



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

“La infraestructura vial urbana inclusiva y su impacto en la calidad de vida de las personas con discapacidad en la urb. San Miguel – Shancayan, Huaraz 2022”

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
Arquitecto

AUTOR:

Rosales Barreto, Mario Reyven (0000-0002-9125-5679)

ASESOR:

Mg. Montañez Gonzales, Juan Ludovico (0000-0002-9101-3813)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Arquitectura

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Apoyo a la reducción de brechas y carencias en la educación en todos sus niveles

HUARAZ – PERÚ

2022

DEDICATORIA

Con mucho amor y cariño a mis padres: Pedro y Margarita por su apoyo incondicional, agradecerles por sus palabras que me motivaron día a día que me permitieron ser siempre perseverante. A mis hermanos por estar siempre en los momentos más importantes de mi vida y recibir su apoyo incondicional en todo momento. Este logro es también de todos ustedes, los adoro.

Reyven

AGRADECIMIENTO

Aprovecho la oportunidad para agradecer a mi asesor Mg. Juan Montañez Gonzales, quien le debo gran parte del conocimiento adquirido en este proceso que me brindo su tiempo, su capacidad, su apoyo; también agradezco a todos los arquitectos de la universidad con los que tuve la oportunidad de compartir cátedras, sin lugar a duda ellos fueron pieza fundamental. También doy gracias a mi familia, amigos y compañeros de la universidad con los cuales he compartido gratos momentos.

Índice de contenido

CARATULA.....	i
DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO.....	iii
INDICE DE CONTENIDOS.....	iv
INDICE DE TABLAS.....	v
INDICE DE FIGURAS.....	vi
RESUMEN.....	vii
ABSTRACT.....	viii
I. INTRODUCCIÓN.....	9
II. MARCO TEÓRICO	21
III. METODOLOGÍA	29
3.1. Tipo y diseño de investigación.....	29
3.2 Categorías, Subcategorías y matriz de categorización.....	30
3.3. Escenario de estudio.....	31
3.4. Participantes	33
3.5. Técnica e instrumentos de recolección de datos	35
3.6. Procedimiento	37
3.7. Rigor Científico	38
3.8. Método de análisis de datos	41
3.9. Aspectos éticos.....	42
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	45
V. CONCLUSIONES.....	63
VI. RECOMENDACIONES.....	65
REFERENCIAS	66
ANEXOS.....	69

Índice de tablas

Tabla N° 01: tabla sobre el crecimiento anual de la población en cada manzana.

Tabla N° 02: metodología de la investigación.

Tabla N° 03: tabla sobre el crecimiento anual de personas con discapacidad por manzana.

Tabla N° 04: distribución de personas con discapacidad.

Índice de figuras

- Figura N° 01:** población total y población con alguna discapacidad, 2020.
- Figura N° 02:** población con alguna discapacidad según departamento, 2017.
- Figura N° 03:** población adulta mayor con alguna discapacidad por área de residencia y tipo de discapacidad, 2019.
- Figura N° 04:** plano de la urbanización de San Miguel - Shancayan.
- Figura N° 05:** Veredas invadidas por viviendas en la urb. de San Miguel - Shancayan.
- Figura N° 06:** Veredas invadidas por postes del alumbrado público en la urb. de San Miguel - Shancayan.
- Figura N° 07:** Veredas invadidas por escaleras en la urb. de San Miguel - Shancayan.
- Figura N° 08:** Veredas resquebrajadas y hundidas en la urbanización de San Miguel - Shancayan.
- Figura N° 09:** aceras con desniveles en la urbanización de San Miguel - Shancayan
- Figura N° 10:** señalización vial en las vías públicas de la urbanización de San Miguel - Shancayan.
- Figura N° 11:** mapa de división política de Ancash.
- Figura N° 12:** mapa de división política de Huaraz.
- Figura N° 13:** plano de la urbanización de San Miguel – Shancayan.
- Figura N° 14** discapacitados en la urbanización San Miguel - Sancayan
- Figura N° 15** rango de edades de discapacitados en la urbanización San Miguel – Shancayan.
- Figura N° 16** tiempo de traslado para realizar las actividades.
- Figura N° 17** afectación de las vías de la urbanización San Miguel.
- Figura N° 18** accidentes ocurridos en la urbanización San Miguel.
- Figura N° 19** preferencia para su traslado de las personas con discapacidad.

RESUMEN

La presente investigación se basa en el estudio sobre infraestructura vial urbana inclusiva, por consiguiente se analizó las calles de la urb. San Miguel, teniendo como objetivo principal, analizar la deficiencia de la infraestructura vial urbana inclusiva y su impacto en la calidad de vida de las personas con discapacidad de dicha urbanización con referencia a la metodología, según su carácter de medida es cualitativa, según su profundidad es descriptiva porque se empleo la técnica de entrevistas, observación, análisis documental, continuando con los cuestionarios, bitácora de observación y ficha documental, en cuanto a la población de muestra es de 86 discapacitados de 10 años en adelante, ya que los resultados obtenidos muestran que el diseño de la infraestructura vial tiene muchas deficiencias, puesto que dificulta la transitabilidad de los discapacitados al realizar sus actividades cotidianos; dentro de la población entrevistada la mayor parte con 79% manifestaron que, si les afecta en el traslado para realizar sus actividades, mientras que el 21% mencionaron que no les afecta en el traslado en su vida cotidiana. Generando que el usuario no tiene comodidad ni seguridad al moverse, para finalizar se concluye que el diseño de vías accesibles para personas con discapacidad es esencial, ya que éstas le darán una accesibilidad adecuada y segura para este tipo de usuarios.

Palabras clave: Infraestructura vial, calidad de vida, movilidad inclusiva, accesibilidad inclusiva.

ABSTRACT

The present investigation is based on the study on inclusive urban road infrastructure, therefore the streets of the urb were analyzed. San Miguel, with the main objective of analyzing the deficiency of the inclusive urban road infrastructure and its impact on the quality of life of people with disabilities in said urbanization with reference to the methodology, according to its character of measure, it is qualitative, according to its depth. it is descriptive because the technique of interviews, observation, documentary analysis was used, continuing with the questionnaires, observation log and documentary record, in terms of the sample population is 86 disabled people aged 10 and older, since the results obtained show that the design of the road infrastructure has many deficiencies, since it makes it difficult for the disabled to pass through when carrying out their daily activities; Within the population interviewed, the majority with 79% stated that, if it affects them in the transfer to carry out their activities, while 21% mentioned that it does not affect them in the transfer in their daily lives. Generating that the user does not have comfort or security when moving, to conclude, it is concluded that the design of accessible roads for people with disabilities is essential, since they will give adequate and safe accessibility for this type of user.

Keywords: Road infrastructure, quality of life, inclusive mobility, inclusive accessibility.

I. INTRODUCCIÓN

Durante muchas décadas, calidad de vida para personas con discapacidad ha sido y seguirá siendo la aspiración de todas las personas en todo momento, y debe ser evaluado a través de un concepto multidimensional que incluya varios aspectos de calidad de vida, la vida como inclusión, como la salud mental, la salud física, la legalidad, las relaciones interpersonales, el bienestar material, el crecimiento personal y la autodeterminación, ha creado un interés de investigación significativo.

En el Informe Mundial sobre la Discapacidad (2011), el 15% mundial de la población es equivalente a más de miles de millones de personas con una serie de discapacidades y un 2% equivalente a casi 200 millones. De manera similar, la alta tasa de discapacidad en la población refleja la acumulación de la salud del ciclo de salud, debido a la condición de enfermedad, lesiones y patología crónica. Por otro lado, según las Naciones Unidas (2014), la gran mayoría de la población vive en zonas urbanas, mientras que para 2050, se espera que el 66% de los asentamientos de las personas sean urbanas. América Latina es una de las áreas con mayores tasas de urbanización, con una tasa de crecimiento promedio y sigue esperando durante décadas más tarde. Esto les da a las ciudades un papel principal en los aspectos del desarrollo socioeconómico, especialmente aquellos ubicados en los países de ingresos medios, que son personas con crecimiento de capital el mayor mercado del mundo. Frente a este escenario, promover la movilidad significa no solo y efectiva en la gestión y el uso de recursos, sino la democracia e incluye permitir que todos vivan completamente, independientemente de sus vehículos. En el centro de la sostenibilidad urbana, porque busca desarrollar áreas urbanas buscando alternativas con poco impacto en el medio ambiente. De la misma manera, de acuerdo con Banister (2008), en el enfoque de habilidades móviles sostenibles, considerado el eje central de las células urbanas, independientemente de sus medios de transporte, a pesar de la importancia de que no se enfatice el motor. Para los peatones el estudio urbano se centra en cómo se interactúa con las carreteras públicas. Por lo tanto, el enfoque está en vehículos de transporte no motorizados. Esto se planteó en el contexto del reciente crecimiento en América Latina, la mayor parte del tiempo, los espacios públicos podrían acceder a las personas con peatones reducidos, durante la historia utilizando un aumento o privilegios de vehículos de transporte

mecánico. Esto a menudo es difícil de acceso a los peatones con infraestructura urbana y de servicio, por lo que ansiosos por encontrar alternativas móviles más sostenibles se vuelve importante.

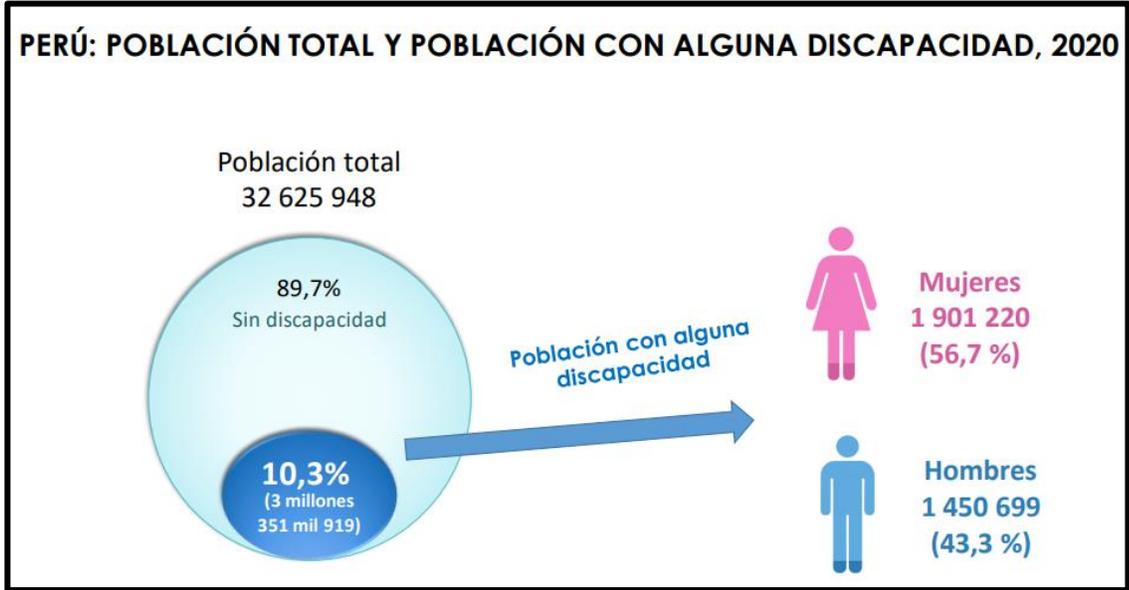
En nuestro país, una de las principales razones de los problemas urbanos en Perú es el crecimiento acelerado de las principales ciudades, lo que ha causado un crecimiento urbano informal; reconociendo la degradación relacionada con el espacio urbano, la evidencia de esta observación de Lima, la capital tiene una escasez en el espacio verde, el espacio de desarrollo para la ciudad y los peatones, Lima y Callao, el déficit es de al menos 2,000 hectáreas en el espacio verde y cada día que otros se pierden, porque en el proceso de expansión de la carretera y la calle, lo primero que es el sacrificio son los jardines. A este respecto, el INEI (2014), cree a la población más afectada esta físicamente discapacitada después de una lucha continua por la igualdad y el respeto por sus derechos que son grupos. La población tiene una participación social que también es uno de los grupos más vulnerables debido a la exclusión, el aislamiento y la falta de acceso al desarrollo económico y la integración económica a su sociedad. Las discapacidades físicas se han convertido en una restricción limitada de un desarrollo integral de una persona porque están limitados en obstáculos sociales, al ignorar a las personas orales que causan las situaciones de inmigración para diferentes aspectos como incapaces de acceder a la infraestructura de muchas organizaciones que no son adecuadas para discapacidades físicas; los vehículos de transporte no están equipados para personas con discapacidad y, a veces, optan por negar los servicios, especialmente para negar a las personas en sillas de ruedas. Por lo tanto, los usuarios con discapacidad no cumplen significativamente con la calidad de vida, no cumplen con sus necesidades básicas porque no transitan libremente por vías públicas estrechas e incompletas

En tal sentido Huerta (2006), menciona que gran parte de personas con discapacidad física o sensorial residen en ciudades urbanas que no cuentan con acceso adecuado e inclusivo a los espacios públicos para todos los usuarios. En general para las personas con discapacidades físicas que tienen dificultad para caminar, pero necesitan utilizar ayudas biomecánicas como férulas, bastones y silla de rueda; para su viaje pueda ser independiente o con la ayuda de personas. Los problemas principales que experimentan las personas con discapacidad física son: dificultad para moverse en espacios reducidos,

dificultad para cruzar rampas y escaleras por problemas físicos y de equilibrio, dificultad para realizar viajes largos sin descanso, riesgo de caída por resbalones o tropezones a pie o en la acera. Es posible que la caiga debido a una silla de ruedas o un patinaje de ruedas, no puede superar pendientes pronunciadas y necesite mucho espacio para moverse y maniobrar con una silla de ruedas.

Actualmente, contamos con el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV- 2017-2021), los principios básicos son: protección de la vida humana y la promoción en una cultura de respeto a las reglas de convivencia social, especialmente aquellas que garantizan la seguridad del usuario sobre todo para personas con algún tipo de discapacidad en las redes viales como peatones, veredas rampas y señalizaciones. Esto tiene la finalidad de ofrecer un mejor servicio a las personas con alguna discapacidad física y motora. Asimismo, el INEI (2020), muestra las estadísticas del Censo Nacional 2017: XII de población, VII de vivienda y III de comunidades indígenas que de personas con discapacidad señalando que la población sin ninguna discapacidad corresponde al 89,7 % y mientras que el 10,3 % de la población tienen dificultades o limitaciones persistentes que les impiden desarrollarse con normalidad en las actividades diarias.

Figura N° 01: población total y población con alguna discapacidad, 2020.

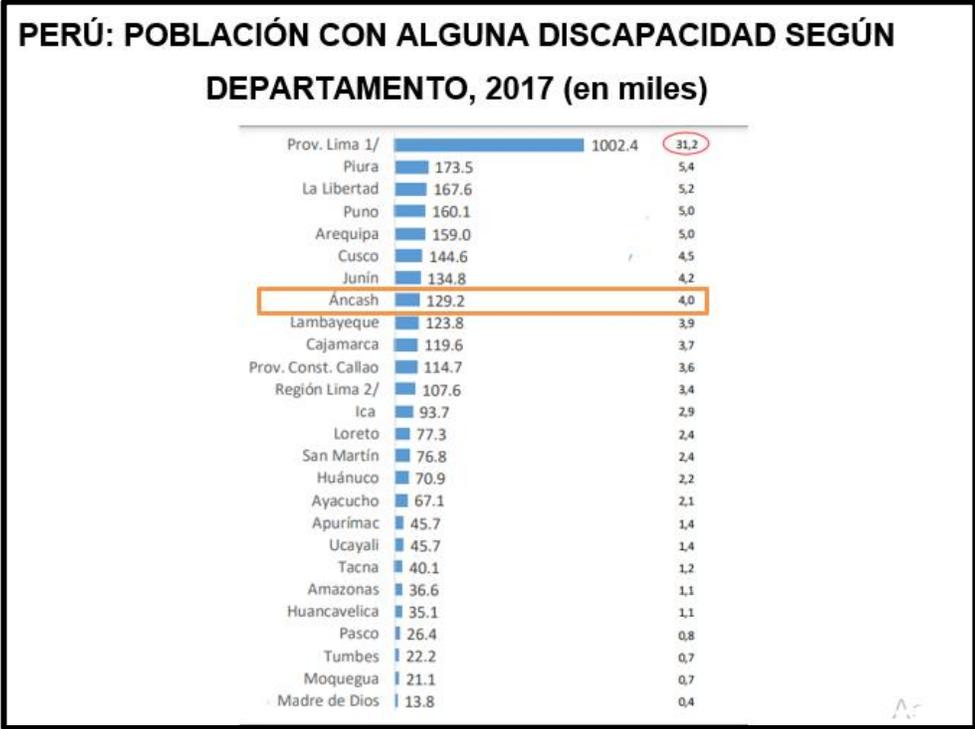


Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – Censo Nacional 2017: XII de población, VII de vivienda y III de comunidades indígenas.

En la siguiente figura N° 02, se muestran los resultados de la población con discapacidad

según los departamentos del Perú realizada en el 2017, demostraron que el 4,2 % de las personas pertenecen al departamento de Ancash. Esto significa que nos ubicamos en la octava posición en cuanto al usuario con discapacidad.

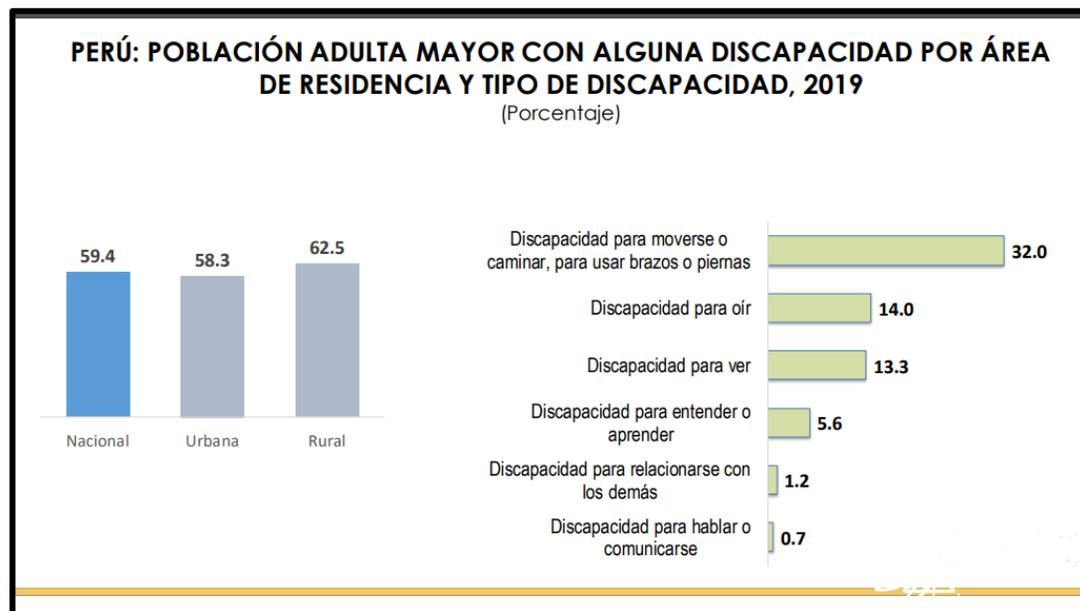
Figura N° 02: población con alguna discapacidad según departamento, 2017.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – Censo Nacional 2017: XII de población, VII de vivienda y III de comunidades indígenas.

Asi mismo, en la encuesta realizada en el 2019 la poblacion adulta mayor con alguna discapacidad como dificultad para moverse o caminar, discapacidad para ver, entender y relacionarse con los demas; arrojaron que el mayor porcentaje de la poblacion con discapacidad se observa en las personas con dificultades motoras o fisicas, ya que tienen impedimento en moverse de forma adecuada y realizar actividades cotidianas. Señalando de manera especifica tambien las personas con discapacidad motora son propensos a padecer la inclusion en las ciudades urbanas, puesto que la infraestructura vial de algunas ciudades no son accesibles para el desplazamiento seguro por los espacios publicos como veredas, escaleras y señalizaciones.

Figura N° 03: población adulta mayor con alguna discapacidad por área de residencia y tipo de discapacidad, 2019.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – Censo Nacional 2017: XII de población, VII de vivienda y III de comunidades indígenas.

Considerando los aportes dichos por Ocaña (2006), el proceso acelerado de urbanización por el que ha pasado la ciudad de Huaraz, ha influido de manera negativa en el repartimiento de la población, indica, además, cuáles son los asentamientos que no resultaron de un planeamiento urbano preestablecido bajo leyes y normas de construcción, como son taclan, vista alegre, rosas pampa, nueva florida, Villon bajo, los olivos, patay, bellavista y shancayan. Además, señala que en las zonas este y oeste de la periferia se muestra un lineamiento urbano desordenado con manzanas irregulares, esto a acusa de los asentamientos espontáneos ya mencionados. El distrito de Independencia, a diferencia del distrito de Huaraz, carece de espacios públicos sobre todo de infraestructura vial pública urbana bien establecidos y además tiene diversos problemas en distintas zonas, dentro de este distrito encontramos al barrio de Shancayan, siendo uno de los asentamientos espontáneos de la periferia este de la ciudad de Huaraz.

Tabla 1: Tabla sobre el crecimiento anual de la población en cada manzana.

