



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA**

**ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE  
ARQUITECTURA**

El impacto de la inhabitabilidad urbana en el desplazamiento de  
personas con discapacidad motora del distrito de Comas, 2022

Caso de estudio: Las zonas 1, 2 y 11 de Comas

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:**

Arquitecta

**AUTORAS:**

Hanco Palomino, Karolina (ORCID: [0000-0002-1058-413X](https://orcid.org/0000-0002-1058-413X))

Portales Montesinos, Angela Jannet (ORCID: [0000-0003-4275-7119](https://orcid.org/0000-0003-4275-7119))

**ASESORES:**

Mg.Arq. Reyna Ledesma, Víctor Manuel (ORCID: [0000-0002-8552-860X](https://orcid.org/0000-0002-8552-860X))

Dr. Arq. Saenz Mori, Isaac Disraeli (ORCID: [0000-0001-6623-3227](https://orcid.org/0000-0001-6623-3227))

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Urbanismo Sostenible

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Enfoque de género, inclusión social y diversidad cultural

**LIMA – PERÚ**

2022

#### DEDICATORIA:

Hanco Palomino, Karolina

El proyecto de investigación, es dedicado a mis padres, hermanos Noemi y Alexander, familiares y personas cercanas, que me acompañaron en cada momento e hicieron posible la investigación, con sus consejos y aliento para el proceso de este.

Portales Montesinos, Angela Jannet

La presente tesis es dedicado a mis padres, ya que gracias a ellos he logrado concluir la carrera, siempre estando a mi lado con sus consejos y el apoyo para hacer de mi una mejor persona, a mis hermanas por sus palabras, confianza y el apoyo en las madrugadas, a mi familia, amigos y compañeros, que de una u otra manera han contribuido para el logro de mis objetivos.

## AGRADECIMIENTO:

Hanco Palomino, Karolina

Primero agradezco a mis padres, familiares y a nuestros asesores por su paciencia y ayuda para realizar el proyecto, por darnos la oportunidad de superarnos, y enseñarnos que con esfuerzo, trabajo y constancia todo es posible y finalmente todo mi agradecimiento y respeto a mi compañera de tesis, por acompañarme superar esta meta juntas.

Portales Montesinos, Angela Jannet

Primeramente agradezco a dios y a mis padres por haberme dado la oportunidad de lograr mi objetivo, a mi familia quienes estuvieron presentes en la evolución y desarrollo de la tesis, les agradezco de corazón, a mi asesor por brindarme su apoyo constante, las observaciones detalladas que ha beneficiado a la tesis y gracias a mi compañera de tesis, que juntas hemos logrado la meta de terminar la carrera, con esfuerzo, dedicación y apoyo mutuo, gracias.

## ÍNDICE DE CONTENIDO

Carátula	
Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Presentación.....	iv
Índice de Contenido.....	v
Índice de tablas.....	vi
Índice de gráficos y figuras.....	vii
Resumen.....	viii
Abstract.....	ix
<b>I. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
<b>II. MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>6</b>
<b>III. METODOLOGÍA.....</b>	<b>15</b>
3.1. Tipo y diseño de investigación.....	15
3.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización.....	16
3.3. Escenario de estudio.....	17
3.4. Participantes.....	17
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	19
3.6. Procedimientos.....	19
3.7. Rigor Científico.....	19
3.8. Metodo de analisis de datos.....	20
3.9. Aspectos éticos.....	21
<b>IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....</b>	<b>22</b>
<b>V. CONCLUSIONES.....</b>	<b>42</b>
<b>VI. RECOMENDACIONES.....</b>	<b>43</b>
<b>REFERENCIAS.....</b>	<b>43</b>
<b>ANEXOS</b>	



## Índice de Tablas

Tabla 1: Proporción de la población con discapacidad motora en el distrito.....	53
Tabla 2: Categoría 1: Inhabitabilidad urbana.....	17
Tabla 3: Categoría 2: Desplazamiento de personas con discapacidad motora.....	17
Tabla 4: Sujetos seleccionados para la entrevista con discapacidad motora.....	20
Tabla 5: Especialistas seleccionados para la entrevista.....	20
Tabla 6: Validez del instrumento de recolección de datos mediante especialistas.....	22
Tabla 7: Respuestas a la pregunta 1 obtenidas de la entrevista a PDM y especialistas.....	24
Tabla 8: Respuestas a la pregunta 2 obtenidas de la entrevista a PDM y especialistas.....	25
Tabla 9: Respuestas a la pregunta 3 obtenidas de la entrevista a PDM y especialistas.....	26
Tabla 10: Respuestas a la pregunta 4 obtenidas de la entrevista a PDM y especialistas.....	27
Tabla 11: Respuestas a la pregunta 5 obtenidas de la entrevista a PDM y especialistas.....	30
Tabla 12: Respuestas a la pregunta 6 obtenidas de la entrevista a PDM y especialistas.....	31
Tabla 13: Respuestas a la pregunta 7 obtenidas de la entrevista a PDM y especialistas.....	32
Tabla 14: Respuestas a la pregunta 8 obtenidas de la entrevista a PDM y especialistas.....	33

## Índice de gráficos y figuras

Figura 1 Dificultades de ingreso y desplazamiento en lugares públicos.....	53
Figura 2 Principales problemas identificados por la población de Comas.....	54
Figura 3 Problemas de salud y la percepción sobre a quiénes afecta y las causas de los entrevistados.....	54
Figura 4 Mapeo de acceso en el transporte, espacio público y congestión vehicular en Comas.....	55
Figura 5 Mapeo de condiciones de acceso a los servicios urbanos de Comas - Zona 2.....	56
Figura 6 Mapeo de tiempo estimado en el desplazamiento de personas con discapacidad motora por los puntos de accesos adecuados en el eje principal de la Av.Tupac Amaru.....	57
Figura 7 Apropiación de aceras públicas.....	58
Figura 8 Ingreso a la posta.....	58
Figura 9 Aceras sin medidas apropiadas.....	58
Figura 10 Desniveles en el distrito.....	59
Figura 11 Discontinuidad e invasión de aceras públicas.....	59
Figura 12 Plano del escenario de estudio: zonas 1, 2 y 11 de Comas.....	60
Figura 13 Mapeo de la subcategoría calidad ambiental.....	29
Figura 14 Ficha de observación 1 de la subcategoría adaptación negativa.....	34
Figura 15 Ficha de observación 2 de la subcategoría adaptación negativa.....	35
Figura 16 Análisis de los resultados en base de la entrevista a personas con discapacidad motora procesados en el programa Atlas.ti 22.....	61
Figura 17 Análisis de los resultados en base de la entrevista a los especialistas procesados en el programa Atlas.ti 22.....	62

## Resumen

El presente proyecto de investigación tuvo como objetivo determinar cómo la inhabilitación urbana influye en el desplazamiento de personas con discapacidad motora de las zonas 1,2 y 11 del distrito. Siendo desarrollado desde un enfoque cualitativo, del tipo básica, de diseño etnográfico, con nivel explicativo (causal) - transversal y de método inductivo, donde se tomó como muestra intencional a 6 personas con discapacidad motora entre los tipos moderada-severa en la edad adulta y 3 expertos en el tema de accesibilidad, urbanismo y planificación urbana. La validez del instrumento se realizó mediante el juicio de 3 expertos. En cuanto a la recolección de datos se utilizó las entrevistas, fichas de observación, levantamiento fotográfico y mapeos, siendo la información procesada en el software Atlas.ti 22, donde se obtuvo la percepción negativa de la ciudad desde la experiencia de la persona con discapacidad y de las deficiencias en el diseño de la ciudad que no brinda igualdad de oportunidades para el usuario, concluyendo que existe influencia entre las categorías de estudio, logrando determinar las dificultades que la población con movilidad reducida experimenta en la ciudad y que a su vez generan procesos de exclusión social.

*Palabras Clave:* Inhabilitación urbana, discapacidad motora, desplazamiento y accesibilidad.

## **Abstract**

The objective of this research project was to determine how urban uninhabitability influences the displacement of people with motor disabilities from zones 1, 2 and 11 of the district. Being developed from a qualitative approach, of the basic type, of ethnographic design, with an explanatory level (causal) - transversal and inductive methodology, where 6 people with motor disabilities between the moderate-severe types in adulthood and 3 experts in the subject of accessibility, urbanism and urban planning. The validity of the instrument was carried out through the judgment of 3 experts. Regarding data collection, interviews, observation sheets, photographic surveys and mapping were used, the information being processed in the Atlas.ti 22 software, where the negative perception of the city was obtained from the experience of the person with disabilities. and of the deficiencies in the design of the city that does not provide equal opportunities for the user, concluding that there is influence between the study categories, managing to determine the difficulties experienced by the population with reduced mobility in the city and that in turn generate processes of social exclusion.

*Keywords:* Urban uninhabitability, motor disability, displacement and accessibility

## I. INTRODUCCIÓN

En la actualidad, la ciudad se considera como el hábitat predominante de toda persona, centrándose en el lugar donde vive y de su entorno urbano, es así como el individuo vive la ciudad, tanto que, lo convierte y adapta el espacio para obtener la efectividad ideal del usuario. Es así que Alvarado, *et al.*(2017), nos menciona que la habitabilidad urbana son el estudio de las cualidades que se desempeñan en la ciudad, que son el exterior de las edificaciones, lo que implica la satisfacción, percepción, prácticas, costumbres, cultura y territorio, al tenerlas todas, las ciudades serían exitosas y apropiadas para ser vividas por todos, sin distinción alguna, ya que se genera el equilibrio entre los espacios públicos, la sociedad y el medio ambiente.

Por lo tanto, en América Latina, la habitabilidad urbana toma fuerza ya que las ciudades, no son habitables como se requieren, donde las prácticas y ejecución de los parámetros no son aplicadas, donde no se brinda un nivel de vida aceptable para los ciudadanos. Es así como se presentan los problemas dentro de la habitabilidad, que se centran en el acceso a servicios y espacios, donde se espera que la planificación urbana brinda lo mejor para las personas con discapacidad motora, quienes no puedan acceder con igualdad de condiciones , tanto en el medio físico, transporte, comunicación e información, entre otros. (CGLU - Ciudades y Gobiernos Locales Unidos, 2019).

Como también lo mencionan Rojas, *et al.* (2019), que la movilidad espacial afecta el desplazamiento del ciudadano con movilidad reducida, en el que se encuentra con limitaciones al ingresar y disfrutar de actividades o servicios en la ciudad. Es así que las personas con discapacidad motora no acceden con facilidad al entorno, como el resto de la población, ya que la ciudad está proyectada para la persona promedio. (Ver figura 1)

La habitabilidad urbana también se enfoca en el desplazamiento de la persona con discapacidad motora por lo que Dextre (2014) menciona que la movilidad se debe preocupar por las necesidades de la sociedad, para poder intervenir, puesto que lo adecuado para un tipo de usuario, no es el mismo que de un niño, de la tercera edad, con una discapacidad, etc.

En el Perú, el mayor problema de las ciudades es la congestión, contaminación y accidentes de tránsito, donde los municipios lo enfrentan con la construcción de más carriles, pasos a desnivel, etc enfocándose en la infraestructura para el automóvil, empeorando la situación actual y dejando de lado al peatón Dextre (2014). Por ello en el país, las personas con discapacidad asciende a más de un millón de personas, que representa un 10.3% de la población total, es así como la limitación más común de la población es la de moverse o caminar que representa el 59,2%. Asimismo en Lima, reside el mayor índice de personas con discapacidad que constituye el 31,2% de la población. (INEI - Instituto Nacional de Estadística e Informativa, 2017).

Por ende, Lima es considerado como inhabitable para cualquier persona, ya que no brinda las facilidades, cercanías y necesidades básicas de la población, debido a la falta de regulación en el sistema de movilidad y acceso pensado para todos y de las diferentes experiencias de la persona con discapacidad al movilizarse. Ante ello se requiere de mayor atención, puesto que dichas medidas reducirán los riesgos y las barreras arquitectónicas de acceso y seguridad, brindando mejor calidad de vida. Asimismo Lima Metropolitana, es la ciudad con mayor población en el país, según la revista de Lima Cómo Vamos (LCV, 2019) nos menciona que los desplazamientos en Lima, generan un tiempo desperdiciando en el tránsito, costos de transporte, perjudicando en especial a los de discapacidad motora, generando que ellos experimenten la inhabitabilidad urbana en los aspectos sociales, económicos y físicos de la ciudad.

Por ende, dentro del sector de Lima-Norte se encuentra el distrito de Comas, cuenta con un índice de 2.55% de personas con discapacidad motora respecto a su población (Proyecto KNOW - Knowledge in Action for Urban Equality, 2018) siendo las personas con discapacidad de moverse y/o caminar un total de 13,286 personas con dificultad al movilizarse en su entorno (INEI, 2020). Ante ello, Comas tiene una brecha de 28.5% de la población urbana que no cuenta con acceso a los servicios, siendo un factor para la interconectividad de los sectores, la actividad social y económica, que se encuentran en mal estado y constante riesgo, pendiente de mantenimiento o de mejoramiento de espacios, sin el adecuado tratamiento para desplazarse libremente.

Puesto que el distrito de Comas, se estima que por cada 38 habitantes sin discapacidad, se encuentra 1 habitante que tiene discapacidad motora, donde la situación del distrito tiene deficiencias al no satisfacer a la población, se requiere mayor atención, en el estado de la habitabilidad urbana, partiendo de las características individuales y del entorno en las que se efectúa el desplazamiento y la interacción social del habitante. (Ver tabla 1) Es así que, las personas con discapacidad motora reducen el desplazamiento en menor proporción y velocidad que el resto de la sociedad. Ante ello, Comas dispone del “Plan de Desarrollo Concertado 2011- 2021”, el cual presenta un alto índice de vulnerabilidad, las cuales han afectado la movilidad a diario, en el plan también se categoriza al distrito por 14 zonas, las cuales reflejan el nivel de vulnerabilidad económica, social y geográfico del distrito.

Por ello, la situación local en cuanto a salud en Comas, nos refleja que entre los problemas principales, se encuentran las personas con alguna discapacidad en el rango de niños hasta personas de la tercera edad, mencionando que los pacientes con hipertensión son los que presentan alguna discapacidad o muerte. (Ver figura 2 y 3). Las dificultades relacionadas con la inhabitabilidad urbana, condiciona a las personas con discapacidad motora, obligando a buscar otros medios para movilizarse e integrarse a la ciudad y así generar oportunidades. (Ver figura 4)

En consecuencia emergen focos de actividades inclusivas, vinculadas con el comercio (tiendas y abarrotes) y de servicios básicos, por ende la inhabitabilidad urbana, genera que las personas con discapacidad motora con pocos recursos físicos y económicos busquen oportunidades propias de trabajo, que garantice el acceso a las oportunidades básicas, en un mismo ambiente, reduciendo su movilidad y la habitabilidad de ciertos puntos de la ciudad, es así que tanto la infraestructura urbana (pública y privada) y la comunidad, influye en las decisiones de desplazamiento, sin embargo, es importante destacar también que está influenciado por las elecciones de cada individuo.

Un ejemplo de la inhabitabilidad urbana para personas con discapacidad motora son las veredas, que es el espacio público más utilizado por todos, ya

sean que tenga alguna discapacidad o no, pero la mayoría de veces no cumple con los lineamientos de accesibilidad, es así como busca otros medios de desplazamiento, como las vías vehiculares, que ocasiona inseguridad e incumplimiento del derecho a una ciudad segura e inclusiva para todos. Ya que según Mavoa, *et al.* (2018) comentan que las medidas para un entorno accesible es un componente importante de la caminabilidad la cual aporta a una eficiente transitabilidad en el medio urbano. (Ver figura 5)

En cuanto a la distancia de viaje, se observó que las personas adultas con discapacidad motora, tienden a recorrer mayores distancias en sus desplazamientos, mientras que los de la tercer edad, tienden a realizar viajes más cortos e incluso muchos escogen no salir, ya que la ciudad no cumple los lineamientos básicos de habitabilidad urbana, que permitan a los ciudadanos tener una vida a exterior de sus viviendas, sean socializar, descanso, arte, deporte, etc. fomentando la igualdad entre todos, con respeto y amabilidad por las diferencias de cada individuo, generando las facilidades y flujos externos e internos de la ciudad, para que la ciudad sea habitable. (Ver figura 6)

Al ser la ciudad inhabitable para la persona con discapacidad, se observa que la inaccesibilidad a los centros de salud, tiendas, librería, venta de comida, la inclinación inapropiada, falta de las rampas peatonales, la falta de veredas continuas, las rejas cerradas sin acceso vehicular y peatonal, la invasión de las veredas, basura y el transporte público no es el adecuado para personas con discapacidad motora, generando el contrato de vehículos particulares, lo que genera gastos extra que afectan su economía, restringiendo el libre desplazamiento a solo lo necesario e importante. (Ver figura 7-11)

Dentro de esta situación, existen aparatos legales y jurídicos que promueven planes u organizaciones que benefician al entendimiento y respeto de la discapacidad motora generando inclusión, sin embargo la falta de seriedad de los gobiernos por hacer cumplir esta reglas, generando la exclusión. Sin embargo, una parte de la sociedad, de alguna forma busca reducir esta falta de sensibilización hacia la discapacidad motora, promoviendo comedores populares y eventos que se realizan en ciertos periodos de tiempo, lo cual busca la inclusión



para todos los residentes.

De acuerdo con lo expuesto, se plantea el problema general: ¿De qué manera la inhabitabilidad urbana influye en el desplazamiento de personas con discapacidad motora de las zonas 1,2 y 11 del distrito de Comas, 2022?

