



UNA ESCALA PARA LA VALORACIÓN DEL DESEMPEÑO EN USO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ADULTO MAYOR: EVADUT-AM

A SCALE FOR THE ASSESSMENT OF PERFORMANCE DURING USE OF PUBLIC TRANSPORTATION IN OLDER PERSONS: EVADUT-AM.

Jean Gajardo J¹
José Miguel Aravena C²

Resumen

El uso de transporte es una actividad de vital importancia para las personas mayores como elemento promotor de autonomía y participación social. El transporte urbano con frecuencia no es planificado contemplando las necesidades particulares que este grupo social puede presentar, lo que puede favorecer dificultades en el desempeño durante el uso de transporte. Para el logro de un desempeño adaptativo en la actividad interactúan elementos personales, como el estado de salud y el estado funcional, con elementos ambientales, como la accesibilidad física y las actitudes de los pasajeros. Este trabajo describe el marco conceptual y metodológico implicado en el desarrollo de un instrumento de valoración que permite conocer el desempeño de las personas mayores en el uso de transporte público (EVADUT-AM). Para su diseño, se consideró hallazgos cualitativos previamente desarrollados a partir de las experiencias en uso de transporte de personas mayores que viven en la ciudad de Santiago de Chile. El instrumento está compuesto por las dimensiones preparación, acceso, y uso del transporte público. Finalmente, el artículo presenta la escala de valoración y sus instrucciones de aplicación, con el propósito de aportar con un insumo para la práctica disciplinar gerontológica. De igual modo, plantea oportunidades para la continuidad del trabajo a partir de un abordaje cuantitativo que permita validar el instrumento y evaluar sus propiedades psicométricas.

Palabras clave: transporte, adulto mayor, evaluación, participación social

¹ Terapeuta Ocupacional, Licenciado en Ciencias de la Ocupación Humana, Máster en Gerontología Social. Candidato a Doctor en Salud Pública, Universidad de Chile. Profesor Asistente en Docencia, Facultad de Medicina. Universidad de Chile. Becario nacional Conicyt. Independencia 1027. Tel 9786342. jgajardo@med.uchile.cl

² Terapeuta Ocupacional, Licenciado en Ciencias de la Ocupación Humana. Estudiante de Magister en Envejecimiento y calidad de vida, Instituto de Nutrición y Tecnología de los Alimentos – INTA, Universidad de Chile. jm.aravenac@gmail.com



Abstract

The use of public transportation is an important activity for older persons as a promoter of autonomy and social participation. Frequently, transportation systems are not designed considering the particular needs of this social group. Limitations for an adaptive performance may emerge then. Previous research has underlined that adaptive performance when using transportation involves the interaction of personal factors such as health and functional status with environmental factors, such as physical access and passenger's attitudes towards older users. This article describes the conceptual and methodological framework for the development of a scale for the assessment of older persons' performance in the use of public transportation (EVADUT-AM, Escala de Valoración del Desempeño en Uso de Transporte público en el Adulto Mayor). Qualitative findings from previous research in community-dwelling older persons who live in Santiago de Chile were used to establish concepts and factors. This scale involves three dimensions, including preparation, access and use of public transportation, and it was designed considering the demands and the perceptions of older persons living in Santiago, Chile, of their performance in the use of public transportation. The article introduces the scale and instructions, aiming to collaborate to occupational therapy and gerontological practices. The manuscript also elicits future directions for quantitative approaches involving validation process and psychometric evaluation of the scale.

