

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE ARQUITECTURA, DISEÑO Y ARTES

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE
MAGÍSTER EN URBANISMO CON MENCIÓN EN
GOBERNANZA Y PLANIFICACIÓN URBANA
CON ENFOQUE AL CAMBIO CLIMÁTICO

TÍTULO
Accesibilidad al transporte público para personas con
discapacidad en la ciudad de Portoviejo.

Volumen I
Trabajo de Titulación

JOSÉ DANIEL BRIONES MURILLO

DIRECTORA: NATASHA CABRERA JARA

PORTOVIEJO – ECUADOR
2022

Presentación

El sistema de transporte público debería ofrecer ambientes más inclusivos y accesibles para las personas con distintas condiciones de movilidad. Este trabajo de investigación tiene como finalidad marcar un precedente de la situación actual de la accesibilidad al sistema de transporte y la percepción de personas con discapacidad sobre el estado actual y el servicio en torno al transporte público de la ciudad de Portoviejo.

Dedicatoria

A Dios, por siempre guiar mi camino
A mi papá, porque sé que esto hubiera sido tan especial para ti como lo es para mí
A mi mamá, mi mayor inspiración de amor, esfuerzo y trabajo
A mi amada esposa Elizabeth, porque te amo infinitamente y no lo hubiera logrado sin ti
A mi hijo José Alexander, mi bendición más grande, TE AMO.

Agradecimiento

Con mucho cariño a Dorys y Alfredo por su apoyo incondicional
A mi directora de tesis PhD. Natasha Cabrera quien me oriento con éxito en este trabajo
A mi familia: Juana, Glenda, Lupe, Juan y Angélica por siempre estar.

ÍNDICE

RESUMEN.....	1
CAPÍTULO I	2
ANTECEDENTES	2
PROBLEMÁTICA.....	4
PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN.....	6
HIPÓTESIS	6
OBJETIVOS	7
Objetivo general.....	7
Objetivos específicos	7
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO	8
MARCO CONCEPTUAL	8
Transporte público en los procesos de inclusión social	9
LA EXPERIENCIA DE UTILIZAR TRANSPORTE PÚBLICO EN LATINOAMÉRICA 11	
<i>Transporte público colectivo: SU ROL EN LOS PROCESO DE INCLUSIÓN SOCIAL.....</i>	<i>11</i>
<i>Patrones de viaje y problemas de accesibilidad de personas en situación de discapacidad en Tunja.....</i>	<i>12</i>
<i>Barreras de accesibilidad urbana: vida cotidiana de las familias de niños con discapacidades neurológicas. Minas Gerais. Belo Horizonte. Brasil</i>	<i>12</i>
<i>La discapacidad: Percepciones de cuidadores de niños, niñas y jóvenes en situación de discapacidad. Valparaíso. Chile</i>	<i>13</i>
<i>Discriminación a las personas con discapacidad física en el transporte público en la actual pandemia (COVID-19). Caso Ecuador.</i>	<i>13</i>
<i>Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile.</i>	<i>14</i>
<i>Barreras estructurales en la caminabilidad y accesibilidad a escala de barrio. Estudio de tres casos en Santiago de Chile.....</i>	<i>14</i>
<i>La experiencia de caminar en ciudades latinoamericanas.....</i>	<i>15</i>
<i>Medición de percepción de la calidad de vida con respecto a la satisfacción con el transporte público en Costa Rica.</i>	<i>15</i>
<i>Vulnerabilidad en el transporte público: análisis cuantitativo de percepciones sobre movilidad segura.....</i>	<i>16</i>

CAPÍTULO III. MARCO METODOLÓGICO.....	17
Método y Diseño	20
Entrevistas. Experiencias del transporte público en Portoviejo	21
<i>Fuente de Datos</i>	<i>21</i>
<i>Principios, variables y componentes</i>	<i>22</i>
<i>Recolección de Datos.....</i>	<i>22</i>
<i>Procesamiento de Datos</i>	<i>23</i>
Observación de Campo. La realidad del transporte público en Portoviejo	23
<i>Fuente de Datos</i>	<i>23</i>
<i>Recolección de Datos.....</i>	<i>24</i>
<i>Procesamiento de Datos</i>	<i>24</i>
Cronograma	25
CAPÍTULO IV. RESULTADOS, DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES	26
RESULTADOS	26
Entrevistas	26
<i>Perfil de los entrevistados.....</i>	<i>26</i>
Variables y componentes para análisis de las entrevistas	29
<i>Accesibilidad y facilidad de circulación durante el viaje</i>	<i>29</i>
<i>Confiabilidad y percepción del usuario con el recorrido.....</i>	<i>29</i>
<i>Infraestructura y estado de vías</i>	<i>30</i>
<i>Características del medio físico y estado de componentes visuales</i>	<i>30</i>
<i>Información de viaje y facilidad para utilizar diferentes rutas.....</i>	<i>31</i>
<i>Conectividad y facilidad para hacer trasbordos</i>	<i>31</i>
<i>Percepción de seguridad y viajes que brindan sensación de seguridad</i>	<i>32</i>
<i>Percepción de confort y viajes que brindan sensación de bienestar</i>	<i>32</i>
<i>Principales soluciones</i>	<i>33</i>
Observación de campo.....	33
<i>Desarrollo de fichas de observación</i>	<i>34</i>
DISCUSIÓN.....	44
CONCLUSIONES.....	48
BIBLIOGRAFÍA.....	52
ANEXOS	57
Anexos 1.....	57
Anexos 2.....	58
Anexos 3.....	69

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.....	17
Tabla 2.....	36
Tabla 3.....	37
Tabla 4.....	38
Tabla 5.....	41
Tabla 6.....	42
Tabla 7.....	43

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	28
Figura 2.	34
Figura 3.	35
Figura 4.	39
Figura 5.	40
Figura 6.	45
Figura 7.	49
Figura 8.	49

RESUMEN

El servicio de transporte público urbano permite trasladar al colectivo de un punto de la ciudad a otro con la finalidad de que estos puedan realizar sus actividades cotidianas de trabajo, educación, salud y recreación. Las personas con problemas de movilidad sobrellevan además de su propia condición, todas las circunstancias que se crean a raíz de ésta y que transforman a la ciudad en un escenario lleno de obstáculos por su misma condición.

La accesibilidad para las personas con discapacidad al transporte público tiene un impacto significativo en su percepción sobre su calidad de vida. Este trabajo tiene como objetivo identificar los problemas físico-espaciales en el sistema de transporte y espacio público, tomando como punto referencial la aplicación de entrevistas para conocer la percepción de las personas con problemas de movilidad y fichas de observación de campo con acompañamiento durante todo su recorrido. Con el propósito de evidenciar el estado actual y conocer las características y las problemáticas de inclusión y accesibilidad al transporte público de la ciudad de Portoviejo.

Palabras clave: Accesibilidad, movilidad, discapacidad, transporte público, inclusión social, espacio público, derecho a la ciudad.

CAPÍTULO I

ANTECEDENTES

Todas las personas con o sin problemas de movilidad encuentran barreras que afectan su desplazamiento y existen de todo tipo y en todo lugar, dentro del servicio de transporte público estas barreras se hacen más notorias ya que limitan la posibilidad de movimiento. Sin embargo para las personas con discapacidad existe una mayor afectación porque impide o disminuye aún más sus condiciones de igualdad ya que sus capacidades de integración se ven más restringidas (Huerta, 2014).

La discapacidad es un concepto ampliamente debatido (Priestley, 2001), según la Organización mundial de la Salud:

“La discapacidad es una condición del ser humano que de forma general, abarca las deficiencias y limitaciones de actividad y restricciones de participación de una persona. Las deficiencias son problemas que afectan a una estructura función corporal. Las limitaciones de la actividad son dificultades para ejecutar acciones o tareas. Las restricciones de la participación son dificultades para relacionarse y participar. En situaciones vitales. Así, la discapacidad es un fenómeno complejo que no contempla al individuo de forma aislada, sino en su interacción con la sociedad en la que vive. Esta definición reconoce por primera vez el contexto social como factor determinante en la discapacidad de una persona” (Gil, 2018, p.1).

El ODS 11 propone que las ciudades y los asentamientos humanos garanticen la inclusividad, seguridad, resiliencia y sostenibilidad, ésta meta está enfocada en garantizar el acceso a un servicio de transporte que conecte las viviendas con los lugares de trabajo y los servicios sociales y permita su interconexión de una manera sostenible (Farha y Porter, s/f).

De acuerdo con la constitución vigente del Ecuador, las personas con discapacidad tienen derecho a acceder y utilizar el transporte público por lo que se garantizará las medidas técnicas de adaptación de todas las unidades de transporte público para que no repercutan en su accesibilidad (Asamblea Nacional de la Republica del Ecuador, 2012).

Según Chacón, (2019) en el Ecuador se debe mejorar, sustentar, fortalecer sus políticas de accesibilidad territorial, uso y gestión del suelo dentro de los objetivos de desarrollo sostenible y en la Nueva Agenda Urbana. La forma en que se desarrollen mejores políticas y estrategias de intervención que permitan mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad determinará su inclusión. Es imprescindible la planeación o adecuación de las vialidades, espacio público, transporte y uso de tecnología.

Portoviejo incorporó dentro de sus ordenanzas municipales un Capítulo denominado “de la accesibilidad universal en el Cantón Portoviejo” que tiene como objetivo implementar la accesibilidad universal en infraestructura, edificaciones, transporte y comunicaciones, con el fin de mejorar la calidad de vida de todas las personas y en especial la de las personas con discapacidad.

Se establecen normas para que las personas se desempeñen de una forma igualitaria dentro de sus actividades y en sociedad, eliminando las barreras, obstáculos que impidan o limiten su normal desenvolvimiento (GAD Portoviejo, 2017).

PROBLEMÁTICA

Para esta investigación se pretende analizar un problema urbano a nivel mundial, nacional y local como lo es la accesibilidad de las personas con discapacidad en el transporte público, que para este caso específico se recogerán datos de la ciudad de Portoviejo capital de la provincia de Manabí en Ecuador mediante la presentación del problema urbano a investigar, la justificación, objetivos y pregunta de investigación. Del total de personas con discapacidad registradas en el registro nacional de discapacidad en la provincia de Manabí existen 45.832 personas encontrándose 9.806 en Portoviejo (CONADIS, 2021).

El transporte público establecido en la ciudad de Portoviejo, en conjunto con las entidades públicas que controlan y regulan su operación y funcionamiento, prestan sus servicios con una cobertura que, al ser analizada cuidadosamente, no presta las condiciones y servicios para las personas con discapacidad que necesitan o requieran hacer uso del transporte público de la ciudad.

“La red de transporte urbano aun no integra a todas las centralidades urbanas existentes, teniendo que recorrer en promedio de 800 a 1000 metros para acceder al servicio, obligando a los portovejense a optar por un vehículo propio” (STARGROUP, 2019, p. 254). Como lo menciona Pooley, (2016) el transporte brinda movilidad a las personas en las ciudades, convirtiéndose en un sistema relevante para el acceso a otros servicios, por lo tanto, se considera necesario para el bienestar y calidad de vida de las personas a quienes les da mayor autonomía en las ciudades.

Las razones por las que ha resultado complejo resolver el acceso universal en el transporte son variadas, entre ellas se considera el tardío reconocimiento de las personas con discapacidad como sujetos de derechos (Calle y Campillay, 2020). Aunque se debe mencionar que el Ecuador dentro de su Norma Ecuatoriana de la Construcción (NEC) contempla la accesibilidad universal (AU) que establece

las características básicas y de diseño considerando a todas las personas (MIDUVI, SETEDIS, 2016).

En este contexto, el transporte público se transforma en un elemento clave para facilitar la inclusión de las personas con discapacidad, ya que la libertad de movilidad que brinda este servicio proporciona la posibilidad de llevar una vida activa socialmente (Almada y Renner, 2015). Por tal motivo la siguiente investigación tiene como propósito reflexionar acerca del transporte inclusivo y las personas con problemas de movilidad en la ciudad de Portoviejo.

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

¿Cuáles son los principales problemas físico-espaciales para la accesibilidad en el desplazamiento a las paradas, durante la espera y en el recorrido del bus que se pueden rectificar para lograr una adecuada accesibilidad e inclusión de la población con problemas de movilidad en Portoviejo?

HIPÓTESIS

Es indispensable analizar los obstáculos físico-espaciales que permitan complementar una mejora en la accesibilidad al transporte público. Por lo mencionado anteriormente es importante plantear la siguiente hipótesis.

El desnivel entre piso de calle-piso del transporte, aceras con sus cruces peatonales en mal estado, la falta de información y mapeo del recorrido de las rutas del transporte en las paradas, son los principales problemas para la inclusión de la población con problemas de movilidad al transporte público de la ciudad de Portoviejo.

Para abordar de una manera más específica la hipótesis planteada se identifica como problemas **más importantes** las barreras arquitectónicas que no permitan a una persona acceder o moverse.

En este caso de estudio se analizará el **desnivel entre piso de calle - piso del transporte (RECORRIDO DEL BUS)** y **las aceras con sus cruces peatonales en mal estado que no permitan una circulación simple y segura (DURANTE EL DESPLAZAMIENTO)**. Además como elemento de accesibilidad al transporte, se abordará el análisis de la falta de **información, identificación y mapeo del recorrido de las rutas del transporte en las paradas (DURANTE LA ESPERA EN LAS PARADAS)**.

OBJETIVOS

Objetivo general

- Detectar los problemas físico-espaciales durante el desplazamiento a las paradas, en las paradas, y en el recorrido del bus que no permiten una adecuada accesibilidad e inclusión de las personas con problemas de movilidad al transporte público de la ciudad de Portoviejo.

Objetivos específicos

- Analizar los elementos que ayudan a las personas con discapacidad y contribuyan positivamente en la accesibilidad al transporte público de Portoviejo.
- Identificar los principales problemas físico-espaciales para la caminabilidad en el sistema de transporte público identificados por la ciudadanía.
- Evaluar la percepción ciudadana sobre los problemas físico-espaciales en función a la movilidad y accesibilidad en el transporte público de Portoviejo.

CAPÍTULO II. Marco Teórico

MARCO CONCEPTUAL

En este capítulo de la investigación se realizará un análisis de los grandes conceptos a utilizarse en los diferentes componentes de este estudio como; pregunta de investigación, objetivos generales y específicos, variable dependiente e independiente y estado del arte, para poder analizar la situación de la accesibilidad, movilidad y transporte público en la ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí.

Según Cebollada y Miralles-Guash, (2003) el DERECHO A LA CIUDAD consiste en garantizar la dotación de espacio público y participación urbana al individuo como ciudadano y que pueda participar en la dinámica de ésta mediante un adecuado acceso al territorio. Como lo menciona Sangroni et al., (2021) en su análisis a varios autores sobre el concepto de CALIDAD DE VIDA se determina que éste califica el nivel de satisfacción de las condiciones de vida de la población de las que un territorio es capaz de brindar.

El ESPACIO PÚBLICO es el lugar de reunión de la población y por supuesto donde se puede transitar, este espacio es de goce pleno de todos los habitantes que lo conforman de manera individual y colectiva. Asimismo es el puente entre ciudad y transporte ya que permite la conexión entre ambas para su correcta funcionalidad en el territorio (Alguacil, 2008).

Según Montezuma, (2003) el concepto de MOVILIDAD abarca un análisis de las personas que se desplazan y las que no por diferentes razones y esto puede permitir una perspectiva global para encontrar problemas de accesibilidad, movilidad o inmovilidad en países en vía de desarrollo. Adicionalmente este autor reconoce cuáles son esos factores que se convierten en OBSTÁCULOS de LA MOVILIDAD URBANA; economía inestable, crecimiento descontrolado de la ciudad, crisis en el transporte colectivo, vivienda y servicios públicos inaccesibles

y desplazamientos conflictivos que afectan a la dinámica de la ciudad, empleo, vivienda, salud y transporte.

Según Flores et al. (2017) la MOVILIDAD SOSTENIBLE garantiza la mejora de la movilidad y su integralidad mediante el mejoramiento de aspectos medioambientales, económicos y sociales en cada uno de sus elementos; transporte, desplazamiento e infraestructura.

Continuando con Montezuma, (2003) La MOVILIDAD INCLUSIVA indica la participación productiva y positiva de las oportunidades que la ciudad tiene para ofrecer a través de sus diferentes modos y que todas las personas independientemente de la condición económica, del sexo, edad o discapacidad sean capaz de disfrutar de estos beneficios. En la actualidad mediante el uso de nuevas tecnologías se pretende mejorar la movilidad en las ciudades (Herrera, 2020) optimizando y utilizando nuevas infraestructuras que permita garantizar un transporte público integral e inclusivo (Pinto et al., 2017).