POBLACIÓN TOTAL Y TASA DE CRECIMIENTO PROMEDIO ANUAL						
N° MANZANAS	MANZANA	2017	2018 1.6%	2019 1.5%	2020 1.1%	2021 1.2%
1	045E	17	27	40	44	52
2	045D	35	56	84	92	110
3	036A	36	57	65	93	111
4	035B	49	78	117	128	153
5	035A	79	126	189	207	248
6	034A	30	48	72	79	94
7	049A	77	123	184	202	242
8	050A	36	57	85	93	111
9	051A	35	56	84	92	110
10	048A	45	72	108	118	141
11	047A	52	83	124	136	163
12	046A	22	35	52	57	68
13	052A	76	121	181	199	238
14	053A	55	88	132	145	174
15	054E	90	144	216	237	284
16	054D	35	56	84	92	110
17	055A	65	104	156	171	205
18	056A	45	72	108	118	141
19	056B	57	91	136	149	178
TOTAL		936	1494	2237	2452	2933

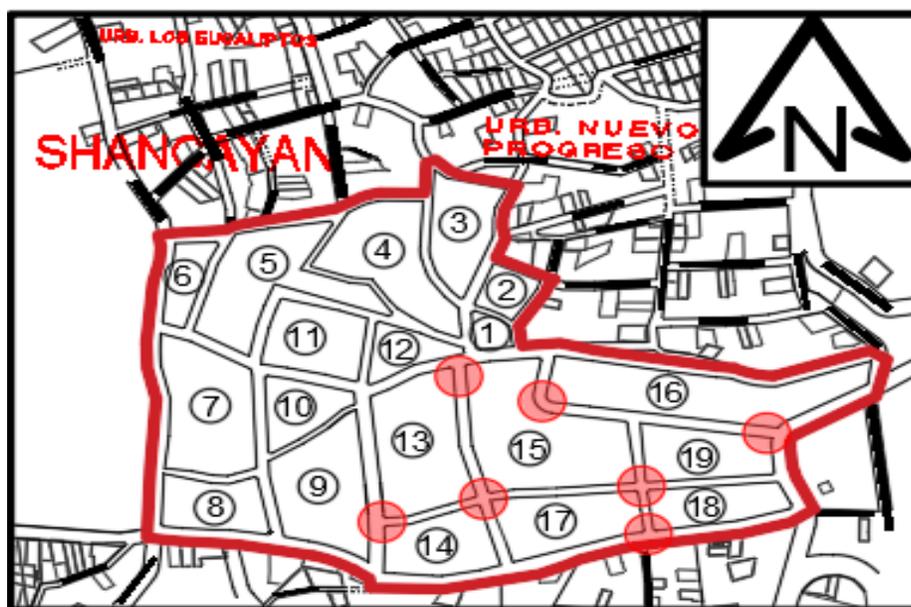
Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – Censo Nacional 2017

Asimismo, el barrio de Shancayan urb. San Miguel a pesar de contar con modernas infraestructuras, enfrenta un gran problema las cuales son las infraestructuras viales que son problemas muy graves que desafían los usuarios en su día a día al no poder transitar

de manera segura. Puesto que las vías de desplazamiento son muy angostas elaboradas fuera del reglamento sin ninguna planificación y por supuesto sin respetar los parámetros para el diseño de las vías, veredas y rampas; esto se ve afectado a medida del transcurso del tiempo ya que la población se ha incrementado, y se han visto obligados a realizar sus propias construcciones o inclusive las viviendas ya estaban establecidas y determinado en base a las características geométricas de calles, casas y ancho de cada una que forman parte de la urbanización. Por otro lado, la mayoría de los espacios empleados para la transitabilidad de los usuarios se encuentran en estado de deterioro por la mala gestión municipal. Esto implica que los usuarios no puedan desplazarse con seguridad por encontrarse aceras deterioradas, escalones en mal estado, falta de rampas, viviendas invadidas por las veredas, falta de señalizaciones, además de un pésimo transporte público.

En el gráfico se muestra la ubicación del sector San Miguel donde se realizará la investigación sobre la infraestructura vial.

Figura N° 04: plano de la urbanización de San Miguel - Shancayan.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – Censo Nacional 2017

En las siguientes ilustraciones se muestran problemas en la infraestructura vial de la urb. san Miguel de Shancayan, que de algún modo u otro impiden el transporte público sobre todo de las personas que presentan discapacidad motora o física.

Figura N° 05: Veredas invadidas por viviendas en la urb. de San Miguel - Shancayan.



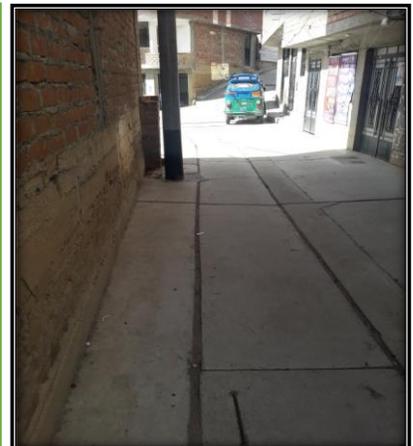
Se puede visualizar veredas invadidas por construcción de viviendas, extendiendo el terreno de sus casas a costas de usurpar las vías del espacio público, esto evita que los usuarios discapacitados puedan movilizarse segura en casos de accidente. Ya que debido a la invasión el usuario tendría que bajar de la vereda y caminar por la pista.

Fuente: Fotografía de la infraestructura vial de la urbanización San Miguel – Shancayan.

Figura N° 06: Veredas invadidas por postes del alumbrado público en la urb. de San Miguel - Shancayan.



Los postes del alumbrado público que se ubican justamente en las veredas impiden el libre tránsito de los usuarios sobre todo de las personas con discapacidad motora ya ellos se desplazan mediante silla de ruedas o utilizando instrumentos de apoyo, para seguir con el desplazamiento es necesario bajar de las veredas a la pista pues de este modo arriesgan sus vidas al caminar por la pista.



Fuente: Fotografía sobre de la infraestructura vial de la urb. San Miguel – Shancayan.

Figura N° 07: Veredas invadidas por escaleras en la urb. de San Miguel - Shancayan.



Las aceras cuentan con escaleras lo que obligan a los usuarios de sillas de ruedas a cruzar la calle, lo que puede ser peligroso. Algunas casas disponen escaleras desde el primer piso hasta la parte superior del edificio y obligan a los peatones a caminar por la pista, poniendo en riesgo sus vidas.



Fuente: Fotografía sobre de la infraestructura vial de la urbanización San Miguel – Shancayan.

Figura N° 08: Veredas resquebrajadas y hundidas en la urbanización de San Miguel - Shancayan.



Veredas resquebrajadas, hundidas e intransitables, el mal estado de las aceras es una gran dificultad para circular en silla de ruedas, con bastón o con alguna torcedura de tobillo. La infraestructura vial de la urbanización San Miguel - Shancayan no consta de un buen mantenimiento de sus aceras, lo que es un riesgo para cualquier peatón

Fuente: Fotografía sobre de la infraestructura vial de la urbanización San Miguel – Sancayan.

Figura N° 09: aceras con desniveles en la urbanización de San Miguel - Shancayan.



Las aceras no solamente se encuentran estrechas o en mal estado, sino que en algunas partes imposibilita el transito libre, porque se encuentran en desnivel. En esta imagen se observa la acera con un desnivel peligrosa puesto que las personas con discapacidad que utilicen silla de ruedas para movilizarse se ven en la obligación de bajar a la pista.

Fuente: Fotografía sobre de la infraestructura vial de la urbanización San Miguel – Sancayan.

Figura N° 10: señalización vial en las vías públicas de la urbanización de San Miguel - Shancayan.



Falta señales viales como pasos de cebra, senderos para peatones, carriles para bicicletas, ubicación de calles, pistas, caminos, intersecciones y calles principales a través de caminos relevantes y nominales. Calidad de vida de los ciudadanos con discapacidad.

Fuente: Fotografía sobre de la infraestructura vial de la urbanización San Miguel – Sancayan.

En tal sentido, los obstáculos impiden que los usuarios se trasladen con facilidad por las veredas, caminos en pendiente o desnivel ya que pueden ser aterradoras para los usuarios que tienen dificultades de equilibrio, por lo tanto, muchos de ellos se exponen a los peligros al transitar por estos espacios públicos. Por ello podemos deducir que los usuarios de dicha urbanización no cuentan con beneficios acordes a su necesidad y tampoco se le respeta el derecho a la igualdad. Ante esta necesidad es importante el involucramiento de la municipalidad para tratar de mejorar y realizar mantenimiento de los espacios de transitabilidad ya que es un problema para la sociedad.

Formulación del problema. Este estudio detallado tiene como objetivo investigar la infraestructura vial urbana inclusiva y el impacto en la calidad de vida de las personas con discapacidad en la Urb. San Miguel – Shancayan, Huaraz 2021. Porque requiere esfuerzos de investigación orientados a profundizar el análisis y relevamiento, afectando el estado emocional de las personas con discapacidad con respecto a la infraestructura vial urbano inclusiva, la investigación revelara preguntas como las siguiente: Problema General. ¿Cuál es la deficiencia de la Infraestructura vial urbana Inclusiva y su impacto en la calidad de vida de las personas con discapacidad en la Urb San Miguel– Shancayan, Huaraz 2022?

Y también problemas específicos como:

1. ¿Cuál es el estado actual de la infraestructura vial urbana inclusiva en la Urb. San Miguel?
2. ¿Cuál es la accesibilidad de las personas con discapacidad que actualmente transitan la Urb. San Miguel?
3. ¿Cuáles son los criterios de la infraestructura vial urbana inclusiva en la Urb. San Miguel?
4. ¿Cómo un diseño urbanístico inclusiva favorece el confort de las personas con discapacidad?

Objetivos. Se planteo objetivo general. Analizar la deficiencia de la Infraestructura vial urbana Inclusiva y su impacto en la calidad de vida de las personas con discapacidad en la Urb San Miguel– Shancayan, Huaraz 2022.

Y también objetivos específicos como:

1. Identificar el estado actual de la infraestructura vial urbana inclusiva en la Urb. San Miguel.
2. Identificar cual es la accesibilidad de las personas con discapacidad que transitan en la Urb. San Miguel.
3. Analizar los criterios de la infraestructura vial urbana inclusiva en la Urb. San Miguel.
4. Determinar el aporte por el confort que favorece a las personas con discapacidad a través del diseño urbanístico inclusiva.

De esta manera, para la justificación en la investigación se analizará la Infraestructura vial urbana Inclusiva y su impacto en la calidad de vida de las personas con discapacidad, puesto que es muy primordial que una Urbanización Inclusiva priorice el acceso seguro, fácil y equitativo para todos a la infraestructura física, social y digital en todos los objetivos y programas de planificación urbana, para asegurar los derechos de los usuarios a utilizarla en todos los entornos, cabe decir que el motivo principal radica en la necesidad de resaltar los problemas en la gestión de la ciudad con respecto a la infraestructura vial para la urbanización.

En este sentido, y por esta necesidad, este proyecto justifica los procesos que necesitan mejora en la urbanización con respecto a la infraestructura vial. Además, se hizo realidad una necesidad real, que represento la capacidad de la ciudad para perfilar un problema digno de intervención comercial.

Por otro lado, esta propuesta se realizó para brindar una solución viable a las necesidades de los residentes urbanos de infraestructura vial. Asimismo, contribuye socialmente a mejorar las condiciones viales para la tramitación segura e inclusiva para todos los usuarios, los administradores y las ciudades administradas centralmente pueden darse cuenta de la importancia de la gestión de la ciudad en la infraestructura vial. Así mismo Erazo (2013), la infraestructura tiene como importancia para la ciudad y el soporte físico de la ciudad puesto que permiten la habilitación del suelo urbano, sus usos y posibilidades constructivas como edificaciones. Es decir, son las que posibilitan el funcionamiento de la ciudad, la satisfacción de las necesidades vitales de la población.

De este modo, se observa que, los espacios públicos contribuirán socialmente a que las condiciones de vida mejoren la vida de los usuarios de la urbanización ya que posibilitará

que todos, niños, jóvenes, adultos, discapacitados y ancianos, sin ninguna exclusión se desplacen por una infraestructura vial segura. También concientizará a las directivas y a los miembros de la municipalidad local y provincial sustentar la importancia de contar con una infraestructura vial segura y de este modo crear una urbanización inclusiva.

II. MARCO TEÓRICO

De esta manera procediendo con la presente investigación, la Infraestructura vial urbana Inclusiva, categoría independiente que hace referencia a las vías y lugares abiertos al uso público, ya que la diferencia de grado entre aceras y paso de peatones es una infraestructura urbana, evitando que las personas con discapacidad circulen cómodamente; y la segunda categoría dependiente hace referencia al impacto en la calidad de vida de las personas con discapacidad para lo cual se mencionan los siguientes antecedentes internacionales y nacionales en lo cual Romero (2016), en su investigación titulada: Espacios públicos y calidad de vida urbana. Estudio de caso en Tijuana, Baja California. Este estudio tiene énfasis en investigar profundamente la relación entre los espacios públicos y la calidad de vida urbana de los usuarios, para determinar cómo estas infraestructuras afectan la mejora, reduciendo o manteniendo en el contexto de la violencia y la inseguridad. La encuesta correspondiente a la tasa cualitativa, como explica Martínez (2011), la encuesta cualitativa ligio las unidades de aprendizaje para aprender la intensidad, el conocimiento profundo y detallado en los casos de fenómenos de interés, visión general para otros en comparación con este fenómeno. La población incluye a las personas mayores que son usuarios de espacios públicos y muestra de 22 usuarios y 6 información principal. Para la recopilar información, uso las herramientas utilizadas y las actividades se han utilizado durante 14 días en cada espacio. Los resultados se dan como se dan los resultados en estos espacios apropiados y tienen un valor social. En resumen, la calidad urbana de los usuarios se puede mejorar a través de las diversas conexiones entre los aspectos espaciales y los aspectos en la vida urbana, tales como: espacial, salubridad, seguridad, familia, economía, concentración perdida, educación social, relajación, estado de contacto, identidad, turismo, cultura artística y ambiental. Incluso con la insatisfacción con el espacio como la inquietud urbana, ambos han completado sus metas. Por otro lado, Davalos (2016), en su tesis denominada barreras arquitectónicas a las personas con discapacidad en Guayaquil y como afectan su vida familiar, las personas con objetivos comunes se presentan a las agencias de la ciudad y las autoridades competentes, la capacidad de acercarse a ellos con personas discapacitadas, con el propósito de acciones relevantes y efectivas realizadas en áreas urbanas, edificios, tráfico y comunicación, para asimilar las oportunidades de este grupo con otros y reconocer su integración completa. El tipo de estudio corresponde a cualitativamente, porque los

resultados pueden no ser valorados. La población ha sido entrevistada por un total de 40 personas con algún tipo de discapacidades. El muestreo se ha analizado en función de la encuesta de 24 personas con diferentes tipos de discapacidades que se han movilizad con el apoyo, en diferentes áreas de la ciudad. Los instrumentos utilizados en este estudio se han implementado con las siguientes técnicas: observación, directorio, investigación y entrevista; en orden, la información completa se ha complicado con el objetivo de realizar un análisis sistemático que obtenemos datos y un informe de investigación para poder presentar la propuesta. Los resultados del desarrollo del diseño del cuestionario son necesarios para los criterios del centro de rehabilitación integrado, el Dr. Raúl Miranda y algunos terapeutas; dado que la investigación se envía a personas sensibles, por este motivo, las preguntas se proporcionan específicamente para responder naturalmente sin confusión. En resumen, después de viajar, observar y analizar, a menudo podemos concluir que Guayaquil no tiene arquitectura con las normas de diseño universal o las condiciones necesarias para la comunidad. La asociación de personas con discapacidad, relacionada con la accesibilidad hay muchas barreras de arquitectura que no permiten que todos se desarrollen fácilmente, una señal mala, imprevista, el puente para las personas que caminan solo para las personas que puedan caminar, no tienen estacionamiento, no hay plazas de aparcamiento, vendedores, columnas, basura, motos en aceras, transporte terrible en el mismo orden.

Verdugo (2017), desarrolló una investigación denominada Calidad de vida y necesidades de apoyo en personas con discapacidad en relación a la funcionalidad familiar Loja 2016. Tiene el objetivo conocer la calidad de vida y las necesidades de apoyo en una muestra de personas mayores con discapacidad que viven en la región de Murcia. La investigación correspondió al tipo no experimental, correlacional de corte transversal y diseño de estudio descriptivo. La población está formada por 2050 personas con discapacidad distribuidas en diferentes puntos de la provincia de Loja y la muestra total quedo constituido por 91 personas. Los instrumentos empleados fueron un cuestionario de datos socio gráficos y clínicos y la escala GENCAT. Como principal resultado se obtuvo que 22 personas estaban diagnosticadas de la discapacidad motora, 19 personas de dificultad del habla, 3 personas diagnosticadas auditivas, 9 personas con déficit de atención, 14 con trastorno emocional y 89 personas con otras discapacidades. En conclusión, la calidad de vida de las personas

con discapacidades severas en el condado de Loja es muy pobre; proviene de familias con difusión familiar moderna. Existe una relación entre la calidad de vida de las personas y los resultados del desempeño de personas con discapacidades severas en el condado de Loja.

En la investigación también se realizó antecedentes nacionales en donde Velásquez (2021), desarrollo una investigación denominada Calidad de vida en las personas con discapacidad de un centro de Educación Especial de distrito de San Juan de Miraflores. El objetivo era determinar si había una diferencia estadísticamente significativa donde compara la calidad de vida de las personas con discapacidad del CEBE Rvda. La madre Mariana, es de san Juan de Miraflores. El tipo de investigación correspondió al tipo descriptivo – comparativo, ya que analiza y describe distintas fases dimensionales del fenómeno a averiguar. En la población se consideró a 65 padres de personas diagnosticadas con algún tipo de discapacidad, mientras la muestra estuvo compuesta por padres de familia con hijos diagnosticado con discapacidad intelectual severa, síndrome de Down y parálisis cerebral. Los instrumentos y las técnicas de recolección de datos que se dio a través de la encuesta que analizaba la variable de calidad de vida. Los resultados mostraron que las personas con discapacidad del CEBE Reverenda Madre Mariana Carrigan en aspectos que incluyen la calidad de vida como: integración social, autodeterminación emocional, fca material, derechos, desarrollo personal y relaciones interpersonales son todos de alto nivel. El estudio concluyo que la dimensión de bienestar emocional se consideró la media más alta de las dimensiones de calidad de vida. Según Salinas (2018), en su investigación titulada Discapacidad física y su influencia en la inserción laboral de las personas con discapacidad de la asociación de limitados físicos. Su objetivo es determinar el impacto de la discapacidad física en la inclusión profesional de las personas con discapacidad. Fue un estudio de tipo cualitativo; asimismo la investigación perteneció al diseño no experimental, que permitió observar fenómenos tal como se dan en su contexto natural, para analizarlos. La población estuvo constituida por 50 personas con discapacidades físicas, entre hombres y mujeres, entre las edades de 9 – 70 años, están registradas en la sociedad como activos grupos limitados. Mientas la muestra estuvo establecido por 40 personas con discapacidad física, hombres y mujeres entre 18 – 70 años que sean miembros activos de la asociación bono para discapacitados físicos. Con la finalidad de recabar información empleó la encuesta para la recolección de

datos sobre la inserción laboral y la discapacidad física; y utilizó el cuestionario con un conjunto de preguntas para su aplicación a la población de estudio que fueron formuladas en un mismo orden. De acuerdo a los resultados de dicho estudio se observó que el 82,5% de las personas con discapacidad física están desempleadas porque no generan ingresos económicos y no satisfacen las necesidades de todos los seres humanos, lo que conduce a la pobreza y al aumento de la discapacidad debido a la vulnerabilidad, condiciones de vida y trabajo. En definitiva, la investigación permitió concluir que el grado de discapacidad afecta gravemente al estado actual de los discapacitados en la población, ya que el 37,5% de las personas con discapacidad moderada declaran estar desempleadas, sin obtener un empleo formal que les garantice los beneficios en general de la ley. De igual forma, Cuba (2018), desarrolló una investigación acerca del análisis del programa de oficina de discapacidad de la ciudad de Santa Ana del departamento de Cusco. En este trabajo, el autor propone como objetivo definir a través de un análisis de la organización, las actividades, las características de beneficiario, su conciencia y actitudes hacia el programa y las actividades promocionales del programa que se tomaran la discapacidad de todas las personas. El diseño de estudio que utilizó se basa en un enfoque mixto, es decir, cualitativo y cuantitativo, capaz de identificar las causas o factores que impiden que OMAPED brinde sus servicios como se pretendía. Asimismo, la población estuvo constituida por un grupo de 518 registrados únicamente como beneficiarios de la OMAPED y se determinó 156 personas como muestra que fueron participantes en el estudio. Para recoger información será necesario utilizar herramientas de la entrevista semiestructurada y la encuesta estructurada la revisión documentaria. De esta manera los resultados demostraron que fue posible identificar a los beneficiarios gracias al registro se hizo un diagnóstico (19.2%), y solo entonces se pudo dirigir una donación de silla de ruedas. Un porcentaje menor de discapacidad informo sobre la cooperación del colegio ayudo en la discapacidad de las personas a obtener un certificado de discapacidad (9.0%). Se concluye identificado las características de los beneficiarios de OMAPED en relato a los derechos y beneficios definidos por la política de inclusión social para discapacidad de las personas, y conociendo la acción que promueven la incorporación social de personas con discapacidad de OMAPED. Por su parte Pardo (2017) en su tesis titulada estrategias de intervención en espacios públicos para mejorar la calidad de vida urbana. Caso Urb. Santa Margarita, Piura 2017. Menciona uno de los objetivos principales, indicar y valorar estrategias en espacios

públicos de materia de calidad de vida urbana de los pobladores. La metodología utilizada es un enfoque coherente, causa-experimental y mixto, con técnicas de observación y de investigación. La población incluye 1,839 habitantes de viviendas ocupadas por sus propietarios o arrendatarios en los municipios de Santa Margarita y la Alborada, mientras que la muestra está formada por 200 jefes de hogar que residen en diferentes hogares. Como resultado, se encuentra que esta posición no parece atender aspectos de infraestructura que deberían ser como un proceso de urbanización, y los parques solo tienen conexiones de costura. Internamente sin aportar nada más, también están las implicaciones de no mostrar señales que permitan utilizarlas como si fuera bidireccionales; está claro que no hay mayor recurso de inversión pública que el programa social, que no promueve el respeto al derecho de todas las personas a los espacios verdes según lo estimado por la OMS, para mantener una ciudad llena de oxígeno. Dando como conclusión que, a través de una infraestructura buena y de calidad, interviniendo del territorio, y sumando distintas pero beneficiosas estrategias arquitectónicas, los residentes del lugar obtendrán una calidad de vida urbana mejor y esto se verá reflejado en sus conductas, intervenciones y concurrencias a los espacios de su agrado. Entonces, tenemos la hipótesis positiva de este trabajo, que tiene relación con ambas variables de estudio que se trabaja en la investigación.