Key words: transportation, elderly, assessment, social participation



Introducción

El uso de transporte público en las personas mayores representa una actividad de la vida diaria de gran relevancia para la mantención de la autonomía y la configuración de rutinas que permitan la continuidad biográfica y la inserción social de la persona, particularmente para quienes residen en contextos urbanos (Carp, 1998). Se ha descrito que la mayoría de las veces, los sistemas de transporte no se planifican considerando necesidades potenciales que la población adulta mayor puede presentar, considerando la heterogeneidad de estados de salud y niveles de funcionalidad – independencia, y necesidades socio-económicas que caracterizan a este grupo social (Bakera & Whiteb, 2010). Ante estas problemáticas, investigación ha evaluado el transporte público desde la accesibilidad y uso efectivo de las personas mayores. Dicha investigación se ha centrado en los factores propios del sujeto (como la discapacidad física) como un factor determinante en el salir a la comunidad y el uso de transporte (Dent, Broe, Creasey, Waite, Cullen, & Grayson, 1999; Wretstrand & Svensson, 2010).

También se ha puesto atención a determinantes ambientales concretos y la percepción del sujeto en relación a dichos obstaculizadores. Por ejemplo, las personas mayores han descrito como principales obstaculizadores para generar un transporte amigable a la persona mayor los horarios de programación de los buses, la inapropiada ubicación de los paraderos, dificultades para subir y bajarse del bus, ruta inapropiada del bus y otros factores como la actitud del conductor (Broome, Nalder, Worrall, & Boldy, 2010). No obstante, ha sido escasamente explorada la percepción de las propias personas mayores del proceso de desarrollar la actividad de transporte, así también como el significado que esta actividad tiene y cómo se constituye como una ocupación, desde un marco de comprensión más ecológico y de mayor complejidad (Broome, McKenna, Fleming, & Worrall, 2009).

Cuando se aborda este fenómeno desde una perspectiva ocupacional, se considera que los factores del ambiente (físico, cultural, social) corresponden a un componente más de la actividad, que interactúa con aspectos de la persona (factores asociados al proceso de envejecimiento, su biografía, experiencias previas) y de la actividad como ocupación (Broome, McKenna, Fleming, & Worrall, 2009; Dent et al., 1999), lo que establece la percepción que tiene el propio sujeto en relación a su experiencia en el uso de transporte como el punto de integración entre dichos factores desagregados.

En Chile, según el Estudio Nacional de la Dependencia en Personas Mayores en Chile, una de las actividades en las que las personas mayores reportan alguna dificultad con mayor frecuencia es el poder ir a otros lugares solo (Albala, Sánchez, Fuentes, Lera & Cea, 2010). Cerca del 20,9% de los sujetos refiere necesitar a lo menos ayuda de un tercero para poder ir a otros lugares (11,1% refiere necesitar ayuda, y un 9,8% refiere no poder hacerlo) (Albala, Sánchez, Fuentes, Lera & Cea, 2010). Dicho estudio no vincula de forma directa el uso de transporte como principal forma de movilización a otros lugares por parte de las personas mayores, no obstante esta actividad ha sido referida como el elemento principal para la promoción de participación en la comunidad de personas mayores (OECD, 2001).



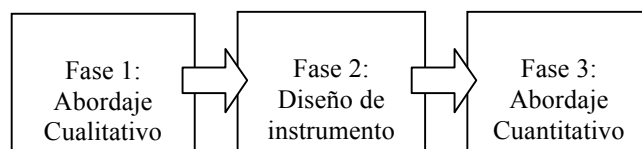
Al situar el estudio de esta problemática en un nivel nacional, se observa que estudios locales han encontrado resultados similares a los hallazgos observados en investigaciones internacionales, posicionando el significado que la actividad tiene como facilitador de la continuidad biográfica y la percepción de autonomía a partir del desempeño ocupacional percibido por el sujeto (Gajardo, Navarrete, López, Rodríguez, Rojas AM, Rojas A & Troncoso 2012).

