además mencionaron utilizar con mayor frecuencia la transportación propia y la transportación intermunicipal (como el sistema de la AMA o Llama y Viaje). Mientras, la mayoría de los consumidores sólo indicaron la transportación familiar/amistades.

Un dato para considerar es que las/los consumidores indicaron vivir en su mayoría en municipios fuera del área metropolitana de la isla. La transportación accesible en sus municipios es más limitada, principalmente en cuanto a la cobertura geográfica y el horario de servicio, aumentando la dependencia de la familia o amistades para trasladarse de un lugar a otro. En contraste, las/los líderes comunitarios, provienen de regiones con mayor acceso a sistemas de transportación y también mostraron mayor autogestión y experiencia en la navegación de los sistemas disponibles en sus áreas. Ambos grupos mencionaron conocer, pero no utilizar otros métodos de transportación debido a las limitaciones en términos de accesibilidad, horario, cobertura geográfica y propósito del viaje. En general, las características específicas y limitadas de la transportación no son cónsonas con el estilo de vida de las personas.

“Para recogerme del trabajo era bueno, pero para ir al trabajo era un poco más difícil porque tenía que levantarme como a las 3:30 a.m. (para entrar a las 8 am) y eso no es accesible... No se puede hablar de vida independiente si las personas con impedimentos no tienen transportación.” Participante de Yauco cuando asistía a su empleo utilizando el servicio paratransito del municipio.

En su mayoría, los usuarios mencionaron necesitar la transportación para propósitos recreativos y vocacionales (estudio y trabajo) (11/19). El segundo propósito para el que los usuarios indicaron necesitar la transportación con mayor frecuencia es para asistir a citas médicas (9/19). El propósito de menor frecuencia es para gestiones esenciales (2/19). Estos datos implican que las gestiones esenciales son las áreas en las que familiares o amigos con mayor frecuencia apoyan ya que forma parte de lo “necesario” para la vida. Sin embargo, las gestiones recreativas pueden verse como algo “innecesario” o de menor importancia. Un ejemplo es lo mencionado por una de las participantes quien es estudiante del Recinto de Mayagüez, Universidad de Puerto Rico. Según expresó tiene el apoyo de familia y amistades para llegar a la universidad, pero ha perdido oportunidades de asistir a eventos extracurriculares por falta de transportación.

En general, las/los participantes expresaron insatisfacción con los medios o sistemas de transportación que utilizan con mayor frecuencia, principalmente por las limitaciones de su cobertura geográfica y horario de servicios.

El segundo macro grupo analizado responde a las entidades interesadas (“stakeholders”) en la transportación y las personas con impedimentos. Al referirse a los proyectos de transportación que conocen o que las entidades están trabajando, el conjunto mencionó en su mayoría recopilar datos sobre la población con impedimentos. En específico, esto fue informado por participantes en los grupos: consejos, proveedores de transportación, política

pública y red de vida independiente. Constantemente se ha mencionado la necesidad de levantar datos relevantes que permitan sustentar las necesidades reales de la población con impedimentos y justificar los fondos para subvencionar y desarrollar proyectos de transportación. Los consejos estatales y los creadores de política pública tienen una función que por naturaleza conlleva a estos estudios, mientras que otras entidades y municipios tienen el deber de desarrollar los sistemas de transportación. Esto, junto a otras expresiones realizadas durante las sesiones, apunta a la deseabilidad de establecer acuerdos de colaboración entre las entidades para unificar esfuerzos y una fuente o base de datos.

Por otra parte, de los nueve municipios que participaron en el grupo de entidades interesadas, siete mencionaron tener transportación disponible dentro del municipio para la población con impedimentos (Toa Baja, Bayamón, Villalba, Arroyo, Hormigueros, Vega Baja, Ponce). Solo una de las organizaciones sin fines de lucro indicó tener transportación propia para los participantes de sus programas. La mayoría utilizaron los fondos provistos bajo el Programa 5310.