También en cuanto a las teorías relacionadas con el tema la Infraestructura vial Urbana Inclusiva frente al impacto en la calidad de vida de las personas con discapacidad en la Urb.San Miguel– Shancayan, para lo cual, se encuentran autores que coinciden y discrepan sobre los términos ya mencionado teniendo en cuenta la contribución de Erazo (2013), la infraestructura es base material de la ciudad y es soporte físico de una ciudad puesto que permite el desarrollo de suelo urbano, sus usos y edificabilidad como edificación. Es decir, son las cosas que permiten que una ciudad funcione, satisfaga las necesidades vitales de sus habitantes, produzca su riqueza y distribuya su sociedad; así como conocer a sus habitantes. Por tanto, toda ciudad necesita una infraestructura que defienda la lógica del paso del espacio de lugares de los flujos, donde a movilidad y la conectividad se convierten en factores importantes, y la importancia de las ciudades. Asimismo, Valverde (2010), define la infraestructura vial como el conjunto de elementos que brindan una conexión terrestre a un país para el transporte de personas y mercancías,

permitiendo así la producción, los servicios, el esparcimiento y los viajes. Desde entonces, estos ejes se han convertido en centrales y preciso en el crecimiento económico dentro del desarrollo de la producción en el país. Por este motivo, las aceras son el elemento básico de la infraestructura vial, por tanto, el más importante; otros elementos adicionales crecen a su alrededor: alcantarillas, señalización, dispositivos de seguridad y aceras.

Debido a ello, para Huerta (2006), la accesibilidad de la arquitectura y estructuras urbanas es valioso en proporcionar en cuanto a movilidad autónoma y la movilidad de personas con diferentes discapacidades, para promover su inclusión e igualdad de oportunidades para desarrollar sus actividades diarias en condiciones seguras. Por ello, Alfonso (2010), fundamenta que las barreras son aquellas trabas e impedimentos arquitectónicos que dificultan la integración de determinados usuarios dentro de la sociedad, impiden que una persona con discapacidad que se moviliza utilizando una silla de rueda se desplace sin la necesidad de un apoyo. De acuerdo a las contribuciones de Barbieri y Papis (2003), fundamentan que el término barreras arquitectónicas aplicadas al campo arquitectónico consiste en todos aquellos obstáculos que limitan o impiden que determinados grupos de la población sobre todo los afectados por algún tipo de incapacidad y se desplacen libremente sin ningún problema por los espacios y las estructuras construidas artificialmente ,generalmente todos los establecimientos públicos generados al desarrollo de las diferentes actividades humanas. Asimismo, “La barrera arquitectónica es aquello que impide a una persona con discapacidad física o sensorial acceder a lugares públicos con las mismas oportunidades que cualquier otra persona” (Rubén, 1999, p.182). Tomando en cuenta las consideraciones anteriores, las barreras arquitectónicas son elementos que obstaculizan o impiden la movilidad de una persona con discapacidad física o sensorial limitando el libre acceso a lugares públicos, ya sea en una zona exterior como en una zona interior. Asimismo, esta temática impide que la población del adulto mayor o con discapacidad no cuenten con mismas oportunidades que cualquier persona. Por otro lado, estos impedimentos forman parte de la urbanización de una ciudad como los espacios libres de uso público tales como los parques, mercados, centros comerciales y las plazas incluyendo en el negocio urbano componentes como aceras, escaleras, alcantarillado, sistemas de iluminación, acueductos, jardines y mobiliario urbano con los que se equipan estos espacios: semáforos, letreros, cabinas telefónicas y kioscos.

Por otro lado, el término calidad de vida nos ayuda a entender plenamente lo que significa vivir y tener mejores condiciones de vida, tanto físicamente como mentalmente. Por consiguiente, Hernández (2004), define que la calidad de vida de discapacitados debe permitir primero la independencia poniendo en práctica sus derechos, contando con la capacidad de elegir, trabajar, comunicarse con los demás, amar y ser amado, vivir una vida privada, participando en los ámbitos de la sociedad en general, en particular el turismo libremente por las calles y veredas de su localidad.

En el Informe Mundial sobre la Salud (2011), la discapacidad se define mediante el término el cual incorpora deficiencias, limitaciones en la participación y la incapacidad para realizar variedad de actividades considerada normal para la población normal. La discapacidad manifiesta dañoso en la integración entre personas que tengan problemas en la salud como de propensas físicas, intelectuales o sensoriales a largo plazo, en interacción con barreras que obviamente utilizan la conexión y otras activas. Un factor importante que afecta directamente alrededor de donde habita la población con discapacidad, la cual tienen un impacto significativo en su experiencia y grado de discapacidad. El entorno inaccesible crea una barrera las cuales no dejan la libre participación. Al transcurso, están señaladas algunas muestras de un posible efecto negativo del entorno físico, social y actitudinales: Las actitudes y conductas negativas implican directamente sobre las personas con discapacidad tanto niños y adultos, conllevan consecuencias negativas, como baja autoestima y precipitación. Las personas que se sienten acosadas debido a su discapacidad constantemente evitan ir a lugares diferentes, como ir de compras, visitar a la familia, cambiar de rutina o incluso salir de casa. Asimismo, los menores de edad discapacitados son intimidados por los compañeros en la escuela; los conductores de autobús evitan complacer las necesidades de acceso de los pasajeros con discapacidad; los extraños se burlan de los discapacitados. Asimismo, la OMS, define que las características clave de accesibilidad al construir nuevos edificios incluyen: rampas, paso seguro por las calles, entradas accesibles, vehículos accesibles en todos los lugares, fácil acceso al servicio público como cabinas de teléfono, quioscos, parques y retretes; ya que la finalidad de complacer la privación de los discapacitados, primeramente, evitar el peligro y hallar el sendero hacia el destino. A tales efectos, el principal obstáculo al mejoramiento de la continuidad de la accesibilidad en las zonas peatonales es la falta de aceras o aceras

en mal estado; secciones inaccesibles por encima o por debajo del techo; aceras abarrotadas cerca de estaciones de tren y estaciones; peligroso para personas con discapacidad motoras; escasez del control de tránsito; no contar con instrumento que ayude en cruce de vías para las deficiencias de personas y comportamiento peligroso del tráfico. Debido a ello, el convenio sobre el derecho de los discapacitados, (CDPD) mediante el instrumento internacional de derecho de personas de la Naciones Unidas que protege el derecho y dignidad de los discapacitados. En el artículo 9, establece que los discapacitados pueden convivir de manera independiente y participar plenamente en todo aspecto de la vida, los estados deben tomar las medidas pertinentes donde asegura que los discapacitados tengan acceso a las instalaciones. Las instalaciones están en pie de igualdad frente al resto, con el entorno, el medio de transporte, el trato, los servicios y otras instalaciones disponibles para el uso público, ya sea en sectores urbanizadas o rurales. La medida incluirá la identificación y eliminación de problemas en el acceso.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

El presente trabajo de investigación sostendrá un enfoque cualitativo, ya que se analizarán diferentes factores y componentes en el nivel de infraestructura vial urbana, incluido el efecto en la calidad de vida con discapacidades. En que los tipos de investigación están indicados por Hernández (2010) que esta encuesta es un tipo descriptiva, sin manipulación y observaciones de categoría independiente e infraestructura urbana y depende de la calidad de personas con discapacidad, porque se analizan en su forma natural para estudiarlo más tarde. El propósito es aumentar los conocimientos científicos sin embargo sin compararlos con ningún aspecto conveniente (Muntaner, 2010). Es por ello que el tipo de la investigación se determina la afectación del diseño espacial en la infraestructura vial urbana inclusiva, de igual forma se empleara la profundidad de un carácter descriptivo, en el cual se especifica las condiciones arquitectónicas de un diseño vial. La presente investigación se desarrolla dentro de un diseño no experimental, de acuerdo a ello se considera un estudio transversal, analizando la problemática de la urb. San Martin en la actualidad, se dará de manera del factor diseño espacial, con ello se realizará inferencias acerca de la evolución de la problemática Hernández (2014). Seguido se considera con el propósito de estudio un diseño de investigación fenomenológico, según Muñoz (2014) se resume en; explorar, describir y comprender las experiencias de las personas respecto a un fenómeno.

Tabla 2: metodología de la investigación

METODOLOGÍA	
Según su finalidad	Básica
Según su alcance temporal	Transversal
Según su profundidad	Descriptiva
Según su carácter de medida	Cualitativa
Según su diseño	Fenomenológico

3.2 Categorías, Subcategorías y matriz de categorización apriorística.

Titulo	Problema	Objetivos	Categoría	Marco Conceptual	Construcción teórica	Sub categoría	Términos	Metodología
<p>la Infraestructura vial Urbana Inclusiva y su impacto en la calidad de vida de las personas con discapacidad en la Urb San Miguel– Shancayan, Huaraz 2021</p>	<p>¿Cuál es la deficiencia de la Infraestructura vial urbana Inclusiva y su impacto en la calidad de vida de las personas con discapacidad en la Urb San Miguel– Shancayan, Huaraz 2021?</p>	<p>Objetivo General Analizar la deficiencia de la Infraestructura vial urbana Inclusiva y su impacto en la calidad de vida de las personas con discapacidad en la Urb San Miguel– Shancayan, Huaraz 2021.</p> <p>Objetivos Especificos 1. Identificar el estado actual de la infraestructura vial urbana inclusiva en la Urb. San Miguel. 2. Identificar cual es la accesibilidad de las personas con discapacidad que transitan en la Urb. San Miguel. 3. Analizar los criterios de la infraestructura vial urbana inclusiva en la Urb. San Miguel. 4. Determinar el aporte par el confort que favorece a las personas con discapacidad a través del diseño urbanístico inclusiva.</p>	<p>la Infraestructura vial urbana Inclusiva</p>	<p>Barbieri y Papis (2003), barreras arquitectónicas son obstáculos que impiden a determinados grupos de la población sobre todo los afectados por algún tipo de incapacidad y de tercera edad se desplacen libremente sin ningún problema por los espacios y las estructuras construidas artificialmente</p>	<p>Son obstáculos ubicados en lugares y edificios públicos que imposibilitan a las personas con dificultades en el desplazamiento y de la tercera edad transitar libremente.</p>	<p>Elementos arquitectónicos</p>	<p>veredas Rampas escaleras</p>	<p>Enfoque Metodológico: Cualitativo Tipo: Descriptivo Diseño: Fenomenológico</p>
		<p>Espacio urbano</p>	<p>mobiliario señalización</p>					
		<p>Diseño</p>	<p>Acceso a Edificios Dimensiones Formas Color</p>					
		<p>Accesibilidad</p>	<p>Perímetros y parámetros Norma A.120 Topografía sección vial</p>					
		<p>discapacidad</p>	<p>antropometría Necesidad</p>					

3.3. Escenario de estudio

La delimitación del área de estudio se inició de acuerdo con la dirección regional de agricultura de Ancash (2016), que se ubica por la parte central de la costa y sierra, limitado con el océano pacífico y el río marañón; limita al norte con la Libertad, al este con Huánuco, al sur con Lima y al oeste con el océano pacífico; con una superficie de 35 876,92 km² y a 3 052 m.s.n.m con una superficie de 36 000 km² que representa el 2,8% del territorio nacional.

Encontrándose en su departamento político con 20 provincias y 166 distritos.

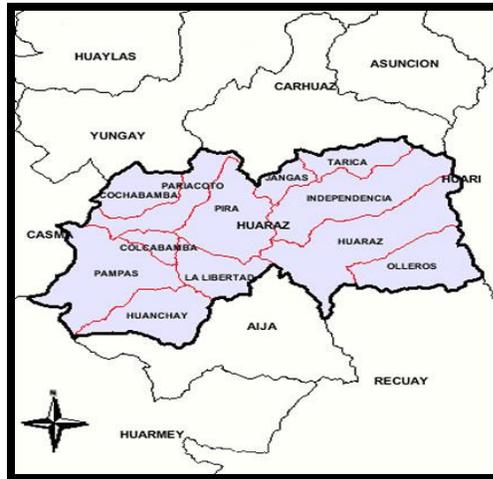
Figura N° 11: Mapa de División política de Ancash



Fuente: Dirección regional de agricultura de Ancash (2016)

Dentro de esta región se ubica la provincia de Huaraz, con coordenadas de 9°31'38" al sur y con 77°32'00" al oeste, según su división política definida por las provincias de Yungay y Carhuaz al norte, Huari al este, Aija y Recuay al sur, Casma y Huarmey al oeste.

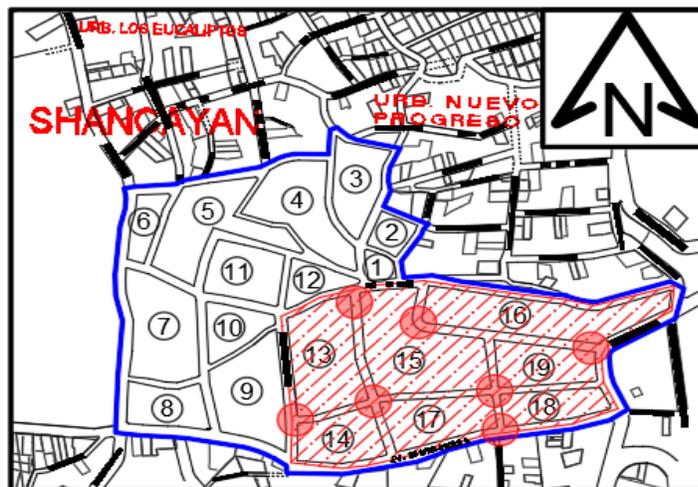
Figura N° 12: Mapa de División política de Huaraz



Fuente: Google imágenes

Para definir el escenario de investigación, López P (2004) afirma que pertenece al grupo de personas u objetos para las que se quiere conocer ciertos aspectos de interés para una investigación científica. En este caso por análisis de vivienda y ocupante, ya que se busca analizar la calidad de vida de los discapacitados para dichas viviendas, elegidas según los criterios de inclusión o exclusión, donde solo se analizará las manzanas seleccionadas entre la Av. Universitaria, Jr. la Unión, Calle Tecnología y Jr. Palma Real.

Figura N° 13: plano de la urbanización de San Miguel - Shancayan.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – Censo Nacional 2017

Teniendo como escenario de estudio 7 manzanas, según la INEI (2017), en el último censo realizado para centros poblados para personas con discapacidad, en estas manzanas existen 34 discapacitados. Debido de tener necesidad en actualizar los datos se tuvo que realizar una proyección hasta el año 2021 considerando el crecimiento anual de la provincia de Huaraz los cuales fueron 0.65% para las personas con discapacidad anualmente; existiendo un intervalo de 4 años del 2017 al 2021, se tuvo que calcular una tasa de crecimiento de personas con discapacidad de 2.6% obteniendo así un nuevo total de 86 personas con discapacidad en dichas manzanas.

Dicho análisis se ve reflejado en la siguiente tabla, donde se determinan los datos del número de manzanas, el código, el número de personas con discapacidad tanto del año 2017 y la proyección realizada al año 2021.

Tabla 3: Tabla sobre el crecimiento anual de personas con discapacidad por manzana

Síntesis de proyección al año 2021						
N° MANZANAS	MANZANA	2017	2018 (%)	2019 (%)	2020 (%)	2021
13	052A	4	0.65	0.65	0.65	10
14	053A	2	0.65	0.65	0.65	5
15	054E	7	0.65	0.65	0.65	18
16	054D	6	0.65	0.65	0.65	16
17	055A	4	0.65	0.65	0.65	10
18	056A	6	0.65	0.65	0.65	16
19	056B	5	0.65	0.65	0.65	11
TOTAL		34				86

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática – Censo Nacional 2017

3.4. Participantes

Para Castro (203), la muestra se categorizo como probabilística y no probabilística. La probabilística es aquella en la que es probable que la formen

todos los miembros de la población, que a su vez puede ser: una muestra aleatoria simple, una muestra aleatoria regular, una muestra parcial de suelo o por grupo o por región. Por otro lado, Ramírez (1999), señala que la gran parte de los autores coinciden en que se podría tomar el 30% de la población y tendrían una muestra altamente representativa. Por su parte Hernández (2003), menciona que si la población es menor de cien (100) individuos, entonces la población es igual a la muestra.

En cuanto a lo mencionado anteriormente, después de haber realizado la selección total de los participantes y el muestreo se procede a distribuir el número de discapacitados hallados desde muestra real, equivalentes a 86 y 115 viviendas respectivamente en las 7 manzanas del escenario de estudio en proporción a los estratos poblacionales generados por la INEI (2017). Obteniéndose como resultado lo explicado en la siguiente tabla.

Tabla 4: distribución de personas con discapacidad

DISTRIBUCION DE LOS PARTICIPANTES			
N°	MANZANA	VIVIENDAS	POBLACION
1	052A	21	10
2	O53A	16	5
3	054E	35	18
4	054D	14	16
5	055A	11	10
6	056A	8	16
7	O56B	10	11
TOTAL		115	86

Teniendo distribuidos a las personas con discapacidad por manzanas se procede a determinar las técnicas, instrumentos y medios con los cuales serán evaluados los objetos de análisis obteniendo así información enfocada en analizar la calidad de vida de los discapacitados frente a la deficiencia de la infraestructura vial.

3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Las técnicas de recolección de datos definida por diferentes maneras de adquirir la información que se requiere; dentro de los distintos enfoques de investigación existen diferentes herramientas que se pueden utilizar para la recopilación de datos como en este caso son la entrevista, la observación, el análisis de caso. Arias (1997). Mientras que los instrumentos son medios físicos o materiales que se utilizan para recolectar información como la encuesta, cuadernillo de observación, registro fotográfico y ficha normativa, las cuales corresponden a cada técnica anteriormente mencionada. Según convenga analizar los términos pertenecientes a cada categoría de la presente investigación, las cuales son la infraestructura vial urbana inclusiva y el impacto en la calidad de vida de los discapacitados, donde a su vez estas técnicas utilizadas para analizar cada categoría por medio de sus respectivos instrumentos también estos instrumentos tienen ciertos medios por los cuales pueden ser aplicados, tales como: reuniones zoom o Google meet como medios digitales y como medios presenciales se tiene la elaboración de fichas correspondientes al instrumento seleccionado para obtener determinada información.

Entrevista

La entrevista es la primera técnica a utilizar, ya que, se requiere recabar información proveniente de los expertos y del usuario. La entrevista es técnica muy empleada en las investigaciones con enfoque cualitativo, encontrándose en ellas preguntas de tipo abiertas, para que se pueda recopilar, analizar, comparar, clasificar y sintetizar la diversidad de información obtenida de un grupo definido de entrevistados siendo este, las personas con discapacidad en la urb. San Miguel, así como los expertos en cuanto a la infraestructura vial urbana Bravo (2013). Siendo el instrumento seleccionado para aplicar la técnica de la entrevista, el cuestionario, que está definido como un conjunto de preguntas abiertas que corresponden a los indicadores y términos a cada una de las categorías. Con esta aplicación en conjunto, se lograrán mediante el uso de procedimientos estandarizados para garantizar que todos los residentes con

discapacidad durante la urbanización de urbanización de San Miguel puedan responder preguntas en igualdad de condiciones para evitar posibles conflictos de interés. El sesgo de opinión puede influir en el resultado de la investigación. El proceso consiste en pedir información a personas con discapacidad a través de medios tanto virtuales (para los expertos) como presenciales, (cuestionarios impresos) para los usuarios y para los expertos se utilizará nuevas tecnologías a través de medios digitales como redes sociales, correo electrónico o aplicaciones como el zoom, Google meet, etc.

Observación

Como segunda técnica a utilizar será la observación, la cual de acuerdo a Hernández (2003), consiste en el reconocimiento consecuente, de naturaleza confiable acerca de la conducta expresa, la cual se puede usar en una variedad de contextos, para la presente investigación se aplicara esta técnica en las 7 manzanas preseleccionadas en la urbanización San Miguel, para fines de este documento se definirá a la observación como una técnica que mediante la aplicación de las siguientes dos instrumentos como lo son el registro fotográfico y cuadernillo de observación.

Con respecto al registro fotográfico, debido a la necesidad de registrar la realidad en un determinado contexto, definido con mayor exactitud en las palabras de Phillipe Dubois (1986), esta técnica permite reflejar la realidad cual espejo mediante las capturas fotográficas, facilitando así ilustrar el contexto de manera clara, sintetizada y sistemática; otorgando un mayor sentido de ubicación y orientación. En cambio, el cuadernillo de observación permite analizar coherentemente los puntos a observar como el entorno, ubicación, etc. impacto en la calidad de vida de los discapacitados en la industria seleccionado utilizado como medios las fichas y cámaras fotográficas para recolectar la información deseada. Covarrubias (2012).

Análisis de caso

La tercera técnica a utilizar es el análisis de caso, debido a que se requiere recolectar información teniendo en cuenta diferentes fuentes ya sean normativas o institucionales. Logrando así obtener información valiosa para la presente investigación, lo cual, permite juzgar sobre el funcionamiento y la credibilidad de los datos inmersos en los documentos seleccionados, en opinión a Martínez (2004).