La relevancia que tiene el uso de transporte público como ocupación favorecedora de autonomía, además de ser contemplada como actividad fundamental a considerar en estrategias internacionales que buscan mejorar la inclusión de la persona mayor en la comunidad como parte de planes de envejecimiento saludable (Minister for Ageing, 2001; WHO, 2015), establecen la necesidad de contar con estrategias de valoración que permitan comprender la percepción que tiene el propio sujeto en relación a su desempeño en el uso de transporte, y posibilitar así el análisis de las potenciales limitaciones que la actividad puede presentar para su abordaje. Ante la inexistencia de pautas específicas de evaluación de esta actividad, este artículo describe el proceso de desarrollo de un instrumento de valoración del desempeño en uso de transporte público en el adulto mayor y presenta una primera versión de esta herramienta de evaluación.

Marco metodológico

El propósito de este trabajo fue diseñar un instrumento de valoración del desempeño en uso de transporte público en adultos mayores, para lo cual se utilizó como marco de referencia metodológico el modelo de elaboración de instrumentos propuesto por Creswell & Plano (2007). Esta forma de elaboración de instrumentos considera una etapa cualitativa previa al diseño del instrumento, con el propósito de develar las características de fenómeno a evaluar en la misma población blanco. A partir de la primera etapa cualitativa se puede acceder a los factores emergentes que generarán los ítems a incluir en el instrumento de evaluación (Ulin, Robinson, & Tolley, 2006), según se muestra en la Figura 1. Existen distintos modelos y metodologías para el desarrollo de instrumentos (revisión teórica, consulta a expertos, estudios poblacionales), no obstante se ha referido que un abordaje cualitativo previo a la formulación de un instrumento de evaluación permite informar sobre aspectos contextuales importantes, como el lenguaje que utilizan las personas y factores para la vinculación con el grupo, lo que favorece mayor precisión de la medición y el incremento de su validez interna (Di Silvestre, 2012).

Figura 1. Modelo para el diseño del instrumento de evaluación



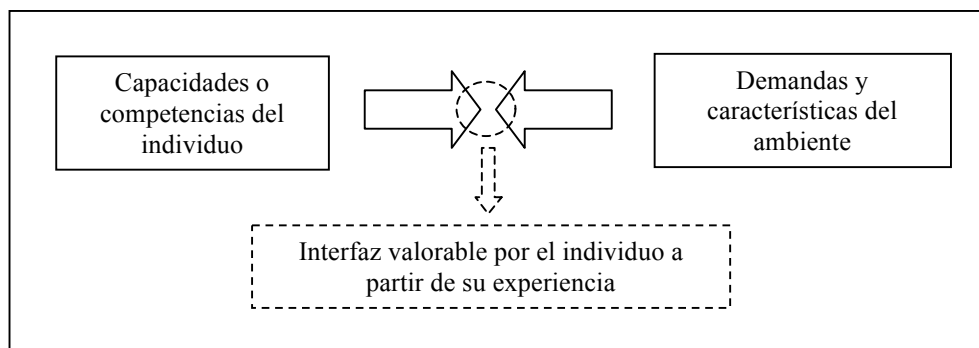
Fuente: Modificado de Creswell y Plano, 2007. Traducción propia.



En coherencia con el diseño referido en la Figura 1, este trabajo corresponde a la Fase 2 del modelo para el diseño del instrumento de evaluación anteriormente referido. Para el abordaje cualitativo (Fase 1) se consideró el estudio llevado a cabo por Gajardo et al (2012). Dicha investigación exploró características del desempeño de un grupo de 10 personas mayores en el uso de transporte en Santiago (sistema Transantiago, compuesto de una red integrada de buses y tren subterráneo) a partir de sus propias experiencias y percepciones, por medio de entrevistas que fueron analizadas con técnica de análisis de contenido desde un enfoque interpretativo-hermenéutico. El estudio aportó con información novedosa en relación al desempeño autopercebido de personas mayores en el uso de transporte público, identificando hallazgos que posibilitaron la generación de un marco conceptual de un desempeño adaptativo en el uso de transporte público en personas mayores, considerando factores del sujeto en interacción con su ambiente físico y social.