Transporte público en los procesos de inclusión social

Utilizar el TRANSPORTE PÚBLICO es considerada una actividad compleja y de un mayor nivel de autonomía personal que está por debajo de las actividades más elementales e imprescindibles sin las que una persona no podría subsistir o desenvolverse de manera dependiente, con un mínimo de autonomía (Gento y Elorduy, 2016).

Para Flores et al., (2017) el transporte es un elemento técnico de la movilidad. Conjuntamente es un pilar fundamental para los cimientos de una sociedad (Martínez, 2012). Ya que permite al ser humano, desplazarse en forma de ocio y también acceder de una manera más sencilla a la dinámica de la ciudad.

Entendiéndose que la ACCESIBILIDAD como derecho permite tener acceso a la ciudad aunque este acceso no es homogéneo, primero desde el factor económico en el que el transporte depende de la demanda y oferta haciendo a

un lado las necesidades y derechos de la población (Redondo, 2013) y segundo ya que la accesibilidad hace referencia a la conexión que existe entre dos puntos pese a que esta conexión puede ser fácilmente alterada por diferentes obstáculos físicos en el espacio público (Cebollada y Miralles-Guash, 2003).

Existe una gran variedad de OBSTÁCULOS en la ACCESIBILIDAD al TRANSPORTE PÚBLICO que se pueden detallarse en cuatro dimensiones en las que según el territorio podría ser impulsos o frenos de las otras. Estas dimensiones son: De oferta; Comprende la calidad, forma, servicio e información que se ofrece. De institucionalidad; es lo que comprende todo lo relacionado al factor económico y de regularización administrativa y operativa. De rasgos individuales; es la relación hogar-individuo-sistema y la manera que se puede llegar a acceder físicamente. Y por último, De forma urbana; se refiere a la distribución espacial y a la forma de ordenación que adopta o que puede ir adoptando el sistema (Hernández, 2012).

Para Valenzuela y Talavera, (2015) el PEATÓN es la figura destacada de la movilidad urbana dado su doble rol; el primero como habitante que le permite poder ejecutar elementos de orden y control que traten de ayudar o mejorar la actividad de desplazamiento sin pertenecer a esta. Y el segundo rol; como usuario del modo de transporte que le permite unificar su primer rol más su relación con el medio urbano en el que puede vivir la experiencia, convirtiendo cada espacio en un entorno peatonal.

La importancia de la ACCESIBILIDAD PEATONAL según Valenzuela y Talavera, (2012) es que este es el común denominador entre el transporte público, el espacio público y la movilidad ya que todas trabajan sobre el mismo territorio y se entrelazan. El estudio del VIAJE como lo menciona Gutiérrez, (2012) es el propio análisis del desplazamiento de una persona o bien dentro del territorio, realizado de una forma y trayecto lineal, con una duración variable según quien lo realice o quien lo observe. Este desplazamiento puede ser reconocido de la misma manera en tres momentos; Momento “pre-viaje”, toma de decisión; Momento “viaje”, duración o trayectoria y; Momento “pos-viaje”, al finalizarlo.

LA EXPERIENCIA DE UTILIZAR TRANSPORTE PÚBLICO EN LATINOAMÉRICA

Las investigaciones que se describen a continuación serán presentadas para conocer los diversos estudios existentes entre; accesibilidad, movilidad, transporte público y las barreras en cada una de estas con el fin de dar un sustento literario al tema de investigación.

En su mayoría, los estudios presentados no se limitan únicamente al estudio de las personas con problemas de movilidad en el transporte público como lo es el caso de esta investigación si no que realizan un análisis específico según grupos de personas y su condición; ya sea ésta por su género y percepción, por discapacidad propia o de un integrante de su núcleo familiar, por su inclusión o exclusión social, fragmentación territorial.

Transporte público colectivo: SU ROL EN LOS PROCESO DE INCLUSIÓN SOCIAL

Según García, (2014) analiza la importancia del transporte público en la exclusión social como problema de las ciudades. Por supuesto menciona que los expertos coinciden que la movilidad y el transporte son temas claves para poder batallar en contra de la segregación social y fragmentación territorial urbana.

Continuando con García, (2014) para este trabajo el autor evalúa tres variables como objetivo de la investigación de accesibilidad al transporte público y a otros servicios urbanos, como lo son; 1) frecuencia; descrita como el total de viajes a partir del lugar de origen y para el caso de transporte público se sub dividirá en tiempo de caminata a la parada, tiempo de espera y traslado, caminata al destino; 2) tarifa; garantiza el acceso al servicio/factor económico ; 3) cobertura; área que compone el servicio del sistema de transporte.

El estudio hace énfasis en la correcta funcionalidad de la cobertura de recorridos del transporte, Pese a la tarifa y cobertura que son las dos principales condicionantes para que el sistema de medios masivos de transporte sea

utilizado y en el que se señala una reestructuración en beneficio del grupo poblacional socioeconómico más bajo (García, 2014).

Patrones de viaje y problemas de accesibilidad de personas en situación de discapacidad en Tunja

Según D'Otero et al., (2017) los sistemas de transporte público por si solos generan barreras a las personas con discapacidad y que conjuntamente les impide realizar sus actividades cotidianas como ir al médico, estudiar o trabajar. No obstante este estudio contempla un círculo vicioso para el análisis de las personas con discapacidad porque estos muestran desventajas sociales, económicas y de política en general.

Asimismo se presenta una primera contribución al desarrollo de una investigación empírica para identificar las características de la población con discapacidad. También se recomienda continuar ejecutando actualizaciones sobre las personas con discapacidad pues en muchas ocasiones el contexto es dado por hecho.

Barreras de accesibilidad urbana: vida cotidiana de las familias de niños con discapacidades neurológicas. Minas Gerais. Belo Horizonte. Brasil

Para Gonçalves et al., (2011) la accesibilidad es la capacidad de disfrutar el espacio y los servicios públicos. Por otra parte indica que cuando se habla de las barreras en movilidad, no solo está hablando de las barreras para las personas con discapacidad, sino que se refiere a todos los usuarios de estos servicios. Por este motivo la investigación se centra en el análisis de las barreras en la accesibilidad desde la perspectiva de las madres de los niños con discapacidad.

Adicionalmente se señala la falta de adecuación del transporte público, ya que no se está generando una movilidad compatible o una accesibilidad inclusiva con la discapacidad de este grupo de personas (Gonçalves et al., 2011).

La discapacidad: Percepciones de cuidadores de niños, niñas y jóvenes en situación de discapacidad. Valparaíso. Chile

Para Giaconi et al., (2017) el objetivo de su investigación fue recopilar y analizar la percepción de los cuidadores de niños, niñas y jóvenes en situación de discapacidad y las dificultades asociadas a la misma, contemplando el ámbito familiar, social, de accesibilidad y transporte con la finalidad de replantear el rol de las personas con discapacidad y sus cuidadores.

Con respecto a la accesibilidad, los cuidadores mencionan que la falta de la misma afecta el desplazamiento, el uso de servicios y el desarrollo de la vida diaria, por lo que la necesidad de replantear esta problemática es fundamental para el desarrollo físico y social de las personas con discapacidad (Giaconi et al., 2017).

Discriminación a las personas con discapacidad física en el transporte público en la actual pandemia (COVID-19). Caso Ecuador.

Piñas et al., (2021) señala a la accesibilidad como un derecho fundamental para las personas con discapacidad física. Esta investigación trata de analizar los derechos de las personas con discapacidad y la vulneración que sufrieron con el acceso a los medios de transporte durante la pandemia del COVID-19, debido a que esta condición de vulnerabilidad se acentuó durante este periodo por el constante incumplimiento de regulaciones establecidas para las personas con discapacidad.

En conclusión los autores determinan que durante la pandemia del COVID-19 se evidenció un incremento en temas de discriminación para las personas con discapacidad física debido a que el transporte público no garantizó el bienestar de éstas, y la razón más sobresaliente es que no se logró de una manera oportuna y eficaz las condiciones propicias para el uso de este sistema.

Adicionalmente los autores también señalan que la normativa que garantiza el bienestar de las personas con discapacidad existe pero no es aplicada en la

mayoría de los casos y que se hace necesario que estas personas la conozcan y lograr evitar de alguna manera que se sigan vulnerando sus derechos sobre todo en temas de transporte público.

Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile.

Para Jirón y Mansilla, (2013) la accesibilidad es un aspecto principal en temas de exclusión social, en una ciudad en la que ubican al transporte público como el principal obstáculo para la accesibilidad pese a esto su estudio se centra en el análisis de más obstáculos de la vida cotidiana y los clasificaron según su nivel de relevancia con la accesibilidad.

En este contexto se realiza una indagación mediante el método etnográfico; presentado así el caso de experiencias del viaje en transporte público y automóvil para luego culminar en el análisis de las barreras y espesuras de accesibilidad. Por otra parte determina que la accesibilidad por sí sola no tiene características buenas o malas ya que eso dependerá del efecto que ejerce sobre cada persona y su vida diaria (Jirón y Mansilla, 2013).

Barreras estructurales en la caminabilidad y accesibilidad a escala de barrio. Estudio de tres casos en Santiago de Chile

Berríos y Greene, (2020) describen la caminabilidad como una de las bases del transporte público ya que es la conexión mediante la caminata entre dos o más puntos en la ciudad. Dentro de esta investigación el concepto de barreras se define en dos tipos; las barreras físicas creadas por el hombre como la infraestructura vial, grandes equipamientos sin escala, entre otros; las barreras físicas naturales como los ríos, cerros y otras con incidencia en la configuración espacial; ambos tipos de barreras interrumpen continuidad de la trama.

Estos autores identificaron el efecto negativo de las barreras en el espacio de la trama con acceso a bienes y servicios del espacio caminable, conjuntamente la

importancia y necesidad de un análisis de variables a menor escala; como aceras angostas, condición de rampas y diseño de rampas y escaleras.

La experiencia de caminar en ciudades latinoamericanas

Para Páramo et al., (2021) el análisis de la caminabilidad debe basarse en el diagnóstico del espacio y de la perspectiva de las personas que lo ocupan. La finalidad de este estudio es indagar, conocer y comparar la situación de diferentes países latinoamericanos y entregar una herramienta que ayude a rediseñar la política pública en temas de; accesibilidad al transporte urbano, distancia de equipamientos, elementos y servicios urbanos, cantidad de infraestructura para la movilidad de personas con y sin discapacidad.

En conclusión los autores de los diferentes países determinan que el caminar influye en su vida y en la calidad de esta, la calidad es determinada por las condiciones que obstaculizan o no la caminabilidad de las ciudades (Páramo et al., 2021).

Medición de percepción de la calidad de vida con respecto a la satisfacción con el transporte público en Costa Rica.

Zúñiga y Allen, (2021) analizan la relación que existe entre movilidad, percepción de la calidad de vida y transporte público. Con la finalidad de determinar cuáles son los elementos dentro de estos campos que afectan la percepción del usuario con respecto a su calidad de vida en base a las condiciones proporcionadas por el servicio de transporte público.

Con base en los datos del modelo planteado de investigación los autores determinaron que la ciudadanía costarricense basa su calidad de vida en gran parte según la satisfacción de la experiencia del viaje en transporte público ya que es un medio donde se desarrolla una importante parte de su vida diaria como el trabajo, el estudio y otras actividades (Zúñiga y Allen, 2021).

Vulnerabilidad en el transporte público: análisis cuantitativo de percepciones sobre movilidad segura

Según Gonzales y Jurado, (2018) describen al transporte público como el factor de desarrollo de una ciudad competitiva, en este sentido se desarrolló un análisis de las diferentes percepciones de los ciudadanos y el transporte público según su sexo.

Este estudio describe la diferencia del comportamiento para acceder al transporte público según el sexo, a pesar de que existen variables que no demuestran tal discrepancia. No obstante la edad si es una variable que se consideró diferente ya que se demostró que el usuario entre más joven es, más accidentes sufre durante el viaje (Gonzales y Jurado, 2018).

CAPÍTULO III. Marco Metodológico

La presente investigación adopto los métodos cuantitativos y cualitativos para evidenciar los principales problemas físico-espaciales en la caminabilidad y accesibilidad en el sistema de transporte público en Portoviejo, con un enfoque sobre la inclusión de las personas con problemas de movilidad. Esta metodología mixta estuvo acompañada de un análisis exploratorio complementario, con la finalidad de manifestar la problemática en el acceso al sistema de transporte público, mediante la recopilación de fuentes, análisis de los datos y observación de campo.

A continuación se muestra una tabla con las variables de los objetivos identificados.

Tabla 1.
 Tabla de resumen de rangos y variables.

Variables	Componente	Secciones
Principio 1 de Equiparación de las posibilidades de uso: Accesibilidad Inclusiva		
Accesibilidad	Facilidad de circulación durante el viaje	Sección 1. Movilidad inclusiva. DURANTE EL VIAJE
Confiabilidad	Percepción del usuario con el recorrido	
Principio 3-7 de Flexibilidad y dimensiones apropiadas: Elección de métodos de uso		
Infraestructura vial	Estado de vías	Sección 2. Planificación urbana. DURANTE EL VIAJE
Características del medio físico	Estado de componentes visuales	
Principio 2-6 de capacidad de información y bajo esfuerzo físico: Diseño e Información eficaz		
Información de viaje	Facilidad para utilizar diferentes rutas	Sección 3. Caminabilidad inclusiva. DURANTE EL VIAJE
Conectividad	Facilidad para hacer trasbordos	
Principio 4-5 de uso simple e intuitivo y tolerancia al error: Independiente de la experiencia		
Percepción de seguridad	Viajes que brindan sensación de seguridad	Sección 4. Seguridad urbana y confort del espacio público. DURANTE EL VIAJE
Percepción de confort	Viajes que brindan sensación de bienestar	

Fuente: Elaboración propia.

Los principios mostrados en la (Tabla 1) según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, (2021) el diseño universal responde a seis principios;

Equiparación de las posibilidades de uso; igualdad de usos para todas las personas independientemente de sus capacidades; flexibilidad; posibilidades de elección en los métodos de usos ; uso simple e intuitivo; diseño preciso sin depender de la experiencia del usuario; capacidad de información; diseño eficaz de información necesaria; tolerancia para el error; minimiza el riesgo de acciones involuntarias; mínimo esfuerzo físico; minimiza las acciones repetitivas.

Dentro del Principio de Equiparación de las posibilidades de uso: Accesibilidad Inclusiva se analizó la accesibilidad que se encuentra asociada a la facilidad de movilidad de todas las personas durante el recorrido del bus, en las paradas y durante el desplazamiento, esta variable se basa en la distancia caminada, condición de calzada, inclinación de acera y facilidad para cruzar aceras para una persona con problemas de movilidad durante el viaje. Y la confiabilidad que engloba la puntualidad del servicio, la certeza de que el transporte respete las paradas y cumplimiento de rutas diarias (Huerta, 2007).

De los principios de flexibilidad, dimensiones apropiadas y elección de métodos de uso definidos en la (Tabla 1) se observó la infraestructura vial en relación con el estado de las vías por las que circula el transporte público, siendo su aspecto más importante la calidad de superficie de la calzada para evitar movimientos bruscos dentro del transporte. Y las características físicas en los que deben destacar el estado de los siguientes aspectos: aceras amplias, bancas para descanso y otros elementos (Huerta, 2007).

Para los principios de capacidad de información y bajo esfuerzo físico explicados en la (Tabla 1) se examinó la información de viaje desde la existencia y estado de información en paradas sobre la ruta de buses como elemento que facilite la experiencia de los usuarios fijos y flotantes. Y la conectividad se refiere a la continuidad de uso de transporte en el caso de usar más de una ruta para llegar a un mismo punto o que de todas formas utilice diferentes rutas para diferentes actividades el mismo día (Huerta, 2007).

Y con respecto a los principios de uso simple e intuitivo y tolerancia al error descritos en la (Tabla 1) se analizó la percepción de seguridad según accidentes y agresiones desarrollados por el sistema de transporte durante todo el viaje. Y el confort analizado desde la capacidad del bus y de que tan cómodo sea con el número de pasajeros en el interior del transporte considerando el espacio para las personas con problemas de movilidad (Huerta, 2007).