3.6. Procedimientos

La presente investigación tiene como escenario de estudio la urbanización San Miguel, recibirá una variedad de información a través de las técnicas e instrumentos de recopilación proporcionadas, como las entrevistas, registros de observación y análisis de casos. Sobre la base de entrevistas con participantes seleccionados en el sector identificados como los más afectados por la infraestructura vial urbana, estas entrevistas se realizaron con consentimiento informado previo. Cuando hay un anuncio para que los usuarios con discapacidad puedan aprender sobre el tema de investigación, sobre el equipo audiovisual que abordaran los investigadores se tendrá un registro y los beneficios que puedan aportar después de incluir sus opiniones o argumentos en la recopilación de información con esto en mente, se llevara a cabo un dialogo con los participantes para indagar sobre los criterios sobre el desarrollo dentro de la infraestructura vial urbana en el escenario de estudio, los usos de suelos establecidos y la accesibilidad para usuarios con discapacidad, manteniendo un ambiente de motivación, interés y confiabilidad entre el entrevistado y el entrevistador.

Hernández (2014) menciona que la relación con el trabajo del investigador en torno a la información cualitativa, evitando la introducción de reacciones, críticas y prejuicios adecuados, así como reflexionando sobre la realidad única que percibe cada usuario a su alrededor. Durante este proceso además de las entrevistas, los investigadores revisaran constantemente la evolución, el estado del medio y la adecuación de la muestra para verificar la información obtenida en

cada momento. Desde otro ángulo, dada la importancia de las entrevistas a expertos en este campo, estas se realizarán virtualmente a través de la plataforma zoom y Google meet debido a las facilidades disponibles para la formación de archivos audiovisuales. Al mismo tiempo, se utilizará un cuestionario de orientación para separar los principales puntos previos a la entrevista y potenciar los conocimientos necesarios para el estudio, manteniendo siempre un ambiente respetuoso y estimulante en la contribución de los expertos. Por otro lado, los aspectos de observación requerirán diferentes aproximaciones. Por lo tanto, hay un uso de la bitácora de observación y el registro fotográfico, se esperará y se analizará en los elementos específicos en el área de estudio como un entorno físico, considerando la accesibilidad, la señalización y la transitabilidad peatonal como vehicular, además dentro de la bitácora se esquematizarán un croquis, mapas y descripciones de vistas relevante, ubicaciones y actividades realizadas; además, el entorno social a través del comportamiento humano y sus relaciones con los eventos que se llevan a cabo, actividades personales y colectivas, momentos de tiempo y medios para actuar a través de la lista de factores importantes; finalmente la verdad relacionada con la historia ha afectado el campo de estudio a lo largo del periodo temporal de 4 años que se consideró para la investigación y los diagramas de eventos y sucesos complementado dentro del registro fotográfico a través de la imagen satelital del escenario de estudio proporcionados por Google Earth, a través del cual se obtendrán imágenes del área de investigación durante diferentes momentos dentro del tiempo contemplado de la investigación.

Finalmente se procederá con la triangulación de información, donde se hará la respectiva comparación y verificación de lo obtenido en diferentes momentos mediante distintos métodos, para posteriormente desarrollar una discusión de resultados y conclusiones generales.

3.7. Rigor científico

Los estudios interpretativos deben estimar y detectar efectos y sesgos durante el proceso de investigación dentro de los límites del trabajo, respetando los principios básicos de consenso interno. Es importante comprender que la

coherencia interna se refiere a la forma en que la estructura del estudio se ocupa de todos los aspectos del mismo. Redactar y enmarcar el discurso de manera efectiva y con estándares cualitativos, secuenciado correctamente para comprender todo el proceso, complejidad y tamaño.

Para ello, el investigador debe considerar los resultados y descubrimientos para comprender el estado de rigor científico, que es modo de escaneo. La base para lograr esto se discutirá con los criterios de dependencia, credibilidad, transferibilidad, fundamentación y confirmabilidad.

Dependencia

Franklin (2005) argumenta que este criterio responde a la revisión de la información obtenida por diferentes investigadores para que puedan llegar a explicaciones razonables, de manera que a partir de este momento concreto se necesita una grabación audiovisual o fotográfica para evitar cualquier potencia aberración. Por la intervención del investigador en el campo o en la aplicación de técnicas, por esta razón, se enfatiza el valor de los registros de observación y las entrevistas en este estudio de la urbanización San Miguel para obtener información veraz referente a los cambios que han ocurrido en el escenario de estudio sobre la infraestructura vial y la calidad de vida de los discapacitados.

Credibilidad

Con respecto a la credibilidad del investigador se logra mediante la observación y una larga conversación con los participantes del estudio, recopila información el cual conduce a hallazgos y luego esta información es compartida por informantes públicos. Es la medida en que los resultados de la encuesta reflejan una imagen clara y representativa de una realidad o situación particular. Por lo tanto, la confiabilidad se refiere a la validez de los resultados del estudio para quienes fueron estudiados y para quienes lo experimentaron o estuvieron expuestos al fenómeno en estudio.

Los estándares de credibilidad se pueden lograr porque, en general, el investigador para confirmar el hallazgo y analizar algunos datos específicos, devuelven información a los informantes durante el proceso de recopilación de datos. Para Castillo y Vásquez (2003), la población prefiere participar en las evaluaciones para confirmar su opinión, también porque quieren resultados confiables y precisos. En este caso los usuarios con discapacidad de la urbanización San Miguel que experimentan y viven los flujos de la infraestructura vial presentes en el escenario. Para determinar la credibilidad de la investigación se puede verificar lo siguiente:

- Mantener notas de campo que muestren acciones e interacciones durante la entrevista.
- Utilice las transcripciones de entrevistas para sujetarse a los significados y las interpretaciones proporcionadas en los resultados de la investigación.
- Tener en cuenta el impacto de la presencia del investigador en la naturaleza de los datos.
- Hablar sobre comportamientos y experiencias relacionadas con el comportamiento de los informantes.
- El uso de la triangulación en la recopilación de datos para determinar la similitud entre los resultados.
- Discutir las interpretaciones con otros investigadores.

Transferibilidad

Transferibilidad representa la capacidad de la obtención del estudio para expandirse a otras poblaciones. Guba y Lincoln (1981) señalan que el objetivo es comprobar que tan bien se adaptan los resultados a otros contextos. Debe recordarse que, en la investigación cualitativa, es el lector del informe quien determina si los hallazgos pueden ubicarse en el contexto diferente. Esto requiere una descripción densa de los lugares y características de las personas con discapacidad para quienes se estudió este fenómeno. Así el grado de transmisión está directamente relacionado con la similitud entre los contextos en los que se

realiza el estudio. Dicho criterio solo se logrará tras una explicación en cuanto a las características del entorno actual y la situación actual de las personas con discapacidad en la urbanización San Miguel, para lograr hacer comparaciones con otros estudios y hallar características en común o específicas.

Fundamentación

Este criterio como sugiere Hernández (2014), incluye una revisión de los fundamentos teóricos y de referencia que contribuyen a un examen en profundidad de la literatura necesaria para sustentar la investigación, sus objetivos y su enfoque; además de validar el conjunto de elementos de conocimiento ideal para contribuir a los resultados relevantes. Por lo tanto, la organización debe dirigir la organización de los hechos y fenómenos estudiados en el presente estudio, que se refiere al análisis de la calidad de vida de los usuarios con discapacidad en la urbanización San Miguel.

Confirmabilidad

La confirmabilidad según Leiniger (1994) se refiere a como un investigador puede rastrear hechos. Esto requiere un análisis completo, documentado de la decisión e idea que el investigador tenga en la investigación. Esta estrategia le ayudara analizar los datos y llegar a conclusiones semejantes o parecidos, siempre que esté en la misma página. Un lineamiento crucial para el desarrollo de las técnicas de recolección de información para la presente investigación en cuanto a la infraestructura vial y la calidad de vida de los discapacitados en la urbanización San Miguel.

3.8. Método de análisis de datos

Después de que se completan los pasos de recopilación y procesamientos de datos de la urbanización San Miguel, comienza con uno de los aspectos más importantes de la encuesta: análisis de datos. En esta etapa, se decide como analizar los datos y las herramientas de análisis estadístico adecuadas para tal

fin. El tipo de análisis de datos depende al menos de los siguientes factores:

- a) medición de variables.
- b) el tipo de la hipótesis formulada.
- c) El diseño de estudio utilizado indica el tipo de análisis requerido para probar las hipótesis.

Kerlinger (1982) menciona que el análisis de datos es un precursor de la actividad explicativa. La interpretación se basa en los resultados de la búsqueda. Esta actividad implica sacar conclusiones sobre las relaciones entre las variables que se estudian con el fin de extraer conclusiones y recomendaciones.

Después de la organización y reflexión, la información se transferirá a fuentes digitales para facilitar el análisis y procesamiento, por lo que utilizara software como Excel, Word y adobe ilustrador para recopilar y analizar todo lo que se haya investigado, como cuando esto requiera el uso de la bitácora de análisis como soporte en cada etapa de prueba y discusión, avanzando en una discusión de lo que se ha encontrado, se comparara con afirmaciones a priori y se estudiaran teorías, y se describirán las relaciones entre categorías que conducirán a la creación de explicaciones y afirmaciones sobre los fenómenos estudiados en torno a la infraestructura vial y la calidad de vida de las personas con deficiencia física.

3.9. Aspectos éticos

Para que la investigación sea ética, debe ser válida y demostrable en términos de la importancia social, científica o clínica de la investigación. Debe sugerir una intervención para mejorar las condiciones de vida o el bienestar de las personas o generar conocimientos que puedan abrir la puerta al tratamiento o la resolución de problemas, aunque no de forma inmediata. El valor social o científico debe ser ético, entre otras razones, para utilizar responsablemente los recursos limitados (esfuerzo, dinero, espacio y tiempo), así evitar la explotación. Esto asegura que las personas con discapacidad de la urbanización San Miguel no corran peligro ni sean agredidas sin posibilidad de beneficio personal o social.

La ética se entiende como el estudio de los valores y su relación con las formas de comportamiento. Baca (1996) aboga a través de la investigación como actividad social, además de la producción de conocimientos, es posible establecer una relación ética con el problema en estudio y con los factores sociales que interactúan con él. Están diseñados como interacciones que dirigen acciones y decisiones basadas en los principios, valores e intereses de grupos particulares en situaciones históricas. De ahí su transformación y desarrollo en el sentido de la búsqueda del bien común, en función de la situación articular de toda sociedad y cultura sin descuidar la existencia de principios universales, y al menos para todos sin distinción de raza, religión o color político.

Wiersmar y Jurs (2008) determinan los aspectos relacionados con los derechos que deben ser monitoreados en la encuesta que son:

Consentimiento

Es importante que los participantes acepten expresamente su cooperación. La formulación de consentimiento debe ser consistentes con los requisitos donde se llevará acabo la investigación. Para los menores, se requiere el permiso de los padres (por escrito) para la participación del propio niño y joven. Si una o más organizaciones involucradas también requieren el consentimiento de sus representantes legales. Para grabar a los participantes (audio y video), deben permitir esta acción.

Confidencialidad

Las identidades de los participantes de la urbanización San Miguel no fueron reveladas; tampoco se le dijo de quien se obtuvieron los datos y no fue identificado. La traición a la confianza de los participantes en una violación grave de los principios éticos y morales, se recomienda que los participantes obtengan algo a cambio cuando participen en un estudio.

Respeto a los participantes

Los usuarios que hayan aceptado participar en la investigación de la urbanización San Miguel serán tratados con respeto, permitiéndoles cambiar de opinión sobre la idoneidad de la investigación en sus intereses y rechazarla sin ningún tipo de tratamiento. Si bien la reserva de información del suscriptor será entendida y respetada de acuerdo con los principios de confidencialidad, brindando resultados nuevos y relevantes de manera permanente para atraer la atención de los usuarios.

Honestidad

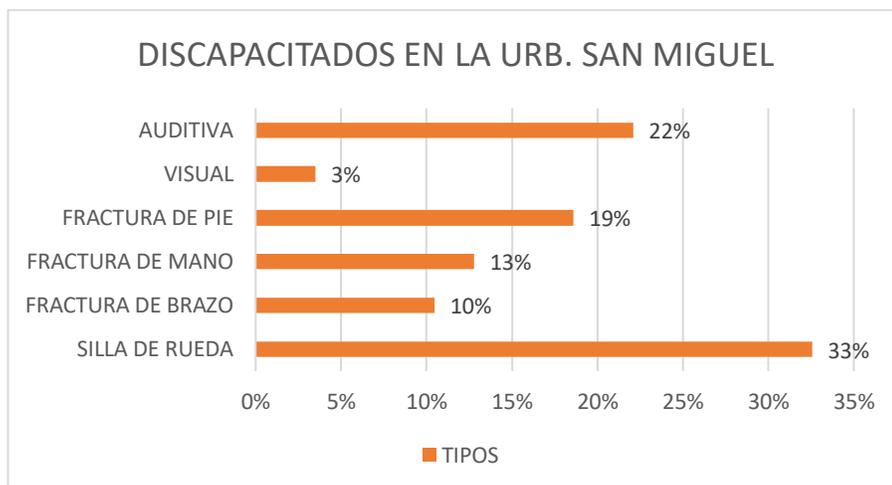
Los resultados deben informarse con honestidad. Debemos tener sensibilidad cultural de los participantes de la urbanización San Miguel. Todos los participantes, independientemente de su género, nivel socioeconómico y etnia, son de igual importancia y merecen el mismo respeto. El racismo o discriminación no tienen cabida en la investigación.

V. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

5.1 RESULTADOS

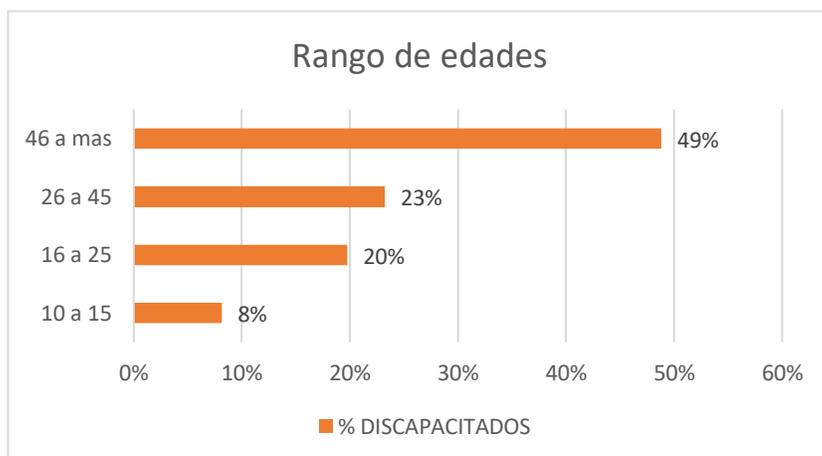
Datos Generales:

Figura N° 14: Discapacitados en la urbanización San Miguel - Shancayan.



Interpretación: Dentro de la población entrevista, casi la tercera parte tienen discapacidad en silla de rueda que son un 33%, mientras que la discapacidad visual solo equivale al 3% del total.

Figura N° 15: Rango de edades de discapacitados en la urbanización San Miguel - Shancayan.



Interpretación: La mayor parte de los entrevistados responden que tienen de 46 años de edad a más conformando un 49%, así mismo un grupo menor responde a las edades de 10 a 15 años con un 8%.

Objetivo 1: Identificar el estado actual de la infraestructura vial inclusiva en la urb. San Miguel.

Para poder identificar el estado actual de la infraestructura vial inclusiva en la urbanización San Miguel, se aplicó los instrumentos tales como la bitácora de observación y la ficha documental.

Termino: Veredas

Instrumento: Bitácora de observación (ANEXO 1)

Instrumento: Ficha documental (ANEXO 8)

Termino: Rampas

Instrumento: Bitácora de observación (ANEXO 2)

Instrumento: Ficha documental (ANEXO 9)

Termino: Señalización

Instrumento: Bitácora de observación (ANEXO 3)

Instrumento: Ficha documental (ANEXO 10)

Objetivo 2: Identificar cual es la accesibilidad de las personas con discapacidad que transitan en la urb. San Miguel.

Para poder analizar el flujo, los cuales generan la transitabilidad las personas con discapacidad en la urbanización San Miguel, se realizó entrevista a los arquitectos, Arq. Angulo Benites Gunter Netzer y Arq. Ramírez Mendoza Víctor agosto. También se realizó la entrevista a los usuarios y las respuestas fueron utilizadas para el resultado teniendo en cuenta los indicadores.

Termino: Accesibilidad

Instrumento: Entrevista al experto (ANEXO 15)

pregunta 8: En base a su conocimiento, ¿Por qué considera usted que las personas con discapacidad no recurren a lugares públicos?

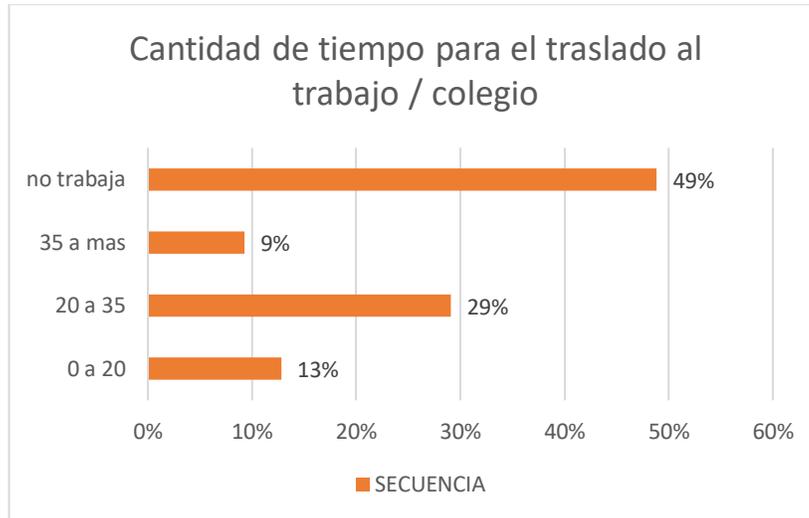
Arq. Angulo Benites Gunter (Diseño y Construcción): Porque no hay una planificación en el diseño vial inclusivo para el discapacitado, tanto en el ámbito público como en lo privado.

Arq. Ramírez Mendoza Víctor Augusto (Planificación y gestión del desarrollo urbano y regional; medio ambiente y desarrollo sostenible): Las personas con discapacidad no recurren a determinados lugares públicos por desconfianza, tanto por la falta de implementación de las medidas adecuadas como por la falta de respeto de determinadas personas a las normas de seguridad.

Instrumento: Entrevista a usuarios

Pregunta 4: ¿en qué tiempo realizas la ruta al trabajo y/o colegio?

Figura N° 16: Tiempo de traslado para realizar actividades



INTERPRETACIÓN: De los entrevistados el 49% mencionan que no hacen actividad laboral, pero el 29% que se demoran entre 20 a 35 minutos.

Instrumento: Bitácora de observación (ANEXO 4)

Instrumento: Ficha documental (ANEXO 11)

Termino: Sección vial

Instrumento: Entrevista al experto (ANEXO 15)

Pregunta 10: Piensa usted, ¿Qué la aplicación de la infraestructura vial es la adecuada para evitar los accidentes en las personas con discapacidad?

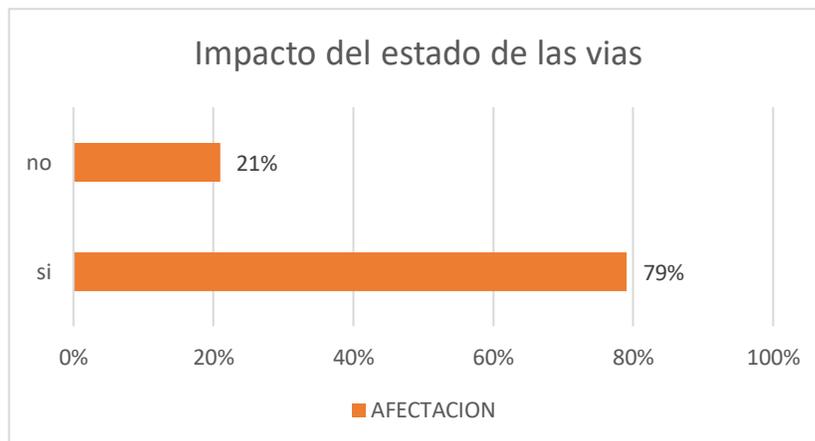
Arq. Angulo Benites Gunter (Diseño y Construcción): Es primordial para una igualdad de condiciones de las personas y debe ser una exigencia de las autoridades.

Arq. Ramírez Mendoza Víctor Augusto (Planificación y gestión del desarrollo urbano y regional; medio ambiente y desarrollo sostenible): La aplicación de la infraestructura vial es adecuada para evitar los accidentes en las personas con discapacidad cuando se haya considerado un adecuado dimensionamiento de las secciones viales y una adecuada señalización.

Instrumento: entrevista a usuarios

Pregunta 5: Al salir por la urb. San Miguel, ¿Te afecta el estado actual de las vías?

Figura N° 17: Afectación de las vías de la urbanización San Miguel



INTERPRETACIÓN: Dentro de la población entrevistada la mayor parte que es el 79% manifestaron que, si les afecta en el traslado para realizar sus actividades, mientras que el 21% mencionaron que no les afecta en el traslado en su vida cotidiana.

Instrumento: Bitácora de observación (ANEXO 5)

Instrumento: Ficha documental (ANEXO 12)

Objetivo 3: Analizar los criterios de la infraestructura vial urbana inclusiva en la urb. San Miguel.

Termino: Materialidad

Instrumento: Entrevista a expertos (ANEXO 15)

Pregunta 5: Según su conocimiento, ¿Cree usted que el tipo de material en la construcción de vías influye en la conservación de las mismas?

Arq. Angulo Benites Gunter (Diseño y Construcción): Las vías deben ser de material de concretos antideslizantes con impermeabilizantes para las lluvias.

Arq. Ramírez Mendoza Víctor Augusto (Planificación y gestión del desarrollo urbano y regional; medio ambiente y desarrollo sostenible): El tipo de material empleado en la construcción de vías influye en su conservación, considerando que materiales de más alta calidad garantizan una mayor durabilidad de las vías. Así mismo, influye en la conservación de las vías el proceso de construcción.