A partir de los hallazgos cualitativos de dicho estudio, se realizó la abstracción conceptual de estos bajo la perspectiva del Modelo de Presión y Competencia de Lawton (Lawton & Nahemow, 1973) que se enmarca en una racionalidad ecológica del envejecimiento, con el propósito de describir la variable de análisis y los ítems que comprende para su evaluación. Según exhibe la Figura 2, el Modelo de Presión y Competencia propone que la adaptación del adulto mayor se produce a partir de una relación dinámica entre las demandas del ambiente (externas al individuo) y las competencias o capacidades de la persona (presentes en el individuo), de modo que mientras mayor es el equilibrio existente entre las competencias de la persona y las exigencias del ambiente, la persona se acerca a un área de comodidad y ajuste para un desempeño adaptativo. Dicho nivel de equilibrio tiene un impacto directo en las conductas adaptativas de la persona, por lo que a medida que las capacidades de la persona se deterioran existiría una mayor influencia o presión ambiental sobre el comportamiento.

Figura 2. Modelo de presión y competencia (Lawton & Nahemow, 1973), aplicado al marco conceptual de la valoración del desempeño percibido.



Fuente: Modificado de Lawton & Nahemow, 1973. Traducción propia.

A partir del proceso metodológico previamente descrito, a continuación se presenta a modo de resultados, el marco conceptual, el modelo factorial y la descripción de los ítems en los que se basa el instrumento de valoración que este trabajo propone.



Resultados

Conceptualización del uso de transporte público en adultos mayores

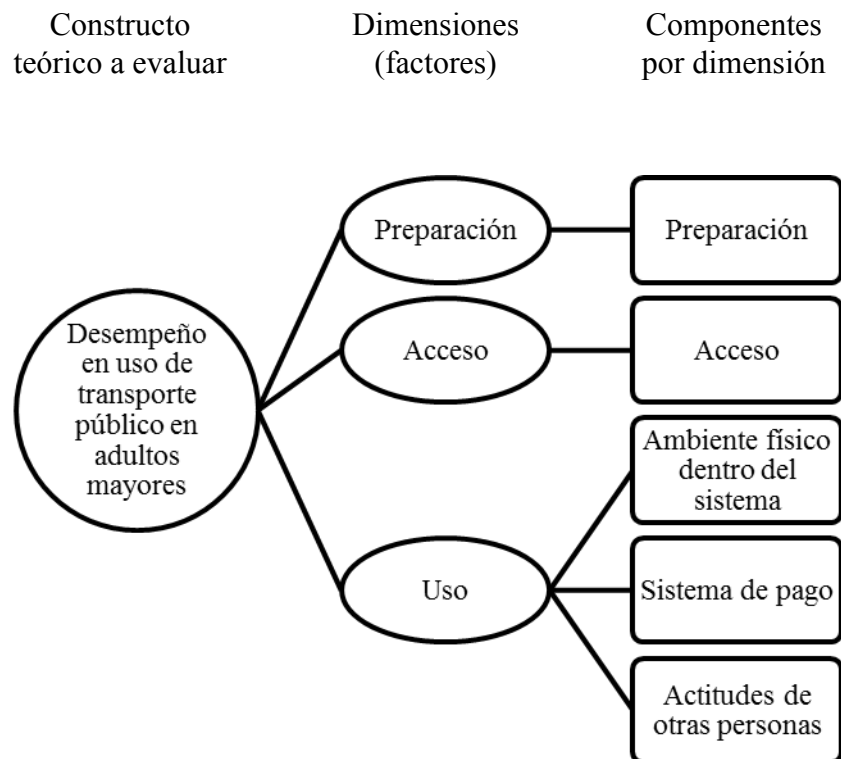
A partir de la abstracción conceptual de los hallazgos del estudio cualitativo referido (Gajardo et al, 2012), emerge la definición conceptual de la actividad de uso de transporte público, a partir de la percepción de personas mayores.