Las/los representantes de otras entidades también mencionaron realizar Intercesión para educar sobre la transportación para personas con impedimentos. Además, indicaron servir como coordinadores de transportación para que las personas con impedimentos de sus programas puedan recibir servicios o participar de actividades. Por ejemplo, esto incluyó tres entidades las cuales indicaron ofrecer servicios de ubicación en empleo para personas con impedimentos, y apoyar en la coordinación de transportación para llegar al mismo.

En contraste, fueron escasas las menciones a la atención de la transportación a través de los procesos legislativos, la disponibilidad de vehículos de las organizaciones que brindan servicios y el establecimiento de política pública.

Para recopilar los datos de la población con impedimentos, los/las participantes mencionaron utilizar mayormente grupos focales y estudios de necesidad (ambos con siete menciones). Otros métodos incluyeron listas de participantes y vistas públicas con 2 menciones, y otras categorías como el censo municipal (1 mención).

Barreras:

En el primer macro grupo, consumidores y líderes comunitarios, los resultados muestran que las principales barreras que experimentan en los sistemas de transportación son las de accesibilidad (10), cobertura geográfica (9), horarios limitados (8) y propósitos limitados (8). Le siguen la falta de empatía y el costo (en transportación privada).

“...sería diferente en la vida, en la autoestima, integración, economía, moralidad e independencia del ser humano, con transportación. Si mañana me gustaría ir a un centro comercial, puedo llamar al servicio y llegar en 15 o 20 minutos. Poder compartir con amistades y retornar sin problema. No tengo que depender de un 8am—5pm o de que son las 2pm y tengo que esperar hasta 6pm.” Participante del grupo de líderes comunitarios con impedimentos.

Para el segundo grupo (entidades), las barreras se dividieron entre aquellas que perciben o entienden que enfrenta la población con impedimentos y las propias de la entidad. Según los resultados, en las barreras de la población se resaltaron la falta de accesibilidad (17 menciones) y la limitación en la cobertura geográfica (14 menciones). En la barrera de accesibilidad, los/las participantes mencionaron la física, del servicio, sensorial y digital. Al detallar la barrera de cobertura geográfica, la necesidad de mayor alcance y la interconexión entre municipios fueron destacadas por los/las

participantes.

Entre las otras barreras mencionadas, incluyeron: el costo relacionado a los servicios privados y adaptación de vehículos y el desconocimiento (de los sistemas existentes y cómo utilizarlos). Las barreras de falta de accesibilidad y limitaciones en la cobertura geográfica coinciden con las identificadas en los grupos de personas con impedimentos.

En las barreras que enfrenta la entidad identificaron el costo de implementar y mantener un sistema de transportación (17 menciones) y el desconocimiento (13 menciones). En las menciones bajo la barrera de desconocimiento, los participantes especificaron no conocer sobre las subvenciones existentes y los requisitos de solicitud. También la falta de colaboración obtuvo nueve menciones, entre las cuales se resaltó la necesidad de crear alianzas entre municipios y sistemas para lograr mayor alcance y efectividad. Además, la falta de proponentes y los retos geográficos tuvieron 4 menciones cada una. Otras barreras mencionadas fueron: la falta de planificación, la revisión y creación de nueva legislación, la falta de integración de la población en lugares donde se toman decisiones, la cultura de utilizar autos, procesos difíciles y largos para atender querellas en la AMA, la falta de personal y de un sistema unificado de cualificación para el paratransito y el programa 5310.

“... Se torna en un programa costoso aun cuando la organización tiene los vehículos disponibles. Nuestra población es el adulto con discapacidad intelectual, las rutas son de las casas a los servicios y de los servicios a las casas. Es largo el periodo de tiempo para pocas personas. Es un periodo de dos horas recoger 10 a 11 participantes y traerlos al centro.”
Participante del grupo de organizaciones no gubernamentales.

“De que vale ir de punto “A” a punto “B” si cuando llegues no te puedes bajar o llegar al lugar. Hay que saber dónde quedas y si donde quedas es accesible.” Participante del grupo de municipios.

“El servicio de mantenimiento está afectando mucho, como las garantías... El mantenimiento de las rampas no es fácil de mantenimiento ni de reemplazo. El costo de reparar rampas es amplio. Por los fondos federales, si entra en reparación de Obras Públicas, puedes perder la garantía de ese equipo. Se tarda mucho. En lo que se envía y dan la cita de la garantía es uno o dos meses. No es compatible con la necesidad.” Participante del grupo de municipios.