Instrumento: Bitácora de observación (ANEXO 6)

Termino: Norma A.120

Instrumento: Entrevista a expertos (ANEXO 15)

Pregunta 3: Según su experiencia, ¿Las medidas recomendables para la transitabilidad de las personas con discapacidad es la adecuada?

Arq. Angulo Benites Gunter (Diseño y Construcción): No es la adecuada, ya que el espacio de las veredas y las personas que transitan generan una obstaculización.

Arq. Ramírez Mendoza Víctor Augusto (Planificación y gestión del desarrollo urbano y regional; medio ambiente y desarrollo sostenible): Las medidas establecidas en el RNE para la transitabilidad de las personas con discapacidad es la adecuada pudiendo ser mejoradas continuamente. Los problemas se generan por el incumplimiento de estas medidas por parte de la población usuaria

.

Instrumento: Ficha documental (ANEXO 13)

Objetivo 4: Determinar el aporte para el confort que favorece a las personas con discapacidad a través del diseño urbanístico inclusiva.

Termino: Antropometría

Instrumento: Entrevista a expertos (ANEXO 15)

Pregunta 9: Según su experiencia, ¿Cree usted que las medidas antropométricas son las adecuadas para los discapacitados?

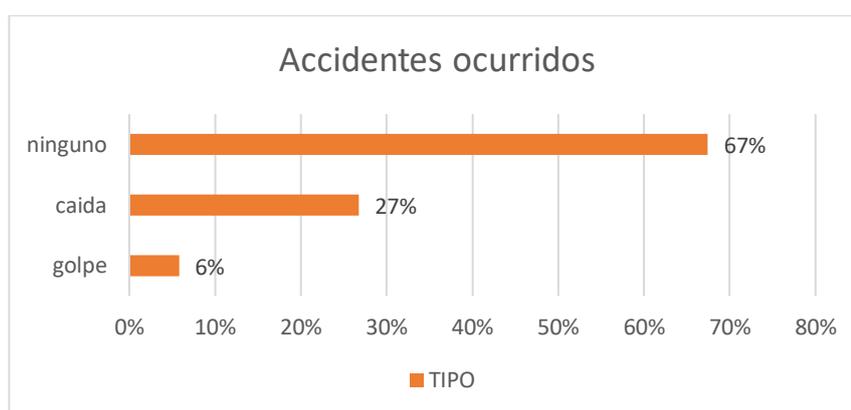
Arq. Angulo Benites Gunter (Diseño y Construcción): No han hecho el estudio adecuado de las medidas según el discapacitado y el flujo de las personas.

Arq. Ramírez Mendoza Víctor Augusto (Planificación y gestión del desarrollo urbano y regional; medio ambiente y desarrollo sostenible): Las medidas antropométricas establecidas en el RNE para la transitabilidad de las personas con discapacidad es la adecuada pudiendo ser mejoradas continuamente.

Instrumento: Entrevista a usuarios

Pregunta 6: ¿Tuviste algún golpe o caída cuando transitabas por las urb. San Miguel?

Figura N° 18: Accidentes ocurridos en la urbanización San Miguel



INTERPRETACIÓN: Casi la tercera parte mencionan que en algún traslado han sufrido leves accidentes como caídas y golpes que son un 33%, pero el 67% manifestaron que no tuvieron ningún accidente.

Instrumento: Bitácora de observación (ANEXO 7)

Instrumento: Ficha documenta (ANEXO 14)

Termino: Necesidad

Instrumento: Entrevista a expertos (ANEXO 15)

Pregunta 7: Según usted, ¿Las vías moldean los patrones de conducta de los usuarios a medida que transitan?

Arq. Angulo Benites Gunter (Diseño y Construcción): Actualmente las vías carecen de un patrón regulador de transitabilidad y las personas se adaptan a esas deficiencias.

Arq. Ramírez Mendoza Víctor Augusto (Planificación y gestión del desarrollo urbano y regional; medio ambiente y desarrollo sostenible): El modelo y las dimensiones de las vías condicionan los patrones de conducta de los usuarios a medida que las transitan, en medida que se respetan las normas de seguridad.

Instrumento: Entrevista a usuarios

Pregunta 7: Según la necesidad para tu traslado, ¿Te es necesario las rampas o prefieres las gradas?

Figura N° 19: Preferencia para su traslado de las personas con discapacidad



INTERPRETACIÓN: Se observa que según la necesidad de los entrevistados cotidianamente prefieren las rampas que son el 73%, mientras que algunos tienen preferencia por las gradas equivalentes al 27%.

5.2 DISCUSIÓN

1.- Infraestructura vial urbano inclusiva.

Dado el desarrollo de infraestructura vial urbano responden a las necesidades y exigencias básicas para la movilidad del usuario. Manuel Guarnizo (2018) en su libro, Ciclo inclusión en la infraestructura vial y el desarrollo urbano de Ibagué en el marco de las ciudades amigables y sostenibles, se refiere que la infraestructura vial como un tema de movilidad la que brinde a los usuarios trayectos cortos, seguros y atractivos con esto se busca en todo momento cumplir todos los requisitos para los discapacitados, mientras que no deben adaptarse a las condiciones de la infraestructura vial existente. La teoría del autor coincide con los resultados obtenidos en la investigación, según el Arq. Víctor Ramírez quien menciona que las medidas establecidas en el RNE para la transitabilidad en la sección vial urbana para discapacitados es la adecuada, pero el problema que se genera es por el incumplimiento de las medidas por parte de la población usuaria. Posición que afirma Jorge Lupano (2013) en su libro, La infraestructura de transporte sostenible y su contribución a la igualdad en América latina y el Caribe, confirma que la infraestructura vial está mal definida debido a los usuarios, quienes son responsables del diseño de las mismas los cuales no son los adecuados para los que tienen alguna discapacidad, que exigen una infraestructura vial accesible para este tipo de usuarios. Por lo mencionado anteriormente, según los resultados obtenidos en la bitácora de observación se tiene que las medidas de las veredas con una altura de 0.20m, un ancho de 0.36m, esto porque la mayoría de las viviendas están construidas ocupando parte de las veredas obstaculizando la libre transitabilidad de las personas con alguna deficiencia física. Donde la teoría de Tomas S. (2014) en su libro, Infraestructura sostenible para la competitividad y el crecimiento inclusivo, quien concuerda con los resultados obtenidos diciendo que, la infraestructura vial es fundamental para el desarrollo y crecimiento en la calidad de vida y la inclusión en las sociedades modernas, pero que esto se ha ido afectando gracias a que la

población no considera los parámetros en el diseño de sus viviendas, donde mayormente se ven afectados los usuarios con discapacidad quienes no puede transitar. Por otra parte, refiriéndose a este tema Alan Torres (2015) en su tesis, Infraestructura y accesibilidad para la movilidad peatonal: factores de caminabilidad en dos áreas habitacionales de Tijuana, refleja una preocupación ante el crecimiento de las ciudades, con el cual la movilidad urbana se ve afecta debido a que el entorno es construido de manera inadecuada el cual incrementa negativamente los índices de movilidad para personas con alguna deficiencia al momento de querer hacer alguna actividad. De acuerdo a lo mencionad por Alan Torres en esta investigación se obtuvo que en la bitácora de observación se tiene que la personas con discapacidad de la urbanización San Miguel tiene dificultad al momento de transitar por las calles ya que no son las adecuadas porque en el caso de las rampas tienen medidas menores y no son accesibles, como los que se encuentra en el Pan de Desarrollo Urbano Huaraz 2012 – 2022, donde las dimensiones del diseño de las rampas para las personas con discapacidad según la urbanización debe tener una altura de 20 centímetros, un longitud de 1.67 metros y una pendiente de 12%, complementando a lo mencionado anteriormente, que las rampas tienen que tener pasamanos ya sea sobre parapetos que deben estar a una altura de 0.80 m, medida desde el inicio de la rampa. Por otra parte, en cuanto a la señalización según la bitácora de observación, se tiene que las calles no cuentan con ninguna señalización vehicular (semáforos, rompemuelleres, líneas de giro, sentido de calle, etc.), de la misma manera no cuenta con señalización peatonal (cruces peatonales, semáforos, señales de advertencia, señales de evacuación y emergencia). Donde el Manual Práctico de Diseño Universal (2015) menciona la implementación del mosaico guía, que es una franja en el solado diferenciado de las circundante, que sirve para indicar una dirección para las personas invidentes cuya descripción es que sus aristas tienen 6 mm de altura, por 30 centímetros de ancho. Es por ello que la mayor parte de personas con discapacidad tiene dificultades para poder transitar por las calles del lugar de investigación.

2.- Accesibilidad de las personas con discapacidad

De acuerdo al flujo de discapacitados tenemos la accesibilidad, definido por Duffart (2010) como, la interrelación entre el usuario y el entorno físico que se plantea como objetivo en la arquitectura. Para ello es necesario crear las condiciones para que todas las personas con impedimentos físicos puedan realizar el mismo tipo de actividad que realizan los que no tienen. Posición que afirma Olivera (2006) en el cual menciona, que la accesibilidad requiere que todos los ciudadanos estén incluidos en los espacios públicos y privados. Debe ser integral y garantizar el desarrollo, el uso, la orientación, la seguridad y la funcionalidad. Mientras que, por otro lado, Peñalosa (2011) es su libro, *Accesibilidad universal y diseño para todos*, menciona que la accesibilidad es necesario considerar en el papel de transporte en la ciudad, que puedan ser utilizados de manera autónoma por todos independientemente de su condición física, en los espacios públicos es necesario garantizar la seguridad. No obstante, en la entrevista realizada a las personas con discapacidad en la urbanización San Miguel se corrobora que, de los entrevistados el 49% mencionan que no hacen ninguna actividad, pero el 29% responde que para poder llegar a realizar alguna actividad les toma entre 20 a 35 minutos en llegar a dichos lugares. Teniendo en cuenta los resultados obtenidos en esta investigación se ve que casi la mitad no realiza ninguna actividad el cual es constatada del porque no acuden a lugares públicos por el Arq. Víctor Ramírez, quien menciona que las personas con discapacidad no recurren a lugares públicos por desconfianza, ya sea por la falta de implementación de las medidas adecuadas o por el incumplimiento de seguridad de algunas personas. Lo cual se obtuvo en la investigación realizada donde en la bitácora de observación la accesibilidad para personas discapacitadas en cuanto a las que están en silla de ruedas la mayoría no cuenta con rampas, si las hay no cumplen para este tipo de condición; por otro lado, tenemos las gradas que tampoco son accesibles porque tienen una altura mayor a 0.25 m. El resultado obtenido es similar a lo que menciona Jaime Huerta (2014)

en su artículo, Diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad, en donde a través de un diseño universal señala que los problemas que afrontan las personas con discapacidad, debido a la falta de condiciones de accesibilidad del entorno urbano y arquitectónico, por otra parte también hace mención que el inadecuado empleo de las normas técnicas relacionadas a la discapacidad, influye también la apropiación de las áreas destinadas para la accesibilidad por parte de los mismos usuarios.

3.- Criterios de la infraestructura vial urbana inclusiva.

De acuerdo a la infraestructura vial uno de los criterios a tomar es la materialidad, según el Manual de Accesibilidad Universal (2015, pág. 38) menciona que el pavimento de las zonas destinadas al uso peatonal debe ser estable, como baldosas u hormigón, los cuales son óptimos para asegurar un deslizamiento sin accidente. Mientras que Jorge Alvares (2008) en su libro, manual de diseño de pavimentos de concreto para vías con bajos, medios y altos volúmenes de tránsito, quien concuerda con lo mencionado anteriormente, diciendo que es necesario comprender la materialidad al cual poder dar un manejo adecuado de los parámetros físicos y mecánicos, también hace mención que en la construcción de pavimentos de concreto están involucradas varias actividades y muchos materiales de las cuales los más importantes son: la base granular, el concreto, curadores, aserrado de juntas y sello de juntas, es así que la materialidad es un criterio muy importante en el diseño y la aplicación en las vías, porque contribuye en la condición física del suelo. Caso contrario se tiene en la urbanización San Miguel lo cual es muy deficiente, según la bitácora de observación se muestra por una parte el deterioro de las veredas lo que provoca que los discapacitados tengan que usar las vías definidas para los vehículos, que estas no tenga seguridad al momento de movilizarse porque se observa que las calles tienen deterioro por lo que los vehículos hacen maniobras para evitar circular por esos lugares, el cual es muy propenso a que ocurra algún accidente. Posición

respaldada por María Pico (2011) en su artículo, seguridad vial y regional: una aproximación teórica desde la política pública, donde hace evidencia que relacionado con los accidentes viales que se presenta es originado por el estado de conservación de estas, lo que involucra que los elementos de la materialidad sean los adecuados según lo establecido en las normas. A esto complementa el Arq. Víctor Ramírez, mencionando que el tipo de material empleado en la construcción de vías influye en su conservación, considerando que materiales de más alta calidad garantizan una mayor durabilidad en las vías. Así mismo, influye en la conservación de las vías el proceso de construcción. Esta es respaldada por la teoría de Fanny A. (2017) donde confirma que, innovar en la construcción, rehabilitación y mantenimiento de las estructuras del pavimento, para así tener un mejor la seguridad al momento de su transitabilidad.

En relación a la norma A120, accesibilidad para personas con discapacidad. El artículo 2, será de aplicación obligatoria, para todas las edificaciones donde se presenten servicios de atención al público. Como es un estándar de accesibilidad para personas con discapacidad y personas mayores. Este estudio permitirá el análisis normativo para identificar mejoras e implementar cambios, para aplicar adecuadamente las normas de accesibilidad en espacios públicos y otros tipos. De la entrevista realizada al Arq. Gunter menciona que no es la adecuada, ya que el espacio de veredas y las personas que transita generan una obstaculización. De la postura anterior el Arq. Víctor discrepa diciendo que, las medidas establecidas en el RNE para la transitabilidad de las personas con discapacidad es la adecuada pudiendo ser mejoradas continuamente, también hace mención que los problemas se generan por el incumplimiento de estas medidas por parte de la población usuaria. En consecuencia, a la postura de los expertos se resaltó que la necesidad que tienen los discapacitados en la urbanización San Miguel es la de trasladarse de forma segura a desarrollar sus actividades cotidianamente.

4.- el confort antropométrico para la transitabilidad inclusiva.

Referente al confort que favorezca a los discapacitados se tiene la antropometría, que se ocupa de las dimensiones y características físicas del cuerpo relacionado con el diseño de objetos que la gente usa. A ello Sanders y Cornick (1993) mencionan, que los datos antropométricos además tienen la posibilidad de ser utilizados para relacionar relevantes variables como el peso y el incremento del cuerpo, como los que han sido encontrados en la literatura de Farkas (2004) lo que propone de manifiesto la relevancia de esta clase de información. Sin embargo, de acuerdo a Ávila Chaurand (2001), los datos antropométricos confiables para las personas con discapacidad son escasos, por lo que la aplicación de las medidas antropométricas, son bastante deficientes, siendo notorias la carencia de diseño en los mobiliarios urbanos en el Perú, aun no se soluciona con el planteamiento de la normativa. Acerca del interés de este trabajo se tiene la bitácora de observación, donde se refleja claramente la realidad que viven las personas con discapacidad en la urbanización San Miguel; de no haberse empleado las medidas antropométricas en la elaboración de los mobiliarios urbanos. Donde la investigación encontrada es similar a lo que menciona Davalos (2016) en su tesis, barreras arquitectónicas a las personas con discapacidad en Guayaquil, que para los discapacitados no se definieron las medidas adecuadas en cuanto ellos quieran trasladarse tienen muchas dificultades, también hace mención en cuanto no se cumplen las medidas establecidas por las normas. Donde el Arq. Gunter expresa, que no se han hecho el estudio adecuado de las medidas según el discapacitado y el flujo de las personas. Entonces el Arq. Víctor contradice tal posición, afirmando que las medidas antropométricas establecidas en el RNE, para la transitabilidad de las personas con discapacidad es la adecuada, pero que no siempre las cumplen los usuarios. Esto se puede constatar en los resultados obtenidos, donde en la entrevista realizada a las personas con discapacidad de la urbanización San Miguel se obtuvo que, casi la tercera parte

mencionan que en algún traslado han sufrido accidentes como caídas y golpes que son un 33%, pero el 67% manifestaron que no tuvieron ningún accidente. En tanto la teoría de Julián Pérez y María Merino (2015) confirma que la antropometría es muy importante en el diseño de las áreas de transitabilidad para personas con discapacidad, cuyo fin es medir las dimensiones dinámicas que son aquellas medidas realizadas a partir del movimiento asociado a ciertas actividades.

Con relación a la necesidad, los autores Rodríguez y Siso (2003), recalcan que la necesidad particular de los discapacitados en cuanto a la transitabilidad, poseen notables beneficios para la salud, la incorporación social, la importancia del diseño urbano inclusivo. Del mismo modo Cortes (2020), muestra que existen actividades para fomentar una transitabilidad en la que se brinde a los discapacitados alternativas de seguridad. Posición que afirma el Arq. Gunter refiriendo que actualmente las vías carecen de un patrón regulador de transitabilidad y las personas se adaptan a esas deficiencias. En tal sentido el Arq. Víctor afirma que el modelo y las dimensiones de las vías condicionan los patrones de conducta de los usuarios a medida que las transitan, en medida que se respeten las normas de seguridad. En cuanto al traslado de los discapacitados de la urbanización San Miguel, en la entrevista realizada a los discapacitados se obtuvo que según la necesidad de los entrevistados cotidianamente prefieren rampas que son el 73%, mientras que algunos tienen preferencia por las gradas equivalentes al 27%. El resultado obtenido es parecido con lo que menciona, Felipe Loyola (2018) en su tesis, Servicio de movilidad accesibles para las personas con discapacidad motriz, visual y/o auditiva en Lima Metropolitana, donde menciona, que el conjunto de condiciones poco favorables para la transitabilidad de las personas con discapacidad tiene un incremento negativo en cuanto a la necesidad de poder movilizarse, también hace mención que las preferencia que tienen los discapacitados en cuanto a la accesibilidad son las rampas y gradas, las cuales tienen que brindar un excelente servicio y ello lleve un incremento en la satisfacción de los usuarios.

Por tanto, en la teoría de Valdés (2007), hace referencia que la necesidad influye directamente en el desarrollo e independencia de las personas con discapacidad de acuerdo a que los ambientes sean apropiados. Así mismo Pardo (2017) en su tesis, estrategias de infraestructura en espacios públicos para mejorar la calidad de vida urbano, Piura 2017, donde menciona que la necesidad que hay en las personas con discapacidad poder movilizarse independientemente es tener seguridad, para cual se necesita la correcta aplicación de las normas establecidas según el RNE, con el fin de mejorar la interacción de las personas con alguna deficiencia con las necesidades que tienen.

VI. CONCLUSIONES

6.1 Luego de los resultados obtenidos en cuanto a identificar el estado actual de la infraestructura vial urbana inclusiva se concluye que se debe dar un mejor uso a las normas de movilidad teniendo en cuenta los criterios de diseño para personas discapacitadas, que en la actualidad las calles de la urbanización San Miguel no cuentan con la implementación para las personas con deficiencia física, es por ello que la movilidad no son confortables ni agradables, ya que las vías se encuentran en una zona con muchos desniveles. En cuanto a los mobiliarios urbanos (vereda, grada y rampas) no son los adecuados, las dimensiones son las inapropiadas y son incómodos para las personas con discapacidad, la urbanización carece de un buen diseño de los mismos, lo que ocasiona el bajo tránsito de los usuarios. Esto se debe a la no definición de los espacios para la transitabilidad para personas con deficiencia física genera dificultad para movilizarse, que se ve también influenciado en el tiempo de traslado, seguridad.

6.2 Después de los resultados se identificó la accesibilidad de las personas con discapacidad es esencial tener en cuenta las normas del reglamento nacional de edificación para la transitabilidad de las personas con discapacidad entre otros que tienen como finalidad normar criterios y requisitos para la ejecución y diseño de proyectos accesibles para las personas con discapacidad, además se observó que el RNE no son los suficientes, ya que la necesidad de este tipo de usuarios va aumentando con el paso del tiempo, por ello se van generando nuevas tendencias de innovación en la accesibilidad que en algún momento se deberán incluir en las actualizaciones de las normas. En la urbanización San Miguel no se aplicaron las normas para la transitabilidad de personas con discapacidad, ya que la accesibilidad a lugares públicos y privados no son los adecuados ya que cuentan con dimensiones inadecuadas la cual no satisface e incómoda a los usuarios.

6.3 Se analizó los criterios de la infraestructura vial urbana inclusiva en la urbanización San Miguel, concluyendo que el manejo y empleo inadecuado de materiales en las vías de dicho sector están influyendo de manera negativa en la movilidad de los discapacitados, es así que como el concreto que tiene buena duración en el tiempo, pero su inadecuada empleabilidad en su construcción le hace tener dificultades; pues estos al tener agrietamientos son un peligro para las personas con discapacidad. El uso de material de baja calidad en las veredas influye en la seguridad de las personas con deficiencia física, el cual en su mayoría se encuentran en mal estado, dificultando el uso adecuado y seguridad de los mismos. De la misma manera la accesibilidad en espacios públicos y privados no son los adecuados, porque incumplen las medidas establecidas lo cual es un problema recurrente en esta urbanización, por el desconocimiento y la falta de aplicación de las normativas que regulen estos espacios, teniendo como consecuencia la poca durabilidad, confort y seguridad para las personas con discapacidad que transitan por dicho lugar.