El uso de transporte público se constituye en una experiencia que involucra tres etapas secuenciales y que serán entendidas como dimensiones (factores) que permiten explicar el desempeño en el uso de transporte público en adultos mayores (Figura 3):

- **Preparación.** Incluye acciones anticipatorias que buscan asegurar un desempeño adaptativo, proyectando dificultades o compensando factores individuales. La preparación de la actividad contempla organizar rutas, disponer de medio de pago, estudiar sistema de transporte.
- **Acceso.** Involucra acciones de movilización hacia las fuentes de transporte (paraderos de micros – buses, estaciones de metro – tren subterráneo), así como el acceso al medio de transporte utilizado (subir a los buses o vagón del metro).
- **Uso.** Involucra la utilización delimitada del dispositivo de transporte (bus, metro, navegación en interior de estaciones de metro, navegación dentro del dispositivo). El uso se compone de tres componentes que permiten su identificación: el ambiente físico dentro del sistema de transporte (arquitectura del medio de transporte y disposición de sus elementos físicos), el sistema de pago de los medios de transporte (en el contexto nacional se considera la tarjeta de transporte o el boleto para el uso del metro), y las actitudes de otras personas hacia la persona mayor durante el desempeño de la actividad (del conductor del transporte y de otras personas que se encuentren en el contexto de la actividad).



Figura 3. Modelo conceptual y factorial de la Escala de Valoración del Desempeño en Uso de Transporte público en el Adulto Mayor (EVADUT-AM).



Fuente: Elaboración propia

Factores involucrados en el desempeño adaptativo en el uso de transporte público

El estudio en el que se basa el componente cualitativo del desarrollo del instrumento de evaluación propuesto en este artículo (Gajardo et al, 2012), evaluó la percepción del desempeño de personas mayores en el uso de transporte en la ciudad de Santiago. El grupo participantes fue conformado por casos típicos de personas mayores que sí utilizaban el transporte, es decir, lograban de alguna u otra manera, un desempeño adaptativo en el uso del sistema. El desempeño adaptativo se constituye entonces como el parámetro de referencia o estándar de desempeño. De este modo, no se pretende desagregar la capacidad personal para aproximarse al problema, sino que conocer cómo el sujeto percibe el desempeño en las diferentes acciones o componentes asociados que conforman el uso de transporte público.



Según se observa en la Figura 3, el modelo conceptual y factorial de la actividad pone en juego una interfaz de interacción entre los factores personales y ambientales. Luego, la racionalidad del desempeño adaptativo implica observar el fenómeno desde dicha interfaz, y no a partir de los elementos personales o ambientales separados los unos de los otros. Es dicha interfaz la que el sujeto evaluará a partir de su percepción, comprendiendo que cada experiencia es particular. Debido a esto, el Modelo de Presión y Competencia, enmarcado en una perspectiva ecológica del envejecimiento, fue elegido como sustento teórico para la comprensión conceptual de lo que se denominará “desempeño en uso de transporte público en adultos mayores”. Desde una perspectiva ocupacional, este modelo de comprensión de la relación las capacidades de la persona mayor con su entorno, es consistente además con modelos y enfoques teóricos basados la ocupación.

Escala de Valoración del Desempeño en Uso de Transporte público en el Adulto Mayor (EVADUT-AM)

A partir del modelo conceptual y factorial construido, y considerando los componentes que constituyen cada dimensión se genera un instrumento de valoración del desempeño en uso de transporte público en adulto mayor (Anexo 2). El instrumento tiene el propósito de identificar potenciales dificultades autopercebidas que puedan incidir en un desempeño adaptativo en el uso de transporte público por parte de adultos mayores, caracterizando el desempeño de la persona a partir de su propia experiencia.

El instrumento corresponde a una Escala tipo Guttman (Rosow & Breslau, 1966), constituida por un total de 26 preguntas en relación a los componentes de cada dimensión:

- Preparación = 5 preguntas.
- Acceso = 5 preguntas.
- Uso = 17 preguntas (ambiente físico dentro del sistema= 12 preguntas; sistema de pago = 3 preguntas; actitudes de otras personas= 2 preguntas).