Las variables, componentes y secciones mostradas en la (Tabla1) fueron tomadas en consideración a partir del estudio de Zuñiga y Allen, (2021) sobre la medición de percepción de calidad de vida con respecto a la satisfacción con el transporte público en Costa Rica, en el que en base a una selección de variables observadas y latentes recopiladas, construyeron un modelo de ecuaciones estructurales (SEM) como herramienta estadística multivariada que permite estudiar la relación de las variables mencionadas, mediante una recopilación de datos en base al instrumento de formulario de encuestas electrónicas, no obstante para este caso de estudio se adaptaron ciertas variables, componentes y secciones al entorno de nuestra región, logrando generar la tabla presentada que permitió organizar el cuestionario de las entrevistas para este proyecto de investigación.

Las secciones que se plantearon en la (Tabla 1) facilitaron la integración entre las variables al momento de ser ejecutadas mediante el método investigativo: 1) La sección de movilidad inclusiva, facilitó conocer aspectos del espacio durante el desplazamiento a pie y en transporte público, 2) La sección de planificación urbana, proporcionó datos sobre infraestructura y demás aspectos físicos que convergen en torno del sistema de transporte, 3) La sección de caminabilidad inclusiva incorporó los elementos más evidentes dentro del circuito de todo el viaje, 4) La sección de seguridad urbana agrupó la experiencia y calidad del servicio de transporte en base a la percepción de los usuarios del mismo.

Método y Diseño

Esta investigación tuvo como finalidad un objetivo general, que fue el de detectar los problemas físico-espaciales más importantes que no permiten la adecuada accesibilidad de las personas al sistema de transporte urbano, en Portoviejo. Este objetivo se lo abordó a partir del principio de equiparación de las posibilidades de uso y movilidad inclusiva. A través de la observación en campo y conceptos de las entrevistas, lo que permitió una comparación y constatación de los problemas en el sistema de transporte, a partir de la discusión de los 3 objetivos específicos lo que dará más sustento a la discusión del objetivo general.

El primer objetivo específico se centró en determinar los elementos que ayudan y contribuyen positivamente en la accesibilidad al transporte público para personas con problema de movilidad. Este objetivo se lo abordó a través del tercer y séptimo principio de flexibilidad y dimensiones apropiadas y elección de métodos de uso. A través de las entrevistas y observación de campo que permitieron conocer el estado actual de la problemática y dar los lineamientos necesarios para contestar a la pregunta de investigación.

El segundo objetivo identificó los principales problemas físico-espaciales para la caminabilidad al transporte, identificados por la ciudadanía. Este objetivo se lo manejó a través del segundo y sexto principio de capacidad de información y bajo esfuerzo físico y diseño e información eficaz. A través de la observación de campo y de las entrevistas abordadas en la sección de caminabilidad inclusiva.

El tercer objetivo se planteó a partir de la evaluación de percepción ciudadana sobre los problemas físico-espaciales en función a la accesibilidad al transporte público de la ciudad, este se abordó a través de las entrevistas para reconocer cuáles son los problemas de movilidad que la población considera los más o menos problemáticos mediante la sección de seguridad urbana y confort del espacio público durante el viaje.

Entrevistas. Experiencias del transporte público en Portoviejo

Fuente de Datos

Para la etapa de entrevista, se inició a partir de las cuatro secciones correspondientemente abordadas mediante el análisis de los siguientes documentos: el Plan ciudad Portoviejo 2035 y los parámetros de accesibilidad universal del Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda.

Se analizó también el plan de desarrollo y ordenamiento territorial, plan de uso y gestión de suelo del Plan 2035 en la sección de lineamientos enfocados a la movilidad, conectividad y percepción de seguridad del transporte público, en la etapa de diagnóstico utilizada para el desarrollo de esta investigación.

Para determinar los problemas físico-espaciales, se realizó una revisión de fuentes primaria sobre los parámetros del MIDUVI, (2016) los requisitos de accesibilidad al medio físico, las áreas de circulación peatonal: horizontal contemplan todas aquellas áreas diseñadas para el desplazamiento de las personas entre dos puntos; los cruces y pasos peatonales contemplan los cruces de superficie y a desnivel (elevados / deprimidos); escaleras y desnivel; rampas y vados; pasamanos; superficies acristaladas transparentes; dispositivos accesibles; mobiliario urbanos; elementos de seguridad; mobiliario urbano accesible; orientación y señalización.

Los requisitos de accesibilidad de las personas al medio físico, terminales, estaciones y paradas de transporte establecen los puntos de conexión tales como: paradas de buses, estaciones y terminales. Los requisitos específicos se identificaron como los siguientes; Ingresos y salidas al punto de conexión; circulaciones; áreas de embarque y desembarque; servicios; infraestructura; mobiliario; rotulación y señalización; ventilación; iluminación y requisitos específicos para personas con discapacidad o movilidad reducida (Servicio Ecuatoriano de Normalización, 2017).

Para determinar la percepción ciudadana de los problemas físico-espaciales de mayor impacto durante el viaje y para conocer la percepción que se tiene sobre el uso del transporte público se establecieron los siguientes parámetros: comodidad, confiabilidad, conectividad, seguridad personal, accesibilidad, ambiente y agrado, estos no tienen una escala de medición y las personas los pueden percibir de manera distinta pero se analizaron a partir de esta misma sección de entrevista (Zuñiga y Allen, 2021).

Principios, variables y componentes

Para la elaboración de la entrevista, cada objetivo fue abordado en cuatro secciones generales sobre: Accesibilidad inclusiva, planificación urbana, caminabilidad inclusiva, seguridad urbana y confort del espacio público enmarcados en los principios del diseño universal y accesibilidad al transporte público durante todo el viaje. Para esto se consideraron variables para cada objetivo a través de componentes como: conectividad, interacción social, normas de accesibilidad, aceras accesibles, concentración peatonal, elementos de accesibilidad y viajes que brindan seguridad y sensación de bienestar. Estos componentes determinaron la direccionalidad para la elaboración de las preguntas y la discusión de datos, explicados en el apartado de método y diseño dentro de este mismo capítulo.

Recolección de Datos

Para la realización de las entrevistas, se identificaron seis personas/usuarios del transporte público y con problemas de movilidad, las cuales pudieron describir su experiencia y su propia idea del estado actual de la accesibilidad al transporte público.

Estas personas fueron elegidas por su vinculación al uso del transporte público ya que esto permitió tener conceptos y nociones actuales del servicio, porque no solo se obtendría un análisis de paradas específicas, sino que conjuntamente se

obtuvo información sobre lo que ocurre durante el desplazamiento, en las paradas y los buses.

Adicionalmente para constancia de la veracidad de la información entregada por los entrevistados, estos firmaron un acta de consentimiento para poder grabar en audio y fotografía el proceso de recopilación de datos durante la entrevista (ver Anexo del 1).

Procesamiento de Datos

La etapa de entrevista se realizó durante las semanas del mes de mayo y junio para obtener información primaria a partir de entrevistas a personas con problemas de movilidad y que utilicen el transporte público, que permitieron generar una matriz en Excel de las preguntas y respuestas sobre su perspectiva y desde su condición.

Se estableció el formato de las entrevistas en cuatro principales secciones que permitieron abarcar las variables de los objetivos de este estudio. Las cuales constaron de un aproximado de 15 preguntas. Las entrevistas están discernidas en base a la (tabla 1) lo que permitió la triangulación de respuestas con base en la pregunta y objetivos de la investigación.

Finalmente con los datos obtenidos se generó un mapa de ubicación de los participantes de las entrevistas permitiendo conocer el alcance y el desarrollo de la problemática en la ciudad.

Observación de Campo. La realidad del transporte público en Portoviejo

Fuente de Datos

Debido a los diferentes escenarios de problemáticas y la falta de elementos en la accesibilidad que existen en el uso del sistema de transporte público fue necesario evaluar toda la cadena de viaje. A partir de esta evaluación se generó

una lista de resultado del diagnóstico del estado físico lo que se convirtió en análisis (Chacón, 2019).

Para el análisis de las barreras físico-espaciales, se compararon los parámetros y requisitos del medio físico dispuestos por el MIDUVI y los requisitos al medio físico, terminales, estaciones y paradas del INEN. De esta manera se consiguió reconocer y comparar la situación actual del sistema de transporte público en la ciudad.

Recolección de Datos

Se realizó un análisis de campo con dos de los entrevistados, mediante una investigación exploratoria en compañía y de tramos críticos de las observaciones obtenidas en las entrevistas, en los que se obtuvo evidencia del comportamiento de las personas con discapacidad. Este proceso fue excepcional realizarlo en acompañamiento de personas con discapacidad ya que permitió obtener el enfoque de temática de investigación.

Para poder establecer distintos escenarios se realizó un registro fotográfico que es base para la evidencia del estado actual de la problemática. Este análisis fotográfico complementó lo visto en la literatura con respecto a la perspectiva y datos de las entrevistas, lo que permitió generar una visión integral del tema de estudio.

Procesamiento de Datos

Los valores otorgados para las variables de la (Tabla 1) estuvieron basados en la estructura de la hipótesis planteada, durante el desplazamiento, la espera en las paradas y durante el recorrido del bus, y agrupa sus condiciones en buenas, regulares y malas según los colores de semaforización (verde, amarillo y rojo) en el que rojo equivale a las peores condiciones (Guevara et al., 2022).

Finalmente se generó un mapeo en tramos de los entrevistados acompañados con sus datos correspondientes que permitió tener una idea general de la situación de accesibilidad al transporte en la ciudad. Por otra parte se obtuvieron datos específicos de distancias recorridas a pie y en transporte dando a conocer distintos contextos en el uso de este.

Cronograma

Para la ejecución de este capítulo de la investigación se consideraron los meses de mayo y junio, comenzando con la recopilación de información para el desarrollo del marco metodológico, la selección de instrumentos para abordar la metodología y el mapeo de actores (personas con problemas de movilidad) para realizar las entrevistas y luego la observación de campo.

Para el método de entrevista se realizó una prueba piloto, lo que permitió generar un formato final de preguntas y luego se localizó a personas con discapacidad que hicieran uso del transporte público de la ciudad y que accedieran a brindar la entrevista en base a su experiencia.

Finalmente en el método de observación se identificó a dos personas del total de entrevistados que accedieron a un acompañamiento fotografiado para constatar la realidad durante el desplazamiento de estos, dicho registro se llevó a cabo el mismo día de las entrevistas por mayor facilidad de horarios de las partes.

CAPÍTULO IV. Resultados, Discusión y Conclusiones

RESULTADOS

Entrevistas

Con este método se logró recabar información acerca de las cuatro secciones de contenidos a través del análisis ocho variables y sus componentes: Facilidad de circulación durante el viaje, percepción del usuario con el recorrido, estado de vías, estado de componentes visuales, facilidad para utilizar diferentes rutas, facilidad para hacer trasbordos, viajes que brindan sensación de seguridad y viajes que brindan sensación de bienestar.

Los resultados mostraron la percepción de los entrevistados en base a los criterios de: vinculación con los objetivos de la investigación, calidad y riqueza de la información aportada, relevancia y trascendencia. Finalmente se realizaron 6 entrevistas con 19 preguntas en su ejecución (ver Anexo 2).

Perfil de los entrevistados

Entrevistada 01.

Mujer de 53 años sobrelleva distonía y atrofia muscular, puede caminar sin la ayuda de ningún elemento de apoyo, vive en la ciudadela Municipal y utiliza el transporte público aproximadamente 5 veces al día dependiendo del número de personas que visite ya que se dedica al comercio de ventas por catálogo e ingreso de personas en multinivel.

Entrevistado 02.

Hombre de 62 años sobrelleva artritis reumatoidea y artrosis, camina con la ayuda de un bastón que le permite realizar sus actividades con autonomía, vive

en el sitio la ciénega, parroquia rural Calderón de Portoviejo y utiliza el transporte público tres veces por semana para asistir a sus citas médicas, comprar medicamento y por necesidades personales.

Entrevistada 03.

Mujer de 69 años que sobrelleva una mala operación en la que quedó parcialmente paralítica y con terapia ha recuperado en algo su movilidad, camina con la ayuda de un bastón que le permite realizar sus actividades con autonomía, vive en la ciudadela San Alejo y utiliza el transporte público cuatro días a la semana para hacer compras, pagar servicios básicos y asistir a las consultas médicas.

Entrevistada 04.

Mujer de 33 años sobrelleva problemas musculares de nacimiento, utiliza silla de rueda como elemento permanente para realizar sus actividades diarias, vive la ciudadela El Florón y utiliza aproximadamente ocho veces al mes el transporte para asistir a pruebas presenciales de la carrera universitaria que cursa de manera virtual y también para realizar terapias y consultas médicas.

Entrevistado 05.

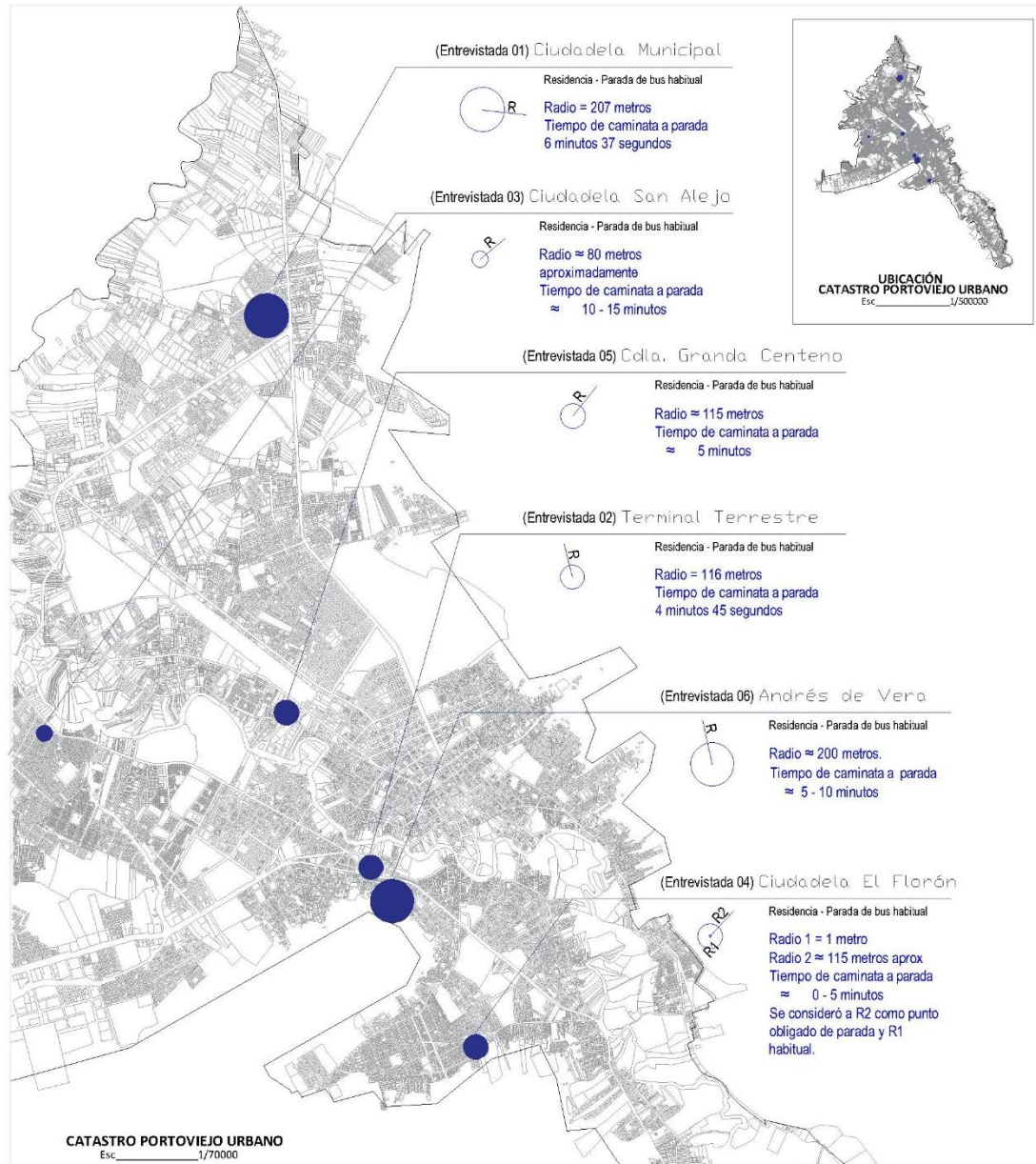
Hombre de 67 años sobrelleva un accidente cerebro vascular desde los 35 años que lo sometió al uso de bastón como elemento de apoyo para su movilidad, vive en la ciudadela Granda Centeno y utiliza el transporte 2 veces al día de lunes a viernes para movilizarse a sus terapias, citas médicas y para trabajar en el comercio de ventas de artículos de limpieza para el hogar.