6.4 Con respecto a determinar el aporte para el confort que favorece a las personas con discapacidad a través de un diseño urbanístico inclusivo, se concluye que el confort para los usuarios con deficiencias físicas en la urbanización San Miguel, referente a la antropometría no son las adecuadas ya que carecen de funcionalidad, durabilidad y de buen nivel técnico constructivo, ya que se mantienen estructuras tradicionales que no brindan seguridad a este tipo de usuarios, cuando se refiere a innovar las calles mantienen un diseño tradicional que no es nada novedoso, ya que que la movilidad inclusiva debe de ser innovadora y novedosa que incentiven a las personas con discapacidad a moverse de manera segura.

VII. RECOMENDACIONES

- a) Se recomienda la implementación del equipamiento urbano con criterios de diseño vial amigables para personas con discapacidad es muy importante ya que con esto se logra un uso adecuado y seguro en cuanto a la movilidad.
- b) Se recomienda el cumplimiento de las medidas establecidas por el Reglamento Nacional de Edificaciones para la transitabilidad de las personas con discapacidad con el cual se solucionaría el problema existente en la urbanización.
- c) Se recomienda que las calles de la urbanización San Miguel se debe emplear una eficiente infraestructura vial la cual brinde mejores condiciones a los usuarios.
- d) Se recomienda en cuanto a los mobiliarios urbanos la materialidad debe ser adecuada, las dimensiones según las normas son fundamentales ya que genera eficiencia en la calidad de transitabilidad.
- e) Se recomienda a la municipalidad a la hora de ejecutar un proyecto vial la aplicación más estricta de las normas para asegurar la libre transitabilidad de las personas con discapacidad.

REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA

Barbieri, A; Papis, O. (Febrero 2003) Deporte y Creación Accesibles. Argentina. Fundación Turismo Accesible. Recuperado de https://books.google.com.pe/books/about/Deporte_y_recreaci%C3%B3n_accesibles.html?id=JTZ5rEis8RsC&redir_esc=y

Huerta, P. (Julio 2006). Discapacidad y accesibilidad. La dimensión desconocida. (1.a ed.). Lima, Perú: fondo editorial del congreso del Perú. Recuperado de <https://isbn.cloud/9789972221248/discapacidad-y-accesibilidad-la-dimension-desconocida/>

Informe mundial sobre la discapacidad. (Agosto 2011). Organización Mundial de Salud. Europa, Malta. Recuperado de https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/9789240688230_spa.pdf

Defensoría del pueblo. (Marzo 2012). La convención sobre los derechos de las personas con discapacidad Lima, 2012 https://www.congreso.gob.pe/Docs/DGP/CCEP/files/cursos/2017/files/convenci%C3%B3n_pcd_onu-malena_pineda.pdf

Chávez, C. (Junio 2015). Calidad de vida y bienestar psicológico en personas con discapacidad motriz de un centro de integración de discapacitados de Trujillo” Recuperado de https://repositorio.upao.edu.pe/bitstream/20.500.12759/1768/1/RE_PSICOLOGIA_CALIDAD.VIDA_BIENESTAR.PSICOLOGICO_DISCAPACIDAD.MOTRIZ_TESIS.pdf

Cuba, M. (Diciembre 2018), Análisis del Programa de la Oficina Municipal de Atención a la Persona con Discapacidad, del distrito de Santa Ana, provincia de La Convención, departamento de Cusco recuperado de https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/15433/Cuba_Yaranga_Inclusi%C3%B3n_social_persona1.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Dávalos, P. (Marzo 2016) Las barreras Arquitectónicas que enfrentan las personas con discapacidad en Guayaquil y cómo afectan en su vida familiar. Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/reduq/15631>

Erazo, J. (Setiembre 2013). Infraestructuras urbanas en américa latina: gestión y construcción de servicios y obras públicas. Quito – ecuador. Editorial IAEN. Recuperado de <https://digitum.um.es/digitum/bitstream/10201/87421/1/Tesis%20doctoral%20Mar%C3%ADa%20Rodrigo%20de%20la%20Casa%20Calidad%20de%20Vida%20y%20Necesidades%20de%20Apoyo%20en%20Personas%20con%20Discapacidad%20Intelectual.pdf>

Pardo, L. (Febrero 2017). “Estrategias de intervención en los espacios públicos para mejorar la calidad de vida urbana. Caso Urb. Santa Margarita, Piura - 2017” Recuperado de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/11777/pardo_fml.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Rodrigo, M. (Setiembre 2019). Calidad de vida y necesidades de apoyo en personas con discapacidad. Universidad de Murcia, escuela internacional de doctorado, programa de doctorado en ciencias de la salud. Recuperado de <https://digitum.um.es/digitum/bitstream/10201/87421/1/Tesis%20doctoral%20Mar%C3%ADa%20Rodrigo%20de%20la%20Casa%20Calidad%20de>

[e%20Vida%20y%20Necesidades%20de%20Apoyo%20en%20Personas%20con%20Discapacidad%20Intelectual.pdf](#)

Romero, C. (Marzo 2016). Espacios públicos y calidad de vida urbana estudio de caso en Tijuana, baja california. Recuperado: <https://www.colef.mx/posgrado/wp-content/uploads/2016/12/TESIS-Romero-Ch%C3%A1vez-Christian-Rodrigo.pdf>

Salinas, C. (Julio 2018), Discapacidad física y su influencia en la inserción laboral de las personas con discapacidad de la asociación de limitados físicos. Recuperado de http://repositorio.unap.edu.pe/bitstream/handle/UNAP/7704/Salinas_Machicao_Claudia_Alejandra.pdf?sequence=1&isAllowed=

Velásquez, D; Villanueva, V. (Agosto 2021), Calidad de vida en las personas con discapacidad de un centro de Educación Especial de distrito de San Juan de Miraflores. Universidad Autónoma del Perú. Facultad de ciencias humanas escuela profesional de psicología. Recuperado de <http://repositorio.autonoma.edu.pe/handle/AUTONOMA/1247>

Verdugo, Z. (Febrero 2017), Calidad de vida y necesidades de apoyo en personas con discapacidad en relación a la funcionalidad familiar Loja 2016. Recuperado de <https://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/18268/3/CD%20INFORME%20FINAL%20TESIS%20CALIDAD%20DE%20VIDA.pdf>

ANEXOS

BITACORA DE OBSEVACIÓN

TITULO: INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA INCLUSIVA Y SU IMPACTO EN LA CALIDAD DE VIDA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA URB. SAN MIGUEL – SHANCAYAN, HUARAZ 2022

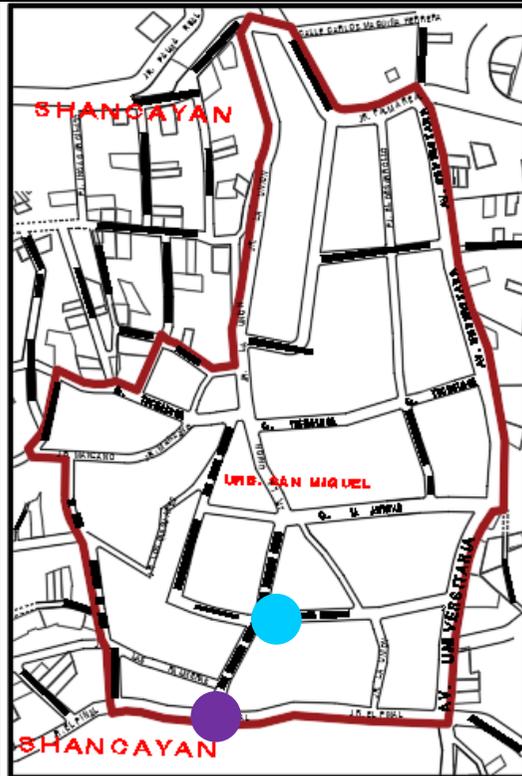


CATEGORIA: INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA INCLUSIVA

SUBCATEGORIA: MOBILIARIO URBANO

TERMINO: VEREDAS

N° DE FICHA: 01



PLANO DE URB. SAN MIGUEL - SHANCAYAN



Las medidas de la vereda con una altura de 0.20 m, un ancho de 0.36 m. esto porque la vivienda está invadiendo parte de la vereda, lo que no pasa con la vivienda posterior a ella.



la vereda tiene un ancho de 0.80 m, altura de 0.20 m. Está en buen estado, pero con un obstáculo del alumbrado público que impide la libre circulación

BITACORA DE OBSEVACION

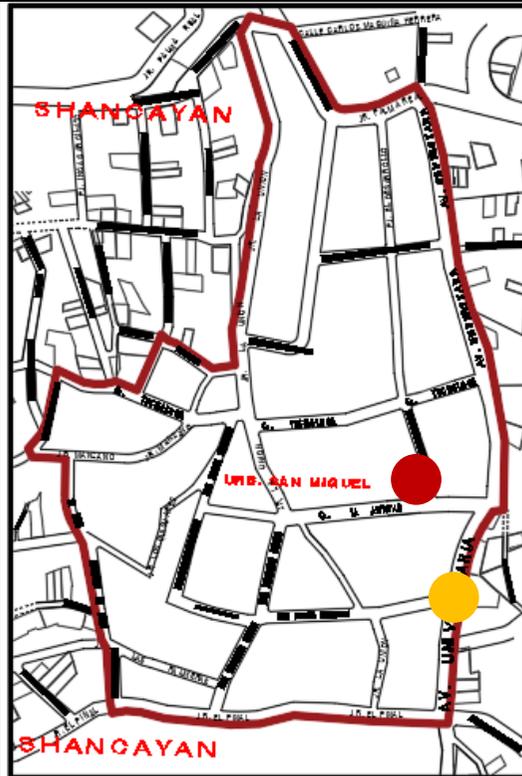
TITULO: INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA INCLUSIVA Y SU IMPACTO EN LA CALIDAD DE VIDA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA URB. SAN MIGUEL – SHANCAYAN, HUARAZ 2022

CATEGORIA: INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA INCLUSIVA

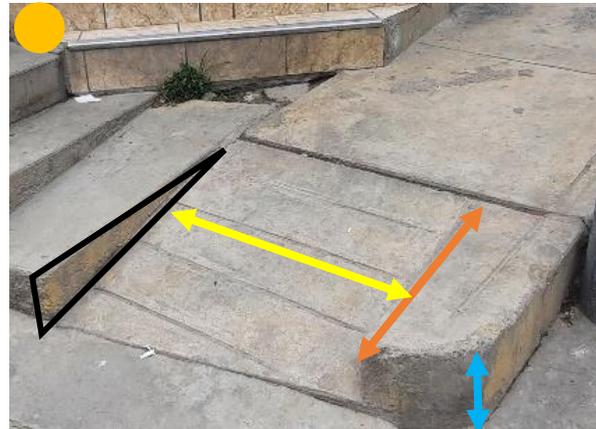
SUBCATEGORIA: MOBILIARIO URBANO

TERMINO: RAMPAS

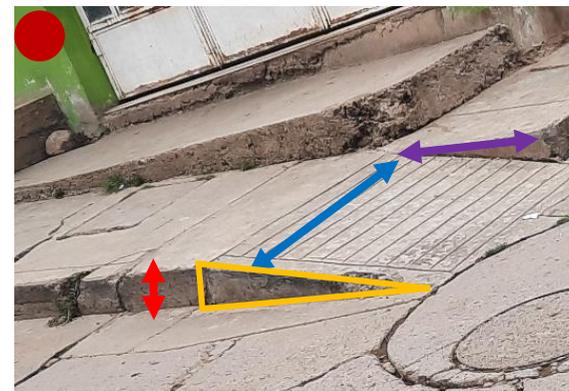
N° DE FICHA: 02



PLANO DE URB. SAN MIGUEL - SHANCAYAN



- un ancho de 0.90 m
 - largo de 1.00 m
 - una altura de 0.20 m
 - la pendiente es del 11°.
- buena condición para el tránsito peatonal, pero limitado para los discapacitados por las dimensiones.



- un ancho de 1.20 m
 - largo de 1.00 m
 - altura de 0.20 m
 - una pendiente de 11°
- se observa que tiene algunas fallas de desnivel.

BITACORA DE OBSEVACION

TITULO: INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA INCLUSIVA Y SU IMPACTO EN LA CALIDAD DE VIDA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA URB. SAN MIGUEL – SHANCAYAN, HUARAZ 2022

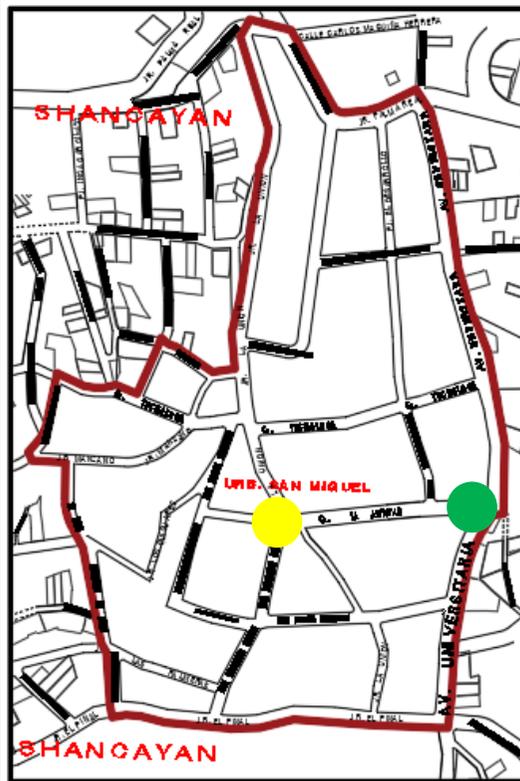


CATEGORIA: INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA INCLUSIVA

SUBCATEGORIA: MOBILIARIO URBANO

TERMINO: SEÑALIZACION

N° DE FICHA: 03



PLANO DE URB. SAN MIGUEL - SHANCAYAN



Se observa que en esta calle hace falta señalización, tanto peatonales (cruces peatonales, semáforos, señales de advertencia, señales de evacuación y emergencia), como vehiculares (semáforos, rompemuelleres, líneas de giro, sentido de las calles, etc.)



La falta de la señalización que se tiene en este sector hace que no se pueda transitar seguramente. en este caso el transporte vehicular al no contar con señalización no respeta a los peatones.

BITACORA DE OBSEVACION

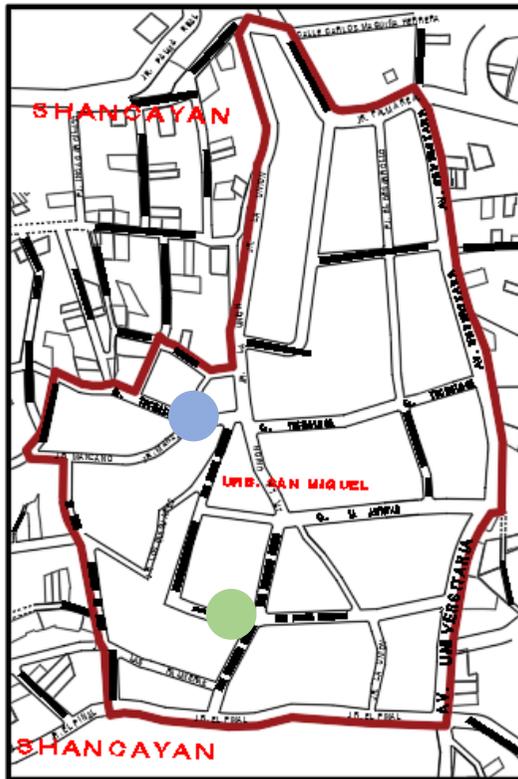
TITULO: INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA INCLUSIVA Y SU IMPACTO EN LA CALIDAD DE VIDA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA URB. SAN MIGUEL – SHANCAYAN, HUARAZ 2022

CATEGORIA: INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA INCLUSIVA

SUBCATEGORIA: ESPACIO URBANO

TERMINO: ACCESIBILIDAD

N° DE FICHA: 04



PLANO DE URB. SAN MIGUEL - SHANCAYAN



El acceso a dicho comercio no es accesible para las personas discapacitadas porque no hay rampas ni barandas para que se puedan ayudar al momento de subir por las gradas.



se observa que el ingreso no es accesible para todos los discapacitados porque no cuentan con rampas para los que van en silla de ruedas y también que no tienen barandas. las gradas tienen dimensiones superiores a 0.25 de altura.

BITACORA DE OBSEVACION

TITULO: INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA INCLUSIVA Y SU IMPACTO EN LA CALIDAD DE VIDA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA URB. SAN MIGUEL – SHANCAYAN, HUARAZ 2022

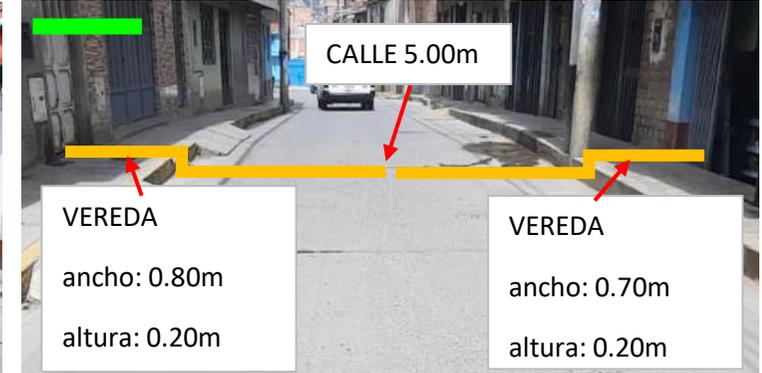
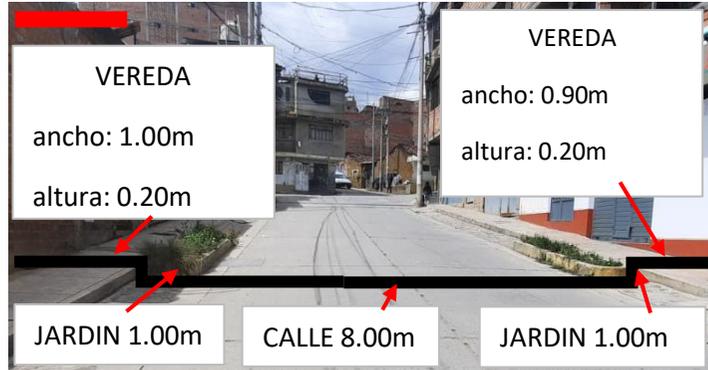
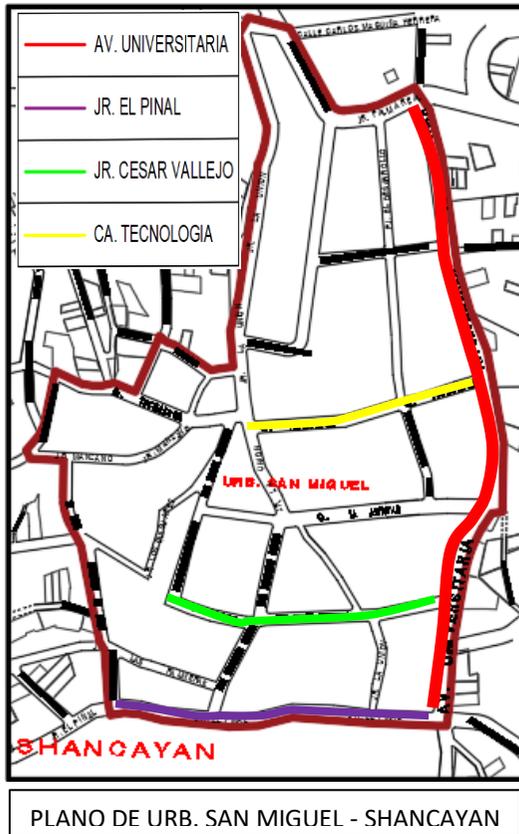


CATEGORIA: INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA INCLUSIVA

SUBCATEGORIA: DISEÑO

TERMINO: SECCION VIAL

N° DE FICHA: 05



BITACORA DE OBSEVACION

TITULO: INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA INCLUSIVA Y SU IMPACTO EN LA CALIDAD DE VIDA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA URB. SAN MIGUEL – SHANCAYAN, HUARAZ 2022

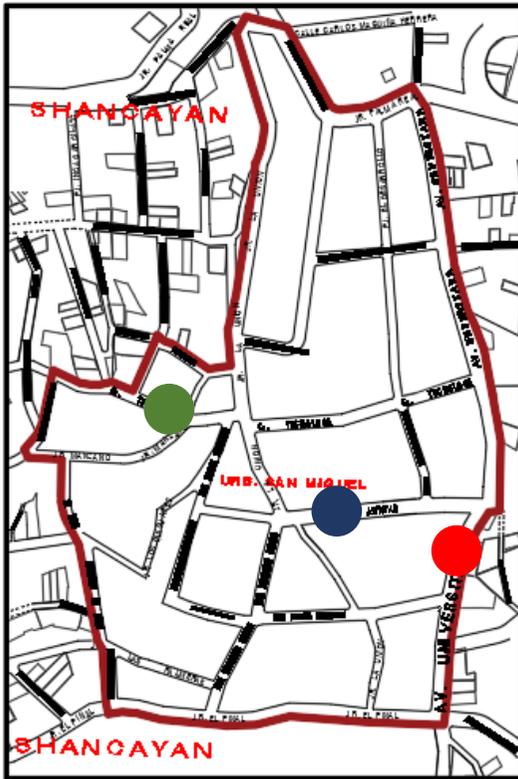


CATEGORIA: INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA INCLUSIVA

SUBCATEGORIA: DISEÑO

TERMINO: MATERIALIDAD

N° DE FICHA: 06



PLANO DE URB. SAN MIGUEL - SHANCAYAN



Se observa que el llenado de esa parte se hizo con otro material, porque hay deterioro solo en ese sector, lo que impide el libre acceso para el tránsito vehicular.



La transitabilidad por la vereda esta interrumpida por un agujero hecha para alguna instalación. Esto provoca que las personas que transitan tengan que bajar a la pista lo cual provocaría algún accidente, más aún para las personas discapacitadas.



En esta parte se observa que hay mayor deterioro, también se ve que se hizo varios llenados, lo que esta genera es la libre circulación de los vehículos.