Las preguntas son redactadas como afirmación, y consideran como parámetro de referencia el desempeño adaptativo en el uso de transporte. Para cada aseveración la persona deberá puntuar de acuerdo al desempeño percibido para cada paso de la actividad.

La escala tiene un puntaje mínimo de 0 puntos y un puntaje máximo de 52 puntos. Con puntajes más altos, el desempeño se expresa con mayor adaptación entre los factores personales y ambientales, y a puntajes más bajos, el desempeño presenta mayores limitaciones en la adaptación entre factores personales y ambientales. Para cada respuesta se dará la siguiente puntuación:

- Lo hago sin dificultad = 2 puntos.
- Lo hago pero con dificultad = 1 puntos.
- No puedo hacerlo = 0 puntos.



Para la administración del instrumento (Anexo 1), la persona mayor evaluada deberá puntuar cada pregunta de acuerdo a su percepción de la experiencia en la actividad de uso de transporte. La evaluación puede ser efectuada mediante entrevista o auto reporte por parte de la persona evaluada.

Para su uso en contextos de intervención se sugiere que el evaluador analice las respuestas y solicite información que considere necesaria sobre la valoración que la persona realizó. Puede profundizarse en los componentes personales o ambientales limitantes, o si el desempeño percibido varía según contexto tren subterráneo o bus.

Conclusiones

El transporte público es una actividad de gran relevancia para las personas mayores, debido a sus implicancias en la promoción de autonomía, la participación social y la continuidad biográfica. Por ende, comprender los factores que intervienen en el uso de transporte público por parte de las personas mayores representa un problema de interés para la terapia ocupacional y la política pública gerontológica.

Desde su aproximación conceptual, el uso de transporte en la persona mayor puede alternar desde una visión enfocada en la ejecución individual o centrada en las limitaciones arquitectónicas, hacia una perspectiva centrada en la interacción de dichos componentes individuales y ambientales que se traduce en desempeños y experiencias por parte de las personas. De igual modo, la conceptualización de la actividad a partir del estudio de las experiencias de las personas mayores, permite vislumbrar que la actividad se dimensiona en tres temporalidades: preparación, acceso y uso.

Con el propósito de aportar en la generación de conocimiento teórico y también práctico, se desarrolla un instrumento para evaluar la experiencia de adultos mayores en el uso de transporte público a partir de su propia percepción del desempeño: Escala de Valoración del Desempeño en Uso de Transporte público en el Adulto Mayor (EVADUT-AM). Esta escala busca además aportar en los procesos de evaluación por parte de terapeutas ocupacionales que con una perspectiva gerontogeriátrica buscan desarrollar intervenciones para promover la participación de personas mayores en su comunidad.

De acuerdo con el modelo de construcción de instrumentos mencionado, Es importante resaltar que este trabajo se limita a describir el proceso de diseño del instrumento de evaluación (Fase 2). Por lo tanto futuras investigaciones son necesarias para abordar la tercera fase, evaluando de forma cuantitativa la validación de la escala en distintos contextos urbanos: su aplicación y aceptabilidad por la población, sus propiedades psicométricas, y adecuación del modelo factorial que la sustenta.