Teniendo como objetivo general :Determinar como la inhabitabilidad urbana influye en el desplazamiento de personas con discapacidad motora de las zonas 1,2 y 11 del distrito de Comas, 2022. De igual manera se determinan los objetivos específicos, son: Analizar cómo el acceso a la infraestructura influye en la disgregación social de las personas con discapacidad motora de las zonas 1,2 y 11 del distrito de Comas, 2022. Identificar cómo las redes de transporte influyen en la adaptación negativa de las personas con discapacidad motora de las zonas 1,2 y 11 del distrito de Comas, 2022. Determinar cómo la calidad ambiental influye en la participación ciudadana de las personas con discapacidad motora de las zonas 1,2 y 11 del distrito de Comas, 2022.

La investigación se justifica teóricamente porque la definición y experiencia de la inhabitabilidad urbana en el distrito, no se encuentra establecido correctamente por lo que se propone ampliar teorías existentes y la influencia que genera hacia la discapacidad motora. Además, se analizará las teorías que se poseen sobre movilidad, diseño inclusivo, accesibilidad, medio ambiente y transporte para así obtener un modelo que posteriormente se aplicará a la realidad de la discapacidad motora desde la experiencia de la inhabitabilidad urbana del distrito de Comas.

Para la justificación práctica, es ayudar a las personas que tienen discapacidad motora sobre la inhabitabilidad urbana, para evitar el cambio a su estilo de vida, por no satisfacer sus necesidades como el resto de personas en el distrito de Comas, ya que según el ENEDIS (2014), nos menciona que los problemas que experimentan las personas con discapacidad, es la accesibilidad a lugares públicos como privados, siendo el ingreso y el desplazamiento.

Además, la justificación metodológica, es porque la investigación pretende contribuir en las técnicas e instrumentos para obtener información de la situación actual, de manera fiable para poder utilizarlo en otras investigaciones

relacionadas a la inhabitabilidad urbana en personas con discapacidad motora

## **II. MARCO TEÓRICO**

En este punto, se presentarán los antecedentes internacionales y nacionales, que están directamente relacionados al tema de investigación y que aportaron en sus diferentes enfoques, problemáticas y conclusiones a la parte informática del trabajo.

Alvarado, *et al.* (2017) nos menciona en su artículo “Habitabilidad urbana en el espacio público, el caso del centro histórico de Toluca”, esta investigación tiene como objetivo presentar un esquema metodológico para la evaluación de la habitabilidad de los espacios públicos del centro histórico de Toluca, empleando parámetros “universales” enfocados en adultos mayores y personas en sillas de ruedas. Donde se postula que hay dos enfoques, el hábitat y el habitar, donde el segundo implica las costumbres y actividades sociales, en dichos espacios de interacción, unificación de la sociedad y la satisfacción del entorno.

También sostenido por Alfonso, *et al.* (2019) quien menciona que la habitabilidad es una manera concreta de resolver las carencias de los sectores de menos recursos, de tal forma que accedan a una mejor calidad de vida, ya que la habitabilidad no sólo se refiere a viviendas, sino el entorno mismo, donde el habitante se moviliza cotidianamente.

Chen y Akar (2016) nos comenta en su artículo “How do socio-demographics and built environment affect individual accessibility based on activity space? Evidence from Greater Cleveland, Ohio”, esta investigación mide la accesibilidad individual como oportunidades disponibles dentro del espacio de actividad para evaluar el estado de exclusión del transporte basado en el enfoque de capacidad. Donde los resultados indican que el efecto de los ingresos sobre la accesibilidad varía según el tipo de oportunidad y vivir en barrios urbanizados, tomando como modelos de ruta entre la sociodemografía, el entorno construido, las características de viaje y la accesibilidad individual.

De modo que se establece una relación con lo sostenido por Park, *et al.* (2022) quien en su investigación sintetiza estudios previos sobre los diferentes

comportamientos de viaje entre personas con discapacidad y sin discapacidad, en términos de frecuencia de viaje, elección de modo, tiempo y distancias de viaje y barreras, donde su revisión cualitativa muestra que a pesar de un alto nivel de adaptación, las personas con discapacidad encuentran muchas barreras en el entorno construido para su acceso.

Por otro lado, Noles y Guerrero (2020) en su artículo científico “La Discapacidad en emergencia: Una aproximación a las medidas adoptadas por el Estado peruano frente a la pandemia” teniendo como objetivo explorar las características sociopolíticas de las personas en situación de discapacidad física severa y como la pandemia han sobre vulnerabilizado su situación, donde comentan como el entorno incapacita, por cuanto no le brinda herramientas para que pueda desarrollarse de manera libre, autónoma y sin barreras.

De modo que concuerda con Mamani (2017) quien desarrolló la tesis titulada “Accesibilidad en los espacios públicos e inclusión social en el centro urbano de la ciudad para las personas con discapacidad caso OMAPED-Puno”. quien corrobora de cómo los espacios donde se desenvuelve no son accesibles para las personas con discapacidad, donde existen parques, calles e instituciones con infraestructura inadecuada para transitar y moverse de forma segura, autónoma y equitativa.

Es así como Vecchio, *et al.* (2020). En su artículo científico “Movilidad urbana y personas mayores en la ciudad de Santiago de Chile”. El método fue del tipo cualitativo. El trabajo discute el valor de integrar diferentes métodos de análisis para una mejor representación de la movilidad de las personas mayores, donde como la movilidad en la ciudad y la accesibilidad están de la mano, presentes en los barrios, analizando la posibilidad de moverse y de cuanto acceso tenga este grupo. Con el propósito de analizar, desde diferentes perspectivas[...] que pueda aportar a la definición de preferencias, para la mejora de las infraestructuras y del servicio de transporte, de tal forma que garantice el acceso a las diversas actividades diarias[...]. Se ha demostrado que el acceso al transporte, ya sea público, privado o de otro tipo, contribuye de manera importante a este grupo.

Paige, *et al.* (2021) En su artículo científico “Mobility challenges and perceptions of autonomous vehicles for individuals with physical disabilities” teniendo como objetivos identificar las necesidades de accesibilidad asociadas al transporte para personas con discapacidad física y comprender las percepciones iniciales de esta población. Con el acceso al transporte, no solo se pueden respaldar los viajes a las tiendas de comestibles, las citas médicas y otras instalaciones necesarias, sino que las oportunidades de participación social se vuelven más disponibles, que son clave para el bienestar de la persona. Por ello, los estudios vinculados a la salud y el entorno han concluido que las elecciones de diseño que hacemos en el medio urbano, hogares y sistemas de transporte afectan la salud de las personas con discapacidad condicionando a enfrentar más desafíos. Levinson, *et al.* (2017)

Torres (2019). En su artículo científico “Movilidad, espacio público y diseño participativo”. Las metrópolis son consideradas como zonas de mayor concentración social, una zona que les proporciona oportunidades de trabajo, salud, entre otras. En ese sentido, garantizar la libre movilización del usuario en la ciudad debería ser una realidad, sin embargo es muy diferente actualmente. Los territorios están desarticulados como consecuencia del proceso de ocupación informal y de lógicas de poder que causan barreras físicas y de otros órdenes, que obstaculizan la accesibilidad y el desplazamiento libre.

Maçãõ, *et al.* (2019) en su artículo, “Urban mobility of older people in the metropolitan region of São Paulo: an application of the multinomial logit model”, donde el estudio tuvo como objetivo identificar diferencias en la movilidad urbana de la población adulta y no adulta con limitaciones en función de las características de viaje, donde nos señala que la accesibilidad es una herramienta clave para integrar a las personas con limitaciones en la ciudad y de planificación constante, especialmente por el aumento de población de este grupo.

Por otro lado Jans, (2017) en su artículo, “Movilidad Urbana: en camino a sistemas de transporte colectivo integrado” teniendo como objetivo abrir la discusión respecto a las demandas actuales y futuras producto del cambio en los patrones de crecimiento de la población en las últimas décadas, donde destaca

que una adecuada infraestructura es importante para asegurar el acceso a los diferentes servicios y actividades, así como para incentivar a la población a aprovechar la ciudad y su entorno social. Por ello, la intervención de los límites del apoyo gubernamental con las crecientes necesidades de movilidad de las personas con discapacidad y adultos mayores exige el desarrollo de herramientas que permitan priorizar en aquellas áreas que brindan mayores beneficios. Ferrari, *et al.* (2014)

Ipiña (2019) en su artículo científico “Accesibilidad y sensibilización ciudadana en el espacio público”, donde tiene como objetivo fomentar la equidad, el reconocimiento de la dignidad inherente, la autonomía, el respeto y aceptación que condicionen una correcta concientización de los ciudadanos, es así que al movilizarse en la ciudad respetando las diferencias y necesidades con el potencial de colaborar entre los ciudadanos es el primer paso para lograrlo.

Por ello Sarmiento y Fernandez (2020) en su artículo científico, identificó a la población como partícipes del proceso de diseño sin lugar a dudas es un desafío frente a qué, cómo y para quien diseñar. Este proceso de cambio que se requiere implica dejar de diseñar para un grupo en particular de personas promedio y hacerlo donde la participación esté presente en el diseño y la innovación en espacios públicos puedan progresar.

Es así que Dextre (2014), describe en su libro “Movilidad en zonas urbanas” que la ciudad debe ser diseñada considerando a las personas con limitaciones en su movilidad considerando que, si este grupo se puede movilizar de manera independiente y segura, entonces todo ciudadano también lo logrará. Lo anterior deja a entender que hay muchas maneras de acercamiento a la justicia desde el diseño, como lineamientos en las normas, el diseño centrado al poblador y sobre todo el diseño inclusivo.

Asimismo Vega (2006) menciona en su libro “Las zonas públicas: la movilidad y la revaloración de la ciudad”. Donde expone que una realidad existente sobre la ciudadanía y el poco interés de apropiamiento con respecto a zonas dirigidas a la unificación e interacción social, puesto que si estos se percibirán como propios, se generaron iniciativas de las entidades

gubernamentales para su constante mantenimiento y cuidado, sin embargo, por tomar el papel de pasivos, los administradores municipales dan más prioridad a canales "populares" o que genere beneficios económicos.

Con respecto a las categorías de la investigación se presenta la fundamentación teórica, iniciando con el concepto general de la habitabilidad urbana, para determinar la primera categoría de inhabitabilidad urbana y las subcategorías estudiadas.

En ese sentido Garfias y Araujo (2015) definen a la habitabilidad urbana como el vínculo de personas y el contexto de la ciudad, ya que contribuye a la forma de vivir de sus habitantes, por lo que se define en tres enfoques: el físico-espacial, el ambiental y el psico-espacial. Ya que la ciudad, debe responder a las características específicas, para que exista la habitabilidad, se debe contar con escenarios que integren espacios aceptables e inclusivos y de actividades sociales, de forma que accedan a mejor calidad de vida, siendo que la habitabilidad no sólo se centra en las viviendas sino en el entorno, donde el usuario se moviliza.

Por ello la inhabitabilidad urbana es todo lo contrario, Según Dextre (2014) menciona que la ciudad no brinda todas las oportunidades por igual, ya que afecta principalmente a los grupos vulnerables, siendo con algún tipo de discapacidad, personas mayores, con deficiencias temporales y de niños, ya que la ciudad se ha desarrollado como si el usuario no tuviera problemas. Por ello Moreno (2008) consigna a la inhabitabilidad urbana como el rasgo que no tiene un lugar para satisfacer consecuentemente las necesidades y aspiraciones del habitante. Es así que Calado, *et al.* (2019) mencionan que las ciudades son deficientes en el aspecto de movilidad potencial de los peatones y la situación se agrava en función de las características de locomoción de estos individuos, ya que la inadecuada accesibilidad restringe la integración y función social en el medio urbano.

Es así que Dombrowski, *et al.* (2016) lo enfocan hacia una orientación de justicia social para diseñar para tales desafíos, que se desarrolla mediante seis dimensiones (transformación, reconocimiento, reciprocidad, habitabilidad,

distribución y responsabilidad), donde no solo se trata de posibilidades tecnológicas y urbanas sino también de responsabilidad política. Ante ello Sahebgharani, *et al.* (2019) nos explican que es necesario comprender cómo se mueven las personas y cómo pueden acceder a las oportunidades, de esa manera tener un mejor análisis para comprender el papel de los asentamientos humanos y así proporcionar lugares habitables. Ya que el entorno construido, el viaje activo y la accesibilidad proporciona un marco teórico y conceptual de la forma en que el entorno se relaciona con la movilidad y da forma a la accesibilidad. (Vale, *et al.*, 2016)

Con respecto a la segunda categoría, el fundamento teórico empezará desde un concepto general de la persona con discapacidad motora orientado hacia el desplazamiento.

En ese sentido Huerta (2007) menciona que la persona con discapacidad motora son aquellas que tiene una limitación física para desplazarse y hacer sus actividades dentro del margen que se considera el ser normal para la sociedad. Ante ello Lotito y Sanhuesa (2017) nos remarca que la discapacidad motora es una situación que, por muy grave que parezca sigue siendo una persona y civil con iguales derechos, sin embargo se han enfrentado a un tratamiento hostil y plasmado de contradicciones que se basan principalmente del desconocimiento y de cómo afecta a las personas de su entorno.

De modo que según Mareño, *et al.* (2014). explican que los grupos con discapacidades viven en una realidad generada de las estructuras sociales, económicas y políticas, las cuales están presentes en las sociedades occidentales, por la manera en que se las aparta y rechaza de la sociedad. Por lo tanto, al evaluar la discapacidad motora se toma dimensiones como lo menciona Noles y Guerrero (2020). que nos dice que el entorno incapacita, por cuantas herramientas de para desarrollarse de manera libre, autónoma y sin barreras. Es así cómo Schmöcker (2009) menciona como la accesibilidad no es distribuida equitativamente en la sociedad, por ello las personas con limitaciones a menudo se encuentran imposibilitados de llegar a sus destinos, donde la escala y la importancia de este problema es cada vez más evidente.

Ya que según Prescott, *et al.* (2020) explica que los usuarios de dispositivos de movilidad con ruedas, les genera desafíos complejos y dinámicos que enfrentan, donde destaca cómo las personas con discapacidad física desvían su atención de mantener la orientación y el rumbo al tener problemas de accesibilidad. En ese sentido Rigotti y Gomes (2017) indica que el poder público necesita adoptar un conjunto de medidas, como prácticas aplicadas con éxito en otras ciudades, mediante la planificación a largo plazo y elaboración de políticas que respeten las características y limitaciones de personas con discapacidad.

Por ello, se plantea el marco conceptual de la investigación desde el aporte propio con respeto a la inhabitabilidad urbana y desplazamiento de personas con discapacidad motora.

Ante ello, la habitabilidad urbana, es el hecho de la persona que interactúa con su entorno urbano en la ciudad, por ello se debe tomar las medidas apropiadas para obtener el mayor beneficio y oportunidades que el ciudadano requiere y merece para una mejor calidad de vida. Asimismo, al hablar de inhabitabilidad urbana, es lo negativo, ya que los servicios y necesidades básicas son inexistentes o poco apropiadas para el ciudadano, por lo que no invita a participar en la ciudad, afectando la vivencia, desplazamiento, estado emocional, el ambiente y lugares de encuentro o recreación, etc.

De tal modo, no todos acceden por igual, debido a las diferentes brechas sociales y urbanísticas que la ciudad posee, perjudicando en su mayoría a personas en situación de vulnerabilidad, ya que las ciudades actuales, se han formado en torno al vehículo como medio de transporte y de status económico, por ende la ciudad se ha desarrollado sin considerar al peatón muchas veces, presentándose así la inexistencia de caminos, accesos, servicios y oportunidades para el usuario, por lo que se da lugar a tocar aspectos que tratan de evidenciar los grandes problemas que abarca la inhabitabilidad, siendo de:

Acceso a la infraestructura que es la posibilidad y condición de alcance, que se toma en cuenta la percepción y comprensión para el uso seguro y de mayor autonomía en los edificios o infraestructura, ya sean los espacios privados o públicos, incluyendo al equipamiento urbano. (Rigotti y Gomes, 2017). Siendo



que un mejor acceso a la infraestructura aumenta el conjunto de opciones de los viajeros, lo que probablemente lleva a que se pueda acceder a una gama más amplia de destinos.(Schmöcker, 2009)

Así como las redes de transporte, juegan un papel importante en la salud de un individuo, ya que brinda acceso a los servicios, como visitas médicas, trabajo, comercio y espacios recreativos, estos entendidos como propósitos esenciales de viaje. (Paige, et al., 2021), ya que el patrón de los desplazamientos son relevantes para establecer la lejanía física y de la distancia que los usuarios experimentan desde el punto de salida y de destino.(Rojas, et al., 2019)

La calidad ambiental es la capacidad de conocer y controlar la relación de las ciudades con el medio ambiente, ya que es la capacidad de supervivencia de la humanidad, condicionada por el ambiente.(Moreno, 2008). Siendo en un aspecto más amplio, la representación social de la calidad de vida “calidad ambiental” un aspecto importante para el bienestar general.(Alvarado, et al., 2017)

Ante ello la persona con discapacidad motora, son las que tienen una limitación su desplazamiento y el desarrollo de sus actividades, que es un impedimento físico, pero no de discapacidad, ya que es un término que lo consigna, pero que a veces es un constructo de la sociedad, al querer separar por diferentes características, en este caso por falta de movilidad de extremidades, que limita el desplazamiento, al encontrarse con constantes barreras sociales, económicas, arquitectónicas y urbanísticas, generando que este grupo reciba un trato ofensivo, al ser discriminados por la población y el entorno, ya que el desplazamiento es primordial y de forma digna para todo ser humano.