BITACORA DE OBSEVACION

TITULO: INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA INCLUSIVA Y SU IMPACTO EN LA CALIDAD DE VIDA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA URB. SAN MIGUEL – SHANCAYAN, HUARAZ 2022

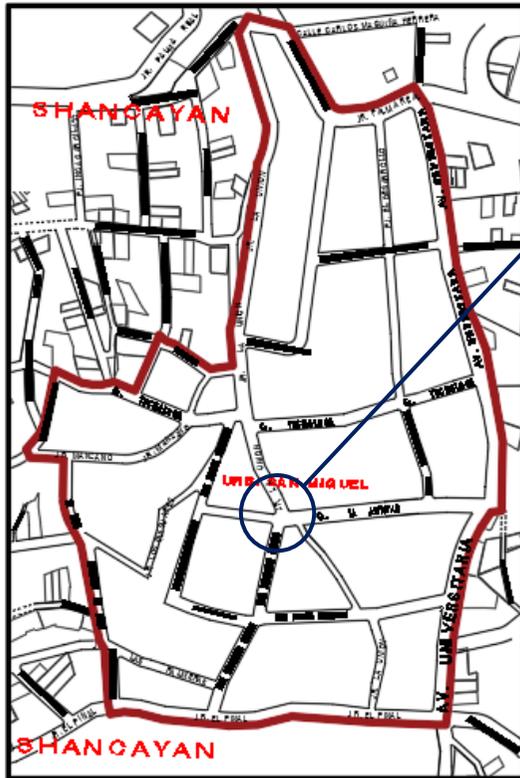


CATEGORIA: IMPACTO EN LA CALIDAD DE VIDA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

SUBCATEGORIA: DISCAPACIDAD

TERMINO: ANTROPOMETRIA

N° DE FICHA: 07



PLANO DE URB. SAN MIGUEL - SHANCAYAN



Se observa que la vivienda esta invadiendo parte de la vereda, lo cual para las personas discapacitadas es dificil transitar por esos lugares. Segun se aprecia la altura es menor a la medida minimo que se necesita para poder transitar por las veredas.

Se observa que la continuidad de las veredas estan interrumpidas por los accesos a las viviendas, lo que provoca que las personas discapacitados usen mas las vias vehiculares.

las rampas como antes se mencionaron las medidas son limitadas, que no son aptas para los discapacitados.

La altura de la vereda es muy alta, esto dificulta a que las personas con alguna discapacidad puedan acceder. Si se accede, como no cuenta con barandas hay posibilidades de sufrir algun accidente.

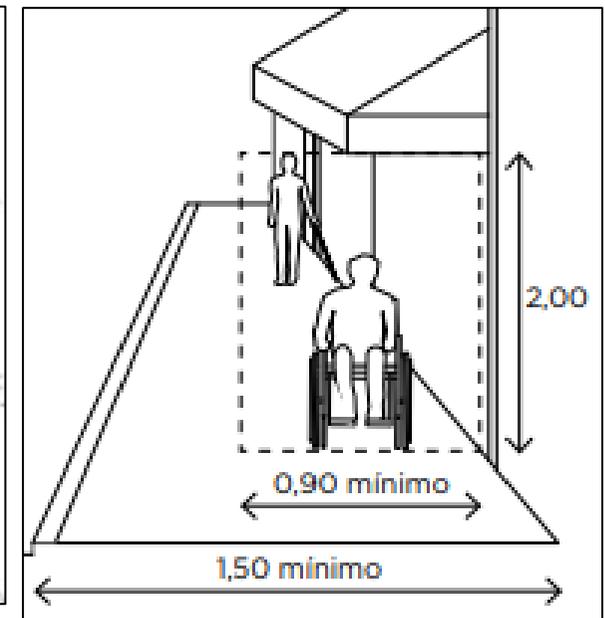
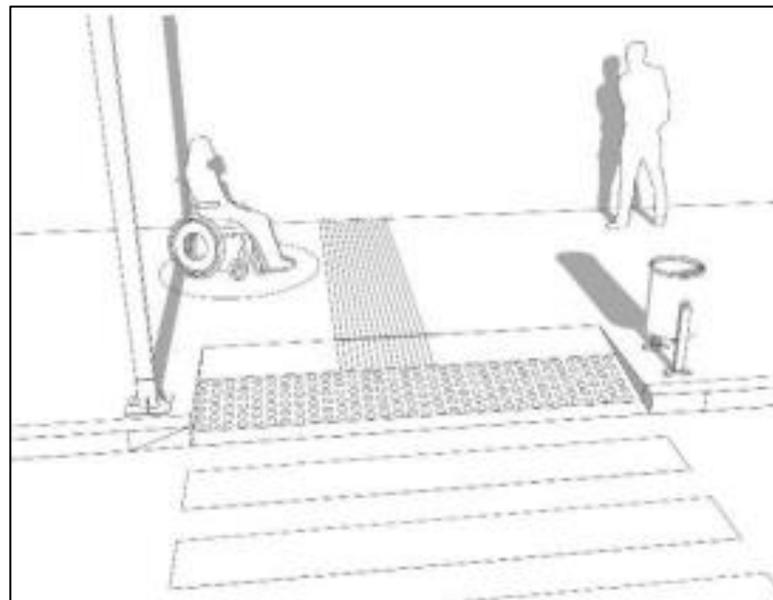
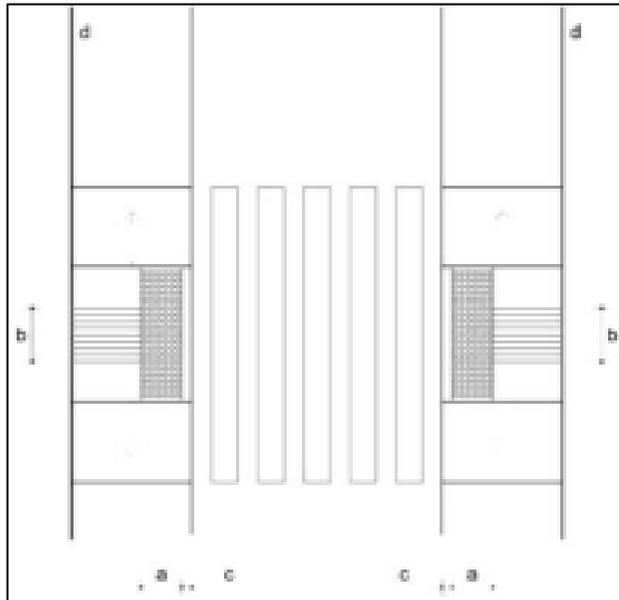
FICHA DOCUMENTAL

CATEGORIA: INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA INCLUSIVA

SUBCATEGORIA: MOBILIARIO URBANO

TERMINO: VEREDAS

N° DE FICHA: 01



- a Fondo de la franja de pavimento táctil indicador de advertencia: entre 60 y 120 cm
- b Ancho de la franja-guía de pavimento táctil indicador direccional: entre 80 y 120 cm
- c Posible espacio entre 10 y 30 cm de separación entre la franja de advertencia y la calzada
- d Línea de fachada

FICHA DOCUMENTAL

CATEGORIA: INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA INCLUSIVA

SUBCATEGORIA: MOBILIARIO URBANO

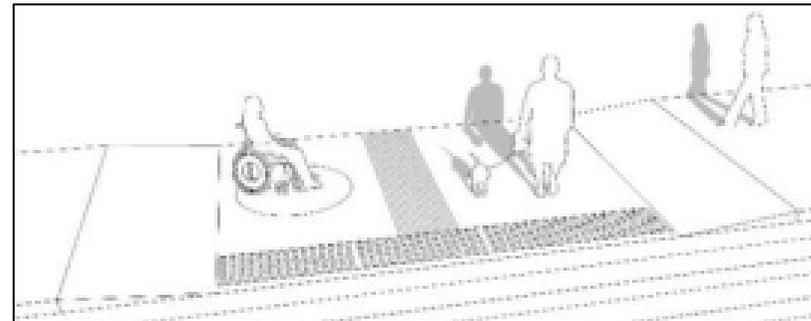
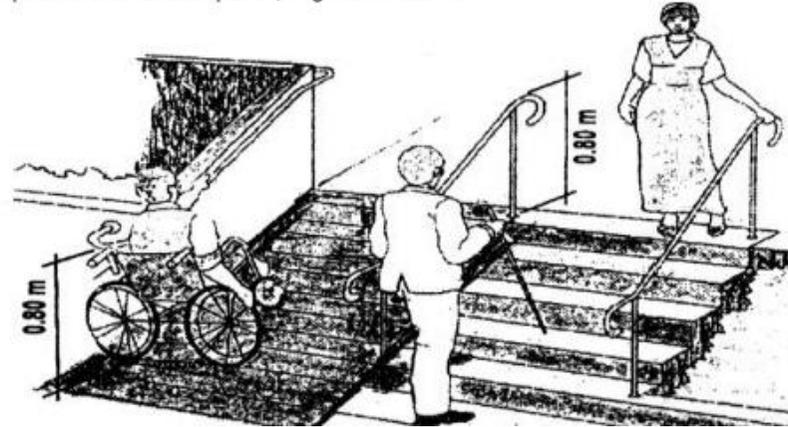
TERMINO: RAMPAS

N° DE FICHA: 02



DIMENSIONES REGLAMENTARIAS PARA DISEÑO DE RAMPAS				
ALTURA DE DESNIVEL DE 05 cms. á 25 cms.				
PENDIENTE MAXIMA 12%				
ALTURA DE DESNIVEL		LONGITUD DE LA RAMPA		PENDIENTE MAXIMA
05	cms.	0.42	m.	11.90%
06	cms.	0.50	m.	12.00%
07	cms.	0.60	m.	11.67%
08	cms.	0.67	m.	11.94%
09	cms.	0.75	m.	12.00%
10	cms.	0.84	m.	11.90%
11	cms.	0.92	m.	11.96%
12	cms.	1.00	m.	12.00%
13	cms.	1.09	m.	11.93%
14	cms.	1.17	m.	11.97%
15	cms.	1.25	m.	12.00%
16	cms.	1.34	m.	11.94%
17	cms.	1.42	m.	11.97%
18	cms.	1.50	m.	12.00%
19	cms.	1.60	m.	11.88%
20	cms.	1.67	m.	11.98%
21	cms.	1.75	m.	12.00%
22	cms.	1.84	m.	11.96%
23	cms.	1.92	m.	11.98%
24	cms.	2.00	m.	12.00%
25	cms.	2.09	m.	11.96%

Los pasamanos de las rampas y escaleras, ya sean sobre parapetos o barandas, o adosados a paredes, estarán a una altura de 80 cm., medida verticalmente desde la rampa o el borde de los pasos, según sea el caso.



FICHA DOCUMENTAL

CATEGORIA: INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA INCLUSIVA

SUBCATEGORIA: MOBILIARIO URBANO

TERMINO: SEÑALIZACION

N° DE FICHA: 03



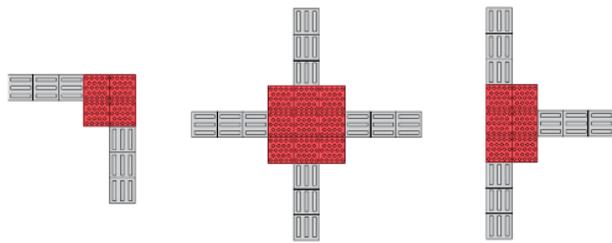
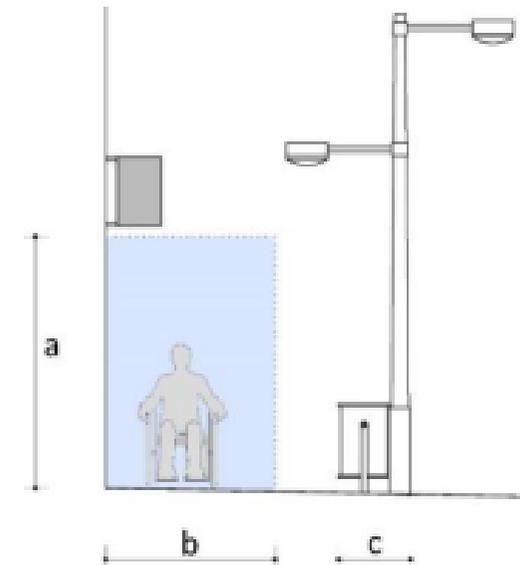
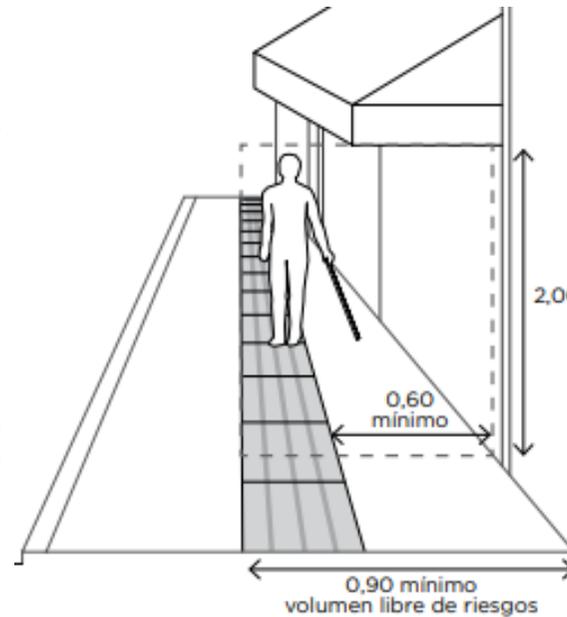
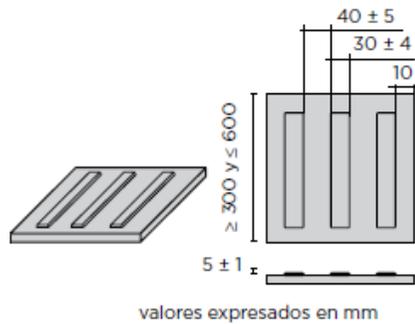
MOSAICO GUÍA

Norma IRAM 111102-2, 3.7 y 4.2.

Es una franja en el solado diferenciada de la circundante, que sirve para indicar una dirección al ciego o al disminuido visual, cuyas acanaladuras siempre deben estar orientadas en la dirección de la marcha.

El solado guía está constituido por baldosas texturadas, que presentan barras en relieve de sección piramidal truncada sin aristas vivas, de $5\text{ mm} \pm 1\text{ mm}$ de alto,

por $30\text{ mm} \pm 4\text{ mm}$ de ancho, largo según la dimensión de la baldosa dejando 10 mm del borde y con una distancia de separación de $40\text{ mm} \pm 5\text{ mm}$ entre las barras. Se deben ejecutar con un ancho comprendido entre 300 mm y 600 mm ; colocadas dentro del volumen libre de riesgo, a una distancia mínima de 600 mm de los elementos fijos.



(01) Giro a 90°

(02) Cruce de dos circulaciones perpendiculares

(03) Cruce en "T"

a Altura mínima del IPA: 2,20 m

b Anchura mínima del IPA: 1,80 m

FICHA DOCUMENTAL

CATEGORIA: INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA INCLUSIVA

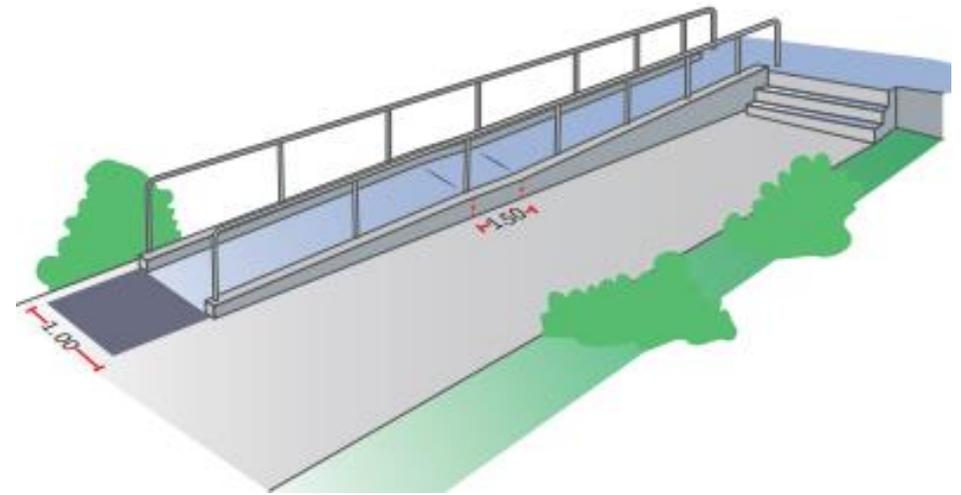
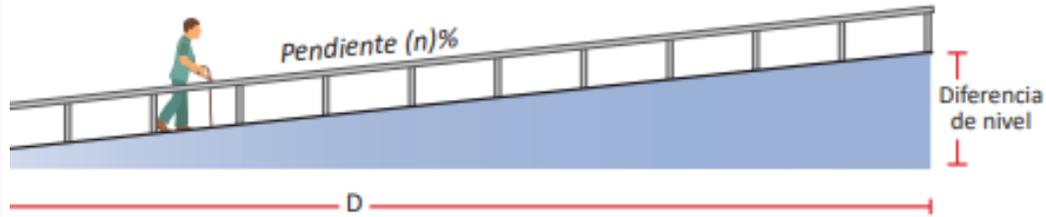
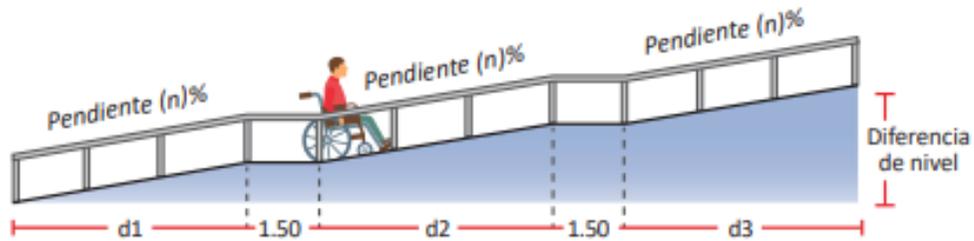
SUBCATEGORIA: ESPACIO URBANO

TERMINO: ACCESIBILIDAD

N° DE FICHA: 04



(n) = Valor en el rango de pendiente máxima



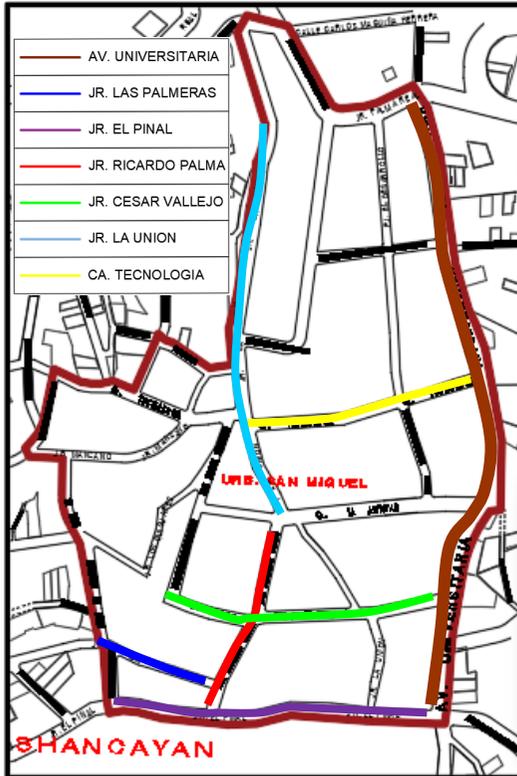
FICHA DOCUMENTAL

CATEGORIA: INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA INCLUSIVA

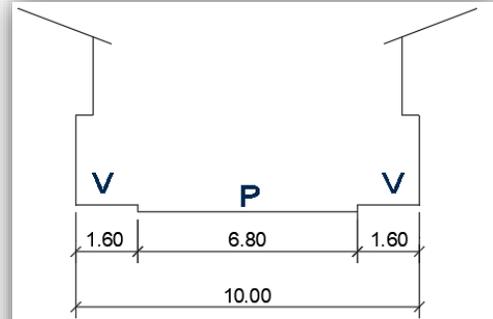
SUBCATEGORIA: DISEÑO

TERMINO: SECCION VIAL

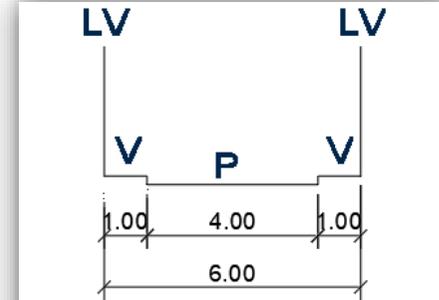
N° DE FICHA: 05



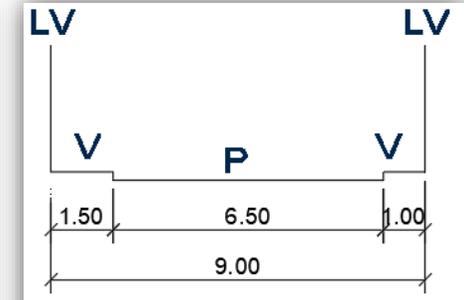
PLANO DE URB. SAN MIGUEL - SHANGAYAN



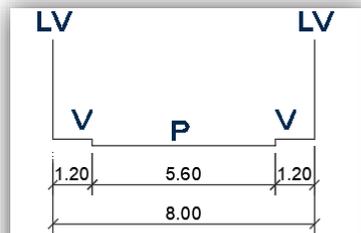
AVENIDA UNIVERSITARIA



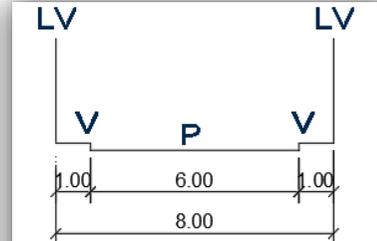
JR. LAS PALMERAS



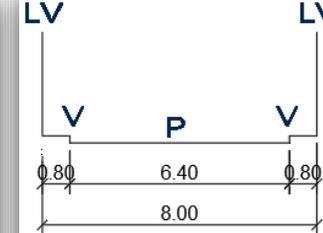
JR. EL PINAL



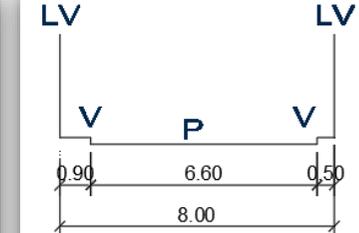
JR. RICARDO PALMA



JR. CESAR VALLEJO



JR. LA UNION



CA. TECNOLOGIA

FICHA DOCUMENTAL

CATEGORIA: IMPACTO EN LA CALIDAD DE VIDA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

SUBCATEGORIA: ACCESIBILIDAD

TERMINO: NORMA A120

N° DE FICHA: 06

CAPITULO I
GENERALIDADES

Artículo 1.- La presente Norma establece las condiciones y especificaciones técnicas de diseño para la elaboración de proyectos y ejecución de obras de edificación, y para la adecuación de las existentes donde sea posible, con el fin de hacerlas accesibles a las personas con discapacidad y/o adultas mayores.