Entrevistado 06.

Hombre de 48 años sobrelleva los efectos de la poliomielitis detectada a los 2 años, utiliza muletas como elemento permanente para realizar sus actividades

diarias, vive en el sector del terminal terrestre parroquia Andrés de Vera y utiliza el transporte 4 veces por semana para visitar algún familiar y observar partidos de vóley en las canchas del terminal o distintos parques de la ciudad.

Figura 1.
Mapa de la ciudad de Portoviejo con ubicación de entrevistados



Fuente: Elaboración propia

Variables y componentes para análisis de las entrevistas

Accesibilidad y facilidad de circulación durante el viaje

Para los entrevistados de manera general las aceras se encuentran en mal estado y es muy complicado cruzar de una acera a la otra y aún peor es que en alguno de los casos ni siquiera existen las mismas. Según la información facilitada por los entrevistados, el ENTREVISTADO 06 consideró que están en buen estado las aceras a comparación de años atrás refiriéndose a otras periodos de gobierno, así también el ENTREVISTADA 03 mencionó el ejemplo de las aceras del Barrio Portoviejo en el tramo del sector de los supermercados en el que las aceras se encuentran en buen estado pero el vehículo privado no respeta el área destinada para la parada de bus convirtiéndose en un área de parqueo para los mismos, obligando al transporte a recoger a los usuarios más adelante,

La situación es algo similar para los 6 casos de los entrevistados aunque cada uno menciona problemáticas diferentes al momento de utilizar las aceras, tales como: aceras mojadas por lavado de patio o vehículo de propietarios de terreno, heces de animales, basura en la calle, alcantarillas destapadas, aceras con rampas que no sirven.

Confiabilidad y percepción del usuario con el recorrido

Para los entrevistados acceder al servicio de transporte público desde su casa está en un promedio de 5 a 10 minutos de la parada que habitualmente utilizan, a diferencia del ENTREVISTADA 03 que consideró tener suerte ya que vive sobre una calle principal por la que pasa el transporte y generalmente la recoge afuera de su casa.

La percepción general de los entrevistados sobre los choferes y el respeto que le dan a las paradas y rutas diarias, concuerdan en que a veces si lo hacen y otras no. Como lo mencionó el ENTREVISTADA 01 "A veces van lento queriendo recoger pasajeros pero cuando están con el tiempo que les toca marcar no les

importa nada y prefiero no subirme cuando es así". Aunque para el ENTREVISTADO 06 las razones por la que el transporte no respeta las paradas se basa en que a los choferes solo les interesa cumplir con su recorrido y el cumplimiento del cobro de los pasajes.

Infraestructura y estado de vías

Para este componente existen puntos de vistas divididos ya que para los primeros cuatro entrevistados es realmente un malestar el estado de las calles al momento de andar en transporte público ya que mencionan que esos movimientos bruscos no solo generados por el mal estado de las calles si no por la forma agresiva de manejar de algunos choferes.

Por otra parte la gran cantidad de muros ubicados en el sector de la regeneración urbana del centro de la ciudad y sectores con curvas pronunciadas o con bastante inclinación generan golpes y malestar en el uso diario dentro del transporte. A diferencia de lo que mencionó el ENTREVISTADO 05 en el que al momento de que el bus cae en un bache, mientras las personas vayan sentadas no pasa nada no obstante el problema más grave aún es cuando el chofer arranca antes o pide que avance a bajar sin haber llegado aún al lugar de la parada.

Características del medio físico y estado de componentes visuales

Para el ENTREVISTADA 04 las aceras amplias son muy pocas en la ciudad, solo en sectores que han arreglado como en el centro de la ciudad y cerca de los centros comerciales de cadenas nacionales hay espacio para andar con más tranquilidad. Además el mismo entrevistado mencionó lo siguiente "Me gusta ir al parque Las Vegas porque el bus de mi casa me deja en el parque y no tengo que andar mucho por la calle" haciendo insinuación de que en este recorrido casi no utiliza el espacio de las aceras ya que el transporte la traslada a su destino teniendo que utilizar muy poco las aceras.

Al principal problema que hacen referencia los entrevistados al momento de preguntarles sobre los estados de estos que utilizan para acceder al transporte público mencionaron la falta de asientos, de elementos que generen sombra en las paradas y de pasos peatonales adecuados como en la regeneración urbana del centro de la ciudad.

Información de viaje y facilidad para utilizar diferentes rutas

El diseño de la parada del terminal satisface las necesidades de algunos de los entrevistados porque es un espacio que se sienten seguros por la presencia de agentes de seguridad, mencionan que hay suficiente espacio para sentarse y con sombra. Aunque el ENTREVISTADO 02 también señaló la misma parada del terminal en la que no hay cómo identificar la ruta de los buses.

Según los entrevistados en general la mayoría de las paradas solo poseen una señalización para la identificación del espacio de parada pero éstas no cuentan ni con nomenclatura, ni con ningún otro tipo de elemento físico para que el uso del transporte sea más agradable. Tampoco mapas sobre los recorridos de las rutas de los buses con su ubicación en la ciudad, como lo indicó el ENTREVISTADA 04 “No hay nada bueno en las paradas, como en otras ciudades”.

Conectividad y facilidad para hacer trasbordos

En general con respecto a las rutas de los buses hay una opinión positiva ya que cumple con las expectativas y la cercanía con lugares concurrentes con respecto a la vida diaria de los entrevistados. En general mencionan como zona de fácil acceso el área que caminan desde su casa a la parada por el entorno conocido. No obstante al momento de utilizar un segundo bus dentro de su ruta personal programada, así como lo mencionaron los ENTREVISTADOS 02, 03 y 04 sobre los puntos de las paradas, hay que esperar mucho tiempo y por supuesto les toca recorrer varias cuadras porque las rutas no están conectadas y este recorrido constantemente puede variar con diversos tipos de dificultades.

Percepción de seguridad y viajes que brindan sensación de seguridad

Para el ENTREVISTADA 01 su percepción de seguridad se basa dependiendo el barrio por el que transite, al igual que los ENTREVISTADOS 03, 04 y 05 que también mencionan que ya estando sentados en el bus vuelven a sentir seguridad, ya que al momento de subir o bajar se generan nuevos sentimientos de inseguridad por malas experiencias en el pasado como lo mencionó el ENTREVISTADO 02 “usando la ruta del Shopping al terminal me caí y la llanta del bus me paso por el pie y es la peor experiencia por falta de precaución del chofer”

El problema identificado entre los entrevistados que no les permite sentir una experiencia segura al momento de usar el transporte es a raíz de las constantes y diversas caídas por la falta de elementos para sujetarse o al momento de subir y bajar por la gran diferencia de nivel que existe y que obliga a realizar un esfuerzo extra que muchas veces es lo que genera estos accidentes.

Percepción de confort y viajes que brindan sensación de bienestar

El ENTREVISTADA 03 señaló la gran cantidad de personas en la parada de la universidad y que aunque las aceras son amplias resultan angostas. En general se identifica las horas “pico” como el principal factor que hace sentir los principales problemas del sistema de transporte mencionados por los entrevistados ya que son en estas horas en que los asientos en las paradas resultan insuficientes, las aceras angostas y los buses más incómodos. Así como lo indicó el ENTREVISTADO 05 “no hay como subir tranquilo porque los buses son muy altos y no me puedo bajar por la misma puerta porque dicen que es doble cobre y que molesta para las personas que recién van a subir”

Principales soluciones

Finalmente se le preguntó a todos los entrevistados sobre las principales soluciones que ayudarían a las personas con discapacidad para mejorar el uso del transporte público en la ciudad.

Entrevistada 01. “Que los choferes esperen que uno se siente para iniciar la marcha”

Entrevistado 02. “Una parrilla como escalera para que el bus no quede tan alto como en los buses Inter cantonales o provinciales. Solo uno de la ruta Picoazá tiene, solo uno porque el resto no”

Entrevistada 03. “Buses especiales con todas las comodidades para las personas con discapacidad y que tengan un asiento que sobresalga como escalón para subir porque es muy alto”

Entrevistada 04. “Se necesita cambios en las calles y en los buses. Veredas más grandes y se necesita más facilidad para subir y pasillos más amplios”

Entrevistado 05. “Más agarraderas para subir y bajar / una escalerita para subir y bajar con más facilidad”

Entrevistado 06. “Mejorar los asientos para el descanso en las paradas y en los buses. Me gustaría poder descansar porque es cansado muy pocas paradas tienen donde sentar y poca gente que te ceda el puesto”

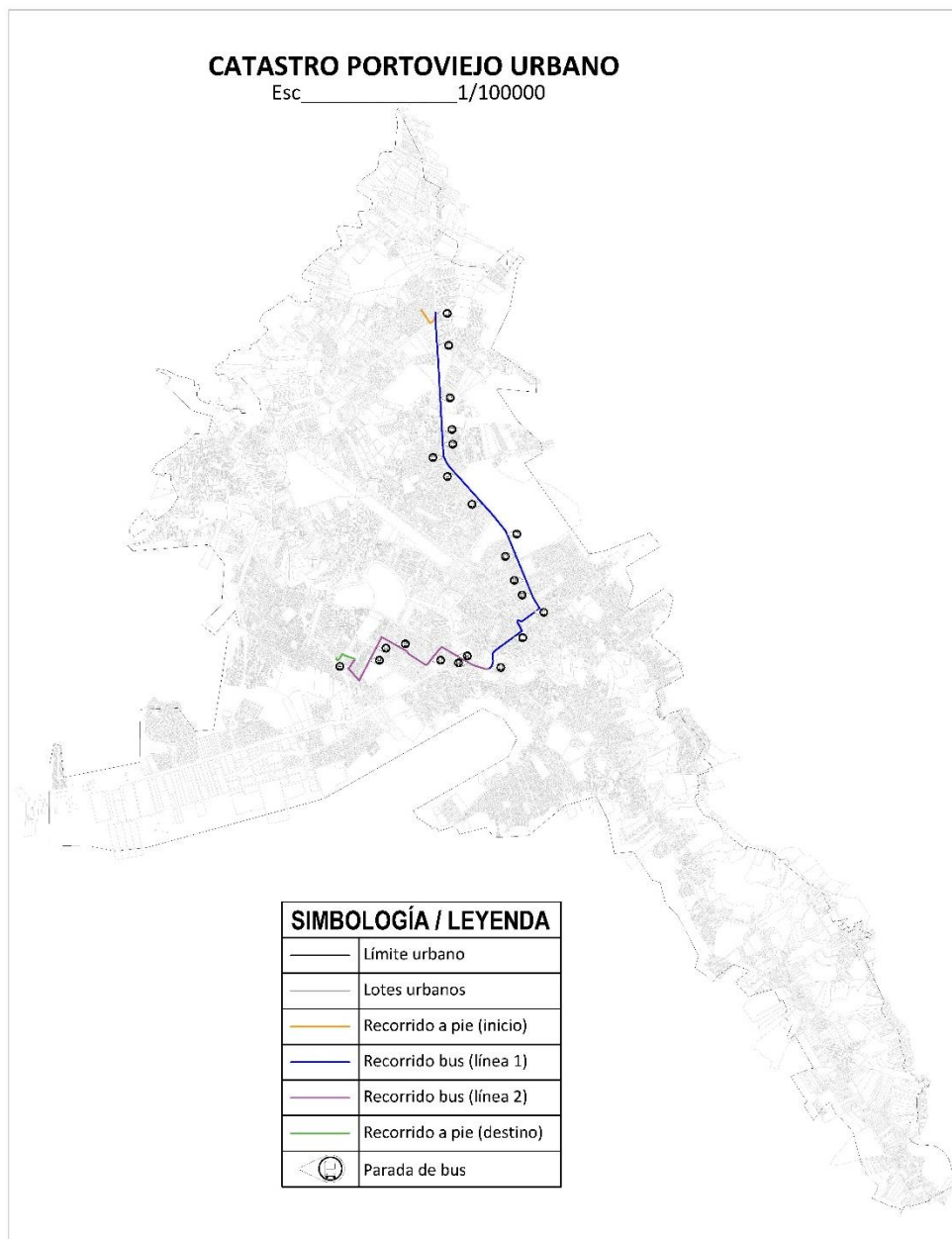
Observación de campo

El principal objetivo de este método es entender cómo las personas con discapacidad realizan sus actividades diarias y más concretamente percibir todas las acciones que éstos realizan para las mismas.

Desarrollo de fichas de observación

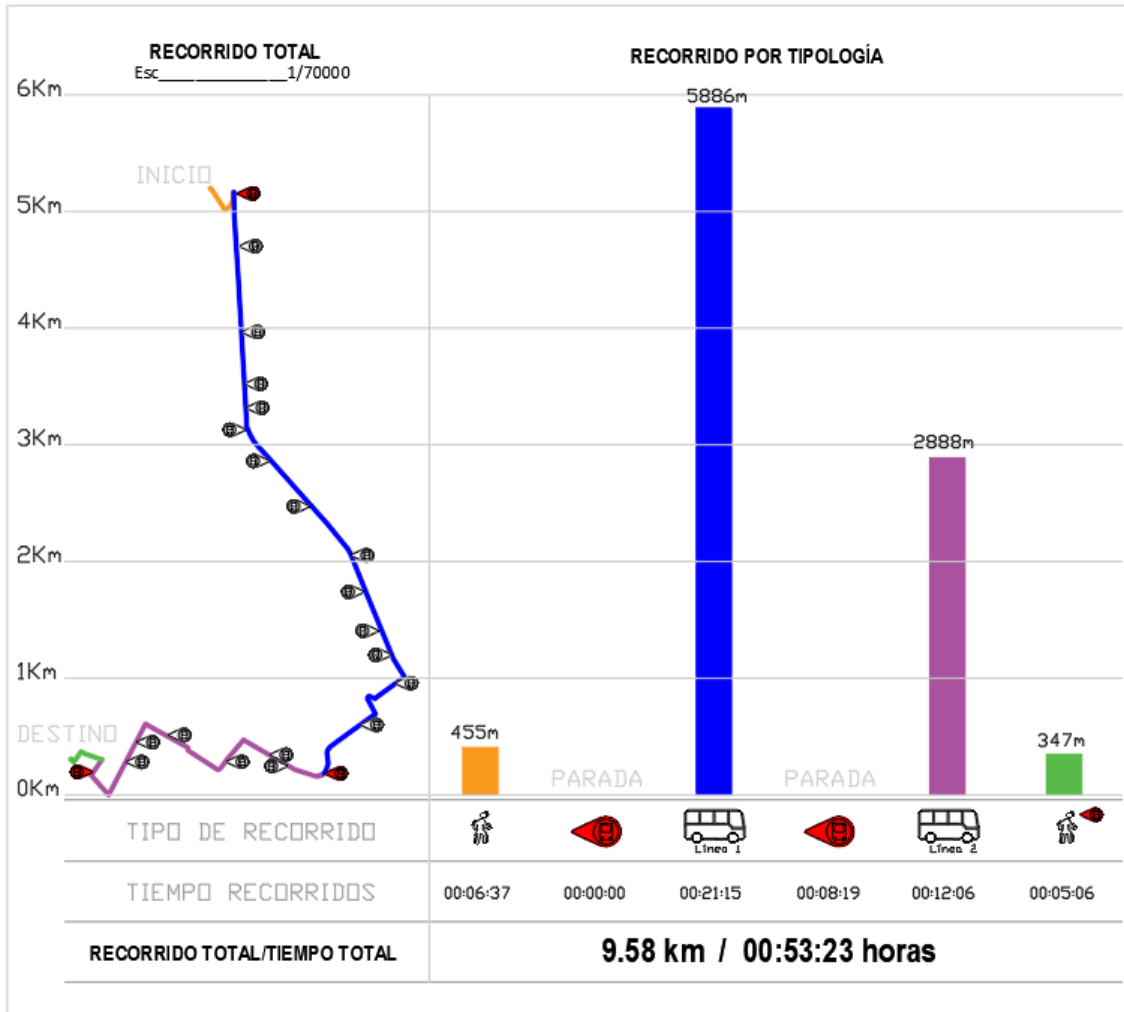
Las fichas presentadas a continuación contienen las características del estado actual y se les otorgó una calificación de óptimo, regular y malo para construir una idea del estado de éste. Y es a partir de dos recorridos realizados en conjunto con los dos primeros entrevistados que se logró generar este producto para su análisis.