“Es como si hay líneas imaginarias y las guaguas se apagan. La AMA tenía su parada y llegaba el municipio y tenía otra parada (justo al lado). Cuando era director, le decían que nunca se habían sentado a hablar para maximizar y compartir recursos.” Participante del grupo de política pública y municipios.

Es interesante observar la conexión entre las barreras presentadas por las entidades. Por ejemplo, se menciona los costos, pero a su vez desconocimiento sobre las subvenciones. Igualmente, hay una falta de proponentes que también puede relacionarse con este desconocimiento.

Modelo ideal

La información obtenida para identificar las características del modelo ideal refleja similitudes entre los dos macro grupos (personas con impedimentos y entidades interesadas). La categoría de flexibilidad fue la principal, con un total de 31 menciones entre los ocho grupos focales. En la categoría de flexibilidad los/las participantes mencionaron las siguientes características:

horario y cobertura geográfica extendida, ampliar las condiciones del propósito del viaje, posibilidad de tener el asistente o acompañante con ellos/as, tiempo razonable de solicitud, rutas interconectadas entre municipios y sistemas de transportación, y múltiples métodos de transportación. Aunque son varios elementos, esto se resume en el deseo de poder transportarse de una manera equitativa a la de una persona que tiene un vehículo propio y puede trasladarse a donde desea, cuando lo desea y como lo desea.

“Como persona con impedimento no te voy a pedir más de lo que tienen los demás... Un vehículo 100% adaptado, un personal totalmente empático. Un servicio en el que tú llames y que cuando te atiendan, sea de manera efectiva. Que pueda llevar al acompañante o asistente. Que sea un servicio de calidad. Que los compañeros con impedimentos sean tratados igual porque también pagamos IVU y contribuciones.”

Participante del grupo de líderes comunitarios con impedimentos.

La categoría de diseño universal fue mencionada en 30 ocasiones en total entre todos los grupos. El diseño universal atiende el asunto de la accesibilidad desde un enfoque que persigue el acceso para todas las personas, independiente de sus habilidades y capacidades. Este modelo debe atender también el diseño de las calles que permitan una movilización segura, accesible y cómoda.

“...que las guaguas de los municipios no piensen que estos servicios son para las personas con impedimentos, sino, que sea un servicio para todos. Diseñar para todos, no para unos cuantos.” Participante del grupo de la red de vida independiente.

“...un sistema universal para que la mayoría de las personas lo pueda usar.”

Participante del grupo de municipios.

Por otro lado, la incorporación de la tecnología como mecanismo para la unificación, facilitar los procesos y utilización, y maximizar la efectividad del servicio fue mencionado en 11 ocasiones.

"El modelo ideal es utilizar toda la tecnología a su máximo para que la transportación y la información sobre la transportación se pueda obtener de avanzado. Está conectado el sistema de transportación con Google Maps o con otra aplicación que tenga una forma de decir, quiero ir desde mi casa a Orocovis. Que te de las instrucciones y las actualizaciones de ubicación, horario, algo que te permita llegar y regresar. Que puedas monitorear todo eso con un dispositivo. Que puedas solicitar en el momento." Participante del grupo de consejos.

"...me encantaría una app para transportación de personas con discapacidad. Que tu puedas entrar y pedir lo que necesitas: que eres persona con impedimentos, a donde quieres ir, con el día y la hora, con un sistema integrado. El sistema lo computa y desde el centro de mando se asignan los vehículos. Es como el Uber. No hay que inventarlo sino desarrollarlo para atender la necesidad de transportación de X o Y persona. Cuando te haces miembro puedes indicar tu impedimento para que tenga las especificaciones y si necesitas alguna asistencia...en los Estados Unidos, la guagua pública tiene la rampa en la parte de atrás para el que va en silla de rueda. Donde esperas la guagua, tiene Braille. Es una realidad en otros lugares." Participante del grupo de organizaciones no gubernamentales.