Por lo tanto, todos merecen el espacio apropiado para acceder a los beneficios y oportunidades que da la ciudad, sin embargo muchos lugares no lo cumplen y es un desafío constante para la persona con discapacidad al momento de desplazarse, debido a que el entorno no es el apropiado para el uso de todo el público en igualdad, presentándose desigualdades que en la actualidad se ha denotado el problema de las ciudades y de su afectación en personas con movilidad reducida, principalmente en aspectos emocionales y sociales para la persona, por ello se tocan temas que involucra los siguientes temas:

La participación ciudadana es la consolidación de la cultura, que se entiende como el conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que generan sentido de pertenencia, que beneficia a la convivencia urbana y conducen al respeto mediante el reconocimiento de los derechos y deberes del ciudadano, entre sus factores importantes menciona la realización de actividades o campañas enfocadas a la población vulnerable. (Ipiña, 2019)

Generando la disgregación social en los espacios públicos y la constante transformación de las calles en la ciudad, que están condicionando el poco interés de las autoridades y abandono de la ciudad, de modo que provoca una desintegración social, tanto en la capacidad que tenga la ciudad en dar acceso de espacios y la interacción social entre sociedad y el entorno, (Garfias y Araujo, 2015), por lo que se ha originado en las calles viejas de la ciudad, que son menos valoradas socialmente. (Vega, 2006)

Ante ello se presenta que la adaptación negativa está condicionada por la desigualdad que aparece como elemento recurrente para explicar los diferentes niveles de autonomía a disposición de las personas con limitaciones, demostrando una vez más que el impacto de desigualdad impacta en la salud del individuo. (Vecchio, et al., 2020)

La investigación tiene como base teórica a la movilidad urbana, que es el elemento fundamental, ya sea para la contribución a su autonomía o el bienestar individual, siendo la posibilidad de moverse y que se ve dañada por diferentes barreras económicas, físicas y cognitivas, es así como Torres (2019) menciona que la movilidad debe ser entendida desde una perspectiva social, ya que las dinámicas socio-espaciales son diferentes de acuerdo a su territorio, en tanto límite la calidad de vida y la segregación social.

Por ello Guerra y Li (2021), mencionan que los usuarios en áreas urbanas céntricas tienen menos probabilidades de viaje, que los usuarios en otras áreas urbanas, es así como Derya, *et al.* (2021), señalan que la movilidad urbana es un eje de integración social y derecho a la ciudad, brindando diferentes destinos en un mismo territorio para el usuario sin distinción, de manera que entiendan y vivan el espacio urbano.

De ese modo la primera teoría asociada es el diseño inclusivo, que es la teoría general, ya que busca asegurar la participación en la sociedad, utilizando a la habitabilidad del espacio como eje para brindar mayor independencia y calidad de vida de los usuarios que han sido segregados por la sociedad y el entorno urbano. Según Rodríguez y Ospina (2020), menciona que el diseño inclusivo permite cambios y las reivindicaciones al crear espacios con mayor participación de los grupos segregados, donde se busca propiciar diseños, tomando en cuenta la experiencias, trayectorias vitales, perspectiva y saberes, de tal manera que se rompan los lineamientos opresivos de la sociedad.

Por ello Vega (2006) expone que el espacio público debe permitir la accesibilidad, el confort, la identidad, el uso y la integración social, para permitir una infraestructura con el diseño inclusivo apropiado al entorno y al usuario por igual. Ante ello, Mareño, *et al.* (2014) menciona que la característica básica del entorno es la accesibilidad en un espacio físico o virtual, ya que establece las posibilidades del uso que pueda ofrecer o permitir en el espacio.

De igual modo la segunda teoría asociada es la justicia social, definida como la que proporciona una guía, con la que evaluar las distintas características de la estructura básica de la sociedad que se rige por la igualdad de posiciones y oportunidades. Por ello Sarmiento y Fernandez (2020) menciona que son las cuestiones sociales y ética, que se aplican en la interacción con el resto de usuarios, por ello se habla de de justicia social mediante el diseño, que se propicia el diseño sensible a los valores humanos y el acceder al uso equitativo al mismo tiempo, respetando las diferencias, para fomentar la inclusión y de tal manera producir un impacto social positivos.

Asimismo Dombrowski, *et al.* (2016), explican que es una manera de propiciar la responsabilidad social, tomando en cuenta diseños con temas puntuales priorizando la integración y función social en el medio urbano, ya que las ciudades son deficientes en el ámbito de movilidad y crece con los grupos vulnerables que son excluidos por la sociedad y del entorno.

### III. METODOLOGÍA:

#### 3.1. Tipo y diseño de investigación

**Tipo:** La investigación fue del tipo básica, así como lo menciona Mishra y Alok (2017) lo denominan como la investigación pura y dogmática, ya que es una visión general del hecho, que busca ampliar los conocimientos científicos que tengan un amplio sentido de aplicación al marco teórico existente.

**Enfoque:** Es de tipo cualitativo, ya que se buscó la percepción que tiene el individuo de su entorno, así como lo Boru (2018) menciona que los cualitativos generan mayor información de los pensamientos y que se centra en las razones del fenómeno tal como ocurre en su entorno natural. Implicando mirar en profundidad la información y datos para definir el propósito de las investigaciones y la revelación de nuevas interrogantes en el proceso.

**Diseño:** La investigación fue de diseño etnográfico, se desarrolla para entender la situación de las variables en la ciudad enfocándose en personas. McLeod y Thompson (2009), nos mencionan que este diseño de investigación pretende la descripción y el análisis de ideas, creencias, conocimiento y prácticas de las comunidades, buscando conocer la situación actual bajo circunstancias específicas.

**Nivel:** Era de nivel explicativo(causal) ya que según Hernández, *et al.* (2014) mencionan que busca responder las causas del fenómeno físico o social, en cómo se manifiesta o interacciona. Siendo de diseño transeccional, que se miden una sola vez, sin evaluar la evolución, donde se analiza el nivel, estado de las variables en un tiempo único. Debido que solo se investigara la realidad actual, mas no su evolución en el tiempo, analizando la causa y efecto de las variables. Cvetkovic, *et al.* (2021).

### 3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización

**Tabla 2**

*Categoría 1: Inhabitabilidad urbana*

Categoría	Subcategorías	Indicadores	Técnicas	Instrumentos
<b>Inhabitabilidad Urbana</b>	Acceso a la infraestructura	Vías de circulación	Encuesta Observación	Entrevistas
		Mobiliario urbano		
	Redes de transporte	Modo de transporte		Fichas de Observación
		Red vial		Levantamiento Fotográfico
	Calidad Ambiental	Contaminación de suelo		Mapeos
		Déficit de espacios verdes		

Fuente: Elaboración Propia

**Tabla 3**

*Categoría 2: Desplazamiento de personas con discapacidad motora*

Categoría	Subcategorías	Indicadores	Técnicas	Instrumentos
<b>Desplazamiento de personas con discapacidad motora</b>	Participación ciudadana	Realización de actividades inclusivas	Encuesta Observación	Entrevistas
		Sensibilización social		
	Disgregación social	Gestión Municipal		Levantamiento Fotográfico
		Percepción de inseguridad		
	Adaptación Negativa	Falta de autonomía		Mapeos
		Dificultad para trasladarse		

Fuente: Elaboración Propia

### **3.3. Escenario de estudio:**

El escenario de la investigación son las zonas 1, 2 y 11 de Comas, dichos sectores se eligieron ya que la zona 1 por la presencia de pocas áreas recreativas y equipamientos urbanos escasos para el público, con la presencia de 3 asentamientos humanos cerca a la Av. Tupac Amaru y al estar al límite del distrito Comas, la zona 2 cuenta con asentamientos humanos ubicados en la parte de los cerros, lo cual se encuentran personas con discapacidad motora en las zonas altas, del que se analizó el desplazamiento hasta llegar a la Av. Tupac Amaru, de igual manera la zona 11 al estar en terreno plano y localizarse adyacente a la zona 1 y 2 anteriormente escogidas. (Ver figura 12)

Debido a que se encuentran dentro del eje comercial constante y de la interacción social, también porque hay 4 centros de salud, las cuales tienen un acceso de nivel medio y mala condición, son escogidas las zonas, ya que las no ofrece las mismas oportunidades por igual, obligando a las personas con discapacidad motora a desplazarse a mayor distancia.

### **3.4. Participantes**

La investigación fue del tipo cualitativa, por lo que no se necesita una muestra estadística, debido al análisis del lugar y de las personas con discapacidad motora que experimentan la ciudad activamente. Por ello los participantes, responderán desde su perspectiva de la realidad, ya que brindarán un acercamiento y conocimiento de la situación del participante.

Es así que se aplicó el “muestreo intencional” en las zonas 1, 2 y 11 del distrito, donde cada una está organizada en juntas vecinales-comunales y tomando datos de empadronamiento proporcionado por Omaped, donde señala que hay 73 personas inscritas en su base de datos con discapacidad motora en las 3 zonas, por ello se seleccionó a dos personas de cada junta vecinal de cada una de las zonas, teniendo así a 6 usuarios para la entrevista, las cuales circulan activamente por la ciudad. Según Arias, *et al.* (2016), lo define como la determinación deliberada para conseguir una muestra representativa, que mediante los criterios de inclusión al grupo representativo de la investigación. (Anexo 23)

#### Criterios de selección:

La investigación propone los siguientes criterios para identificar a los participantes con mayor afinidad a la investigación y obtener el mejor alcance en las entrevistas.

#### Criterios de inclusión:

1. La identificación de personas con discapacidad motora independientemente de la gravedad (moderada o severa), de tal forma que demuestren la problemática de la ciudad desde su perspectiva.
2. Personas con discapacidad motora que tengan la mayoría de edad, es decir de 18 a 65 años, ya que según el Instituto Nacional de Estadísticas e Informática INEI- 2017, se identificó mayor número de personas con discapacidad en la edad adulta.
3. Personas con discapacidad motora que residan en el distrito mayor a 15 años.
4. Personas con discapacidad motora que residan en una de las 3 zonas mencionadas.
5. Entre personas de género femenino y masculino con discapacidad motora.
6. Personas con discapacidad motora, dispuestas a realizar las respectivas entrevistas y autorización para realizar las fotografías necesarias.

#### Criterios de exclusión:

1. No se seleccionó a la población menor de 18 años, ya que se requiere la presencia de un apoderado, debido a la protección al menor ante cualquier incidencia, también porque su desplazamiento no es constante, y según el empadronamiento del Omaped proporcionado, no se encuentran muchos menores de edad con discapacidad motora en las zonas a estudiar.
2. Se excluyó a la población mayor de 65 años, ya que su desplazamiento es limitado, dependen en su mayoría de otra persona y también para evitar la exposición al virus del Covid-19.
3. No se consideró a la población con discapacidad motora del tipo "leve".
4. Participantes que no radiquen en las zonas seleccionadas.

**Tabla 4***Sujetos seleccionados para la entrevista con discapacidad motora*

<b>N° de Entrevistados</b>	<b>Género</b>	<b>Discapacidad motora</b>
PDM - Entrevista 1	Masculino	Severa
PDM - Entrevista 2	Masculino	Severa
PDM - Entrevista 3	Masculino	Moderada
PDM - Entrevista 4	Masculino	Moderada
PDM - Entrevista 5	Femenino	Severa
PDM - Entrevista 6	Femenino	Moderada

*Nota:* PDM (Persona con discapacidad motora)*Fuente:* Elaboración Propia

La investigación, tuvo como muestro de tipo no probabilístico, ya que por este método se puede seleccionar casos con características similares de la población estudiada en la ciudad.

Es así cómo se entrevistó a 3 especialistas en la materia, relacionado con los temas de planificación, accesibilidad y discapacidad, de forma que nos comentan desde la base teórica y opiniones de acuerdo a sus experiencias profesionales con el tema de investigación.

**Tabla 5***Especialistas seleccionados para la entrevista*

<b>N° de Especialistas</b>	<b>Profesión</b>	<b>Especialidad</b>
Mag. Arq. Huerta Peralta, Jaime	Arquitecto	Accesibilidad, Discapacidad
Mag. Arq. Espinola Vidal, Juan	Arquitecto	Urbanismo y Redes Territoriales
Doc. Arq. Lopez Varela, Susana	Arquitecta	Urbanismo y Ordenamiento Territorial

*Fuente:* Elaboración Propia



### **3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

Los instrumentos que se utilizaron para la recolección de datos son consistentes y seguros, ya que nos proporcionará mayor información de la situación, los instrumentos para la recopilación de datos fueron:

1. Entrevistas: Empleándose mediante grabaciones que permitan mayor entendimiento de la experiencia de la persona con discapacidad motora.
2. La ficha de observación: a base de imágenes y experiencia peatonal en el distrito, obteniendo un registro de la ciudad y de los patrones de movilidad.
3. Levantamiento fotográfico: donde se hará un registro para encontrar la frecuencia de barreras urbanísticas y arquitectónicas.
4. Mapeos: En base al levantamiento fotográfico, se procesan las imágenes para desarrollar los mapeos, donde será mejor entendida la situación actual.

### **3.6. Procedimientos:**

La presente investigación constó a partir de la recopilación de datos, para obtener una base teórica de las categorías a estudiar, tanto de la asesoría y estudiar la realidad actual por parte de los investigadores.

Mediante la elaboración del instrumento, las cuáles fueron la entrevista, fichas de observación y mapeos, que fueron revisadas y luego aprobados por especialistas en el tema de investigación, se recolectó la información necesaria para entender la realidad actual de las categorías y subcategorías. Por ello, se desarrolló la discusión en torno a los objetivos siguiendo la técnica hermenéutica que según Hernández, *et al.* (2014) mencionan que es la búsqueda de comprender ideas e interacciones de manera más interpretativa, con un mayor alcance de los sucesos.

### **3.7. Rigor científico:**

Se desarrolló en torno a las teorías con lo que se determina la existencia de las categorías, con las que Gonzales (1996), nos menciona, que son cuatro criterios fundamentales para la investigación cualitativa, son la credibilidad, aplicabilidad, dependencia y confirmabilidad.

Por ello la investigación se apoyó en las referencias bibliográficas obtenidas de fuentes reconocidas y confiables para tener credibilidad, con la supervisión de expertos en los instrumentos aplicados, obteniéndose la aplicabilidad del estudio, es así que toda la información obtenida no puede ser aplicado en otro contexto, pero sí como referente para otras investigaciones, como también dependencia es la interacción de las variables se debe mantener, para no alterar los resultados y por último la confirmabilidad de los datos por medio de supervisión o asesoramiento para mejor desarrollo de la investigación.

#### Validez del Instrumento

La entrevista, es el instrumento para la recolección de información y datos, que se sometió a juicio de legitimidad, por ello fue validado por (3) expertos en el tema de investigación.

**Tabla 6**

*Validez del instrumento de recolección de datos mediante especialistas*

<b>Expertos</b>	<b>Validez</b>	<b>Especialidad</b>
Mag. Arq. Huerta Peralta, Jaime	Aplicable	Accesibilidad, Discapacidad
Doc. Arq. Lopez Varela, Susana	Aplicable	Urbanismo y Ordenamiento Territorial
Mag. Arq. Castillo Garcia, Rodolfo	Aplicable	Planificación urbana, territorial y ambiental.

*Fuente:* Elaboración Propia

#### **3.8. Metodo de analisis de datos:**

El método de análisis de contenido y de datos, ya que se aplicaron las entrevistas, cuestionarios y observación de la situación actual de acuerdo al proyecto de investigación. Por ello se puede cotejar las categorías y subcategorías que se plantean, es así que se apoyará en las respuestas de la entrevista, tanto al usuario y del especialista, lo cual se ejecutará de forma verbal.

Los resultados de la información obtenida, se desarrollará en tablas, gráficos, reflejando lo obtenido y de mayor alcance de la situación actual de las

inhabitabilidad urbana en personas con discapacidad motora. Ante ello se seguirán los siguientes puntos a desarrollar:

- Como primera parte se recolectó datos de la población escogida.
- Los datos obtenidos siguieron los criterios de selección, por ello la entrevista estuvo dirigida a 6 personas con discapacidad motora en el rango de edad propuesta, así también para las entrevistas a profesionales se consideró a 3 expertos que tengan conocimiento de los temas de habitabilidad urbana, planificación, urbanismo, discapacidad, accesibilidad.
- Se realizó la validación de los instrumentos a utilizar por arquitectos expertos en tema, para un mejor análisis y aprobación de los instrumentos.
- Se utilizó el levantamiento fotográfico, que sirvió para un mejor análisis y reconocimiento, en base a ello se realizó mapeos y fichas de observación.
- Los resultados de la entrevista serán llevados al software de estadística del Atlas T.I, para mayor entendimiento de la investigación cualitativa y obtener categorías emergentes de las entrevistas.
- Es así que las fichas de observación junto con la base de datos, se evidenciará los patrones y las barreras que impiden el desplazamiento por el distrito.

### **3.9. Aspectos éticos:**

La investigación contempló requerimientos éticos para la realización del trabajo, la información se recolectó mediante entidades confiables con reconocimiento y el análisis propio de los investigadores sobre la situación actual.

- Información recolectada de revistas y artículos indexados de fuentes confiables tanto nacionales e internacionales, utilizando la base de datos bibliográfica de SciELO, Scopus, Scimago, Alicia, siendo del idiomas castellano, inglés, chino mandari y portuges.
- La aplicación de la normativa APA 7ma edición para el desarrollo del proyecto de investigación, tanto en citas, formato y referencias bibliográficas.
- También es así la determinación del inicio y fin de la investigación, para delimitar la cantidad y participación de los investigadores, que darán

información mediante el consentimiento informado, siendo protegido bajo el derecho a la no divulgación de su persona y el derecho a su privacidad.

- De igual manera se respetaran y cumpliran todos los lineamientos de evaluación, para evitar la falta de cumplimiento de las cuestiones éticas por parte de los investigadores y de participantes en la investigación.

#### IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Los resultados de la investigación, se obtuvieron de los usuarios con discapacidad motora que experimentan la inhabilitación urbana del distrito como también se obtuvo información y apoyo de especialistas en el tema de la discapacidad, accesibilidad, urbanismo y planificación urbana.