Figura 2.
Mapa de recorrido a pie, en bus y ubicación de paradas.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 3.
 Mapa por tiempos de recorrido a pie, en bus y ubicación de paradas.






Fuente: Elaboración propia.

El primer recorrido se realizó con el ENTREVISTADA 01, con fecha 01/06/2022 con una duración aproximada de 45 minutos. La ruta realizada comenzó desde la vivienda de este hacia su parada habitual ubicada en el sector de la ciudadela municipal, para luego realizar un cambio de ruta en el terminal terrestre como punto de referencia ya que su destino final era el sector de la Ciudadela Los Tamarindos y la única forma de llegar utilizando el transporte público hasta ese punto, es utilizando dos rutas de buses diferentes que se cruzan en un único punto como lo es el terminal terrestre de la ciudad de Portoviejo.

El recorrido que realizó la entrevistada utilizando la línea 1 es el habitual ya que la comunica con la mayor parte del norte de la ciudad y cuando es necesario la

utiliza para llegar al terminal y escoger otra ruta. Pese a que por la parada habitual también transitan transportes Inter cantonales e interprovinciales que tienen una conexión más rápida y directa con el terminal terrestre, la entrevistada evita usar estas unidades ya que su única parada es en el interior del terminal, aunque si ha usado en pocas ocasiones esta modalidad que le ahorra hasta 20 minutos de tiempo, prefiere usar el transporte urbano pues el mismo se ajusta a la versatilidad de su trabajo en el que a veces debe cambiar su destino a último minuto.




Tabla 2.
 Ficha de observación. Durante el desplazamiento

Ficha de Observación 1/3			
ENTREVISTADO 1			
Tiempo I. Durante el desplazamiento - Caminabilidad	Óptimo	Regular	Malo
Estado de aceras			
Existencia de rampas adecuadas o sin excesiva pendiente			
Ancho libre de circulación			
Presencia de baldosas/suelos deslizantes			
Desnivel entre acera y calzada			
Pasos peatonales adecuados			
Semaforización adecuada			
Fotografías			
			
Fotografía 1	Fotografía 2	Fotografía 3	

Fuente: Elaboración propia.

Como se puede observar en la (tabla 2) en la que se describe durante el desplazamiento se puede observar que la ruta analizada no consta con ningún nivel óptimo dentro de este momento del viaje.

Tabla 3.
 Ficha de observación. Durante la espera en las paradas

Ficha de Observación 2/3			
ENTREVISTADO 1			
Tiempo 2. Durante la espera en las paradas	Óptimo	Regular	Malo
Existencia de marquesina			
Desnivel entre acera y escalera interna del transporte			
La ubicación de la marquesina garantiza el ancho mínimo libre de paso peatonal			
Presencia de baldosas/suelos deslizantes			
Altura libre de 2.10 metros			
Botes de basura con diseño universal			
Elementos rígidos que eviten la invasión de vehículos en las paradas			
Existencia de asientos en marquesina			
Existencia de reposabrazos en asientos extremos de marquesina			
Existencia de poste con identificación de parada			
Información de identificación, denominación o esquema del recorrido			
Buses con sistema interconectado para personas con problemas de movilidad			
Trasbordos seguros			
Tiempo coordinado entre rutas de buses según el orden de llegada			
Fotografías			
			
Fotografía 1	Fotografía 2	Fotografía 3	

Fuente: Elaboración propia.

La (tabla 3) analiza las características durante la espera en las paradas, en el recorrido con el ENTREVISTADA 01 se logró constatar la carencia de muchos elementos básicos y necesarios de los que la mismo entrevistada hace reflexión sobre su necesidad todos los días.

Tabla 4.
 Ficha de observación. Durante el recorrido del bus

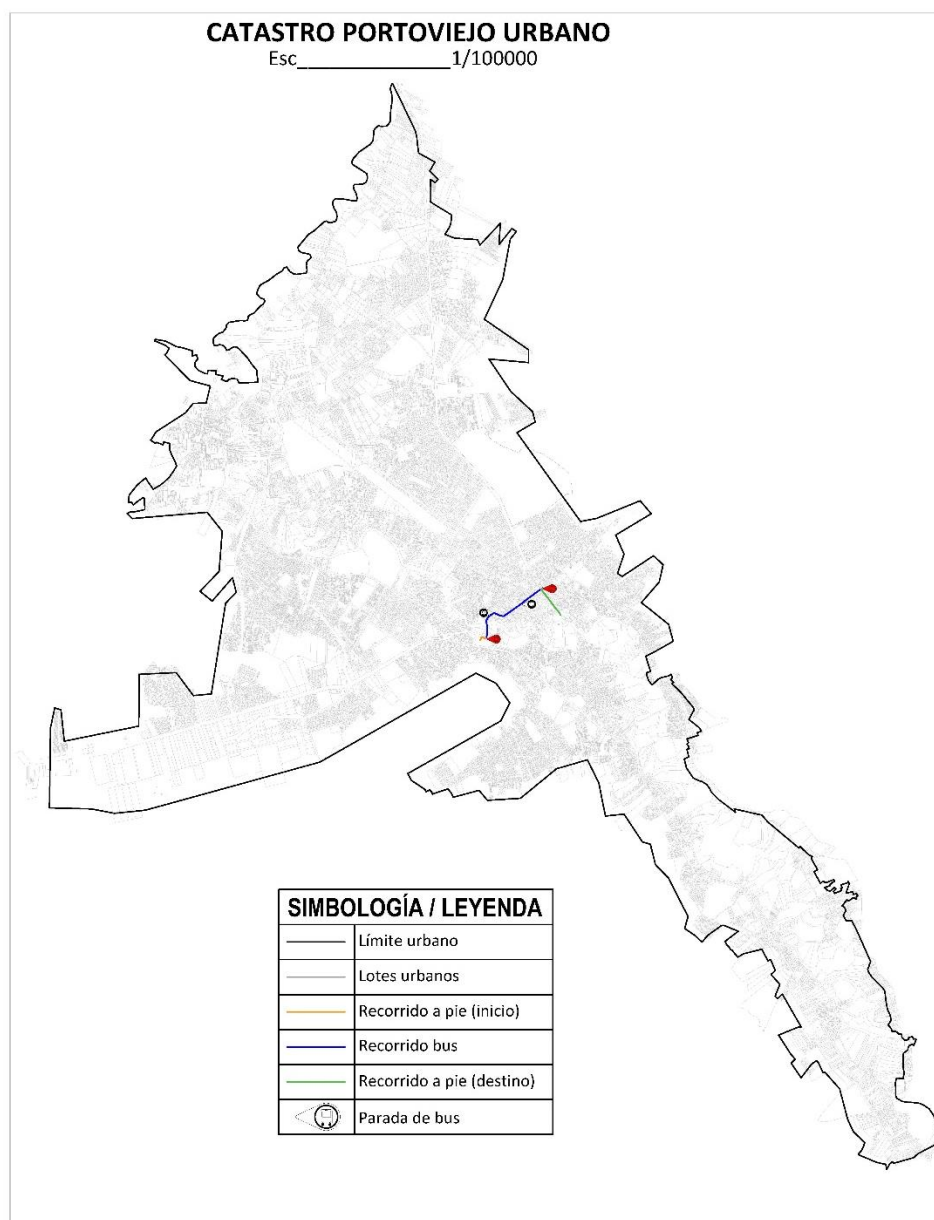
Ficha de Observación 3/3			
ENTREVISTADO 1			
Tiempo 3. Durante el recorrido del bus	Óptimo	Regular	Malo
Nomneclartura para identificacion de líneas de buses			
Estado de vías es óptimo porque permite una adecuada movilidad dentro del bus			
Se inicia la marcha con arrancadas			
El conductor arranca antes de que el usuario se acople en el asiento			
Estado de elementos que ayuden a la movilidad			
Asientos identificados para personas con problemas de movilidad			
Pantalla de informacion de situacion de buses			
Fotografías			
			
Fotografía 1	Fotografía 2	Fotografía 3	

Fuente: Elaboración propia.

Lo analizado durante el recorrido de bus fue sobretodo la falta de información sobre el mismo sistema de transporte, ya que como en el caso de todos los buses de la ciudad, no cuentan con un sistema que muestre o informe sobre el recorrido y otras rutas de la ciudad, también se observó la gran altura a la que todas las personas están expuestas para subir y bajar de los buses. No obstante se debe mencionar que en su mayoría las unidades cuentan con asientos identificados para personas con discapacidad y que durante la muestra no se vieron mal utilizados (ver Anexo 3).

El segundo recorrido se realizó con el ENTREVISTADO 02 con fecha 010/06/2022 con una duración aproximada de 25 minutos. La ruta realizada comenzó desde el terminal terrestre ya que la persona casi diariamente llega desde una parroquia rural a realizar sus actividades personales regularmente por temas médicos. Así mismo como varios de los entrevistados un porcentaje importante de viajes los realizan por temas de consulta médica, terapia o compra de medicina.

Figura 4.
Mapa de recorrido a pie, en bus y ubicación de paradas.



Fuente: Elaboración propia.




Figura 5.
 Mapa por tiempos de recorrido a pie, en bus y ubicación de paradas.



Fuente: Elaboración propia.

El entrevistado en mención quiso desplazarse al Parque Las Vegas para aprovechar la mañana ya que debía hacer tiempo para una cita médica ya agendada en el edificio del Seguro Social a muy pocos metros del parque. El recorrido realizado presentó un entorno regenerado como lo es parte del centro de la ciudad y que al momento de desplazarse al destino se alcanzó a identificar varios elementos que favorecen el desplazamiento de todas las personas.



Tabla 5.
 Ficha de observación. Durante el desplazamiento

Ficha de Observación 1/3			
ENTREVISTADO 2			
Tiempo 1. Durante el desplazamiento - Caminabilidad	Óptimo	Regular	Malo
Estado de aceras			
Existencia de rampas adecuadas o sin excesiva pendiente			
Ancho libre de circulación			
Presencia de baldosas/suelos deslizantes			
Desnivel entre acera y calzada			
Pasos peatonales adecuados			
Semaforización adecuada			
Fotografías			
			
Fotografía 1	Fotografía 2	Fotografía 3	

Fuente: Elaboración propia.

Como se observa en la (tabla 5) que se describe durante el desplazamiento, se puede observar que la ruta analizada no contiene ninguna característica negativa en su totalidad, se colocó en amarillo la característica que indica los pasos peatonales ya que hay varios de ellos que no están debidamente pintados. Y aunque eso no influye en la calificación está el caso de que algunos pasos no son utilizados por las personas ya que las mismas los creen mal ubicados o mal hechos.



Tabla 6.
 Ficha de observación. Durante la espera en las paradas

Ficha de Observación 2/3			
ENTREVISTADO 2			
Tiempo 2. Durante la espera en las paradas	Óptimo	Regular	Malo
Existencia de marquesina			
Desnivel entre acera y escalera interna del transporte			
La ubicación de la marquesina garantiza el ancho mínimo libre de paso peatonal			
Presencia de baldosas/suelos deslizantes			
Altura libre de 2.10 metros			
Botes de basura con diseño universal			
Elementos rígidos que eviten la invasión de vehículos en las paradas			
Existencia de asientos en marquesina			
Existencia de reposabrazos en asientos extremos de marquesina			
Existencia de poste con identificación de parada			
Información de identificación, denominación o esquema del recorrido			
Buses con sistema interconetado para personas con problemas de movilidad			
Trasbordos seguros			
Tiempo coordinado entre rutas de buses según el orden de llegada			
Fotografías			
			
Fotografía 1	Fotografía 2		

Fuente: Elaboración propia

La (tabla 6) analiza las características durante la espera en las paradas, en el recorrido se pudo constatar el poco espacio que existe de la marquesina con respecto a la acera y por otra parte de los elementos existentes mal ubicados que obstruyen la circulación.

Tabla 7.
 Ficha de observación. Durante el recorrido del bus

Ficha de Observación 3/3			
ENTREVISTADO 2			
Tiempo 3. Durante el recorrido del bus	Óptimo	Regular	Malo
Nomenclatura para identificación de líneas de buses			
Estado de vías es óptimo porque permite una adecuada movilidad dentro del bus			
Se inicia la marcha con arrancadas			
El conductor arranca antes de que el usuario se acople en el asiento			
Estado de elementos que ayuden a la movilidad			
Asientos identificados para personas con problemas de movilidad			
Pantalla de información de situación de buses			
Fotografías			
			
Fotografía 1	Fotografía 2	Fotografía 3	

Fuente: Elaboración propia

Finalmente se puede analizar muchas similitudes con la ENTREVISTADA 01 durante el recorrido del bus. Ya que se hace evidente la diferencia en altura para acceder y bajar del transporte. Por otra parte como se menciona en la etapa de entrevistas, el ENTREVISTADO 02 evita utilizar los asientos preferenciales ya que éstos lo dejan muy lejos de la puerta por la que debe bajar y al momento de llegar a las paradas, la percepción es que no va a alcanzar a bajar y deberá quedarse en otra parada más lejos.

DISCUSIÓN

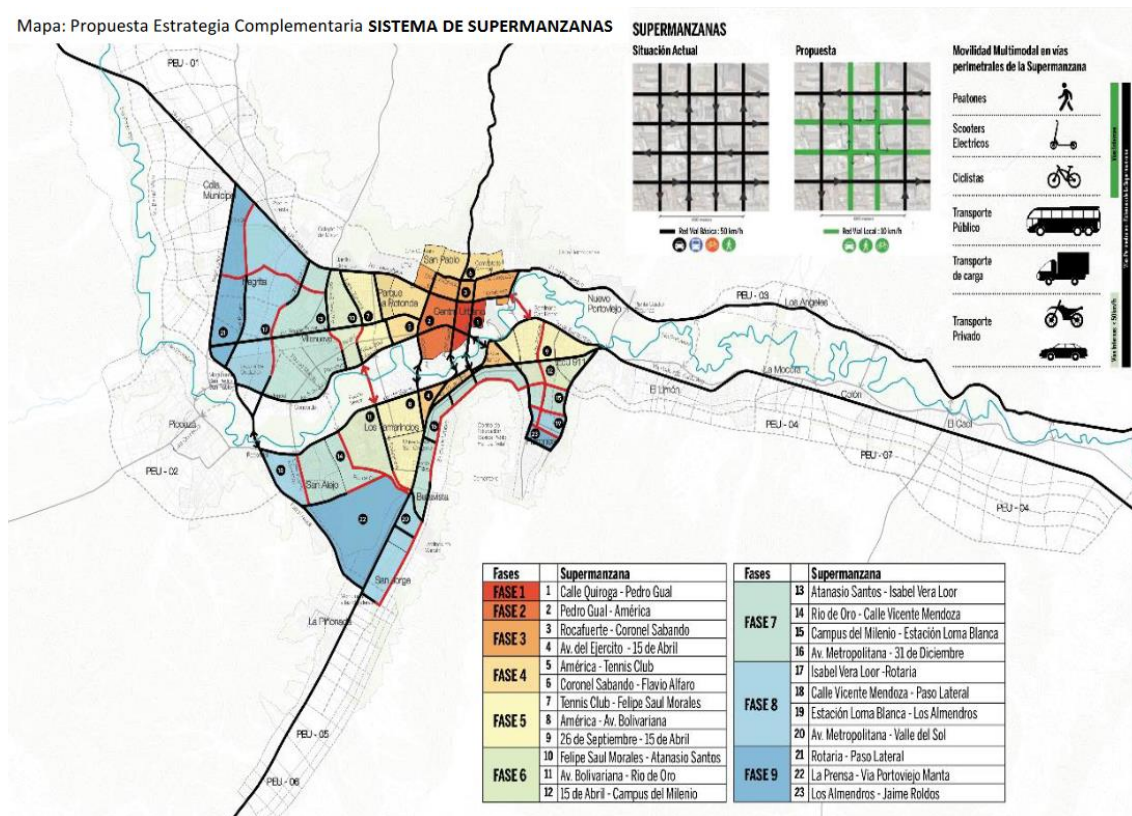
Durante el estudio de esta investigación se logró conocer principalmente la percepción de personas con discapacidad como usuarios del transporte público de la ciudad, se pudo además conocer la realidad en la falta de integración de estas en la sociedad que a su vez incide en la vulnerabilidad de sus propios derechos como ciudadanos.