Otras características incluyen la empatía en la provisión del servicio de transportación (8 menciones), que sea un servicio costo efectivo (7 menciones)

y la colaboración entre los municipios para crear rutas interconectadas (6 menciones), y la confiabilidad en el servicio (5 menciones). La categoría de seguridad tuvo solo una mención.

“Viajé dos años para trabajar. Tomaba el paratránsito del municipio de Carolina y tan pronto llegaba a la conexión, estaba Llama y Viaje. Cuando algunos conductores vieron la misma rutina y horario, algunos esperaban. Decían que sabían que venía del campo en Carolina y esperaban. Otros, si te tardabas los cinco minutos se iban. También, en el Tren Urbano, tengo una condición de cuadriplejía, y pedía ayuda para obtener la tarjeta del tren de una cartera que tenía aparte con solo la tarjeta. Había empleados que no querían hacerlo. Había que esperar al guardia y pasaba el tren dos veces.” Participante del grupo de líderes comunitarios con impedimentos.

“Es un reto para las madres de chicos con necesidades especiales. Las personas con niños con impedimentos sensoriales, los ruidos, los choferes que van con música puesta. Hay muchos elementos que afectan la condición de salud mental.”

Participante del grupo de líderes comunitarios con impedimentos.

“En esencia, esto no tiene que ser gratis, que sea autosustentable, que el ciudadano y el gobierno tengan su aportación.” Participante del grupo de política pública y agencias.

“Se trata de consistencia en el servicio. Si yo sé que el transporte va a llegar rápido, yo lo uso. Pero si me paro en un lugar y estoy dos horas o tengo

incertidumbre, nunca lo voy a usar.” Participante del grupo de municipios.

“...La información de las rutas: saber qué guaguas van a pasar por dónde estás. Poder identificar las paradas con facilidad (Mapa en la guagua y en las paradas).” Participante del grupo de proveedores de transportación.

Datos destacados:

- En diversos estudios de necesidades a través de los años, los consejos estatales y otras organizaciones, han identificado la necesidad de transportación en la población con impedimentos. Recientemente se ha comenzado a profundizar en asuntos de disponibilidad y accesibilidad.
- Al igual que en la encuesta realizada a los municipios, los que participaron de los grupos focales indican que tienen disponible algún tipo de transportación para las personas con impedimentos, sin embargo, este dato no se traduce en accesibilidad.
- Las personas con impedimentos, en especial aquellas que residen fuera del área metropolitana, mayormente utilizan la transportación de amigos y familiares principalmente debido a las limitaciones referentes al horario, el propósito y la cobertura geográfica de la transportación colectiva.
- La mayoría de las personas con impedimentos mostraron insatisfacción con los sistemas de transportación existentes.
- Las barreras de transportación mencionadas con mayor frecuencia por el grupo de personas con impedimentos fueron la falta de accesibilidad y limitación en la cobertura geográfica, seguido por propósito del viaje y horario limitado.
- Las entidades coinciden con los usuarios, observando que la

población con impedimentos enfrenta barreras mayormente de accesibilidad y cobertura geográfica.

- Las barreras con más menciones que enfrentan las entidades fueron los costos de implementación y mantenimiento, así como el desconocimiento sobre las subvenciones existentes y los requisitos o regulaciones para solicitar o manejar fondos.
- La población con impedimentos y los “stakeholders” coinciden en que los sistemas de transportación deben ser sumamente flexibles, de forma que se ajusten a la vida real de una persona con impedimento, quien puede trabajar, estudiar, cuidar de su salud, recrearse, entre otros.
- La transportación y todos sus componentes (vehículos, rutas, paradas y áreas adyacentes) deben desarrollarse bajo el diseño universal.
- La colaboración entre municipios, organizaciones y entidades es esencial para lograr un sistema más efectivo y unificado.
- La incorporación de la tecnología es esencial para facilitar los procesos de solicitud, cualificación y reservación. Así como la accesibilidad de la información en tiempo real.