**Tabla 7**

*Respuestas a la pregunta 1 obtenidas de la entrevista a PDM y especialistas.*

*Subcategoría: Acceso a la infraestructura (Vías de circulación)*

<b>1. ¿Considera que las vías de circulación permiten el acceso a los espacios comunes que ofrece el distrito de Comas? Explique brevemente.</b>		
Personas con discapacidad motora		Especialistas
PDM - 1	PDM - 2	Arq. Huerta Peralta, Jaime Eulogio
<i>Solo dentro del trabajo y cercanías, pero no en el resto, obligando a desplazarse por las pistas.</i>	<i>Si, al usar muletas aun me puedo movilizar, lo único es que me canso mucho.</i>	<i>Comas tiene bastantes problemas, los espacios que están a nivel es relativamente aplicable, pero en las pendientes como harían para poder subir a su destino a menos que sea con mototaxis y taxis, incluso en la municipalidad hay pendiente con rampas pésimas y no cuentan con protocolos para una atención apropiada.</i>
PDM - 3	PDM - 4	Arq. Espinola Vidal, Juan Jose
<i>Muy poco, las veredas no brinda comodidad para desplazarse, y limita mis actividades.</i>	<i>Son pocos los que cumplen, en el camino no hay veredas y las inclinaciones.</i>	<i>Lo ideal debería ser a escala del peatón y no de vehículo, las ciudades para facilitar la movilidad a la comunidad con diferencias motoras debieron hacer adecuaciones de rampas, y ahora último con plataformas. Las ciudades están diseñadas como si nadie tuviera problemas pero también está la realidad de adecuarlo es caro y también interviene los aspectos políticos.</i>
PDM - 5	PDM - 6	Arq. Lopez Varela, Susana
<i>Si hay concurrencia, cumplen pero en el resto no, solo por fachada lo hacen.</i>	<i>No hay por mi casa y en la vía principal están a diferente nivel o por partes.</i>	<i>No, en general acá en Lima hay muchísimas vías donde el tema de accesibilidad universal no cumple los requisitos necesarios para que exista una facilidad para este colectivo, lo que condiciona que las pdm tengan que resguardarse en sus lugar de residencia, más no salir a la ciudad.</i>

Fuente: Elaboración Propia

Interpretación:

De acuerdo con las personas con discapacidad motora, coincidieron que las vías de circulación no son las apropiadas y que por ende se limitan a lugares cercanos siendo así el mayor problema, la discontinuidad de las veredas, invasiones informales, e incluso rejas en las vías, afectan la seguridad, oportunidades e incluso mi estilo de vida.

En cuanto a los especialistas, mencionaron que la ciudad está pensada como si la población no tuviera ningún problema donde priorizan a los vehículos más no al peatón, es así que aparecen las barreras arquitectónicas ocasionando exclusión social, al no tener las atenciones apropiadas e inclusivas para la persona con discapacidad motora.

**Tabla 8**

*Respuestas a la pregunta 2 obtenidas de la entrevista a PDM y especialistas.*

*Subcategoría: Acceso a la infraestructura (Mobiliario urbano)*

<b>2. ¿Considera usted, que el mobiliario urbano se encuentra en buenas condiciones para uso público e inclusivo, en el distrito de Comas? Explique brevemente.</b>		
Personas con discapacidad motora		Especialistas
PDM - 1	PDM - 2	Arq. Huerta Peralta, Jaime Eulogio
<i>No los utilizo, ya que utilizo silla de ruedas, pero para una persona con muletas si o si necesita bancas.</i>	<i>Muy poco en los paraderos y parques, no hay bancas y me perjudica estar parado por largo tiempo.</i>	<i>No es tan abundante y lo que hay son puestos de periódicos de venta y que estorban el tránsito, muy aparte que las veredas deberían de ser de 1.20m. libre para el paso de personas en sillas de ruedas y en Comas hay pocos sitios que lo cumplan.</i>
PDM - 3	PDM - 4	Arq. Espinola Vidal, Juan Jose
<i>No utilizo las bancas, (silla de ruedas) sin embargo no hay un espacio para poner mi silla tranquila.</i>	<i>No existe inclusión, para poder sentarme en las bancas abarco más espacio y siento que es incómodo para las personas.</i>	<i>Por supuesto que no está adecuado en términos generales, dificultando el uso de los espacios, incluso las veredas de Comas, son demasiadas angostas para las personas con discapacidad, ya que no entran las sillas, ocasionando los problemas de desplazamiento.</i>
PDM - 5	PDM - 6	Arq. Lopez Varela, Susana
<i>Son pocas las bancas, cuando salgo a mi me ponen al frente y no puedo disfrutar de estar fuera.</i>	<i>No hay espacio suficiente para la silla de ruedas y no hay mucha empatía cuando pido ayuda.</i>	<i>El diseño urbano de Lima, no es integral, y por ello muchas veces el mobiliario urbano, ocasiona el obstaculizar el paso de personas, evitando que una pdm pueda moverse con facilidad, teniendo una visión integral tanto de semáforos, iluminación, cámaras de seguridad, entre otras.</i>

Fuente: Elaboración Propia

Interpretación:

De acuerdo con las personas con discapacidad motora, el mobiliario urbano no ha sido inclusivo, tanto en las medidas, el mantenimiento, como en la poca implementación de ellas en parques o paraderos, perjudicando a la persona con muletas, andador y sillas de ruedas, que tienen problemas en los establecimientos públicos al no tener espacios o medios para poder entrar con facilidad y comodidad.

En cuanto a los especialistas, mencionaron que el mobiliario no es inclusivo y que incluso muchos de ellos solo invaden el espacio ya sea por el comercio informal, postes, entre otras, condicionando a que sean demasiado angosto para su uso, reduciendo más el espacio, dificultando el uso o integración de las silla de ruedas o muletas.

**Tabla 9**

*Respuestas a la pregunta 3 obtenidas de la entrevista a PDM y especialistas.*

*Subcategoría: Redes de Transporte (Modo de Transporte)*

<b>3. ¿Considera usted que el modo de transporte que escoja es apto para moverse en el distrito de Comas? ¿Por qué?</b>		
Personas con discapacidad motora		Especialistas
PDM - 1	PDM - 2	Arq. Huerta Peralta, Jaime Eulogio
<i>Yo recurro al motocargas o taxi, ya que mi trayecto es corto, de casa al trabajo y viceversa.</i>	<i>No son apropiados pero utilizo el transporte público para lugares lejanos y si es cercano me voy en mototaxi.</i>	<i>No son accesibles, para lograr una buena movilización se necesita de la fiscalización y apoyo del CONADIS activamente, porque las leyes si no se fiscalizan son papel mojado. El metropolitano es el medio inclusivo, pero ponen excusas y no dejan subir, perjudicando el poco medio apto para moverse.</i>
PDM - 3	PDM - 4	Arq. Espinola Vidal, Juan Jose
<i>El transporte urbano me ignora, lo único es el metropolitano porque tiene rampas.</i>	<i>Viajó en taxi, porque los transportes públicos no paran y en el interprovincial no hay manera de subir.</i>	<i>La ciudad no es inclusiva y necesita madurar, pero no hay interés político para mejorar la ciudad. Las ciudades se desarrollaron en base al vehículo y el reglamento permitía, pero las cosas cambiaron y el nuevo enfoque se aplica a nuevas ciudades.</i>
PDM - 5	PDM - 6	Arq. Lopez Varela, Susana
<i>Me movilizo por taxis y está el metropolitano pero es difícil conseguirlo en horas puntas.</i>	<i>Me movilizó muy poco, y es mejor decirle a la persona con discapacidad no salgas por todas las barreras.</i>	<i>Hoy en día, la mayoría de buses no están cumpliendo con los requisitos. Primero los propios buses y luego los paraderos no están a la altura adecuada, generando un aislamiento social al individuo porque tiene mucha dificultad y afectando su condición económica que no puede permitirse.</i>

Fuente: Elaboración Propia

## Interpretación:

De acuerdo con las personas con discapacidad motora, coincidieron en el poco uso del transporte público, el modo más recurrente que utilizan son los mototaxis, o sino con el transporte privado o por su propio medio (silla de ruedas, con muletas), y solo lo hacen por lo esencial ya que perciben una desigualdad abrupta, que afecta su estado emocional y condición económico.

En cuanto a los especialistas, nos mencionaron que en la ley estipula que por cada empresa hay un porcentaje de ómnibus accesibles, pero no lo cumplen y el único transporte apropiado es el metropolitano, sin embargo muchas de estas ponen excusas para no movilizar a las personas con discapacidad motora, y este suceso viene desde antes cuando las ciudades eran diseñadas en torno al vehículo, mas no para el ciudadano.

### Tabla 10

*Respuestas a la pregunta 4 obtenidas de la entrevista a PDM y especialistas.*

*Subcategoría: Redes de Transporte (Red Vial)*

<b>4. ¿Considera usted que la red vial satisface las necesidades de desplazamiento en el distrito de Comas? ¿Por qué?</b>		
Personas con discapacidad motora		Especialistas
PDM - 1	PDM - 2	Arq. Huerta Peralta, Jaime Eulogio
<i>No, porque tengo que escoger bien mi ruta para evitar accidentes y poder llegar a un cruce o vereda.</i>	<i>A veces, porque al medio de las pistas hay plantas o bloques y para tengo que usar un taxi o mototaxis que me lleve al otro lado.</i>	<i>El sistema vial es importante porque sino no habrían ómnibus, por otro lado el metropolitano para poder acceder una PDM está debe estar a unos 90 cm y por ello se tendría que pegar más para las rampas o plataformas, sin embargo no lo cumplen.</i>
PDM - 3	PDM - 4	Arq. Espinola Vidal, Juan Jose
<i>Las señales no se notan y el tiempo del semáforo es poco porque tengo que esperar que el resto pase primero.</i>	<i>No permiten el tránsito tranquilo cuando la vereda es incompleta, pistas con huecos y los rompemuellas difíciles de pasarlo.</i>	<i>No, ya que no hay vehículos adecuados, existen dos tipos de ómnibus las de planta baja y los normales, es importante saber que las de planta baja son con rampas y los otros que son altas son con plataformas que baja y sube para el ingreso.</i>
PDM - 5	PDM - 6	Arq. Lopez Varela, Susana
<i>Las vías son complicadas por la inclinación, se va en silla de ruedas e ir al mercado que está en pendiente.</i>	<i>Son un fastidio, no puedo salir sin problemas, las vías deberían de ayudarme, no a empeorar mi situación.</i>	<i>El distrito de Comas como muchos otros, tienen carencias en lo que respecta esto y son pocos los que tienen una correcta aplicación, como lugares puntuales, donde se cumpla los requerimientos mínimos de accesibilidad.</i>

Fuente: Elaboración Propia

### Interpretación:

De acuerdo con las personas con discapacidad motora, consideraron que la red vial no satisface las necesidades para poder desplazarse, ya que se encuentran con muchos inconvenientes como inseguridad en el medio físico, la inequidad de señalización, complicaciones por las pendientes y estrés constante, por ello la existencia de estas barreras en las vías imposibilitan una correcta utilidad de este medio.

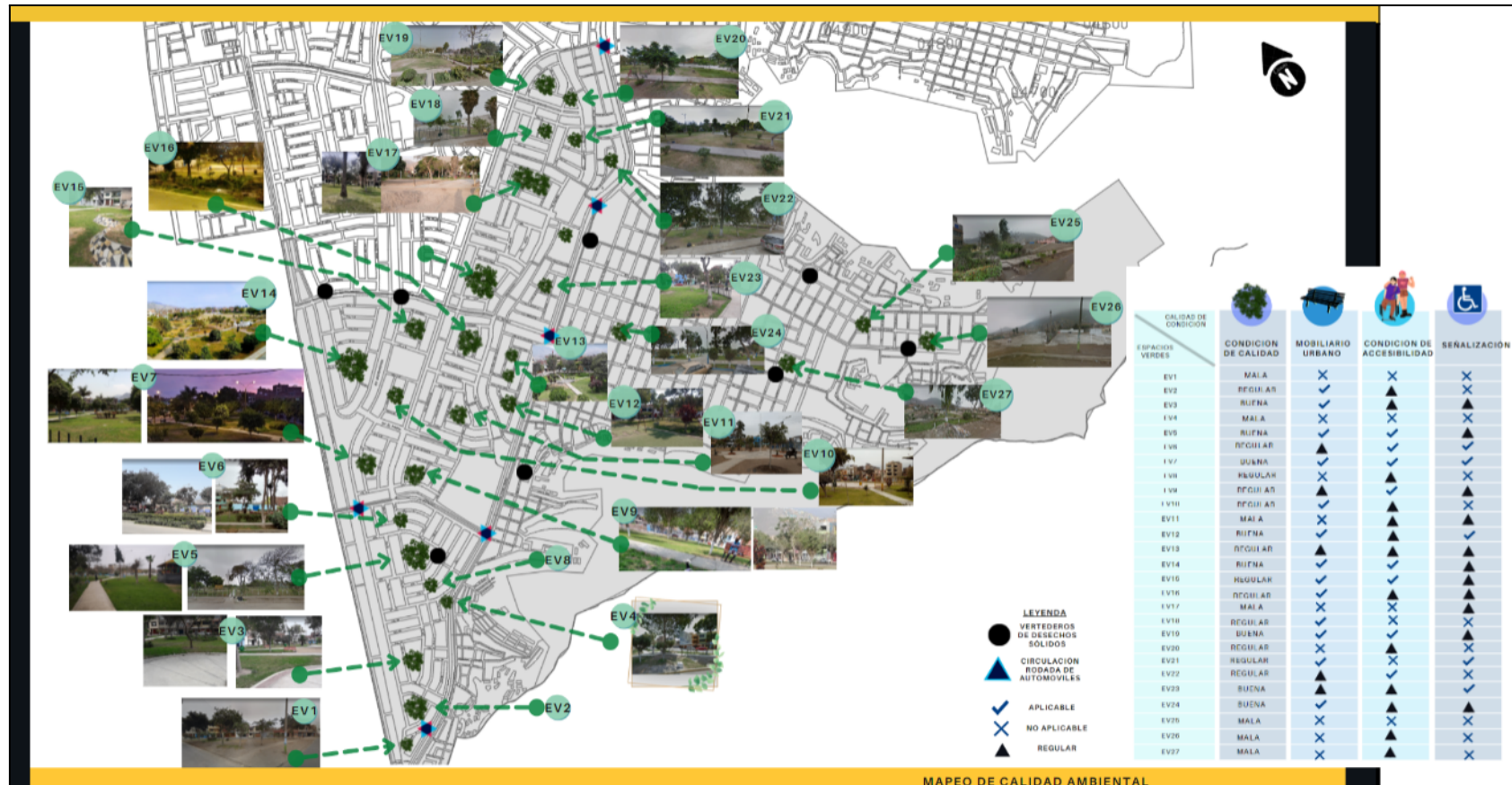
En cuanto a los especialistas, el sistema vial es fundamental para toda ciudad, sin embargo Comas como muchos otros tienen carencias con respecto a su planificación, por otro lado hacen mención de los metropolitanos, buses, vehículos, los cuales son el medio que conectan los diferentes puntos de la ciudad con los pobladores, así mismo no cumplen su función de inclusión y accesibilidad.



**Figura 13**

*Mapeo de la subcategoría calidad ambiental.*

*Indicadores: Contaminación de suelo - Déficit de espacios verdes.*



Fuente: Elaboración propia

**Tabla 11**

*Respuestas a la pregunta 5 obtenidas de la entrevista a PDM y especialistas.*

*Subcategoría: Participación Ciudadana (Realización de actividades inclusivas)*

<b>5. ¿Considera usted, que se realizan actividades inclusivas sobre la discapacidad motora en el distrito de Comas? Explique brevemente</b>		
Personas con discapacidad motora		Especialistas
PDM - 1	PDM - 2	Arq. Huerta Peralta, Jaime Eulogio
<i>Solo por el día de la discapacidad, he podido asistir, pero después se olvidan.</i>	<i>Tengo entendido que si hacen, pero no asisto a esos eventos ya que solo lo hacen por compromiso.</i>	<i>Es bueno porque promueven la integración, pero al quererlo se tiene que dar la accesibilidad, por ejemplo como en las tribunas no se puede llegar y tener el sitio ideal para la integración, generando un aislamiento de la sociedad.</i>
PDM - 3	PDM - 4	Arq. Espinola Vidal, Juan Jose
<i>Solo cuando es el día de la discapacidad, después de eso, no hay actividades de inclusión.</i>	<i>Si realizan, pero solo una o dos veces al año, y muchas veces no comunican sobre estas actividades.</i>	<i>Si, cualquier tipo de promoción, sin la tendencia a segregar, donde se promueva la sensibilización, sería un lugar donde lo vemos de forma natural, sin prejuicios, sin discriminar, lo mejor para cambiar es la promoción de las actividades inclusivas en la sociedad y que todos participen.</i>
PDM - 5	PDM - 6	Arq. Lopez Varela, Susana
<i>No hay actividades y si las hay, no me entero, pero espero que lo promuevan más.</i>	<i>Yo pienso que estas actividades si se darían, mejoraría la sociedad a ser más empáticos con el resto.</i>	<i>Si, debemos pensar que hay muchas personas que necesitan ser incluidas. Estas actividades no limitan, en otras palabras crear espacios no limitantes, ya que muchas veces se están planteando actividades en lugares nada accesibles ya sea por el diseño, llegada al lugar, que de por sí tienen limitaciones.</i>

*Fuente: Elaboración Propia*

**Interpretación:**

De acuerdo con las personas con discapacidad motora, opinaron sobre su experiencia en la parte social, donde comentan sobre como ellos no dan mucha importancia el asistir a las actividades, porque tuvieron malas experiencias tanto de las mismas autoridades o no tienen muchos conocimientos sobre los medios por donde promueven dichas actividades.