Según los datos obtenidos, en el análisis de la accesibilidad y confiabilidad, para D'Otero et al., (2017) las personas con discapacidad emplean más la caminata que las personas sin discapacidad, lo cual permite conocer una mayor problemática sobre las barreras en el espacio público. Las personas con discapacidad describen una gran variedad de obstáculos que encuentran durante su desplazamiento a las paradas sobre las aceras y todas éstas terminan haciendo referencia al uso de la calzada como opción para transitar. Y además la facilidad con que una persona sin algún problema de movilidad, podría realizar este doble circuito (acera-calle) no obstante para las personas con discapacidad es más que un reto, es más que solo cambiar de circuito, todo eso se convierte en un desplazamiento estresante que hace parte de su vida diaria y que se agrava al momento de realizar el abordaje a una línea de transporte, dependiente del ánimo de los choferes que van con el tiempo de sobra o con las justas y que por supuesto se transforma en un obstáculo más.

Dentro de los resultados de infraestructura y características del medio físico, aunque el estado de las vías pareciera un componente con menos valor para ser analizado dentro de la temática de investigación, se permitió conocer que sí es un problema que afecta y genera incomodidad durante el recorrido de la ruta del autobús y que también es un problema que se identificó al momento de realizar el recorrido de observación (tabla 4 y 7) del capítulo de resultados.

Adicionalmente en el análisis de los componentes visuales, se pudo conocer los aspectos positivos que generan la amplitud de las aceras como desplazamiento a las paradas aunque solo en pocos puntos específicos de regeneración en la ciudad, confirmando así el diseño en general que hace mención el MIDUVI, (2016) y SEN, (2017) de requisitos de accesibilidad pero que también para el PLAN PORTOVIEJO 2035 en el que se generaron las propuestas de supermanzanas como alternativa al desafío de escasas de aceras que no permiten una adecuada circulación, esto conllevó a la propuesta para la elaboración de un minucioso estudio de movilidad que redireccione el tráfico vehicular liviano y pesado del centro de la ciudad con la ejecución de un plan piloto en beneficio del peatón.

Figura 6.
 Mapa: Propuesta Estratégica complementaria SISTEMA SUPERMANZANAS



Fuente: STARGROUP, (2019) PLAN PORTOVIEJO 2035 La mejor ciudad para vivir del Ecuador.

Para la discusión de conectividad e información de viaje, durante la investigación se encontraron datos positivos con respecto a la cercanía del servicio de transporte muy al contrario a los datos expuestos en el PLAN PORTOVIEJO 2035 en el que hace mención de que la distancia mínima es de entre 800 a 1000 metros a una parada de transporte público, a pesar de que esto se puede deber por el tamaño de la muestra, debe precisarse que ese dato no es específico de las personas con discapacidad. Como ejemplo por diferentes características la parada ubicada sobre la calle que se encuentra al costado frontal del terminal es un punto de referencia del diseño tipo que las personas con discapacidad esperan encontrar en otras paradas de la ciudad durante la espera, un lugar donde sentarse, que tenga sombra y que se sientan seguro. No obstante la ausencia de información durante la espera sobre líneas y rutas en las paradas de toda la ciudad también se convierte en una necesidad permanente en la que los usuarios como las personas con discapacidad no se les permite el acceso de información sobre nuevos puntos interesantes para la recreación y además limita el uso el transporte para el traslado a nuevas instalaciones de salud (como principal destino de los entrevistados) a las que tengan que presentarse, optando por otra clase de transporte. Como lo menciona Gonçalves et al., (2011) para que la accesibilidad y la inclusión ocurra en los centros de salud en que muchas veces la misma ciudadanía en general suele generar un aumento de nuevos obstáculos es indispensable crear accesos físicos apropiados y adecuados para las personas con discapacidad.

En base a los resultados obtenidos sobre la percepción de seguridad y de confort, con respecto a la seguridad esta fue asociada a la falta de elementos de agarre al momento de subir, moverse y bajar del bus debido a las experiencias negativas durante el recorrido en autobús de los entrevistados ya que es una forma de sentirse seguro haciendo uso de cualquier medio de transporte. A diferencia del estudio de Gonzales y Jurado, (2018) en el que la percepción de movilidad segura fue analizada desde el nivel de incidencia delictiva. De los resultados de percepción de confort se agudizan los aspectos negativos como se menciona en el capítulo de resultados, generando bajos niveles de calidad de vida como lo menciona Zuñiga y Allen, (2021) en su estudio en Costa Rica en el

que demuestran que la satisfacción con el transporte público es fundamental para la percepción de la calidad de vida. Una problemática muy importante que se evidenció durante el recorrido en autobús fue en base a la forma de uso del autobús, todos los buses de la ciudad tienen pintados de amarillo los primeros ocho asientos aproximadamente y que son exclusivos de las personas con discapacidad para ayudarlos a encontrar asiento de una forma preferente, esto crea un problema aún más grave y es que al momento de bajar deben dirigirse a la puerta que está hasta el final del autobús y la puerta de subida es exclusiva para eso ya que posee un sistema de cobro mediante un sensor físico que registra el paso de las personas para la contabilidad de pasajes, pese a que el cobro lo realiza manualmente el chofer, el sensor es exclusivo para realizar el registro a pesar de que la norma lo indica “Se debe asignar una puerta preferencial de ingreso o salida al vehículo para personas con discapacidad o movilidad reducida debidamente señalizada” (SEN, 2017, p.10).

En resumen, la problemática durante el desplazamiento a las paradas se debe a la carencia de aceras amplias y en buen estado con una gran variedad de obstáculos que no permiten una circulación libre, tranquila y adecuada. Durante la espera en las paradas es la carencia de un lugar donde sentarse, con sombra, seguro y que muestre información sobre otras paradas y líneas de transporte. Y durante el recorrido del bus el conflicto se centra en el hecho de subir y bajar del auto bus por diferentes puertas como consecuencia del sistema del sensor de registro para el cobro de pasajes y conjuntamente la situación negativa que se genera a partir del comportamiento y falta de consideración de los conductores como se mencionó en el apartado de los resultados.

CONCLUSIONES

Es importante reconocer las problemáticas, los beneficios y las características en torno a la accesibilidad al transporte público de las personas con problemas de movilidad, pese a que el estudio de la accesibilidad al transporte debe proporcionar una intervención integral y no como un estudio específico. No obstante este análisis específico debe ser visto como una herramienta de apoyo para próximos estudios similares.

En base a los apartados de resultados y de discusión dentro de este mismo capítulo, y en respuesta al primer objetivo específico sobre el análisis de elementos que ayudan a las personas con discapacidad durante todo el viaje, se puede mencionar que existen varios elementos que si bien no trabajan en forma conjunta como debería ser y además son insuficientes, prestan los servicios individuales que las personas con discapacidad necesitan. De las 128 unidades de buses urbanos que existen en la ciudad (STARGROUP, 2019) cada unidad posee elementos de apoyo y agarraderas dentro de las mismas y aproximadamente 8 asientos exclusivos, distintivos de color amarillo para el uso de personas con discapacidad, embarazadas y tercera edad. Además a través de la observación de campo y de las entrevistas se pudo reconocer que un número no mayor a 5 unidades de la ciudad poseen puertas exclusivas inhabilitadas para personas con discapacidad, escalera no mecánica de apoyo para salvar la altura entre el bus y la acera. Conocer los datos anteriormente mencionados, permite además reconocer que existe un mínimo cumplimiento de la norma que protege el uso del transporte público para las personas con discapacidad. Es importante mencionar además que también existen tramos regenerados que aunque no son muchos en la ciudad, contribuyen positivamente al acceso al transporte, el ejemplo más destacado es la regeneración de ocho manzanas terminadas y ocho más en proceso de construcción del centro urbano de la ciudad. aquí se puede desglosar varios elementos positivos como aceras amplias, eliminación de desniveles entre aceras y muros rompe velocidades y elementos de protección para el peatón, sin embargo aún se sigue sin lograr

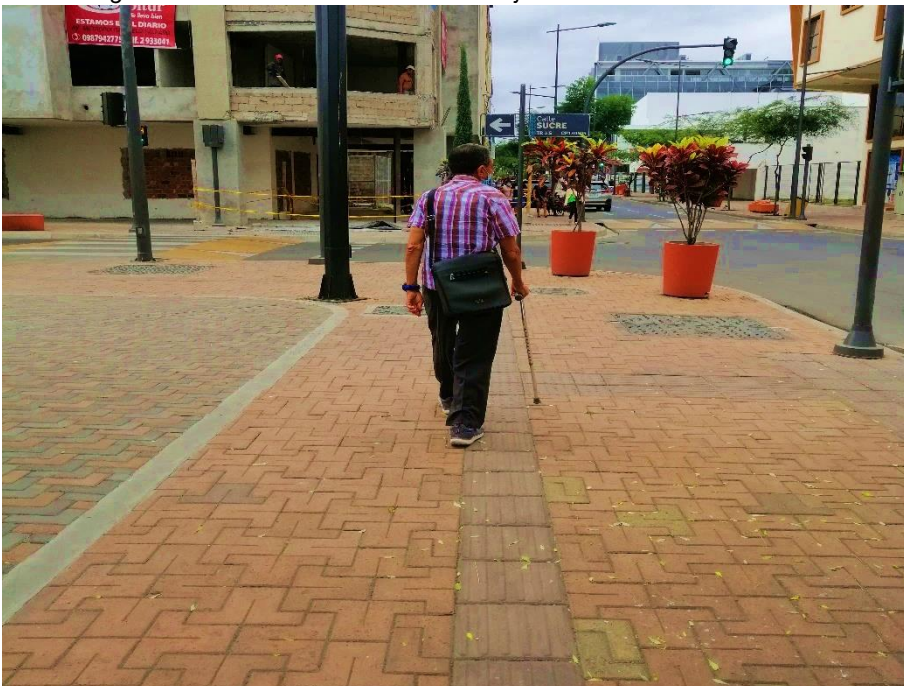
espacios adecuados y que cumplan la norma para la espera en las paradas del transporte público.

Figura 7.
Sector ciudadela Municipal.



Fuente: Elaboración propia.

Figura 8.
Sector Regeneración Urbana centro de Portoviejo



Fuente: Elaboración propia.

Los problemas presentados durante la etapa de investigación demuestran la ausencia del cumplimiento de la normativa. Para identificar los problemas en el desplazamiento durante el viaje y en respuesta al segundo objetivo específico, es importante resaltar los problemas durante el recorrido en el uso de diferentes rutas de buses con dos personas con discapacidad en los que principalmente se pudo identificar la gran diferencia de altura que existe entre buses-aceras y la verdadera frustración que causa para la mayoría de los entrevistados el tener que desplazarse al final de la unidad para bajar, esta situación deja en evidencia el gran incumplimiento sobre lo que menciona la normativa acerca de las puertas únicas para personas con discapacidad (SEN, 2017).

La percepción que se tienen sobre la accesibilidad al transporte público no es casi nada discordante entre los entrevistados ya que todos ellos describen las grandes y diferentes problemáticas que se encuentra a diario, siendo mayor la percepción negativa que la positiva. Con respecto al tercer objetivo específico sobre la percepción ciudadana y los problemas físico-espaciales, esta puede variar según el contexto a analizarse, ya que cada uno tiene diferentes experiencias durante los viajes en transporte público. Asimismo se detectó que el momento de percepción sobre esta problemática están vinculados negativamente al uso del mismo transporte porque es ahí donde más se agudiza por la disminución del espacio y la poca capacidad de movilidad sobre todo de las personas con discapacidad. Al contrario de la percepción que se tienen sobre el desplazamiento hacia las paradas que es algo más positivo pero que únicamente se refiere al desplazamiento que existe entre su lugar de residencia y la parada próxima o durante el recorrido a pie que habitualmente realizan en el caso de cada uno debido a la familiaridad del espacio y de las personas que lo conforman.

En resumen se identificó la situación de la problemática que no permiten una adecuada accesibilidad e inclusión de las personas con discapacidad al transporte público. Es importante reconocer que estos problemas se van a agudizar dependiendo de la realidad de cada persona y más aún en el caso de

los ciudadanos portovejenses, en la que se demuestra mediante esta investigación que el espacio que se le brinda a las personas con discapacidad que usan o que quisiera usar el transporte público no es el adecuado ni el suficiente y que tampoco está siendo atendido oportunamente de una forma integral sino que se está basando en las intervenciones de regeneración puntuales que ocurren en la ciudad y donde tampoco se está atendiendo con soluciones definitivas en los diferentes casos.

BIBLIOGRAFÍA

- Alguacil, J. (2008). Espacio público y espacio político: La ciudad como el lugar para las estrategias de participación. *Polis (Santiago)*, 7(20), 199-223. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-65682008000100011>
- Almada, J. F., y Renner, J. S. (2015). Public transport accessibility for wheelchair users: a perspective from macro-ergonomic design. *Work-a Journal of Prevention Assessment y Rehabilitation*, 50(4), 531-541. doi:10.3233/wor-131811
- Asamblea Nacional de la República del Ecuador. (2012). Ley Orgánica de Discapacidades. Recuperado el 27 de julio de 2022, de https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/02/ley_organica_discapacidades.pdf
- Berríos, E., y Greene, M. (2020). Barreras estructurales en la caminabilidad y accesibilidad a escala de barrio. Estudio de tres casos en Santiago de Chile. *Revista* 180, (46), 118-133. [https://dx.doi.org/10.32995/rev180.num-46.\(2020\).art-789](https://dx.doi.org/10.32995/rev180.num-46.(2020).art-789)
- Calle, A., y Campillay, M. (2020). Transporte público inclusivo: Un derecho fundamental. En M. Tamayo, A. Besoain-Saldaña, y J. Rebolledo. (Eds.), *Kinesiología y discapacidad: Perspectivas para una práctica basada en derechos* (pp. 74-82). Santiago, Chile. Universidad de Chile
RECUPERADO EN
<https://libros.uchile.cl/files/presses/1/monographs/1089/submission/proof/5/>
- Cebollada i Frontera, A., y Miralles-Guash, C. (2003). Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad, p. 14
RECUPERADO DE
<https://n9.cl/35hzi6>
- Chacón, K. (2019). *Hacia un Sistema de Transporte Inclusivo y Sostenible*.
Hacia un Sistema de Transporte Inclusivo y Sostenible.
https://www.academia.edu/49308273/Hacia_un_Sistema_de_Transporte_Inclusivo_y_Sostenible
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2021). Camino al desarrollo local inclusivo. Guía de buenas prácticas para la inclusión social y laboral de personas jóvenes con discapacidad.
RECUPERADO EN
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/47652/1/S2100842_es.pdf
- Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades. (2021). Estadística de discapacidad. Total de personas con discapacidad registrada en el

- registro nacional de discapacidad. RECUPERADO EN <https://www.consejodiscapacidades.gob.ec/estadisticas-de-discapacidad/>
- D'Otero, J., Poveda, Díaz, Márquez, L., Peña, & Monroy, N. (2017). Patrones de viaje y problemas de accesibilidad de personas en situación de discapacidad en Tunja. *Revista Lasallista de Investigación*, 14(2), 20-29. <https://doi.org/10.22507/rli.v14n2a2>
- Farha, L., & Porter, B. (s/f). 2030spotlight.org. Recuperado el 27 de julio de 2022, de https://www.2030spotlight.org/sites/default/files/download/spot2017esp/Spotlight2017_2_11_Farha_Porter_esp.pdf
- Flores, E., García, J., Chica, J., & Mora, E. (2017). Identificación y análisis de indicadores de sostenibilidad para la movilidad. *Estoa. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 6(11), 123-138. <https://doi.org/10.18537/est.v006.n011.a07>
- García-Schilardi, M. (2014). Transporte público colectivo: SU ROL EN LOS PROCESOS DE INCLUSIÓN SOCIAL. *Bitácora Urbano Territorial*, 24(1), 35-42. Retrieved April 26, 2022, from http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-79132014000100035&lng=en&tlng=es.
- Gento, A.M. y Elorduy, J, L. (2016). "Análisis de la accesibilidad física en el transporte público en autobús en la ciudad de Valladolid", *Revista Española de Discapacidad*, 4 (I): 135153. RECUPERADO DE <https://n9.cl/1e1gr>
- Giaconi, C., Pedrero, Z., & San Martín, P. (2017). La discapacidad: Percepciones de cuidadores de niños, niñas y jóvenes en situación de discapacidad. *Psicoperspectivas*, 16(1), 55-67. <https://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol16-issue1-fulltext-822>
- Gil, I. (2018). ¿Qué es la discapacidad? Evolución histórica y cultural. El Blog de empleo de Fundación Adecco. <https://fundacionadecco.org/blog/que-es-la-discapacidad-evolucion-historica>
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Portoviejo. (2017). Ordenanza que reforma la ordenanza que regula el componente territorial e incorpora en su título III el capítulo innumerado denominado "De la accesibilidad universal en el Cantón Portoviejo". RECUPERADO EN http://online.portoviejo.gob.ec:9090/ordenanzas/b_ordenanza.down?id_archivo=1622
- González, F., Contreras, C.P., y Jurado, C. (2018). Vulnerabilidad en el transporte público: análisis cuantitativo de percepciones sobre movilidad segura. *Revista de Urbanismo*, 39, 1-14. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2018.49399>