Artículo 2.- La presente Norma será de aplicación obligatoria, para todas las edificaciones donde se presten servicios de atención al público, de propiedad pública o privada.

2. a.- Para las edificaciones de servicios públicos

2. b.- Las áreas de uso común de los Conjuntos Residenciales y Quintas, así como los vestíbulos de ingreso de los Edificios Multifamiliares para los que se exija ascensor.

Artículo 6.- En los ingresos y circulaciones de uso público deberá cumplirse lo siguiente:

- a) El ingreso a la edificación deberá ser accesible desde la acera correspondiente. En caso de existir diferencia de nivel, además de la escalera de acceso debe existir una rampa.
- b) El ingreso principal será accesible, entendiéndose como tal al utilizado por el público en general. En las edificaciones existentes cuyas instalaciones se adapten a la presente Norma, por lo menos uno de sus ingresos deberá ser accesible.
- c) Los pasadizos de ancho menor a 1.50 m. deberán contar con espacios de giro de una silla de ruedas de 1.50 m. x 1.50 m., cada 25 m. En pasadizos con longitudes menores debe existir un espacio de giro.

Artículo 7°.- Todas las edificaciones de uso público o privadas de uso público, deberán ser accesibles en todos sus niveles para personas con discapacidad.

Artículo 9.- Las condiciones de diseño de rampas son las siguientes:

- a) El ancho libre mínimo de una rampa será de 90cm. entre los muros que la limitan y deberá mantener los siguientes rangos de pendientes máximas:

Diferencias de nivel de hasta 0.25 m.	12% de pendiente
Diferencias de nivel de 0.26 hasta 0.75 m.	10% de pendiente
Diferencias de nivel de 0.76 hasta 1.20 m.	8% de pendiente
Diferencias de nivel de 1.21 hasta 1.80 m.	6% de pendiente
Diferencias de nivel de 1.81 hasta 2.00 m.	4% de pendiente
Diferencias de nivel mayores	2% de pendiente

Artículo 12.- El mobiliario de las zonas de atención deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Se habilitará por lo menos una de las ventanillas de atención al público, mostradores o cajas registradoras con un ancho de 80 cm. y una altura máxima de 80cm., así mismo deberá tener un espacio libre de obstáculos, con una altura mínima de 75 cm.
- b) Los asientos para espera tendrán una altura no mayor de 45cm y una profundidad no menor a 50 cm.
- c) Los interruptores y timbres de llamada, deberán estar a una altura no mayor a 1.35 m.
- d) Se deberán incorporar señales visuales luminosas al sistema de alarma de la edificación.
- e) El 3% del número total de elementos fijos de almacenaje de uso público, tales como casilleros, gabinetes, armarios, etc. o por lo menos, uno de cada tipo, debe ser

Artículo 14.- Los objetos que deba alcanzar frontalmente una persona en silla de ruedas, estarán a una altura no menor de 40 cm. ni mayor de 1.20 m.

Los objetos que deba alcanzar lateralmente una persona en silla de ruedas, estarán a una altura no menor de 25 cm. ni mayor de 1.35 cm.

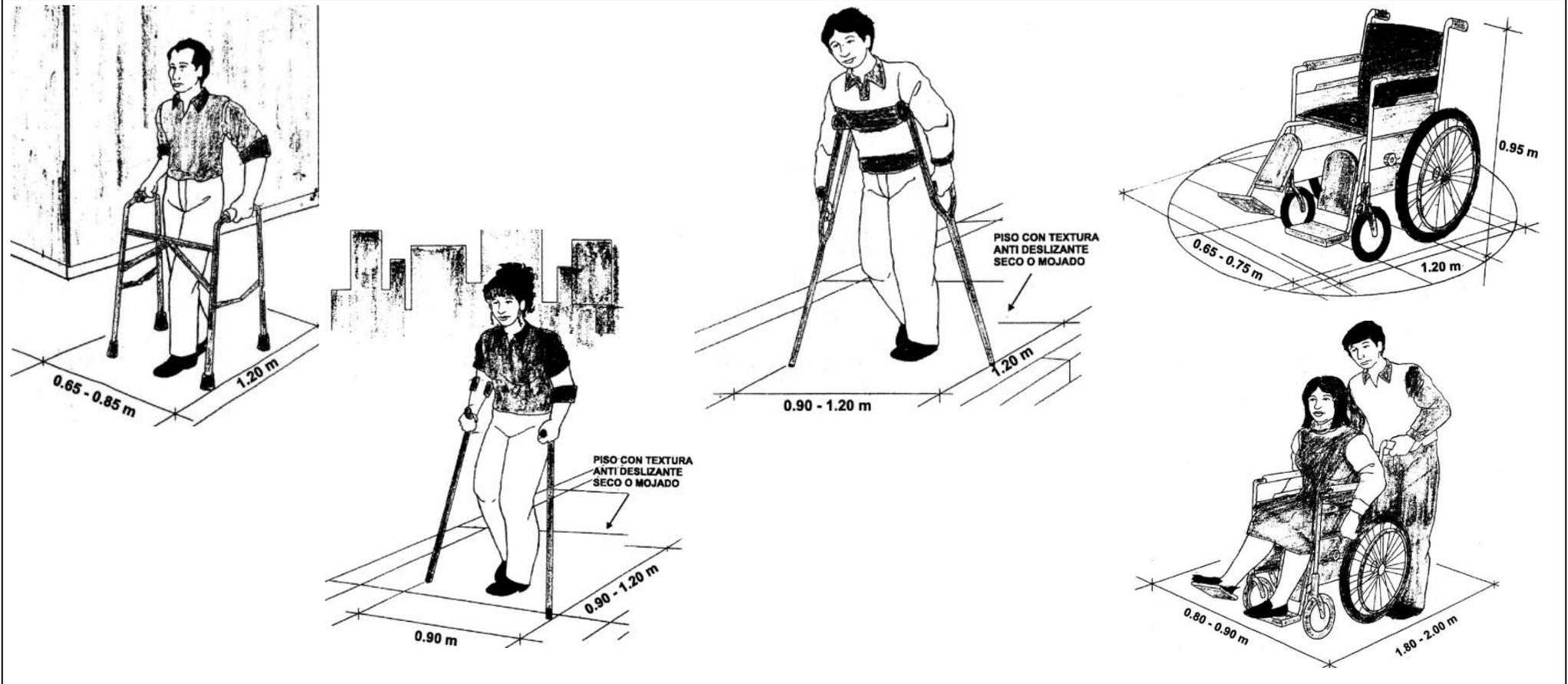
FICHA DOCUMENTAL

CATEGORIA: IMPACTO EN LA CALIDAD DE VIDA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

SUBCATEGORIA: DISCAPACIDAD

TERMINO: ANTROPOMETRIA

N° DE FICHA: 07



ENTREVISTA

UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO FILIAL HUARAZ
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA
PROYECTO DE INVESTIGACION



**“LA INFRAESTRUCTURA VIAL INCLUSIVA Y SU IMPACTO EN LA CALIDAD DE VIDA
DE LAS PERSONAS CON DICAPACIDAD EN LA URB. SAN MIGUEL – SHANCAYAN,
HUARAZ 2022**

Extiendo mi cordial saludo, soy estudiante de la universidad Cesar Vallejo y agradezco su participación en esta entrevista, dirigida a expertos y especialistas con el objetivo de conocer opiniones, puntos de vista y sugerencias al respecto a la infraestructura vial inclusiva y su impacto en la calidad de vida de las personas con discapacidad en la urb. San Miguel – Shancayan, Huaraz 2022, como parte del trabajo de investigación.

Apellidos y nombres: **RAMÍREZ MENDOZA, Víctor Augusto**

Profesión: **ARQUITECTO**

Especialidad: **Planificación y Gestión del Desarrollo Urbano y Regional; Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible**

Lugar de trabajo: **UCV**

Cargo: **Docente**

PREGUNTAS:

1.- ¿Cuáles son los accesos adecuados de la sección vial para personas con discapacidad?

Las secciones viales permitidas para el tránsito adecuado de las personas con discapacidad se consignan en el Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE)

2.- según su opinión ¿Cómo la seguridad vial favorece en la transitabilidad de las personas con discapacidad?

Las normas de seguridad establecidas en el RNE vial favorecen la transitabilidad de las personas con discapacidad mediante un adecuado dimensionamiento de las secciones viales y una adecuada señalización

3.- Según su experiencia, ¿Las medidas recomendables para la transitabilidad de las personas con discapacidad es la adecuada?

Las medidas establecidas en el RNE para la transitabilidad de las personas con discapacidad es la adecuada pudiendo ser mejoradas continuamente. Los problemas se generan por el incumplimiento de estas medidas por parte de la población usuaria.

4.- según su apreciación, ¿La sección vial urbana para los discapacitados son las adecuadas?

Las medidas establecidas en el RNE para la transitabilidad de las personas con discapacidad (sección vial urbana para discapacitados) es la adecuada pudiendo ser mejoradas continuamente. Los problemas se generan por el incumplimiento de estas medidas por parte de la población usuaria.

“LA INFRAESTRUCTURA VIAL INCLUSIVA Y SU IMPACTO EN LA CALIDAD DE VIDA DE LAS PERSONAS CON DICAPACIDAD EN LA URB. SAN MIGUEL – SHANCAYAN, HUARAZ 2022

5.- según su conocimiento ¿cree usted que el tipo de material en la construcción de vías influye en la conservación de las mismas?

El tipo de material empleado en la construcción de vías influye en su conservación, considerando que materiales de más alta calidad garantizan una mayor durabilidad de las vías. Asimismo, influye en la conservación de las vías el proceso de construcción.

6.- ¿Cómo deben ser los mobiliarios para las personas con discapacidad?

El mobiliario a ser utilizado por las personas con discapacidad debe ser modelado con enfoque ergonómico

7.- según usted, ¿Las vías moldean los patrones de conducta de los usuarios a medida que transitan?

El modelo y las dimensiones de las vías *condicionan* los patrones de conducta de los usuarios a medida que las transitan en la medida que se respetan las normas de seguridad.

8.- En base a su conocimiento, ¿Por qué considera usted que las personas con discapacidad no recurren a lugares públicos?

Las personas con discapacidad no recurren a determinados lugares públicos por *desconfianza*, tanto por la falta de implementación de las medidas adecuadas como por la falta de respeto de determinadas personas a las normas de seguridad.

9.- Según su experiencia ¿Cree usted que las medidas antropométricas son las adecuadas para los discapacitados?

Las medidas antropométricas establecidas en el RNE para la transitabilidad de las personas con discapacidad es la adecuada pudiendo ser mejoradas continuamente.

10.- Piensa usted, ¿Que la aplicación de la infraestructura vial es la adecuada para evitar los accidentes en las personas con discapacidad?

La aplicación de la infraestructura vial es adecuada para evitar los accidentes en las personas con discapacidad cuando se haya considerado un adecuado dimensionamiento de las secciones viales y una adecuada señalización.

11.- Según su experiencia, ¿la infraestructura vial influye en la actividad social de los discapacitados?

La infraestructura vial influye positivamente en la actividad social de los discapacitados en cuanto en su diseño se haya considerado un adecuado dimensionamiento de las secciones viales y una adecuada señalización

Para finalizar esta entrevista se le agradece por su tiempo y su experiencia brinda para este proyecto de investigación.

CUADRO DE MATRIZ DE CONSISTENCIA LÓGICA

TITULO	CATEGORÍA	PROBLEMAS	OBJETIVOS	METODOLOGÍA	AFIRMACIÓN APRIORI
LA INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA INCLUSIVA Y SU IMPACTO EN LA CALIDAD DE VIDA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA URB. SAN MIGUEL – SHANCAYAN, HUARAZ 2022	INFRAESTRUCTURA VIA URBANA INCLUSIVA	<p>Pregunta General</p> <p>¿Cuál es la deficiencia de la infraestructura vial urbana inclusiva y su impacto en la calidad de vida de las personas con discapacidad en la urb. San Miguel – Shancayan, Huaraz 2022?</p>	<p>Objetivo General</p> <p>Analizar la deficiencia de la infraestructura vial urbana inclusiva y su impacto en la calidad de vida de las personas con discapacidad en la urb. San Miguel – Shancayan, Huaraz 2022</p>	<p>Enfoque de la Investigación: Cualitativo</p> <p>Tipo de Investigación: Descriptivo</p> <p>Diseño: Fenomenológico</p>	Se asevera que por la falta de aplicación del diseño vial inclusivo en la urb. San Miguel, está afectando negativamente en la movilidad de los discapacitados.
	IMPACTO EN LA CALIDAD DE VIDA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	<p>Preguntas Especificas</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Cuál es el estado actual de la infraestructura vial urbana inclusiva en la urb. San Miguel? 2. ¿Cuál es la accesibilidad de las personas con discapacidad que actualmente transitan por la urb. San Miguel? 3. ¿Cuáles son los criterios de la infraestructura vial urbana inclusiva en la urb. San Miguel? 4. ¿Cómo un diseño urbanístico inclusiva favorece el confort de las personas con discapacidad? 	<p>Objetivos Específicos</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Identificar el estado actual de la infraestructura vial urbana inclusiva en la urb. San Miguel. 2. Identificar cual es la accesibilidad de las personas con discapacidad que transitan en la urb. San Miguel. 3. Analizar los criterios de la infraestructura vial urbana inclusiva en la urb. San Miguel. 4. Determinar el aporte que favorece a las personas con discapacidad a través de un diseño urbanístico inclusivo. 		

OPERACIONALIZACIÓN DE CATEGORIAS					
OBJETIVOS	CATEGORIAS	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	CONSTRUCCIÓN TEÓRICA	SUB CATEGORIAS	TÉRMINOS
<p>OBJETIVO GENERAL: Analizar la deficiencia de la infraestructura vial urbana inclusiva y su impacto en la calidad de vida de las personas con discapacidad en la Urb. San Miguel - Shancayan, Huaraz 2022.</p> <p>OBJETIVOS ESPECIFICOS: 1. Identificar el estado actual de la infraestructura vial urbana inclusiva en la Urb. San Miguel. 2. Identificar cual es el flujo de las personas con discapacidad que transitan en la Urb. San Miguel. 3. Analizar los criterios de la infraestructura vial urbana inclusiva en la Urb. San Miguel. 4. Determinar el aporte para el confort que favorece a las personas con discapacidad a través del diseño urbanístico inclusiva.</p>	La Infraestructura vial Urbana Inclusiva	Barbieri y Papis (2003), barreras arquitectónicas son obstáculos que impiden a determinados grupos de la población sobre todo los afectados por algún tipo de incapacidad y de tercera edad se desplacen libremente sin ningún problema por los espacios y las estructuras construidas artificialmente.	Son obstáculos ubicados en lugares y edificios públicos que imposibilitan a las personas con dificultades en el desplazamiento de la tercera edad transitar libremente.	mobiliario urbano	Veredas
					Rampas
					Escaleras
		Espacio urbano	accesibilidad		
		Diseño	Sección vial		
			materialidad		
	Impacto en la Calidad de Vida de las Personas con Discapacidad	Hernández (2004), define que la calidad de vida de las personas con discapacidad debe permitir primero la independencia a través del ejercer sus derechos, apoyándose en la capacidad de elegir, trabajar, comunicarse con los demás, amar, ser amado y disfrutar de la privacidad. Con participación en todos los elementos sociales en particular se mueven libremente por las calles y aceras de su área.	Es la facilidad de acceder por los espacios públicos de forma segura e independientemente de su condición física, como los adultos de la tercera edad incluso los afectados de discapacidad motora, puedan acceder a todos los lugares sin mucho esfuerzo.	Accesibilidad	Norma A.120
				Discapacidad	Antropometría
					Necesidad

OPERACIONALIZACIÓN DE CATEGORÍAS									
OBJETIVOS	CATEGORIAS	SUB CATEGORIAS	TERMINOS	ENTREVISTA		OBSERVACIÓN			Análisis documental
				Cuestionario participante	Cuestionario Experto	Registro Audio-Visual	Bitácora de Observación	Foto voz	Ficha Documental
<p>OBJETIVO GENERAL:</p> <p>Analizar la deficiencia de la infraestructura vial urbana inclusiva y su impacto en la calidad de vida de las personas con discapacidad en la Urb. San Miguel - Shancayan, Huaraz 2022.</p> <p>OBJETIVOS ESPECÍFICOS:</p> <p>1. Identificar el estado actual de la infraestructura vial urbana inclusiva en la Urb. San Miguel.</p> <p>2. Identificar cual es el flujo de las personas con discapacidad que transitan en la Urb. San Miguel.</p> <p>3. Analizar los criterios de la infraestructura vial urbana inclusiva en la Urb. San Miguel.</p> <p>4. Determinar el aporte para el confort que favorece a las personas con discapacidad a través del diseño urbanístico inclusiva.</p>	La Infraestructura vial Urbana Inclusiva	Mobiliario Urbano	Veredas				X	X	X
			Rampas				X		X
			Señalización				X		X
		Espacio urbano	Accesibilidad	X	X		X		X
		Diseño	Sección vial	X	X	X	X		X
			Materialidad		X		X		
	Impacto en la Calidad de Vida de las Personas con Discapacidad	Accesibilidad	Norma A.120		X				X
			Discapacidad	Antropometría	X	X		X	
		Necesidad		X	X			X	

TITULO DE PROYECTO DE INVESTIGACIÓN	INFRAESTRUCTURA VIAL INCLUSIVA Y SU IMPACTO EN LA CALIDAD DE VIDA DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA URB. SAN MIGUEL - SHANCAYAN, HUARAZ 2022											
OBJETIVO GENERAL	Analizar la deficiencia de la infraestructura vial urbana inclusiva y su impacto en la calidad de vida de las personas con discapacidad en la Urb. San Miguel - Shancayan, Huaraz 2022.	CRITERIOS DE EVALUACIÓN										OBSERVACIÓN (SI DEBE ELIMINARSE O MODIFICAR UN ITEM, PORFAVOR INDIQUE)
OBJETIVOS ESPECÍFICOS		ITEMS	CLARIDAD EN LA REDACCION	COHERENCIA INTERNA		INDUCCION A LA RESPUESTA (SESGO)		LENGUAJE ADECUADO CON EL NIVEL DEL INFORMANTE		MIDE LO QUE PRETENDE		
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
1. Identificar el estado actual de la infraestructura vial urbana inclusiva en la Urb. San Miguel.	1.- ¿Cuántas veces a la semana transitas por la urb. San Miguel?	X		X			X	X		X		
	2.- ¿Te trasladadas solo o necesitas el apoyo de otra persona?	X		X			X	X		X		
2. Identificar cual es el flujo de las personas con discapacidad que transitan en la Urb. San Miguel.	3.- ¿Qué medio de transporte utilizas frecuentemente?	X		X			X	X		X		
	4.- ¿En qué tiempo realizas la uta al trabajo y/o colegio?	X		X			X	X		X		
3. Analizar los criterios de la infraestructura vial urbana inclusiva en la Urb. San Miguel.	5.-Al salir por la urb. San Miguel ¿te afecta el estado actual de las vías?	X		X			X	X		X		
	6.- ¿Tuviste algún golpe o caída cuando transitabas por la urb. San Miguel?	X		X			X	X		X		
4. Determinar el aporte para el confort que favorece a las personas con discapacidad a través del diseño urbanístico inclusiva.	7.-Según la necesidad para tu traslado, ¿Te es necesario las rampas o prefieres las gradas?	X		X			X	X		X		
	8.- ¿Cuándo te trasladadas por las calles de la urb. San Miguel te sientes bien con la iluminación?	X		X			X	X		X		
9.- ¿Prefieres salir por la urb. San Miguel a realizar alguna actividad? ¿Por qué?	X		X			X	X		X			

10.-Según su traslado, señale lo siguiente: rojo vías que usa permanentemente, morado vías que usa de vez en cuando y celestes vías que no usa.	X		X			X	X		X	
--	---	--	---	--	--	---	---	--	---	--

ASPECTOS GENERALES									SI	NO
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para responder el cuestionario									X		
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación									X		
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencial									X		
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta, sugiera los ítems a añadir.									X		

VALIDEZ

APLICABLE	X	NO APLICABLE
-----------	---	--------------

APLICABLE ATENDIENDO A LAS OBSERVACIONES

VALIDADO POR: Mg. Cervantes Alvarado Beatriz	C.I:	FECHA: 07/05/2022
--	------	-------------------

FIRMA: 	TELEFONO:943546335	E-MAIL: bcervantesa@hotmail.com
--	--------------------	------------------------------------

NOTA: MODIFICADO DE FORMATO DE LA FACULTAD DE ODONTOLOGIA DE LA UNIVERSIDAD DE CARABOBO (2007)