En cuanto a los especialistas, consideraron que la promoción de actividades es un punto clave para generar la inclusión social y que promueven la sensibilización, sin embargo también se menciona sobre el entorno de este, si el espacio donde se realizan las actividades cumplen con las condiciones de accesibilidad universal, ya sea por la organización o llegada a este.

**Tabla 12**

*Respuestas a la pregunta 6 obtenidas de la entrevista a PDM y especialistas.*

*Subcategoría: Disgregación Social (Gestión Municipal)*

<b>6. ¿Considera usted que la gestión municipal brinda interés para mejorar el desplazamiento de las personas con discapacidad motora? Explique brevemente</b>		
Personas con discapacidad motora		Especialistas
PDM - 1	PDM - 2	Arq. Huerta Peralta, Jaime Eulogio
<i>Las autoridades están en pantalla, con el apoyo de la omaped y pensión por discapacidad sobrevivo.</i>	<i>Si, cada cierto tiempo me dan canasta y me ayudan económicamente con la pensión y bonos.</i>	<i>La discapacidad se ha vuelto de interés político, porque si el alcalde se interesa consecuentemente los demás también y por más que los funcionarios traten de ayudar no tienen respaldo y que la OMAPED se está considerando un lugar de destierro.</i>
PDM - 3	PDM - 4	Arq. Espinola Vidal, Juan Jose
<i>No hay apoyo, incluso en la municipalidad. no cuentan con servicios higiénicos para pdm.</i>	<i>Todos ven a su conveniencia, no hay apoyo y creen que con canastas es suficiente.</i>	<i>El interés de la municipalidad es la traducción de presupuesto e interés político y todos sabemos que hacer para lograr ciudades inclusivas el problema es que esto trae consigo inversiones y no hay apoyo para hacerlo posible.</i>
PDM - 5	PDM - 6	Arq. Lopez Varela, Susana
<i>Me dan una canasta pero solo dura unos días y luego lo del bono es bien difícil que te lo den si no cumples ciertos requisitos.</i>	<i>No se preocupan, y solo cuando necesitan fotos del apoyo que supuestamente dan.</i>	<i>Es preocupante, sin embargo no habrá un cambio, si las autoridades no dan la atención suficiente. Los equipamientos públicos deberían cumplir con el acceso universal y requisitos básicos, se debe plantear y ejecutar planes de accesibilidad universal o realizar una rectificación si están no cumplen.</i>

*Fuente: Elaboración Propia*

**Interpretación:**

De acuerdo con las personas con discapacidad motora, se encontraron contradicciones, que dependen del tipo de discapacidad motora, condición económica e interés en los medios informáticos. Algunos consideraron que el medio por donde reciben apoyo es mediante bonos y alimentos, sin embargo otro grupo considera que no reciben ayuda económica, ni material.

En cuanto a los especialistas, mencionaron sobre el desinterés político para la mejorar la realidad que enfrentan las pdm, también se hace énfasis a la mala elección de especialistas para dirigir la oficinas, como la Omaped, ya que repercute a una mala organización de las necesidades básicas, también que con una mejora en el medio urbano, solo originaria un recargo de presupuesto pero para ciudades futuras, serán muchos más factibles aplicar este cambio.

**Tabla 13**

*Respuestas a la pregunta 7 obtenidas de la entrevista a PDM y especialistas.*

*Subcategoría: Disgregación Social (Percepción de inseguridad)*

<b>7. ¿Considera usted que la percepción de inseguridad afecta el desplazamiento de personas con discapacidad motora? ¿Por qué?</b>		
Personas con discapacidad motora		Especialistas
PDM - 1	PDM - 2	Arq. Huerta Peralta, Jaime Eulogio
<i>Mi casa está en el cerro, tengo que estar atento, para evitar los accidentes al desplazarme.</i>	<i>Es alta, vi como robaban y me paralice aun asi por mi condición, me golpearon haciéndome caer.</i>	<i>Comas es inseguro por donde lo veas no hay vigilancia ni al menos en presencia y tampoco brinda seguridad los espacios, las rampas sin medidas apropiadas, la falta de ellas y también porque al no brindar seguridad la persona se limita y evita el salir.</i>
PDM - 3	PDM - 4	Arq. Espinola Vidal, Juan Jose
<i>No, pero hay puntos en la ciudad que me obligan a buscar otras opciones que me pongan en peligro.</i>	<i>La inseguridad del espacio es un caos, no entré en la vereda y tengo que ir por la pista.</i>	<i>Afecta a todos los "denominados normales" si veo la calle y tengo temor es para todos, por ejemplo, las rampas están con pendiente fuerte y pulida, es un temor constante y mucho más para la persona con discapacidad.</i>
PDM - 5	PDM - 6	Arq. Lopez Varela, Susana
<i>Es inseguro, tengo que estar subiendome o bajando las veredas para poder seguir mi camino, ni que decir de los puentes.</i>	<i>Totalmente, con mis muletas a veces puede enterrarse mi muleta o chocar y tengo que estar atento a no tener algún accidente.</i>	<i>Claro, si quieres moverte y las rampas no están diseñadas correctamente, que están llenas de obstáculos, incluso los pasos peatonales son riesgosas, imagínate para una pdm, para ellos un doble riesgo, se convierte en una prueba de obstáculos, afectando psicológicamente a la persona.</i>

Fuente: *Elaboración Propia*

Interpretación:

De acuerdo con las personas con discapacidad motora, lo abordaron con diferentes experiencias, la primera por el medio físico, donde especifican que las inseguridades que viven día a día están relacionadas a las pendientes, medidas inadecuadas en las veredas e inequidad en su mantenimiento, miedo las vías vehiculares. En segunda, el lado social como la delincuencia.

En cuanto a los especialistas, hicieron énfasis en las barreras que se encuentran en el medio físico como la poca presencia de casillas de seguridad, rampas inapropiadas, pasos peatonales, son las razones que condicionan a una percepción de inseguridad a las pdm ocasionando incluso problemas en su salud, sin embargo muchas de ellas se han visto obligadas a adaptarse ya que necesitan subsistir económicamente.

**Tabla 14**

*Respuestas a la pregunta 8 obtenidas de la entrevista a PDM y especialistas.*

*Subcategoría: Adaptación negativa (Falta de autonomía)*

<b>8. ¿Considera usted que el tener espacios inadecuados en la ciudad repercute en la falta de autonomía de la persona con discapacidad motora? Explique brevemente.</b>		
Personas con discapacidad motora		Especialistas
PDM - 1	PDM - 2	Arq. Huerta Peralta, Jaime Eulogio
<i>Podría ser a la hora de trasladarme, se ve limitada mi independencia pero en el resto de actividades no (vive solo).</i>	<i>Si, en las calles a veces tengo que pedir ayuda para transportarse, pero en mis actividades personales yo mismo lo realicé.</i>	<i>Si no hay espacios adecuados no hay autonomía, consecuentemente habiendo innumerables obstáculos. Por ello se necesita apoyo de una persona adicional, repercutiendo a la falta de rutas que permitan autonomía.</i>
PDM - 3	PDM - 4	Arq. Espinola Vidal, Juan Jose
<i>Me desplazo solo por trabajo, aparte que el acceso a comparación de hace años ha mejorado, aunque puede mejorar mucho más.</i>	<i>Si, ya que todavía puedo desplazarme solo pero la ciudad en si no colabora para tener autonomía en mis actividades.</i>	<i>La dependencia de las PDM depende del tipo de discapacidad que tiene, no hay relación, si requieren acondicionamiento urbano para una ciudad inclusiva y si no la tenemos en pistas o veredas siempre tendrá que depender.</i>
PDM - 5	PDM - 6	Arq. Lopez Varela, Susana
<i>Si me desplazo es lo necesario, sin embargo he visualizado proyectos con mejoras mínimas o incompletas.</i>	<i>Aun me lo permito, porque tengo muletas, sin embargo al ser los espacios poco accesibles, no me apetece salir..</i>	<i>Si, primero la falta de espacios comunes adecuados y segundo la cercanía de estas. Por eso, la idea a escala barrial es importante para que tantos espacios estén a una misma escala de 500 o 600 m. que son distancias asumibles por personas con discapacidad.</i>

Fuente: *Elaboración Propia*

**Interpretación:**


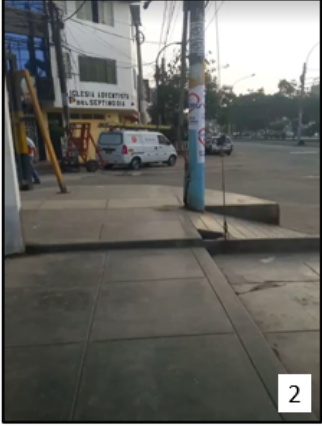


De acuerdo con las personas con discapacidad motora, muchos de ellos mencionaron no tener familia o parientes dispuestos a ayudarlos, han tenido que vivir de forma autónoma y sobrellevar cualquier situación, sin embargo ciertamente comentan haber tenido limitaciones los cuales les condicionaron a pedir ayuda.

En cuanto a los especialistas, hicieron mención que los espacios inadecuados repercuten directamente a la falta de autonomía, sin embargo también está el tipo de discapacidad, por otro lado también se habla sobre considerar la cercanía como inequidad de estos espacios, lo cual hace énfasis a la idea de la escala barrial donde 500 o 600 m. son distancias adecuadas para el desplazamiento de pdm.

**Figura 14**

*Ficha de observación 1 de la subcategoría adaptación negativa.*

*Indicador: Dificultad para trasladarse*

<b>FICHA DE OBSERVACIÓN</b>			
El impacto de la inhabilitación urbana en el desplazamiento de personas con discapacidad motora del distrito de Comas, 2022.			
<b>IDENTIFICACIÓN</b>			
			
LUGAR	Zona 1,2 y 11 del distrito de Comas		
SUBCATEGORÍA: Adaptación negativa		INDICADOR: Dificultad para trasladarse	
FECHA	07/05/22	INVESTIGADOR(ES)	Hanco P. y Portales M.
	DESCRIPCIÓN		
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1.En la fotografía se aprecia una rampa con una pendiente no apta para su uso y que brinde seguridad al movilizarse.</li> <li>2.La circulación discontinua, por la ausencia de veredas completas y apropiadas sin la presencia de escalones en el tramo.</li> <li>3.La invasión de las vías de circulación por comercio informal, obligando a la PDM, desviar su camino y seguridad.</li> <li>4.La pendiente del distrito se encuentra entre muy empinada y ligeramente inclinada, generando veredas escalonadas, que afecta la circulación.</li> </ol>		
OBSERVACIONES:			
<ol style="list-style-type: none"> <li>a. La falta de tratamiento en las vías por las pendientes y la construcciones de estas, genera que el ciudadano circule por las pistas y se vea en peligro su vida</li> <li>b. Al tener las veredas sin medida y la falta de ellas, son obstáculos arquitectónicos que excluyen a las personas con discapacidad motora donde las rampas no serán mayor al 10% y el ancho mínimo libre es de 0.90 m.</li> <li>c. El comercio debe estar a 1.20m como mínimo, dando espacio para que una persona con discapacidad motora pase sin ningún problema</li> </ol>			

*Fuente: Elaboración propia*



**Figura 15**

*Ficha de observación 2 de la subcategoría adaptación negativa.*

*Indicador: Dificultad para trasladarse*

<b>FICHA DE OBSERVACIÓN</b>			
El impacto de la inhabilitación urbana en el desplazamiento de personas con discapacidad motora del distrito de Comas, 2022.			
<b>IDENTIFICACIÓN</b>			
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div>			
LUGAR	Zona 1,2 y 11 del distrito de Comas		
SUBCATEGORÍA: Adaptación negativa		INDICADOR: Dificultad para trasladarse	
FECHA	07/05/22	INVESTIGADOR(ES)	Hanco P. y Portales M.
		DESCRIPCIÓN	
		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Existencia de barreras comunicacionales en las estaciones de metros, como la ausencia de mapas que permitan conocer la distribución de los espacios, el tamaño de letra y el contraste inadecuado en señales.</li> <li>2. Falta de señalización en los paraderos que permitan el óptimo abordaje de personas con discapacidad motora, existencias de barreras actitudinales constantes.</li> <li>3. Protocolos de los conductores de los diferentes transportes para el manejo y estacionamiento eficaz y seguro, para que permitan reducir la imprudencia y las paradas bruscas.</li> <li>4. Diseño de los buses, se hallaron ausencias de rampas, señalización dentro de la unidad (barandas o agarraderas) y asientos preferenciales inclusivos.</li> </ol>	
OBSERVACIONES:			
<ol style="list-style-type: none"> <li>a. Se requiere una mayor cuidado en la aplicación de mejoras en protocolos de asistencia a PDM a conductores y orientadores, los cuales son actores sustanciales.</li> <li>b. Implementación de espacio de ayuda, adicionalmente se tiene activaciones de altavoces en los transportes para anunciar rutas y próximas paradas.</li> <li>c. Implementar información en puntos de decisión de ruta dentro de terminales y paraderos.</li> <li>d. Enseñanza y sensibilización sobre entradas y salidas a buses al público en general.</li> </ol>			

*Fuente: Elaboración propia*

Análisis de los resultados en base de la entrevista a personas con discapacidad motora procesados en el programa Atlas.ti 22. (Ver Figura 16)

Interpretación:

De acuerdo con las entrevistas realizadas a las personas con discapacidad motora y de cómo la inhabilitación urbana influye en su desplazamiento, se pudo obtener categorías emergentes, siendo en vías de circulación, la movilidad, normas e incomodidad, en cuanto al mobiliario urbano, mencionan la falta de mantenimiento, escasez de bancas y exclusión en su uso, en la red vial, la inadecuada señalización y peligro, en la falta de autonomía está asociada con dependencia y limitaciones en su desplazamiento, en la percepción de inseguridad se obtuvo que es resultado de miedos y barreras físicas, en gestión municipal se asocia a la conveniencia y de las actividades inclusivas concurren al interés político.

Análisis de los resultados en base de la entrevista a los especialistas procesados en el programa Atlas.ti 22. (Ver Figura 17)

Interpretación:

En cuanto a los especialistas, se pudo obtener categorías emergentes entre ellas tenemos, dentro de vías de circulación, el acceso y movilidad, en la red vial interviene la normativa y transporte, en cuanto a mobiliario urbano la normativa y accesibilidad la cual no se aplica por muchos factores como la invasión y escasez, en el modo de transporte lo asocian al transporte público y de la exclusión, en la falta de autonomía lo asocian con la condición médica, en percepción de inseguridad es resultado temores compartidas y barreras riesgosas, en cuanto a gestión municipal interviene el interés político y presupuesto y en las actividades inclusivas, lo asocian con el entorno accesible.



## **DISCUSIÓN:**

Una vez recolectado toda la información, se presentó la discusión de la investigación, en base a los resultados de las entrevistas realizadas a personas con discapacidad motora y especialistas en el tema, siendo expertos en accesibilidad, discapacidad, urbanismo, ordenamiento y redes territoriales, que brindaron mayor conocimientos y experiencias, las cuales fueron procesadas en el programa Atlas.ti 22. y utilizando la técnica hermenéutica para centrar la información. Además se complementa el trabajo con el uso de fichas de observación y mapeos realizados a través del levantamiento fotográfico, que se utilizaron en beneficio de la investigación.

Respecto al objetivo general que señala determinar cómo la inhabitabilidad urbana influye en el desplazamiento de personas con discapacidad motora de las zonas 1, 2 y 11 del distrito de Comas, 2022 según los resultados obtenidos, se pudo cerciorarse que las diferentes barreras físicas, sociales, condiciones médicas y desintereses políticos, son algunas de las razones que condiciona a la inhabitabilidad urbana en el distrito la cual influye de manera negativa en el desplazamiento de la persona con discapacidad motora, generando así un aislamiento y sobreprotección de este grupo, donde esta situación se refleja en su día a día.

En ese sentido, los pobladores entrevistados tuvieron manifestaciones donde mencionan que un factor clave para afrontar las barreras sociales que experimentaron durante su vida, es la sensibilización ciudadana, el diseño inclusivo y autoridades competentes, ya que, debido a la falta de conocimiento, se genera las condiciones de aislamiento, espacios inadecuados y poco inclusivos, donde la sociedad ha generado un mundo de “sobreprotección”; donde las instituciones han condicionado el capacitarse en ciertos lugares estipuladas según su condición, con respecto a ello Ipiña (2019) comentó que los diseños urbanos ineficientes, tiene que ver con el desinterés de la sociedad y de los recursos que brinda los gobiernos, sean para proporcionar y del mantenimiento.

Es así que las entidades del gobierno se enfocan en las soluciones incompletas, como también la seriedad de cumplir con todas las normas y

reglamentos que proporcionan una mayor accesibilidad, debido a que como se han formado los espacios e instalaciones privadas y públicas, han originado la fragmentación de las personas con cualquier tipo de discapacidad.

En ese sentido Noles y Guerrero (2020) enfatizan que la discapacidad está condicionada por las barreras que se encuentran en el entorno y no en las personas, siendo estas barreras las que al impedir la interacción genera escenarios incapacitantes para desarrollarse de manera libre, autónoma y sin barreras. Lo cual concuerda con Torres (2019) quien destaca el espacio público como escenario de encuentro y socialización en su vida urbana sin embargo que este proceso está desapareciendo, porque cada día se va reduciendo o privatiza más, siendo escasos y con malas condiciones para las personas con discapacidad, a pesar de ser un atributo de la modernidad.