- Gonçalves de Castro, G., Silva, M., y Santos, A. (2020). Barreiras de acessibilidade urbana: cotidiano das famílias de crianças com deficiências neurológicas. *Revista Família, Ciclos de Vida e Saúde no Contexto Social*, 2, 2020, pp. 694-701. [fecha de Consulta 27 de abril de 2022]. ISSN: Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=497965721004>
- Guevara, M., Flores, J., y Flores, M. (2022). Análisis de las condiciones de movilidad peatonal por la fragmentación territorial. Caso: Barrio de las Lajas, Unidad Territorial Atlixcáyotl, Puebla, México. *Estoa. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 11(21), 251-271. <https://doi.org/10.18537/est.v011.n021.a14>
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano Territorial*, 21(2). Recuperado a partir de <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/29076>
- Hernández, D. (2012). Activos y estructuras de oportunidades de movilidad: Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad. *EURE (Santiago)*, 38(115), 117-135. RECUPERADO DE <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612012000300006>
- Herrera, D. (2020). ABU, movilidad inclusiva. RECUPERADO DE <http://hdl.handle.net/20.500.12010/11336>
- Huerta, J. (2014). Discapacidad y diseño accesible. Diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad. RECUPERADO EN http://repositoriocdpd.net:8080/bitstream/handle/123456789/249/L_HuertaPeraltaJ_DiscapacidadDisenoAccesible_2007.pdf?sequence=1
- Jirón, P., y Mansilla, P. (2013). Atravesando la espesura de la ciudad: vida cotidiana y barreras de accesibilidad de los habitantes de la periferia urbana de Santiago de Chile. *Revista de geografía Norte Grande*, (56), 53-74. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-34022013000300004>
- Martínez, D. (2012). Estrategia para promover la accesibilidad, cobertura y calidad en el sistema de transporte público urbano para la población con discapacidad física: caso Bogotá. RECUPERADO DE <https://n9.cl/ngislo>
- Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. (2016). Accesibilidad Universal (AU). Normativa Ecuatoriana de la Construcción RECUPERADO EN <https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/03/Accesibilidad-Universal.pdf>

- Montezuma, R. (2003). Ciudad y transporte: la movilidad urbana. Cuadernos de la CEPAL. RECUPERADO DE https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/27823/S2003002_es.pdf
- Páramo, P., Burbano, A., Aguilar, M., García, E., Pari, E., Jiménez, B., López, R., Moya, E., Viera, J., Elgier, A., & Rosas, G. (2021). La experiencia de caminar en ciudades latinoamericanas. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 23(1), 20-33. Epub July 07, 2021. <https://doi.org/10.14718/revarq.2021.2830>
- Pinto, N., Puga, E., & Endara, G. (2017). Más allá de los límites Apuntes para una movilidad inclusiva. Friedrich-Ebert-Stiftung (FES-ILDIS) Ecuador. RECUPERADO DE <https://bit.ly/3dtBbJa>
- Piñas, L., Jácome, C., y Rojas, F. (2021). Discriminación a las personas con discapacidad física en el transporte público en la actual pandemia (COVID-19). *Dilemas contemporáneos: educación, política y valores*, 9(spe1), 00068. Epub 31 de enero de 2022. <https://doi.org/10.46377/dilemas.v9i.2975>
- Pooley, C. (2016). Mobility, Transport and Social Inclusion: Lessons from History. *Social Inclusion*, 4(3), 100-109. doi:10.17645/si.v4i3.461
- Priestley, M. (2001). Disability and the life course global perspectives. Cambridge.org. Recuperado el 27 de julio de 2022, de <https://assets.cambridge.org/97805217/93407/sample/9780521793407ws.pdf>
- Redondo, S. (2013). Movilidad y transporte en el Área Metropolitana de Buenos Aires. La brecha de la accesibilidad y la generación de una ciudad inclusiva. *X Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires*, pp. 3-15. RECUPERADO DE <https://n9.cl/87obr>
- Sangroni, N., Medina, Y., Tápanes, E., Santos, O., Pérez, J., & Sánchez, Y. (2021). Principales modelos de gestión de calidad de vida urbana asociada al transporte. *Ingeniería Industrial*, 42(3), 42-53. Epub 20 de octubre de 2021. Recuperado en 25 de abril de 2022, de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-59362021000300042&lng=es&tlng=es.
- Servicio Ecuatoriano de Normalización. (2017). Norma Técnica Ecuatoriana. Accesibilidad de las personas al medio físico. Terminales, estaciones y paradas de transporte. Requisitos. RECUPERADO EN <https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/06/NTE-INEN-2292-TERMINALES-ESTACIONES-Y-PARADAS-DE-TRANSPORTE.pdf>

STARGROUP. (2019). PLAN PORTOVIEJO 2035 La mejor ciudad para vivir del Ecuador. P.254. RECUPERADO EN <https://content.bhybrid.com/publication/df513425/mobile/>

Valenzuela, L., y Talavera, R. (2012). La accesibilidad peatonal en la integración espacial de las paradas de transporte público. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 21(2),97-109. [fecha de Consulta 24 de abril de 2022]. ISSN: 0124-7913. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74826255014>

Valenzuela, L., y Talavera, R. (2015). Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes. *EURE (Santiago)*, 41(123), 5-27. <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612015000300001>

Zúñiga, A., y Allen, J. (2021). Medición de percepción de la calidad de vida con respecto a la satisfacción con el transporte público en Costa Rica. *Infraestructura Vial*, 23(42), 23-34. <https://dx.doi.org/10.15517/iv.v23i42.45135>

Anexos

Anexos 1

Consentimiento libre, previo e informado de los participantes en la investigación (Entrevista 01).



ENTREVISTA: Accesibilidad al transporte público para personas con problemas de movilidad en la ciudad de Portoviejo.

Consentimiento libre, previo e informado de los participantes en la investigación

La siguiente información tiene como fin proveer a los participantes en esta investigación una explicación de la naturaleza de esta.

El proyecto de investigación “Accesibilidad al transporte público para personas con discapacidad en la ciudad de Portoviejo”, es el tema de tesis del maestrante Jose Daniel Briones Murillo estudiante de maestría en urbanismo mención en gobernanza y planificación urbana con enfoque al cambio climático. El proyecto tiene como objetivo detectar los problemas físico-espaciales durante el desplazamiento a las paradas, en las paradas, y en el recorrido del bus que no permiten una adecuada accesibilidad e inclusión de las personas con problemas de movilidad al transporte público de la ciudad de Portoviejo, mediante el registro de entrevista realizadas a varios actores, para con ello sentar un precedente de la percepción de la problemática en mención.

Quien aprueba participar como informante en este estudio, afirma con la aceptación del presente documento que:

- Conoce que los datos obtenidos en la investigación serán usados estrictamente con fines académicos.
- Ha aceptado participar de una entrevista personal.
- Ha sido informado sobre la naturaleza de la investigación.
- Su participación es libre y voluntaria.
- Autoriza que la entrevista sea registrada en audio.
- Autoriza el registro fotográfico, ya sea el día de la entrevista o en una cita posterior.
- Conoce que durante este proceso no será intencionalmente sometido a situaciones que atenten contra su seguridad e integridad física.
- Entiende que puede interrumpir o retirarse de la entrevista en cualquier momento.
- Se le ha proporcionado la oportunidad de hacer preguntas respecto al proyecto.
- Conoce que su nombre puede ser citado como fuente dentro de la investigación, siempre sobre la base de la información registrada en la grabación, como prueba única de la información facilitada.
- Conoce que las respuestas a la entrevista serán utilizadas bajo el criterio científico de los investigadores.
- Autoriza el uso de las fotografías con fines académicos.

Quien abajo firma, acepta participar voluntariamente en esta investigación y reconoce que ha sido informado sobre el proceso y las opciones que tiene durante la entrevista. Entiende, asimismo, que puede solicitar información sobre los resultados de este estudio, cuando este haya concluido (jdbriones@puce.edu.ec).

Nombre del Participante

Firma del Participante

Fecha

Fuente: Elaboración propia.

Anexos 2

Preguntas y respuestas de las entrevistas sobre accesibilidad al transporte público para personas con discapacidad en la ciudad de Portoviejo.

1. ¿Cuál es su edad?

Entrevistada 01	53 años.
Entrevistado 02	62 años.
Entrevistada 03	69 años.
Entrevistada 04	33 años.
Entrevistado 05	67 años.
Entrevistado 06	48 años.

2. ¿Cuál es su género?

01	Femenino.
02	Masculino.
03	Femenino.
04	Femenino.
05	Masculino.
06	Masculino.

3. ¿En qué barrio vives actualmente?

01	Ciudadela municipal, perteneciente a la parroquia 18 de octubre.
02	Sitio la Ciénega, parroquia Calderón, Portoviejo.
03	Ciudadela San Alejo.
04	El Florón, Portoviejo.
05	Ciudadela Granda Centeno y Avenida Manabí.
06	Sector Terminal Terrestre. Andres de Vera.

4. ¿Si Padece usted alguna enfermedad, condición o estado que limite su libre movilidad, podría darnos una breve explicación sobre la misma?

01	Distonía y atrofia muscular es mi diagnóstico actual, sin embargo siempre me dan diagnósticos diferentes, pero gracias a Dios puedo caminar y aún puedo hacer mis asuntos por mi misma.
02	Hace 40 años, me detectaron artritis reumatoidea, artrosis. Me provoca mucho dolor, hay temporadas que me quedo inmovilizado y con tratamiento puedo controlar algo, y cuando son muy fuertes los dolores me toca pasar en cama.

03	Hace más de 20 años me operaron en el Verdi Cevallos de aquí de Portoviejo y quede parálitica y con el tiempo me he ido recuperando y puedo moverme un poco más.
04	Mi enfermedad es de nacimiento, desde bebé tengo problemas musculares.
05	Accidente cerebro vascular desde los 35 años.
06	A los dos años me dio la poliomielitis.

5. ¿Para qué actividades usas el transporte público?

01	Negocio, comerciante de ventas por catálogo e ingreso de personas para trabajar.
02	Especialmente para mis citas médicas, comprar medicamento y por necesidades personales.
03	Para pagar los servicios básicos y para hacer compras, consultas médicas.
04	Estudio en la universidad en una carrera virtual sin embargo hay veces que me toca asistir y voy en bus, también para mis terapias y consultas médicas.
05	Para movilizarme en mi vida normal, terapia, cita médica, trabajo en comercio.
06	Para visitar algún familiar y hacer mis cosas personales.

6. ¿Cuántas veces utilizas el transporte público urbano de pasajeros al día?

01	Aproximadamente 5 veces al día, dependiendo el número de personas que tenga que visitar.
02	Tres veces por semana.
03	4 días a la semana cojo la buseta.
04	Dependiendo pero creo que 1 o 2 veces por semana y hay semanas que no salgo.
05	2 veces al día.
06	4 veces a la semana.

7. ¿En qué estado se encuentran las aceras por las cuales accede a las paradas del transporte?

01	Unas son más o menos, en la ciudadela municipal ni siquiera hay aceras. Son pocas las aceras que están en buen estado y no excelentes.
----	--

02	Cuando ando con dolor me molesta mucho las aceras dañadas con baches porque quiero andar más rápido de lo normal.
03	En el sector La 15 de Abril del Supermercado AKÍ hay una parada en el que está el espacio para el bus pero los carros particulares lo usan, la acera se encuentra en buen estado pero no funciona. En la ciudad no hay muchas aceras en buen estado que digamos.
04	Terrible mi mama se sacrifica mucho. A veces hay muchos baches en las aceras y nos demoramos mucho. A veces no hay por donde pasar y mi mama tampoco me puede cargar, necesitamos a veces de ayuda de otra persona más que pase por la calle y nos ayude.
05	Muy mal estado, en muchos barrios no hay aceras o se encuentran en mal estado.
06	Creo que las veredas se encuentran en buen estado porque podrían estar peor, por lo menos ya no hay basura tirada como antes, y las veredas están más limpias.

8. ¿Cómo afectan los obstáculos físicos encontrados en el camino a la parada o en el camino a su destino?

01	Por supuesto que un problema es la basura. Cuando las calles son adoquinadas no puedo caminar bien y debo buscar el lugar más llano, comercio informal en las aceras los talleres de motos y las vitrinas afuera de los locales, yo como estiro un poco la pierna a veces me he tropezado y he terminado golpeada, pero tengo que andar, no uso las aceras porque existe varios elementos que impiden su uso, aceras mojadas por propietarios de terrenos, demasiada piedra, tengo que andar siempre con zapato deportivo porque en las zapatillas como tengo problema en las piernas se me meten piedras y me daño.
02	Se encuentran las heces de los perritos y debo usar la calle, mucha basura. La gente que usa las aceras para el comercio está bien trabajar pero es exagerado que usen todo el espacio y a uno le toque usar la calle para andar un poco más tranquilo.
03	A veces me quieren hacer subir por la puerta de atrás por el apuro de los choferes. Tengo que usar la calle para caminar, Portoviejo está sucio y comercio informal.
04	Hay mucho obstáculo, las alcantarillas destapadas, y no solo por mí, también por personas con problemas de visión, es muy peligroso, siempre necesito ayuda, algún familiar tiene que cargarme porque es muy difícil andar en la calle, no hay espacio.
05	Es muy grave esta situación, aunque tenga precaución siempre me estoy tropezando, aunque hay lugares donde camino con algo de tranquilidad, siempre pasa algo que el mismo lugar no vuelve a hacer seguro y siempre es diferente cada vez que paso. Por ejemplo saliendo de mi casa a varios metros la acera no es tan amplia pero no hay ningún obstáculo pero hay días en que el vecino estaciona su auto en parte de la acera y yo no puedo pasar y debo cruzar por la calle.
06	cuando yo salgo con mis muletas, los años me han dado muchas habilidades y no permite que me tropiece, aunque me he caído pero son muy pocas veces, pero cuando el espacio es angosto no puedo

	usar muy bien mis muletas porque es difícil peor si hay más gente y no son amables. Cuando las calles no están asfaltadas es muy desesperante andar.
--	--

9. ¿El servicio de transporte está cerca de su domicilio?

01	A mi paso está de 5 a 10 minutos.
02	8 minutos.
03	de 10 a 15 minutos.
04	De 0 a 5 minutos hay una parada pero por suerte fuera de mi casa yo siempre consigo que me recojan los buses y me puedo evitar tener que ir hasta la parada cerca.
05	Está a unos cinco minutos, algo cerca.
06	De 5 a 10 minutos a mi paso.

10. ¿Cree que los choferes respetan las paradas y las rutas diarias? ¿Por qué?

01	Unos, pero son pocos.
02	Hay algunos que sí y otros no supongo por la prisa que tienen. A veces van lento queriendo recoger pasajeros pero cuando están con el tiempo no les importa nada. Y prefiero no subirme cuando es así.
03	No respetan andan muy apurados, a veces es más fácil que me recojan en lugares donde no hay señalización.
04	Algunos si y otros no, la gran mayoría andan apurados, aunque la ruta que pasa por mi casa ya me conoce y casi no tengo inconvenientes y me esperan pero ya en la ciudad (centro) no es así.
05	No, cuando les da la gana si paran pero cuando andan apurados. No hacen respetar los asientos especiales.
06	Puedo decir que a veces si y a veces no, me parece que a los choferes solo les interesa cobrar y no les importa estacionarse así sea mitad de la calle y que a las personas nos toque coger el bus en la calle/calzada

11. ¿Cree que todas las personas, adultos mayores, con discapacidad o alguna condición especial pueden acceder al servicio de transporte público de la ciudad? ¿Por qué?