Recomendaciones

- Establecer un plan de acción coordinado que incluya la participación y colaboración de municipios, agencias y entidades.
- Educar a los municipios y entidades sobre los requisitos y fondos disponibles para ampliar e interconectar la transportación, así como apoyarlos en el proceso de desarrollar propuestas.
- Ampliar el propósito de viaje de los vehículos subvencionados con fondos federales u orientar sobre cómo maximizar el uso.
- Establecer una base de datos que integre los estudios (formales o informales) de la población con impedimentos.
- Unificar o conectar el sistema de paratransito.
- Integrar la tecnología a los servicios de transportación disponibles y futuros proyectos.
- Integrar el diseño universal a todo nuevo proyecto o en remodelación tanto de transportación como de carreteras, paradas, entre otros.
- Explorar e integrar otros modelos/programas de transportación que sirvan de apoyo a los existentes y que permitan el alcance en áreas geográficas de difícil acceso.

Referencias

Accesibilidad en complete streets, enfocándose en el diseño universal. Instituto de Accesibilidad. Recuperado el 30 de agosto de 2023, [Accesibilidad en Complete Streets, enfocándose en el diseño universal | IDA \(institutodeaccesibilidad.com\)](https://www.institutodeaccesibilidad.com)

Consejo Estatal de Vida Independiente (2023). Informe de *Encuesta de Transportación Disponible para Personas con Impedimentos: Municipios de Puerto Rico* (2023). Recuperado de <https://cevipr.org/wp-content/uploads/2023/06/Informe-Encuesta-de-Transportacion-Disponible-Para-Personas-con-Impedimentos-Municipios-de-Puerto-Rico-final.pdf>

Coordination in Transportation Programs, NADTC, Enero 2022, Recuperado de [http://www.nadtc.org/wp-content/uploads/ USAging-NADTC-Coordination-inTransportation-Programs_508.pdf](http://www.nadtc.org/wp-content/uploads/USAging-NADTC-Coordination-inTransportation-Programs_508.pdf)

Departamento de Obras Públicas. Folleto *PROGRAMA PARA MEJORAR LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS DE EDAD AVANZADA Y/O CON IMPEDIMENTO – SECCIÓN 5310* (2019). Recuperado de <https://act.dtop.pr.gov/wpcontent/uploads/2019/08/Folleto-Sección-5310.pdf>

Expanding Transportation Programs to Evening/Weekend Hours, a Best Practice

resource published by NADTC, Enero 2022, Recuperado de

<http://www.nadtc.org/wpcontent/uploads/USAging-NADTC-Expanding-Transportation-Programs.pdf>

Federal Transit Administration, (2015) Part 37 -- Transportation Services for Individuals

with Disabilities. Recuperado de <https://www.transit.dot.gov/regulations-and-guidance/civilrights-ada/part-37-transportation-services-individuals-disabilities>

Irizarry Fonseca, Ph.D., CRC, L. O. (2019). Estudio de Necesidades Sobre

los Servicios de Vida Independiente. Consejo Estatal de Vida Independiente.

Recuperado de https://cevipr.org/wp-content/uploads/2019/12/CEVI-Informe-Final_NecesidadesVI.pdf

National Aging and Disability Transportation Center (NADTC). (sin año) What is ADA complementary paratransit? [ADA & Paratransit | NADTC](#)

National Aging and Disability Transportation Center, 2022.

National Aging and Disability Transportation Center. (sin año). Unique Issues Related to

Older Adults and Transportation. Recuperado de

<https://www.nadtc.org/about/transportationaging-disability/unique-issues-related-to-older-adults-and-transportation/>

National Council on Disability, 2015. Recuperado de Transportation Update:

[Where We've Gone and What We've Learned | NCD.gov](https://www.nadtc.org/about/transportationaging-disability/unique-issues-related-to-older-adults-and-transportation/)

Red de Vida Independiente. Mapa. Consejo Estatal de Vida Independiente. (sin año)

Recuperado de <https://cevipr.org/red-de-vida-independiente/>

Todd Litman, (2023). Evaluating Accesibility for Transport Planning, Measuring

People's Ability to reach Desired Services and Ativities. Victoria Transport Policy
Institute. Recuperado de <https://www.vtpi.org/access.pdf>