Asimismo, los especialistas concuerdan que la situación en el distrito es crítica y de riesgo constante para la persona con discapacidad motora, ya que la ciudad no está habilitada correctamente con una accesibilidad universal e inclusión social, debido a que la ciudad se ha desarrollado con el enfoque al automóvil, más no al ciudadano y sus necesidades, es por ello que hoy en día resaltan las deficiencias en la planificación, diseño de ciudades y las expansiones urbanas informales, a pesar de los problemas existentes no se ve una mejora de la situación, que con el tiempo perjudica a todos en general.

Por ello Alvarado, et al. (2017) nos comentan que existen dos componentes de la ciudad, el hábitat y el habitar, donde el segundo involucra las experiencias y costumbres sociales en el espacio, que sirven de interacción, satisfacción del entorno y unificación social. Donde Alfonso, et al. (2019) mencionan que la correcta habitabilidad es la forma de solucionar la escasez de los sectores con bajos recursos, permitiendo mejores condiciones de vida, es aquí donde la habitabilidad no sólo se centra en la vivienda, sino en el entorno donde el usuario se desplaza en su día a día. Asimismo Rojas, et al. (2019) coinciden que los espacios comunes de la ciudad son aquellos donde se desarrolla buena parte de la socialización y vida urbana, los cuales permiten accesibilidad, confort, identidad e integración social, que muchas veces, dependen de la ubicación

geográfica, la vulnerabilidad social y la infraestructura pública inclusiva.

En cuanto al primer objetivo específico, señala cómo el acceso a la infraestructura influye en la disgregación social de las personas con discapacidad motora de las zonas 1,2 y 11 del distrito de Comas, 2022, según los resultados obtenidos del Atlas. ti y de entrevistas a pobladores con discapacidad motora, manifestaron que el acceso a la infraestructura es deficiente y solo cumplen en lugares específicos, por ello las personas con discapacidad motora ven limitada su movilización y de cuanto acceso poseen para satisfacer sus necesidades en la ciudad, puesto que las veredas se encuentren discontinuas, medidas inapropiadas, falta de mobiliario inclusivo en parques o paraderos, de tal forma que influye a ser disgregadas por la sociedad, por inseguridad del entorno y de la falta de interés de la gestión municipal, para mejorar la condición de vida de la persona con discapacidad motora.

Es así que los especialistas coinciden que el desplazamiento se ve afectada al no tener una ciudad inclusiva, ya que se han desarrollado como si nadie tuviera problemas, presentándose las diferentes barreras arquitectónicas y urbanísticas, que la persona con discapacidad percibe al movilizarse y al participar en la sociedad activamente

Estos resultados concuerdan con Jeans (2017) quien comentó la importancia de asegurar el acceso inclusivo a los diferente servicios y actividades, para incentivar a la población de disfrutar la ciudad y del entorno social. De ser mal planteado, repercute en la población con consecuencias en salud mental, aislamiento, mal uso de tiempo e insuficiencia de oportunidades. Lo cual Alfonso, *et al.* (2019) coinciden, ya que una ciudad habitable y funcional debe satisfacer las necesidades tanto en comercio, educación, espacios públicos, mobiliario urbano, zonas verdes, etc, que permitan el acceso del usuario con limitaciones. Ante ello Dextre (2014) comenta como los problemas existentes para el peatón, han amplificado otras dificultades[...] la cual destaca como las regiones periféricas son impactadas directamente por los obstáculos derivados de la falta de movilidad, en especial las regiones fronterizas de la ciudad, que presentan bajos niveles de desarrollo humano y altos niveles de vulnerabilidad social, que contribuye a la

disgregación de este grupo de la población. Lo cual concuerda con Mação, *et al.* (2019) quienes enfatizan cómo la movilidad es una herramienta importante para la integración y debe ser planificada constantemente, así mismo una adecuada movilidad asegura el acceso a los diferentes servicios y actividades, así como incentivar a la población con limitaciones a aprovechar la ciudad y su entorno.

Por otro lado, Schmöcker (2009) halló que el acceso a la infraestructura para las personas con limitaciones a menudo no es solo por cuestión de infraestructura, sino intervienen factores psicológicos, como los temores que surgen de experiencias pasadas negativas, pueden reducir su desplazamiento.

Por ello, el segundo objetivo específico se centra en identificar cómo las redes de transporte influyen en la adaptación negativa de las personas con discapacidad motora de las zonas 1,2 y 11 del distrito de Comas, 2022, los resultados obtenidos de las entrevistas, mapeo y fichas de observación, se encuentra que el transporte público, es el medio más empleado por la sociedad, sin embargo no cuenta con una accesibilidad inclusiva, generando el fenómeno de exclusión en el transporte, la cual ha influido en que personas con discapacidad motora tengan una “adaptación forzada”, para poder sobrellevar la realidad, mediante otros modos de transportes más accesibles y que no los afecte económicamente, entre ellas mencionan el desplazamiento peatonales (más recurrente), mototaxis (distancias cortas), taxis (distancias largas) y metropolitanos (regularmente).

En cuanto a los especialistas, fichas de observación y el Atlas. ti, hacen mayor mención con respecto a las fiscalizaciones, interés político y apoyo activo del CONADIS, comentan que existen leyes y normas que especifican transportes públicos inclusivos, sin embargo sólo está en papel. Por otro lado, se considera al metropolitano el modo más inclusivo y accesible, no obstante se comenta los diferentes enfoques sobre este medio; la llegada a éste punto, si los espacios del entorno invitan a llegar al metro, el tiempo, ya que muchos conductores no recogen cuando son horas puntas, poniendo diferentes excusas, los paraderos que no se encuentran a la altura adecuada para las rampas o plataformas, lo cual aumenta la posibilidad de algún accidente al subir al metropolitano.

Park, *et al.* (2022) coinciden cómo a pesar de un alto nivel de adaptación, las personas con discapacidad encuentran muchas barreras en el entorno construido para su acceso al transporte. Las barreras ambientales, sociales y del sistema hacen que los modos específicos no estén aptos para los viajeros con discapacidad, aumentando así el tiempo de viaje y finalmente, reducen la frecuencia de viaje, condicionando a utilizar medios de transporte más lentos y a recorrer distancias más cortas. Respecto a ello Chen y Akar (2016) menciona que la exclusión del transporte se evalúa siguiendo 3 factores la inequidad del transporte por diferentes zonas definidas por ingresos, calidad del sistema del transporte y ubicación en sus áreas de trabajo, de esta manera según los estratos socioeconómicos se encuentra que los grupos de ingresos medios disfrutan de mayor accesibilidad.

En contraposición se encuentra que en zonas más periféricas, con formas más desordenadas, generalmente de reciente ocupación, donde los que cuentan con transportes privados pueden acceder en tiempos adecuados, sin embargo existe un aumento de la población con ingresos vulnerables, que por lo general no tienen acceso a transporte. Rojas, *et al.* (2019). Por ello, con el propósito de analizar desde diferentes perspectivas, la mejora de las infraestructuras y del servicio de transporte, es la forma que garantice el acceso a las diversas actividades diarias, dado que se ha demostrado que el acceso al transporte, ya sea público, privado o de otro tipo, contribuye de manera importante a este grupo. Vecchio, *et al.* (2020). Teniendo una relación con lo mencionado por Paige, *et al.* (2021) quienes hacen énfasis en que el acceso al transporte, no solo se pueden respaldar los viajes a las tiendas de comestibles, las citas médicas y otras instalaciones necesarias, sino que las oportunidades de participación social se vuelven más disponibles, que son clave para el bienestar de la persona.

Por otra parte, el tercer objetivo específico se enfoca en determinar cómo la calidad ambiental influye en la participación ciudadana de las personas con discapacidad motora de las zonas 1,2 y 11 del distrito de Comas, 2022, los resultados de los pobladores con discapacidad motora y teniendo como apoyo las fichas de observación y mapeo, comentan de los factores que imposibilitan un óptima calidad ambiental en el distrito que es el déficit e inadecuado

mantenimiento de espacios verdes, ya que se pudo evidenciar que un gran número de los parques estudiados tienen una escasa infraestructura con una accesibilidad inclusiva baja, es decir, un poco más de la mitad alrededor del 55%, por otro lado solo un 20% tiene una accesibilidad inclusiva con una correcta infraestructura, y por último el 25% tienen una infraestructura y accesibilidad media, así mismo, se evidencia la constante visualización de contaminación de suelo y ruido en el distrito, influyen de manera negativa al libre desplazamiento y su participación ciudadana.

En cuanto a especialistas y el Atlas. ti, mencionan dos factores para una mejor utilidad de la calidad ambiental, primero como la realización de actividades inclusivas, el cuidado y la apropiación ciudadana en estos espacios (parques, alamedas, entre otras) que son puntos que promueven la integración social, y por otro lado la llegada a esos lugares, tienen que ser accesibles mediante la planificación del diseño inclusivo ya que con un espacio con alta calidad y una buena accesibilidad potencia la actividad física y participación de la población vulnerable.

Respecto a ello Levinson, *et al.* (2017), concuerdan que el acceso a los servicios e instalaciones en el medio ambiente es un aspecto importante para asegurar la plena participación de personas con discapacidad en sus comunidades y, a su vez, mejorando su salud y bienestar. En ese sentido Mamani (2017) enfatiza que la participación de las personas con discapacidad a las actividades son mínimas por el diseño de la infraestructura urbana, o porque no pueden desplazarse solos, condicionando a no tener posibilidades de inclusión y no sólo limitando su organización sino en otras actividades de su vida cotidiana.

Dónde Vega (2006) expone que la realidad existente sobre la sociedad y el poco interés de apropiamiento a zonas dirigidas a la unificación e interacción social. Ante ello Sarmiento y Fernandez (2020), nos indican que este proceso de cambio, implica dejar de diseñar para un grupo en particular de personas promedio y hacerlo donde la participación esté presente en el diseño y la innovación en los espacios públicos. Lo cual también fue sostenido por Torres (2019) quien comenta que el diseño participativo resulta ser un eslogan que sirve

para convocar a la comunidad y procesos gubernamentales, así como para consultar sus intereses y necesidades, sin embargo no son tomados en cuenta porque las decisiones finales las toman un grupo de técnico y “expertos” a partir de sus reinterpretaciones. Por ello Alvarado, et al. (2017) mencionan la importancia de disponer de un sistema integrado que retome aspectos económicos (autoridades), sociales y ambientales, así entonces el barrio o ciudad dispondrá de elementos básicos de habitabilidad, facilitando el desplazamiento y desarrollo de una activa participación social.

Es así como se presentaron las fortalezas de la investigación, referente a la metodología, lo cual sirve que sea cualitativo de tal manera, que se obtiene información de mayor relevancia desde la experiencia de la persona, también con la utilización del instrumento de las entrevistas, con el objetivo de conocer las percepciones de los usuarios, delimitando sus preferencias y actitudes en las barreras de desplazamiento, como también de los expertos con sus experiencias y opiniones de como se ha desarrollado la ciudad, también obteniendo una consistencia en el desarrollo de investigación.

Asimismo se tiene debilidades, ya que la investigación es de tipo básica, la cual amplía la teoría y el plasmado de la realidad, con el impacto que genera, por ello se debe priorizar en ser un proyecto aplicado, para que genere soluciones para mitigar los problemas de la ciudad, también en las teorías, que la mayoría se enfoca en aspectos físicos de la ciudad, dejando de lado aspectos sociales, ya que la situación impide su correcto uso, por ende afecta a los grupos vulnerables en características emocionales y de salud.

## **V. CONCLUSIONES**

De acuerdo con los resultados obtenidos, se puede concluir del objetivo general, que las diferentes barreras físicas, sociales, condiciones médicas y políticas que se encuentran en el distrito, condicionan a una inhabitabilidad urbana, la cual influyó de forma negativa en el desplazamiento de las personas con discapacidad motora, generando aislamiento y exclusión, debido a la falta de conocimiento y de actividades de sensibilización aptas. En ese sentido, los espacios públicos cuentan con diseños inadecuados y poco inclusivos, generando una situación

crítica y de riesgo constante para las personas con discapacidad motora, ya que se evidencia que la discapacidad está condicionada por las diferentes barreras encontradas en su desplazamiento, ocasionando escenarios limitantes en su autonomía, evitando la participación e integración social, en ese sentido, en el distrito resaltan las deficiencias, tanto en su planificación, diseño y expansiones informales, que perjudica directamente a la población vulnerable. Así mismo, también interviene el desinterés del gobierno, ya que estas se enfocan en soluciones incompletas o simplemente dan más atributo al desarrollo de la ciudad enfocado al automóvil.

En cuanto al objetivo específico 1, se puede concluir que las deficiencias en el acceso a la infraestructura y que en muchos casos solo se cumplen en lugares específicos (espacios privados) han condicionado a las personas con discapacidad motora a limitar su desplazamiento, ya que genera una constante pérdida de tiempo e inseguridad al desplazarse en el entorno, mediante la presencia de las barreras arquitectónicas y urbanísticas, trayendo consigo consecuencias tanto en su salud mental y física. Los problemas evidenciados son circulaciones discontinuas, invasión pública, desniveles, deterioro y medidas inapropiadas, evidenciando el desorden en el distrito y espacios inaccesibles. Así mismo, se denota que no tiene una solución inmediata y permanente, ya que está relacionado con la gestión municipal, lo cual se traduce en el presupuesto, por ello son deficientes las soluciones e incompletas. En ese sentido, estos factores derivados de la falta de movilidad, influyó en la disgregación social de las personas con discapacidad motora, donde se les limita al momento de interactuar en la ciudad, ya que perciben infraestructura inaccesibles condicionado a la inseguridad y peligro constante, generando que el entorno incapacite a la persona a desplazarse, así mismo los usuarios que residen en zonas periféricas son las más impactadas, puesto que presentan altos niveles de vulnerabilidad y bajos niveles de desarrollo.

Respecto al objetivo específico 2, se puede concluir que las redes de transporte, que mediante el acceso, la frecuencia de viaje, elección de modo de transporte, tiempo y distancia, puede influir en la adaptación negativa de las personas con discapacidad motora, sin lugar a dudas el transporte público(buses)



es el medio más empleado por la sociedad, sin embargo se ha evidenciando la exclusión para las personas con discapacidad motora condicionando a una adaptación forzada mediante el uso de otras redes más aptas a su acceso y que no les afecta económicamente. Se ha considerado al metropolitano el medio más accesible, pero es un pensamiento aislado, ya que no se visualiza el entorno, como la llegada a este punto, de los alimentadores, la falta de personal capacitado, las barreras comunicacionales y operacionales, que genera el aumento del tiempo de viaje y la reducción en la frecuencia de sus desplazamientos.

De acuerdo al objetivo específico 3, se puede concluir que los factores que imposibilitan una adecuada calidad ambiental influyen a la plena participación de las personas con discapacidad en sus comunidades, afectando su salud y bienestar, referido a los componentes físicos se evidenciaron déficit e inadecuado mantenimiento de espacios verdes ya que un poco más de la mitad alrededor del 55% carecen de accesibilidad inclusiva y adecuada infraestructura, también constante contaminación de suelo y ruido, mobiliarios urbanos inadecuados y escasos, apropiación de las vías de circulación, y referido a los componentes sociales las escasas realizaciones de actividades inclusivas, la falta de cuidado y apropiación ciudadana de los espacios son algunas realidades que afectan la activa participación de este grupo condicionando a una exclusión social y aislamiento constante en el distrito, cuando estos espacios ofrecidos son donde se deberían promover la unificación social.

Es así que, en el proceso de la investigación se encontraron limitaciones, ya que hay escasez de información nacional científica, debido a que los investigadores en el país, son pocos que tocan el tema de la discapacidad en el entorno urbano, otra fue la búsqueda de personas con discapacidad motora, ya que en su mayoría rechazan la entrevista, otra limitación fue la desconfianza de los participantes con discapacidad motora, por la percepción de miedo que les ha generado ya sea por exponer sus información personal o temor por experiencias pasadas.

## **VI. RECOMENDACIONES**

Considerando la importancia del trabajo de investigación y de los resultados obtenidos, tomando en cuenta el objetivo general el cual aborda como la inhabilitación urbana influye en el desplazamiento de personas con discapacidad motora, se recomienda trabajar desde todos los frentes de manera consciente, seria y responsable para generar una integración social, ya que ninguno de nosotros puede autoexcluirse, porque en algún momento de nuestras vidas, para bien o mal, podríamos pasar a formar parte de grupos excluidos, también se recomienda a las autoridades que dirigen las oficinas como Omaped reciban la correcta capacitación para dirigir y fiscalizar los proyectos, para evitar la carencia de espacios inclusivos, falta de servicios públicos para discapacitados, rampas inadecuadas son algunas de las razones que los entrevistados exponen que les condiciona a una exclusión constante, por ello es importante que cumplan las normas de accesibilidad e igualdad para todos.

En cuanto al objetivo específico 1, que es el analizar cómo el acceso a la infraestructura influye en la disgregación social de las personas con discapacidad motora de las zonas 1,2 y 11 del distrito de Comas, se recomienda a los arquitectos y profesionales en el rubro que se priorice el diseño universal de los espacios públicos, tomando en cuenta parámetros que atiendan a personas adultas, usuarios con discapacidad, infantes, etc. para así condicionar la ciudad a las necesidades que demanda los grupos vulnerables, de tal modo que se generen soluciones para futuros proyectos y desarrollo de ciudades que integren a todos los usuarios.

En ese sentido a los investigadores, se les recomienda identificar información relacionada con todos los factores que intervenga la habitabilidad urbana en el entorno y las experiencias e actitudes de los usuarios a estudiar, tomando en cuenta que el uso simultáneo de diferentes técnicas e instrumentos como entrevistas, encuestas, mapeos, levantamientos fotográficos, entre otras, dan mayor amplitud de estudio, de ese modo poder contribuir en este campo, con material que sirva para alguna norma general, en temas de transporte y apoyo en infraestructura e información aún no existente, la misma que se enfoque en el

entorno, espacios y transportes para generar una ciudad inclusiva y igual de oportunidades.