Referencias

- Albala B, C., Sánchez R, H., Fuentes G, A., Lera M, L., & Cea N, X. (2010). *Estudio nacional de la dependencia en las personas mayores en Chile*. Santiago. Retrieved from http://www.senama.cl/filesapp/Estudio_dependencia.pdf
- Bakera, S., & Whiteb, P. (2010). Impacts of free concessionary travel: Case study of an English rural region. *Transport Policy*, 17(1), 20-26.
doi:10.1016/j.tranpol.2009.09.002
- Broome, K., McKenna, K., Fleming, J., & Worrall, L. (2009). Bus use and older people: a literature review applying the Person-Environment-Occupation model in macro practice. *Scandinavian Journal of Occupational Therapy*, 16(1), 3–12.
<http://doi.org/10.1080/11038120802326222>
- Broome, K., Nalder, E., Worrall, L., & Boldy, D. (2010). Age-friendly buses? A comparison of reported barriers and facilitators to bus use for younger and older adults. *Australasian Journal on Ageing*, 29(1), 33–38. <http://doi.org/10.1111/j.1741-6612.2009.00382.x>
- Carp, F. (1998). Significance of movility for the well-being of the elderly. En Transportation Research Board (Eds.), *Transportation in an aging society: Improving Mobility and Safety for Older Persons* (pp. 1-20). Philadelphia: National Research Council.
- Creswell, J., & Piano, V. (2007). Designing and Conducting Mixed Methods Research. *Australian and New Zealand Journal of Public Health* (Vol. 31). California: SAGE Publications.
- Dent, O. E., Broe, G. a., Creasey, H., Waite, L. M., Cullen, J. S., & Grayson, D. a. (1999). Transportation Needs of Community-living Older People in Sydney. *Australasian Journal on Ageing*, 18(4), 186–190. <http://doi.org/10.1111/j.1741-6612.1999.tb00125.x>



- Di Silvestre, C. (2012). *Investigación cualitativa: Fundamentos y Metodología*. Santiago de Chile: PIMOEdit.
- Gajardo, J., Navarrete, E., López, C., Rodríguez, J., Rojas, A., Rojas, A., & Troncoso, S. (2012). Percepciones de personas mayores sobre su desempeño en el uso de transporte público en Santiago de Chile. *Revista Chilena de Terapia Ocupacional*, 12(1), 79–88.
- Lawton, M. P., & Nahemow, L. (1973). Ecology and the aging process. In C. Eisdorfer & M. P. Lawton (Eds.), *The psychology of adult development and aging* (pp. 619–674). Washington, DC: American Psychological Association.
- Minister for Ageing. (2001). *National strategy for an ageing Australia: An older Australia, challenges and opportunities for all*. Sidney: Minister for Ageing.
- OECD. (2001). *Ageing and Transport: Mobility Needs and Safety Issues*. Paris: Organization for Economic Co-operation and Development.
- Rosow, I., & Breslau, N. (1966). A Guttman Health Scale for the Aged. *Journal of Gerontology*, 21(4), 556–559.
- Ulin, P., Robinson, E., & Tolley, E. (2006). *Investigación aplicada en salud pública: métodos cualitativos*. Washington, D.C.: Organización Panamericana de la Salud.
- WHO. (2015). *Ageing and Life Course: Global Age-Friendly Cities Project*. Retrieved Septiembre 12, 2015, from The World Health Organization : http://www.who.int/ageing/projects/age-friendly_cities.pdf?ua=1
- Wretstrand, A., & Svensson, H. (2010). Older people and local public transit : Mobility effects of accessibility improvements in Sweden. *Transport and Land Use*, 2(2), 49–65. <http://dx.doi.org/10.5198/jtlu.v2i2.87>



Anexo 1: Escala de Valoración del Desempeño en Uso de Transporte público en el Adulto Mayor (EVADUT-AM)

Instrucciones para aplicación

Instrucciones para el evaluador: Esta escala debe ser administrada mediante entrevista o auto reporte por parte de la persona mayor, por lo que se debe leer la explicación que se entrega de la escala (instrucciones para la persona entrevistada) previa administración.

Dar como ejemplo a la persona las preguntas p.1 y p.2 y mencionar: “Cada vez que lea una de las preguntas, usted responderá una sola de las opciones que aparecen: Lo hago sin dificultad, lo hago pero con dificultad, o no puedo hacerlo”.

Luego, antes de comenzar la administración del cuestionario mencionar: “si tiene cualquier duda puede preguntarme”.