01	Imposible, si es una persona con discapacidad con sillas de ruedas o muletas, necesariamente se transportará con ayuda de otra porque es difícil. Es decir, yo de lo que ando, de lo que veo y lo que yo también paso es difícil usar transporte urbano porque no hay la comodidad.
02	Si se puede pero en la mayoría de los casos con ayuda.
03	No es seguro.
04	Sí se puede acceder pero es muy difícil. Con apoyo de alguien si se puede pero sería bueno que se pudiera usar el bus sin tantos inconvenientes y que tengan más espacio.

05	No es imposible, en guayaquil existen un poco más de facilidad pero aquí en Portoviejo no. Conozco a mucha gente con discapacidad que no salen de sus casas por el mal servicio que brindan los buses y porque las calles son inseguras para caminar.
06	Aquí en Portoviejo es difícil caminar por muchos baches y usar el transporte también, en condiciones normales se ve que es complicado peor cuando hay una discapacidad o es alguien mayor.

12. ¿Cree que el estado de las vías puede provocar algún incidente por algún movimiento repentino dentro del bus? ¿Por qué?

01	Claro que sí. Me suelo pegar en las piernas por algún movimiento brusco a veces por que el chofer maneja de una forma agresiva y otras veces porque topa con algún bache.
02	Sí cuando hay huecos, muros altos y no hay precaución de los choferes por exceso de velocidad.
03	Claro, los nuevos muros de la regeneración parece que anduviera en caballo, crea desorden dentro del bus.
04	Claro que sí, con mi mama siempre nos andamos pegando por eso a veces no queremos usar el bus pero la situación económica es difícil y nos obliga.
05	No. Mientras una vaya sentada no pasa nada pero a veces el chofer arranca antes o te pide que avances cuando aún no ha llegado a la parada y ahí sí puede ser un problema.
06	Puede ser que incomode cuando un bus cae en un hueco pero si uno va con muchísima precaución se puede ahorrar muchos malestares.

13. ¿En qué estado se encuentran los servicios en el entorno de la caminata a la parada donde toma el transporte público?

01	La gente no es amable tampoco, faltan cosas como lo hay en la regeneración.
02	Caminar por Portoviejo es horrible, tengo que caminar por las calles.
03	Hay mucho desorden. Yo conozco las rutas de buses pero a veces hay lugares que se me olvidan y me toca preguntar a los choferes y estos tienen mala actitud, no todos.
04	Son pocas las aceras amplias. A veces los pasos peatonales están pintados y otras no. Es muy complicado poder pasar de una vereda a otra aunque a mí siempre me acompañan, pero aun así es difícil andar. Me gusta ir al parque las vegas porque el bus de mi casa me deja en el parque y no tengo que andar mucho por la calle.
05	Hay muchas cosas que no hay, las rampas no sirven, no hay elementos de seguridad como en otras ciudades.
06	Debería haber paradas con asiento, si no hay iluminación no importa porque no hay transporte nocturno, si fuera bueno que se ampliara el servicio porque por ejemplo a mí me gusta ver partidos de vóley en diferentes parques de la ciudad y muchas veces no me quedo más tiempo porque después no alcanzo a coger el bus porque salen de servicio.

**14. ¿Qué tan cómodos cree son las unidades de transporte público?
 ¿Por qué?**

01	Unas son modernas pero no tan nuevas, pero no cumplen con todos los requisitos, los asientos serán cómodos para cualquier persona común y corriente pero no tanto para unas personas con discapacidad, los asientos son durísimos pero también que podemos exigir del transporte público.
02	Hay un porcentaje que está mejorado pero falta un 50% aún creo.
03	Es incomodo yo recorro todo Portoviejo y creo que estamos peor cada día, más olvidados, sin ningún arma para defendernos, cada uno ve por su cuenta y personas como yo quedamos desplazadas como animales.
04	Me parecen poco cómodos y mi mama siempre dice que es difícil andar con mi silla. Yo tengo que dejar mi silla cuando subo al bus y gracias a dios puedo movilizarme hasta un puesto aunque es muy duro.
05	No es muy agradable, es difícil caminar, muy angosto sobre todo la subida porque a veces el bus tiene varias escaleras de diferentes tamaños y formas, y los choferes no me permiten bajar por la puerta que me queda más cerca.
06	Creo que los buses deben ser más amplios y que me permitan mover un poco más.

15. ¿En qué estado se encuentran estos servicios existentes o considera que deben existir en las paradas donde toma el transporte público?

01	No hay, iluminación fuera de las paradas, solo si se considera las luminarias de las calles, nada asientos de descaso, en la noche se encuentra algo más vacío pero ahora los buses no andan en las noches, solo he visto stickers que ponen para discapacitados, tercera edad y embarazadas, señalización e información sobre la ruta del transporte no existe.
02	Hay lugares donde sentarse y otros no. A veces solo hay para que se sienten 3 personas y nada más y son asientos muy pequeños e incomodos. No están dibujadas las rutas de los buses en ningún lugar ni en el terminal ni nada.
03	De aquí a la Avenida del Ejército No existen rampas, no hay señalización, no hay pasos peatonales. No hay policías, los policías de San Alejo ya no están, los trasladaron a la Ciudadela vecina Los Cerezos.
04	No hay nada bueno en las paradas, como en otras ciudades. No hay información de rutas, no hay seguridad, no hay sombra. Uso el transporte y si me sirve y ahorro dinero pero hay muchas cosas viejas y que no sirven. Cuando voy al parque me bajo en un lado donde ni siquiera hay una parada señalizada y debería porque es una entrada para acceder al parque.
05	La señalización siempre hace falta, porque dura un tiempo y luego pasa el doble de tiempo hasta que vuelvan a pintarlas en las calles,

	casi ninguna parada tiene para sentarse, es cansado estar parado tanto tiempo esperando el bus. Sin sombra y en pésimo estado.
06	Todas las paradas deberían ser como las paradas del terminal con sombra y asientos. No hay señalización, no hay dispositivos tecnológicos y los asientos de descanso en las paradas no son nada cómodos.

16. ¿Podría identificar zonas conflictivas para acceder al transporte público dentro de la ciudad? cuáles y Por qué?

01	El terminal y el Paseo Shopping. El cruce de las avenidas para coger los buses de regreso. En el terminal la gente te puede empujar al momento de querer subir al bus desde la parada que va para el Shopping.
02	Usando los buses del Pasero Shopping al terminal me caí y la llanta del bus me paso por el pie y es la peor experiencia por falta de precaución del chofer.
03	La peor parada es la 15 de Abril donde usan el espacio del bus los carros y motos particulares. Un día estaba esperando el bus y se estaciona una señora y le indico que ahí está la señalética que dice parada de bus y solo me miro, se sonrió y entro al supermercado y tuve que ir a la calle. El mismo diseño de parada hay en el mercado nuevo y ahí si respetan el espacio
04	Donde hay mucha gente. Cuando me toca ir a la universidad y a la salida coincide que es horario de almuerzo es muy difícil andar aunque siempre hay personas que me ayudan. A veces no hay más y me toca esperar una media hora hasta poder llegar la parada sin cansarme tanto.
05	La parada del hospital del seguro, no hay donde sentarse y es muy difícil subir al bus porque el bus no puede acercarse a la parada si no que a uno le toca lanzarse a la calle porque está el estacionamiento de cooperativa de taxis que impiden el paso.
06	Los barrios peligrosos como el San Pablo es muy difícil andar por la inseguridad.

17. ¿Podría identificar zonas seguras para acceder al transporte público dentro de la ciudad? cuáles y por qué?

01	Hay buses que me dejan muy cerca de mis visitas a clientes y me hace sentir segura porque no tengo que caminar mucho.
02	Me siento seguro en el terminal terrestre porque hay uniformados y los buses esperan más tiempo para subir y bajar. Sin embargo para para cruzar la calle del terminal coger otros buses es una odisea por el tráfico y falta de semaforización.
03	No, aunque conozca a los choferes que a veces no me quieren recoger de la ciudad del valle que es la que más utilizo. No hay humanidad.
04	Me siento segura solo cogiendo el bus afuera de mi casa.
05	En el terminal me siento seguro y camino con tranquilidad porque hay bastante presencia de policías municipales y guardias.

06	Creo que depende de la suerte. Me siento tranquilo usar el bus en mi barrio.
----	--

18. ¿Cree que la conexión entre las diferentes rutas de buses es eficiente? ¿Por qué?

01	En la línea de la municipal si es rápida, pero en las otras líneas en especial las de ciudad del valle, hay que esperar eternamente. La línea de picoazá también es algo lenta.
02	Hay lugares que hay que esperar mucho tiempo el bus y no están conectadas las rutas.
03	Pésimo. No existe, siempre me toca caminar varias cuadras porque los buses son desordenados.
04	Tengo suerte porque el bus que pasa por mi casa me deja a 2 cuadras de la universidad pero creo que no hay unión de los buses.
05	Creo que si uno tiene suerte puede subir y bajar a los buses y no tener que esperar mucho tiempo entre las rutas, pero a veces hay que caminar mucho para alcanzar rutas diferentes.
06	Creo que no están organizado los buses ni las rutas.

19. ¿Qué momentos del viaje en transporte público considera más seguros actualmente?

01	A veces me siento insegura dependiendo el barrio, pero por ejemplo en la Municipal me siento tranquila aunque dicen que si es un poco peligroso, y aunque cargo mis cosas, no estoy pensando si me pueden robar. No siento tanta inseguridad.
02	Lo más seguro es cuando estoy trepado en el bus. Porque cuando subo y bajo es incómodo por mis malas experiencias, me siento cómodo cuando voy sentado.
03	Ningún momento por mis piernas se me hace muy difícil. Me siento segura caminando aquí por mi barrio y me gusta ir encontrándome con mis vecinos pero cuando llego a la parada cansada no hay donde sentarse para descansar y cuando me subo al bus ya descanso.
04	Afuera de mi casa y cuando ya dejo de utilizar el bus y ya llego a mi destino final. Cuando voy sentada en el bus también me siento tranquila se podría decir.
05	Me siento seguro cuando salgo de mi casa a la parada. Creo que me siento seguro donde la gente me conoce por ejemplo el terminal terrestre, tengo muchos amigos aquí.
06	Cuando uso el transporte en mi barrio. Cuando llego a mi destino final y sé que ya no tengo que subir o bajar al bus.

20. ¿Ha tenido alguna experiencia en un punto específico de la ciudad que puedas recordaren el que pudiste identificar problemas o soluciones sobre la accesibilidad al transporte?

01	He tenido suerte creo yo porque he estado a punto de caerme pero siempre hay una persona que me sostiene, una vez en la parada del
----	--

	parque la rotonda caí de rodillas pero por un desequilibrio mío, no fue culpa del chofer.
02	La misma experiencia que ya se mencionó.
03	No existe nada, la regeneración del centro tampoco ayuda.
04	En mi caso gracias a Dios no me he caído solo una vez un bus casi se lleva mi silla de rueda por avanzar muy rápido y eso fue hace algunos años en el centro de Portoviejo.
05	el problema es que los choferes no respetan los tiempos a veces porque coger pasajeros van lento y cuando ya están con el tiempo ahí si no quieren coger a nadie. Me he caído varias veces bajando del bus porque no hay donde agarrarse.
06	He tenido bastante caídas, caminando, subiendo y bajando del bus, pero más me cuesta subir por la parte de atrás y caminar en los pasillos del bus. No recuerdo una experiencia específica pero me he caído mucho.

21 ¿Qué tan agradable resulta utilizar el transporte público en Portoviejo?

01	Hay buses que son algo cómodos y tienen aires algunos.
02	Ahora con algunos buses con aire acondicionado me hacen sentir muy cómodo pero me gustaría poder subir y bajar por la misma puerta para no tener que caminar mucho por ejemplo yo me siento siempre en la mitad del bus, porque cuando me subo avanzo un poco y ya cuando me voy a bajar me falta la otra mitad.
03	Hay choferes amables pero también hay groseros que quieren que suban al bus por la puerta de atrás.
04	Nada agradable lo digo por mi mamá porque se queja sobre los buses y los choferes.
05	hay algo que me molesta mucho y es que yo siempre me subo por la primer puerta pero cuando debo bajar, obligatoria mente debo ir a la puerta de atrás e ir caminando, intentando no caerme y a mí me gustaría poder bajar por la puerta que me quede más cerca.
06	Me parece bien en general. Muy agradable.

**22 ¿Cree que los choferes están capacitados para atender y brindar un servicio de calidad a las personas con problemas de movilidad?
 ¿Por qué?**

01	Para nada, es un gran problema porque no les interesa la persona que se sube o baja y a veces te quiere cobrar sin subir por completo al bus y es complicado subir y pagar al mismo tiempo.
02	Creo que la mayoría de los conductores son un poco más respetuosos y dan tiempo para subir y bajar.
03	No, los choferes son inconscientes y creen que no se van a enfermar nunca.
04	Les falta más empatía y aprender que si fueran ellos o un familiar actuarían diferente.

05	No.
06	En su mayoría aunque hay alguno que ya no deberían conducir.

23. ¿Cree que la capacidad de los buses/paradas está de acuerdo con el número de usuarios? ¿Por qué?

01	Ahora sí, desde el año pasado que se podía salir menos, viajaba con más comodidad, ahora que se está normalizando todo pues veremos qué pasa, porque hasta ahora no se llenan.
02	Hay momentos que no hay donde sentarse y aquí en Manabí es poca las personas que te ven y seden el asiento sin embargo en guayaquil he visto que la gente está más pendiente de ceder su puesto.
03	Hay paradas que hay mucha gente y las aceras son muy angostas o no hay espacio como por ejemplo la parada que está frente al terminal.
04	La parada de la universidad se llena mucho y no hay sombra a la salida de la universidad.
05	Creo que hacen falta más buses y bien equipados.
06	La verdad que hay horas del día que hay tanta gente en una parada y no tengo donde sentarme ni ponerme debajo de una sombra.

24. ¿Cuáles serían los principales problemas que detecta en transporte público y en general para realizar sus viajes diarios?

01	A la ciudadanía en general para mayor comprensión sobre las limitaciones de las personas con discapacidad y a Las autoridades que hagan buenas reglamentaciones que ayuden a mejorar las líneas de transporte ya que a veces para ir a un lugar uno debe coger hasta tres líneas de buses en una ciudad que no es muy grande. Las paradas que estén iluminadas, carros destartalados no deberían seguir funcionando, que por lo menos todos los buses tengan aire.
02	Que los conductores respeten los derechos humanos, la velocidad, que no quemen tiempo. Hay buses que no tienen agarraderas.
03	Las puertas de la parte posterior no tienen agarraderas. El principal problema es que los choferes no esperan que me siente para que arranque y estoy que me prendo y me caigo porque los choferes andan apurados.
04	La paciencia de los choferes, a veces hay subidas y bajadas muy angostas y no hay nada que me ayude a subir y por eso siempre alguien tiene que ayudarme a subir. Sería muy bueno que existieran elevadores como en otros países para poder yo misma usar el bus e ir sola a la universidad.
05	No hay como subir tranquilo porque los buses son muy altos y no me puedo bajar por la misma puerta porque dicen que es doble cobre y que molesta para las personas que recién van a subir.
06	Los choferes me hacen subir rápido, no hay mucho espacio dentro del bus y segundo los buses son muy angostos y tercero tiene ahora un sistema de cobro que no permite bajar por la misma puerta sin importarle las condiciones de las personas con discapacidad. si los

	asientos amarillos están para personas con discapacidad al comienzo del bus, es lógico que se pueda usar la misma puerta para subir y bajar, y eliminar esa caminata insegura entre las puertas del mismo bus.
--	--

25. ¿Cuál cree usted que sería la principal solución que ayudaría a las personas con discapacidad para mejorar el uso del transporte público en la ciudad de Portoviejo?

01	Que los choferes esperen que uno se siente para iniciar la marcha.
02	Una parrilla como escalera para que el bus no quede tan alto como en los buses Inter cantonales o provinciales. Solo uno de la ruta Picoazá tiene, solo uno porque el resto no.
03	Buses especiales con todas las comodidades para las personas con discapacidad y que tengan un asiento que sobre salga como escalón para subir porque es muy alto.
04	Se necesita cambios en las calles y en los buses. Veredas más grandes y se necesita más facilidad para subir y pasillos más amplios.
05	Más agarraderas para subir y bajar / una escalerita para subir y bajar con más facilidad.
06	Mejorarlo, mejorar los asientos para el descanso en las paradas y en los buses. Me gustaría poder descansar porque es cansado muy pocas paradas tienen donde sentar y poca gente que te seda el puesto.

Anexos 3

Identificación por color de asientos para personas con discapacidad, embarazadas y tercera edad.



Fuente: Elaboración propia.