Respecto al objetivo específico 2, que es identificar cómo las redes de transporte influyen en la adaptación negativa de las personas con discapacidad motora de las zonas 1,2 y 11 del distrito de Comas, se recomienda tener una mayor inversión y atención en la correcta planificación, y acceso inclusivo en las redes de transporte, ya que son de gran importancia para el desplazamiento de la población, debiendo garantizar el correcto uso para todos en igualdad, de modo que contribuye a la calidad de vida del usuario y así evitar la adaptación negativa de personas con discapacidad motora, las cuales repercuten en las condiciones económicas, de salud y sociales, de manera que promueva la integración activa en la sociedad, siendo así que la persona se adapte positivamente y con mayor facilidad de manera segura y eficiente.

Es así que el objetivo específico 3, que es determinar cómo la calidad ambiental influye en la participación ciudadana de las personas con discapacidad motora de las zonas 1,2 y 11 del distrito de Comas, por ello se recomienda la mejora de accesibilidad a los parques públicos, considerando en especial a personas con discapacidad, adultos mayores e infantes, con la eliminación de barreras arquitectónicas y de infraestructura, en conjunto con una mayor inversión en el mantenimiento y servicios que ofrecen para hacerlo funcional y atractivo, de igual forma se recomienda, que se tome en cuenta medidas legales o monetarias para reducir el impacto de la contaminación de suelo (botaderos informales y apropiación de aceras) y de la contaminación auditiva, con mayor control de ruidos, ya que estas afectan a la activa participación, integración social y perjudicando su salud (estrés o ansiedad), por ende se recomienda la promoción de actividades, conferencias o foros, que promuevan el conocimiento e inclusión social de este grupo mediante la concientización, dando también un apoyo constante para que ellos se integren poco a poco a la ciudad y disfruten de la ciudad, con igualdad de oportunidades y opciones.

## REFERENCIAS:

- Alfonso, J., León, A., Díaz, S. y Quevedo, J.(2019). Evaluación de la habitabilidad en barrios. Uso de técnicas alternativas. *Bitácora Urbano Territorial*, 29(3), .69-78. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n3.67227>
- Alvarado, C., Adame, S y Sanchez, R.M.(2017). Habitabilidad urbana en el espacio público, el caso del centro histórico de Toluca, Estado de México. *Sociedad y Ambiente*, Núm.13. <https://revistas.ecosur.mx/sociedad-y-ambiente/index.php/sya/article/view/1758>
- Arias, J., Villasís, M. y Miranda, M.(2016). El protocolo de investigación III: la Población de estudio. *Revista Alergia México*, vol. 63, núm. 2, abril-junio, Colegio Mexicano de Inmunología Clínica y Alergia, A.C. Ciudad de México. <https://www.redalyc.org/pdf/4867/486755023011.pdf>
- Boru, T (2018). Chapter five research design and methodology 5.1.Introduction citation, Research Methodology. University of South Africa, PHD thesis. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.21467.62242>
- Calado, J., Quaresma, C., Rodríguez, M., Conti, D. y Furtado, D.(2019). Acessibilidade urbana e vulnerabilidade socioespacial: avaliação de aspectos físicos das calçadas dos distritos jardim ângela e moema – são paulo/sp-brasil. *Revista Brasileira De Gestão E Desenvolvimento Regional*, 15(6). <https://www.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/article/view/5203>
- CGLU (2019). Ciudades y Gobiernos Locales Unidos. Informe Cumbre Mundial de Líderes Locales y Regionales, *Durban 2019*. Arranca la década de la localización con nuestra Cumbre Mundial de líderes locales y regionales. [https://www.uclg.org/sites/default/files/uclg\\_informedurban\\_es\\_digital.pdf](https://www.uclg.org/sites/default/files/uclg_informedurban_es_digital.pdf)
- Chen, N. y Akar, G. (2016). How do socio-demographics and built environment affect individual accessibility based on activity space? Evidence from Greater Cleveland, Ohio. *Journal of Transport and Land Use*, 10(1). <https://doi.org/10.5198/jtlu.2016.861><https://doi.org/10.5198/jtlu.2016.861>
- Cvetkovic, A., Maguiña, L., Soto, A., Lama, J. y López, E.(2021). Estudios transversales. *Revista de la Facultad de Medicina Humana* , 21 (1), 179-185. <https://dx.doi.org/10.25176/rfmh.v21i1.3069>
- Derya, A.,Gaye, S., Özlem, E., Bilgesu, K. y Gizem, F. (2021). Road users'

- evaluations and perceptions of road infrastructure, trip characteristics, and daily trip experiences across countries. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100412>
- Dextre, C.(2014). Movilidad en zonas urbanas. PUCP-Fondo Editorial. Perú-Lima. ISBN:9786124146725.  
[https://www.academia.edu/40821683/LIBRO\\_MOVILIDAD\\_EN\\_ZONAS\\_URBANAS](https://www.academia.edu/40821683/LIBRO_MOVILIDAD_EN_ZONAS_URBANAS)
- Dombrowski, L., Harmon, E. y Fox, S. (2016). Social justice-oriented interaction design: outlining key design strategies and commitments. In Proceedings of the 2016 ACM Conference on Designing Interactive Systems (DIS '16). Association for Computing Machinery, New York, NY, USA, 656–671. <https://dl.acm.org/doi/10.1145/2901790.2901861>
- ENEDIS (2014) Primera Encuesta Nacional Especializada sobre DISCAPACIDAD 2012. Perú. [https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitales/Est/Lib1171/ENEDIS%202012%20-%20COMPLETO.pdf](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1171/ENEDIS%202012%20-%20COMPLETO.pdf)
- Ferrari, L., Berlingiero, M., Calabrese, F. y Reades, J. (2014). Improving the accessibility of urban transportation networks for people with disabilities. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*.  
<https://doi.org/10.1016/j.trc.2013.10.005>
- Garfias, A. y Araujo, H. (2015). Propuesta metodológica para el análisis de la habitabilidad urbana. Desde la concepción de las “ciudades humanas”. *Revista Legado de Arquitectura y Diseño*, (18),45-56.  
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=477947306003>
- Gonzales, J(1996). La credibilidad en la investigación interpretativa y etnográfica. XI Congreso Nacional de Pedagogía. San Sebastián: Sociedad Española de Pedagogía y Universidad del País Vasco. Vol. II,142-143.  
<https://idus.us.es/bitstream/handle/11441/68989/1996f%20pap%20es%20Credi%20CongNacPed%20Donostia.pdf?sequence=1>
- Guerra, E., y Li, M. (2021). The relationship between urban form and mode choice in US and Mexican cities: A comparative analysis of workers’ commutes. *Journal of Transport and Land Use*, 14(1), 441–462.  
<https://doi.org/10.5198/jtlu.2021.1789>

- Hernández, R. Fernández, C. y Baptista, M. (2014). Metodología de la Investigación-sexta edición. *McGraw Hill Education*.  
<https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- Huerta, J. (2007). Discapacidad y diseño accesible. Diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad. Universidad de Lima.  
<http://repositoriocdpd.net:8080/handle/123456789/249>
- INEI (2017) Censos Nacionales 2017: XII de Población, VII de Vivienda y III de comunidades indígenas. Perfil Sociodemográfico del Perú.  
[https://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitales/Est/Lib1539/libro.pdf](https://www.inei.gov.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1539/libro.pdf)
- INEI (2020) Perú: Estadísticas de las personas con alguna discapacidad.  
[https://www.congreso.gob.pe/Docs/comisiones2020/InclusionSocialDiscapacidad/files/presentaciones\\_ppt/poblaci%C3%B3n\\_con\\_alguna\\_discapacidad\\_20\\_julio\\_de\\_2020.pdf](https://www.congreso.gob.pe/Docs/comisiones2020/InclusionSocialDiscapacidad/files/presentaciones_ppt/poblaci%C3%B3n_con_alguna_discapacidad_20_julio_de_2020.pdf).
- Ipiña, O.(2019). Accesibilidad y sensibilización ciudadana en el espacio público. *Bitácora Urbano Territorial*, Vol.29(1), 155-161.  
<https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/60567>
- Jans, M. (2017). Movilidad Urbana: en camino a sistemas de transporte colectivo integrado. *AUS [Arquitectura / Urbanismo / Sustentabilidad]*, (6), 6-11.  
<http://revistas.uach.cl/index.php/aus/article/view/616>
- Levinson, D., Marshall, W., y Axhausen, K.(2017). Elements of Access: Transport Planning for Engineers, Transport Engineering for Planners. *Network Design Lab*.  
<https://ses.library.usyd.edu.au/handle/2123/21628>
- Lima Cómo Vamos. (2019). Encuesta de Percepción de calidad de vida.  
[https://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2019/11/Encuesta-2019\\_.pdf](https://www.limacomovamos.org/wp-content/uploads/2019/11/Encuesta-2019_.pdf)
- Lotito, F., y Sanhueza, H. (2017). Discapacidad y barreras arquitectónicas: un desafío para la inclusión. *AUS [Arquitectura / Urbanismo / Sustentabilidad]*, (9), 10-13.  
<http://revistas.uach.cl/index.php/aus/article/view/412>
- Mamani, A.(2017). “Accesibilidad en los espacios públicos e inclusión social en el centro urbano de la ciudad para las personas con discapacidad caso OMAPED-Puno”.*ALICIA*.

[https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/RNAP\\_f40be5be6b56c60bd7eac6305be773a2/Description#tabnav](https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/RNAP_f40be5be6b56c60bd7eac6305be773a2/Description#tabnav)

- Mação, L., Moreira, C y Da Penha, S.(2019). Urban mobility of the elderly in the metropolitan region of sao paulo: an application of the multinomial logit model. *Journal of urban and environmental engineering*. Vol 13, n°2, p.294-301. <https://periodicos.ufpb.br/index.php/juee/article/view/44396>
- Mareño, M., Brissio, C., y Ovejero, F. (2014). Hacia la elaboración de un Protocolo de Diseño Universal en la Universidad Nacional de Córdoba. *Revista de Urbanismo*,(30),Pág.39-68.<https://revistaurbanismo.uchile.cl/index.php/RU/article/view/30889>
- Mavoa, S., Eagleson, S., Badland, H., Gunn, L., Boulange, C., Stewart, J. y Giles, B.(2018). Identifying appropriate land-use mix measures for use in a national walkability index. *Journal of Transport and land use*. Vol. 11, Num.1. <https://www.jtlu.org/index.php/jtlu/article/view/1132>
- McLeod, J. y Thompson, R.(2009) Researching Social Change: Qualitative Approaches. <https://dx.doi.org/10.4135/9780857029010>
- Ministerio de Salud (2019).Análisis de la situación de salud del distrito de Comas Perú. [https://www.dge.gob.pe/portal/docs/asis-lima-2019/CD\\_MINSA/DOCUMENTOS\\_ASIS/ASIS\\_DISTRITO%20COMAS%202019.pdf](https://www.dge.gob.pe/portal/docs/asis-lima-2019/CD_MINSA/DOCUMENTOS_ASIS/ASIS_DISTRITO%20COMAS%202019.pdf)
- Mishra, S y Alok, S (2017).Handbook of research methodology. *Editorial educación*.Vol.1. [https://www.researchgate.net/publication/319207471\\_HANDBOOK\\_OF\\_RESEARCH\\_METHODODOLOGY](https://www.researchgate.net/publication/319207471_HANDBOOK_OF_RESEARCH_METHODODOLOGY)
- Moreno, S.(2008). La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida. Palapa, vol. III, núm.2, julio-diciembre, pp. 47-54. México. *Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal*. <https://www.redalyc.org/pdf/948/94814774007.pdf>
- Municipalidad Distrital de Comas.(2011) “Plan de Desarrollo Municipal Concertado, concretamente el documento diagnóstico, y Plan de Desarrollo Concertado(2011-2021)”.[https://www.imp.gob.pe/wp-content/uploads/2020/09/comas\\_plan\\_de\\_desarrollo\\_concertado\\_2011\\_2021.pdf](https://www.imp.gob.pe/wp-content/uploads/2020/09/comas_plan_de_desarrollo_concertado_2011_2021.pdf)
- Noles, M. y Guerrero, R.(2020). La Discapacidad en emergencia: Una aproximación a las medidas adoptadas por el Estado peruano frente a la

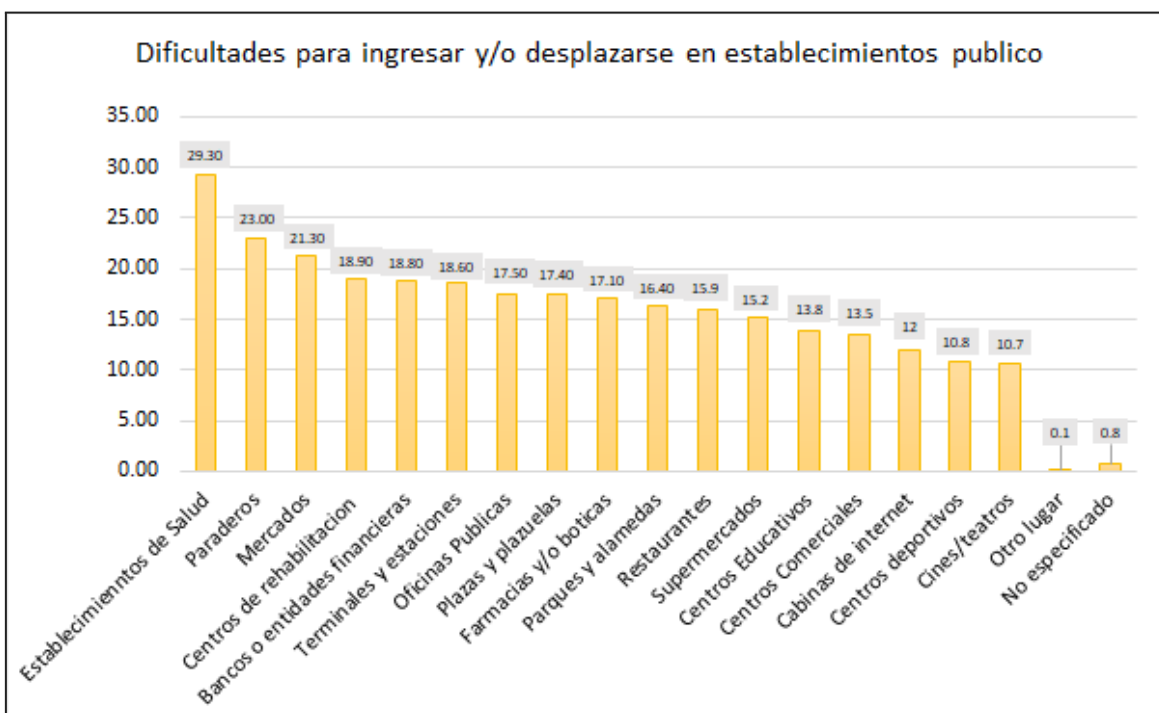
- pandemia. *IUS ET VERITAS*, (61), 68-77.  
<https://doi.org/10.18800/iusetveritas.202002.004>
- Park, K., Nasr, H., Long, V., Sheen, J., Hadayeghi, H., Song, Z. y Christensen, K.(2022). Impacts of disability on daily travel behaviour: A systematic review. *Transport Reviews*. <https://www.sciencedirect.com/org/science/article/abs/pii/S0144164722004494>
- Paige, C., Shelia, R., Tongbin, Q. y Tamara, R.(2021). Mobility challenges and perceptions of autonomous vehicles for individuals with physical disabilities. *Disability and Health Journal*. <https://doi.org/10.1016/j.dhjo.2021.101131>
- Prescott, M., Miller, W., Borisoff, J., Tan, O., Garside, N., Feick, R. y Mortenson, B.(2020). An exploration of the navigational behaviours of people who use wheeled mobility devices in unfamiliar pedestrian environments. *Journal of Transport & Health*. Vol. 20. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100975>
- Proyecto KNOW (2018). Estadísticas y mapas de Lima Metropolitana por distritos según el censo 2017. *Pontificia Universidad Católica del Perú*.  
<https://bit.ly/3uRSmM2>.
- Rigotti, J y Gomes, J.L.(2017). Acessibilidade e mobilidade do pedestre com deficiência física e visual em área urbana do município de Taubaté (SP). *Revista Brasileira De Gestão E Desenvolvimento Regional*,12(5).  
<https://www.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/article/view/2785/592>.
- Rodríguez D., y Ospina, A.(2020). Epistemologías otras en la investigación en diseño. Transformaciones para el diseño inclusivo. *Bitácora Urbano Territorial*, 30(2), 25-34.<https://doi.org/10.15446/bitacora.v30n2.81509>
- Rojas, C., Martínez, M., De la Fuente, H., Schäfer, A., Aguilera, F., Fuentes, G., Peyrín, C., y Carrasco, J. (2019). Accesibilidad a equipamientos según movilidad y modos de transporte en una ciudad media, Los Ángeles, Chile. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 39(1), 177-200.  
<https://doi.org/10.5209/aguc.64682>
- Sahebgharani, A., Haghshenas, H. y Mohammadi, M.(2019). A Markovian measure for evaluating accessibility to urban opportunities. *Journal of Transport and land use*, Iran, Vol. 12 N°1.  
<https://www.jtlu.org/index.php/jtlu/article/view/1408>



- Sarmiento, M. y Fernandez, C.(2020). Justicia social y diseño. *Bitácora Urbano Territorial*, 30(2), 11-24.<https://doi.org/10.15446/bitacora.v30n2.81925>.
- Schmöcker, J.(2009). Access, Aging, and Impairments Part A: Impairments and Behavioral Responses. *Journal of Transport and Land Use*, 2(1).  
<https://doi.org/10.5198/jtlu.v2i1.100>
- Torres, C.(2019). “Movilidad, espacio público y diseño participativo”. *Bitácora Urbano Territorial*, 29(3), 7-8.  
<https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n3.82468>.
- Vale, D., Saraiva, M. y Pereira, M.(2016). Active accessibility: A review of operational measures of walking and cycling accessibility. *Journal of Transport and Land Use*. Lisboa. Vol.9 N°1.  
<https://www.jtlu.org/index.php/jtlu/article/view/593>
- Vecchio, G., Castillo, B., y Steiniger, S. (2020). Movilidad urbana y personas mayores en Santiago de Chile. *Revista de Urbanismo*, (43), 26-45.  
<https://doi.org/10.5354/0717-5051.2020.57090>
- Vega, P. (2006). El Espacio Público: La movilidad y la Revaloración de la ciudad.PUCP.[https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/28681/espacio público.pdf?sequence=3&isAllowed=y](https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/28681/espacio%20p%C3%BAblico.pdf?sequence=3&isAllowed=y)

**Figura 1**

*Dificultades de ingreso y desplazamiento en lugares públicos.*



Fuente: Elaboración Propia en base a la Primera Encuesta Nacional Especializada sobre Discapacidad 2012.