La escala tiene un puntaje mínimo de 0 puntos y un puntaje máximo de 54 puntos. A puntajes más altos, mayor desempeño en el uso de transporte público, y a puntajes más bajos, menor desempeño en el uso de transporte público.

Para cada respuesta se dará la siguiente puntuación:

- Lo hago sin dificultad = 2 puntos.
- Lo hago pero con dificultad = 1 puntos.
- No puedo hacerlo = 0 puntos.

Si la persona no ejecuta alguna de estas acciones en su actividad usual de uso de transporte, puntuar como no aplica “N/A”.

Instrucciones para la persona entrevistada: A continuación encontrará algunas preguntas para responder en relación a cómo usted usa el transporte, que puede ser micro (bus), metro (tren subterráneo) o ambos. Para cada pregunta, por favor marque una opción entre: Lo hago sin dificultad, lo hago pero con dificultad, o no puedo hacerlo. Conteste pensando en las últimas veces que ha usado el transporte.



Anexo 2:

Escala de Valoración del Desempeño en Uso de Transporte público en el Adulto Mayor
EVADUT-AM (Gajardo & Aravena, 2015)

| | | Lo hago sin dificultad (2 pts) | Lo hago pero con dificultad (1 pts) | No puedo hacerlo (0 pto) | No sé/ no aplica |
|---|--|---|--|--------------------------------|---------------------|
| 1 | Antes de salir, preparo la ruta que haré | | | | |
| 2 | Reviso que llevo mi tarjeta BIP | | | | |
| 3 | Utilizo el celular o la internet para preparar mi viaje | | | | |
| 4 | Puedo cargar mi tarjeta BIP | | | | |
| 5 | Puedo comprar un boleto | | | | |
| 6 | Puedo llegar a los paraderos de micro (bus) | | | | |
| 7 | Puedo llegar a las estaciones de metro (tren subterráneo) | | | | |
| 8 | Puedo subir a la micro (bus) | | | | |
| 9 | Puedo subir al vagón del metro (tren subterráneo) | | | | |
| 10 | Puedo usar las escaleras del metro (tren subterráneo) | | | | |
| 11 | Puedo alcanzar los pasamanos de la micro (bus) o del metro (tren subterráneo) | | | | |
| 12 | Puedo tomarme de los pasamanos de la micro (bus) o del metro (tren subterráneo) | | | | |
| 13 | Puedo utilizar las barras de agarre de la micro (bus) o del metro (tren subterráneo) | | | | |
| 14 | Puedo desplazarme dentro de la micro (bus) | | | | |
| 15 | Puedo desplazarme dentro del vagón del metro (tren subterráneo) | | | | |
| 16 | Puedo sentarme en los asientos | | | | |
| 17 | Puedo mantenerme sentado(a) en los asientos | | | | |
| 18 | Puedo escuchar los avisos por parlante en el metro (tren subterráneo) | | | | |
| 19 | Puedo tocar el timbre a tiempo para bajarme de la micro (bus) | | | | |
| 20 | Puedo bajar de la micro (bus) | | | | |
| 21 | Puedo bajar del vagón del metro (tren subterráneo) | | | | |
| 22 | Puedo salir de la estación del metro (tren subterráneo) | | | | |
| 23 | Puedo ver mi saldo de la tarjeta BIP en el visor | | | | |
| 24 | Puedo poner la tarjeta BIP en el sitio | | | | |
| 25 | Puedo usar mi tarjeta BIP | | | | |
| 26 | Puedo pedir ayuda al conductor cuando lo necesito | | | | |
| 27 | Puedo pedir ayuda a las otras personas cuando lo necesito | | | | |
| Puntajes parciales por categoría | | | | | |
| Puntaje total EVADUT-AM (suma puntajes parciales) | | | | | |
| <i>Preguntas por dimensión: Preparación: 1-5, Acceso: 6-10, Uso (ambiente físico dentro del sistema): 11-22, Uso (Sistema de pago): 23-25, Uso (Actitudes de otras personas): 26-27</i> | | | | | |