**Tabla 1**

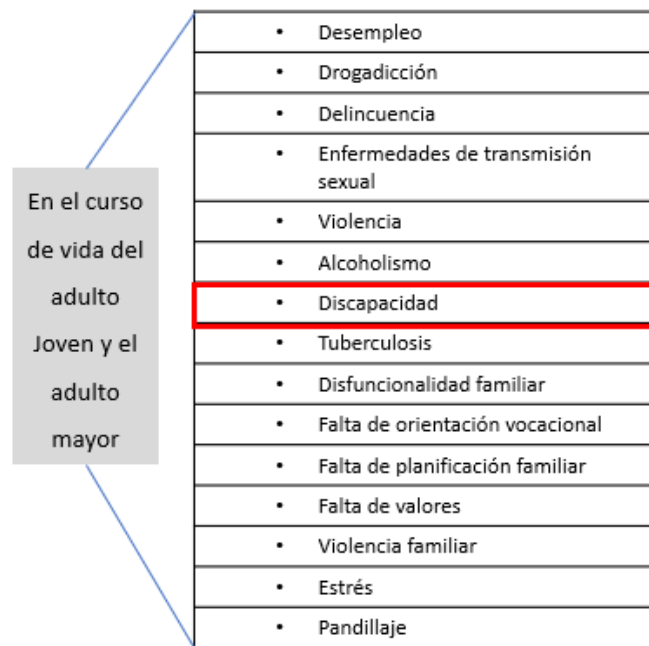
*Población total, Población total con discapacidad - Proporción de la población que no tiene alguna discapacidad y las que sí tienen alguna discapacidad motora.*

CÓDIGO	DISTRITO	Población total	%	No tienen alguna discapacidad motora	%	Sí, tiene discapacidad motora	%
150110	Comas	520 450	100	507 164	97.45	13 286	2.55
	Proporción		38 hab.		1 hab. con discapacidad motora.		

Fuente: Elaboración propia en base al Censo Nacional de Población y Vivienda (Instituto Nacional de Estadísticas e Informática INEI) - 2017

**Figura 2**

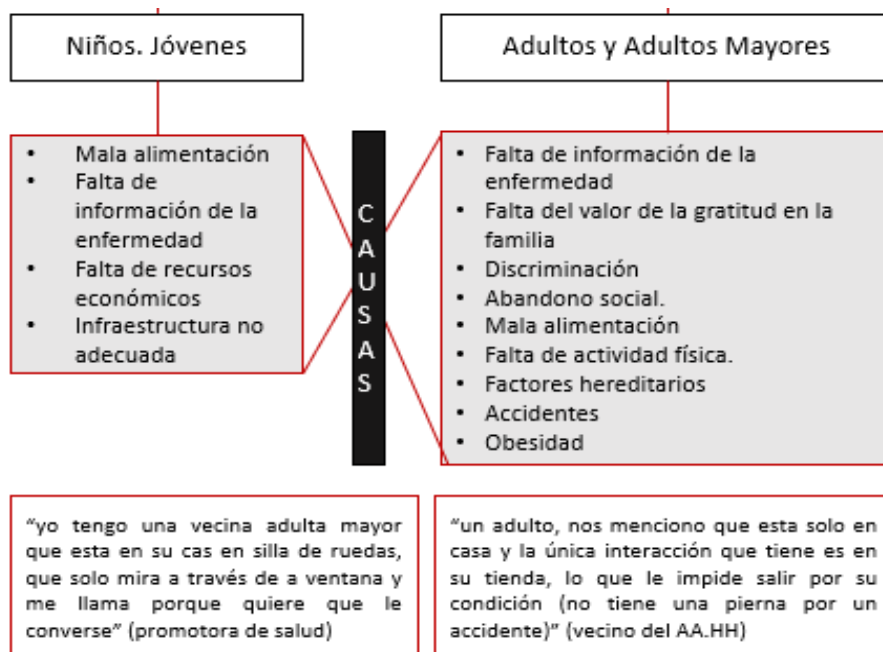
*Principales problemas identificados por la población de Comas*



*Fuente:* Elaboración Propia en base al Análisis de la situación local de salud - Comas, 2019

**Figura 3**

*Problemas de salud y la percepción sobre a quiénes afecta y las causas de los entrevistados.*



*Fuente:* Elaboración Propia en base al Análisis de la situación local de salud - Comas, 2019

**Figura 4:**

*Mapeo de acceso en el transporte, espacio público y congestión vehicular en Comas*

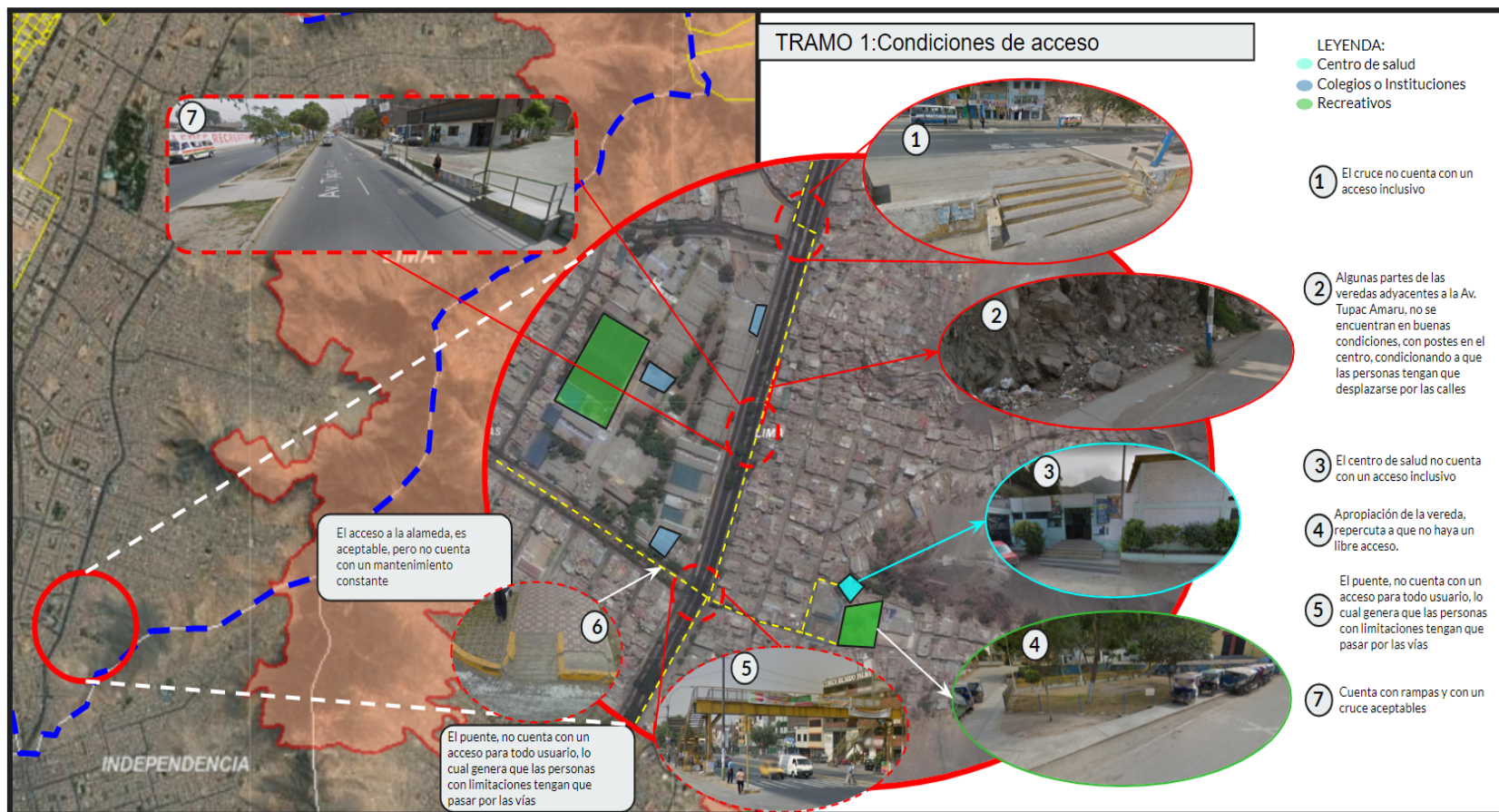


Fuente: Elaboración Propia



**Figura 5::**

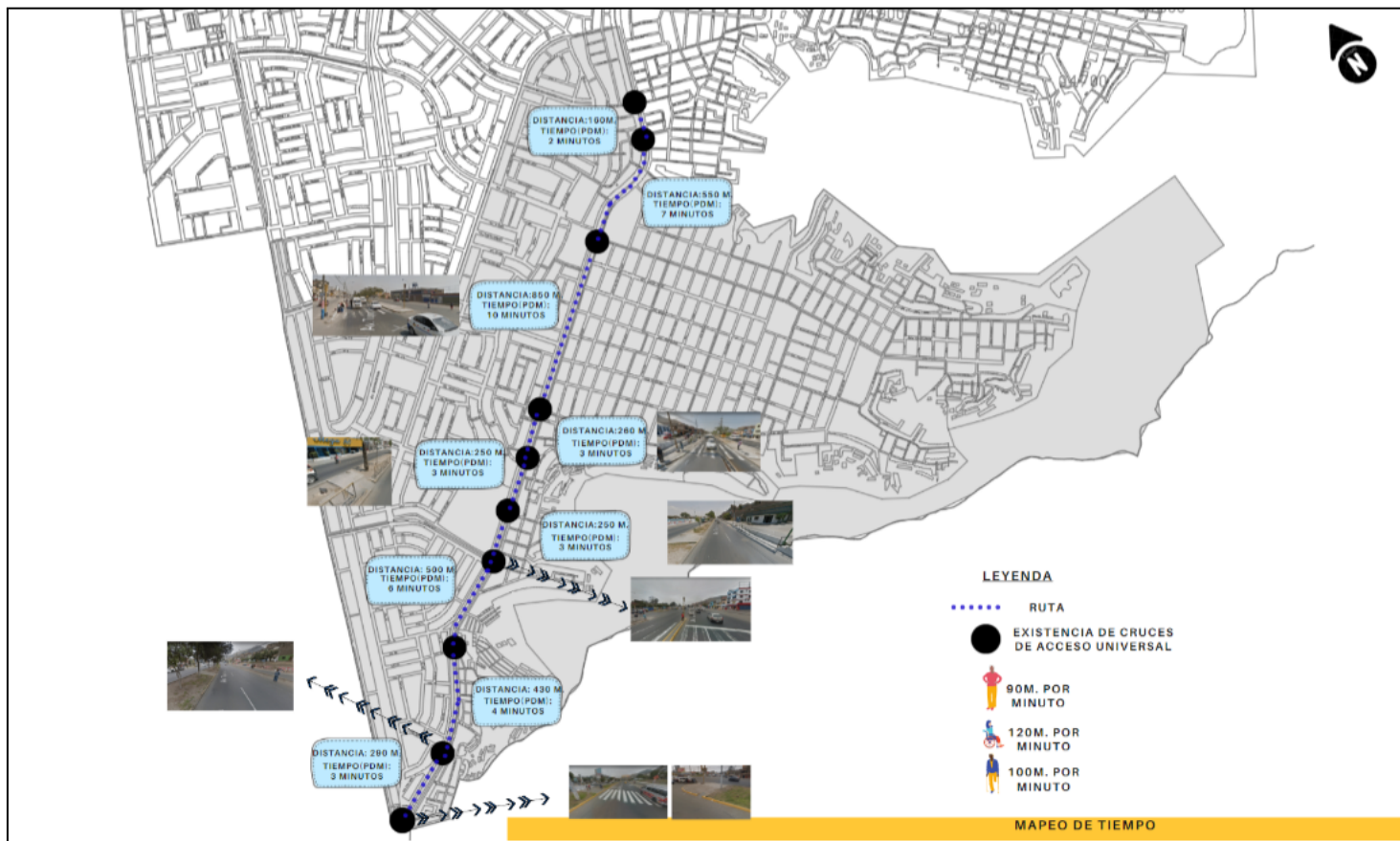
*Mapeo de condiciones de acceso a los servicios urbanos de Comas - Intersección de las Zonas 1-2-11*



Fuente: Elaboración Propia

**Figura 6:**

*Mapeo de tiempo estimado en el desplazamiento de personas con discapacidad motora por los puntos de accesos adecuados en el eje principal de la Av. Tupac Amaru*



Fuente: Elaboración propia

## Figura 7

*Apropiación de aceras públicas*



*Fuente: Fotografía propia*

## Figura 8

*Ingreso a la posta*



*Fuente: Fotografía propia*

## Figura 9

*Aceras sin medidas apropiadas*



*Fuente: Fotografía propia*



## Figura 10

*Desniveles en el distrito*



*Fuente: Fotografía propia*

## Figura 11

*Discontinuidad e invasión de aceras públicas*

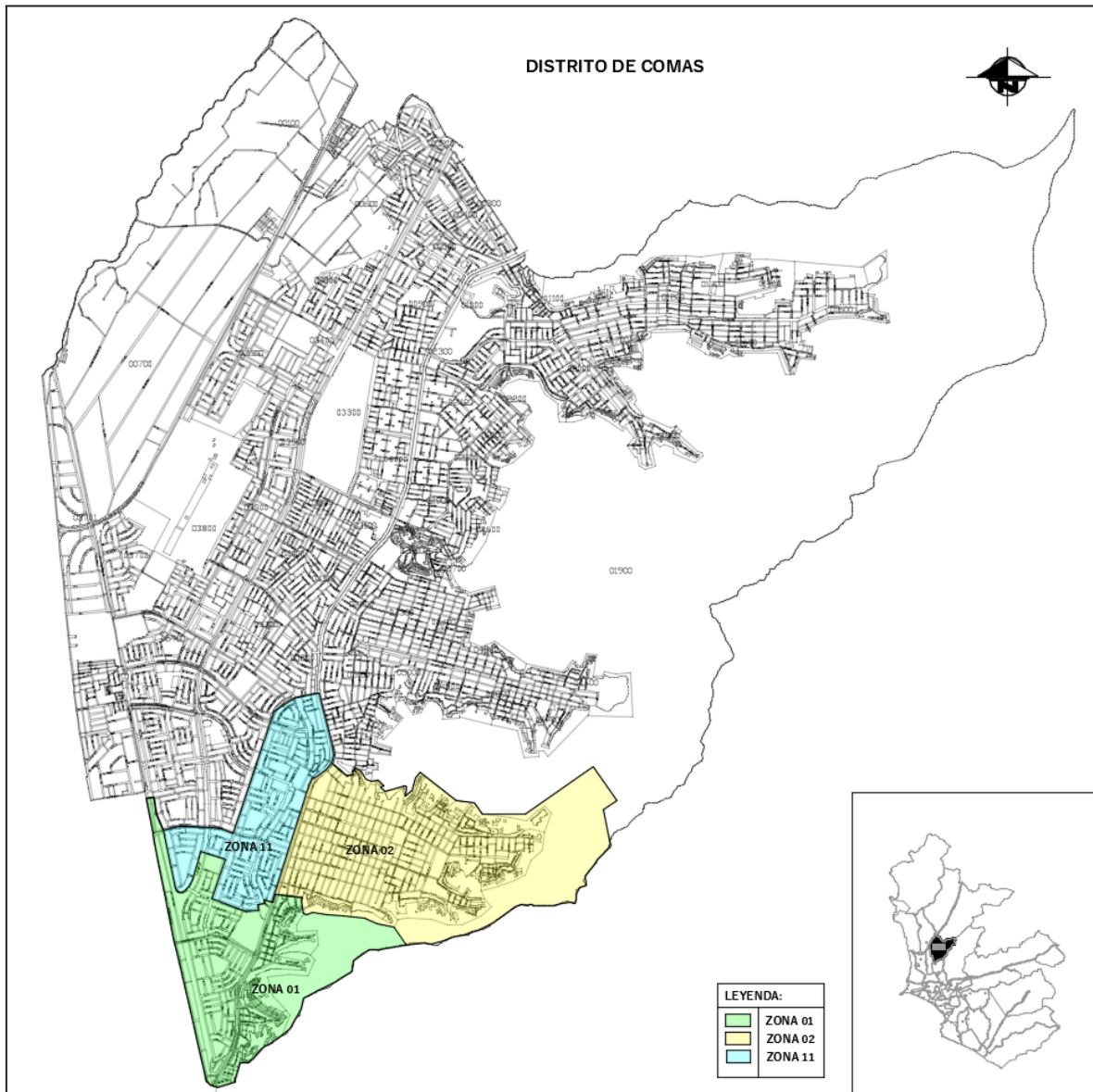


*Fuente: Fotografía propia*



**Figura 12**

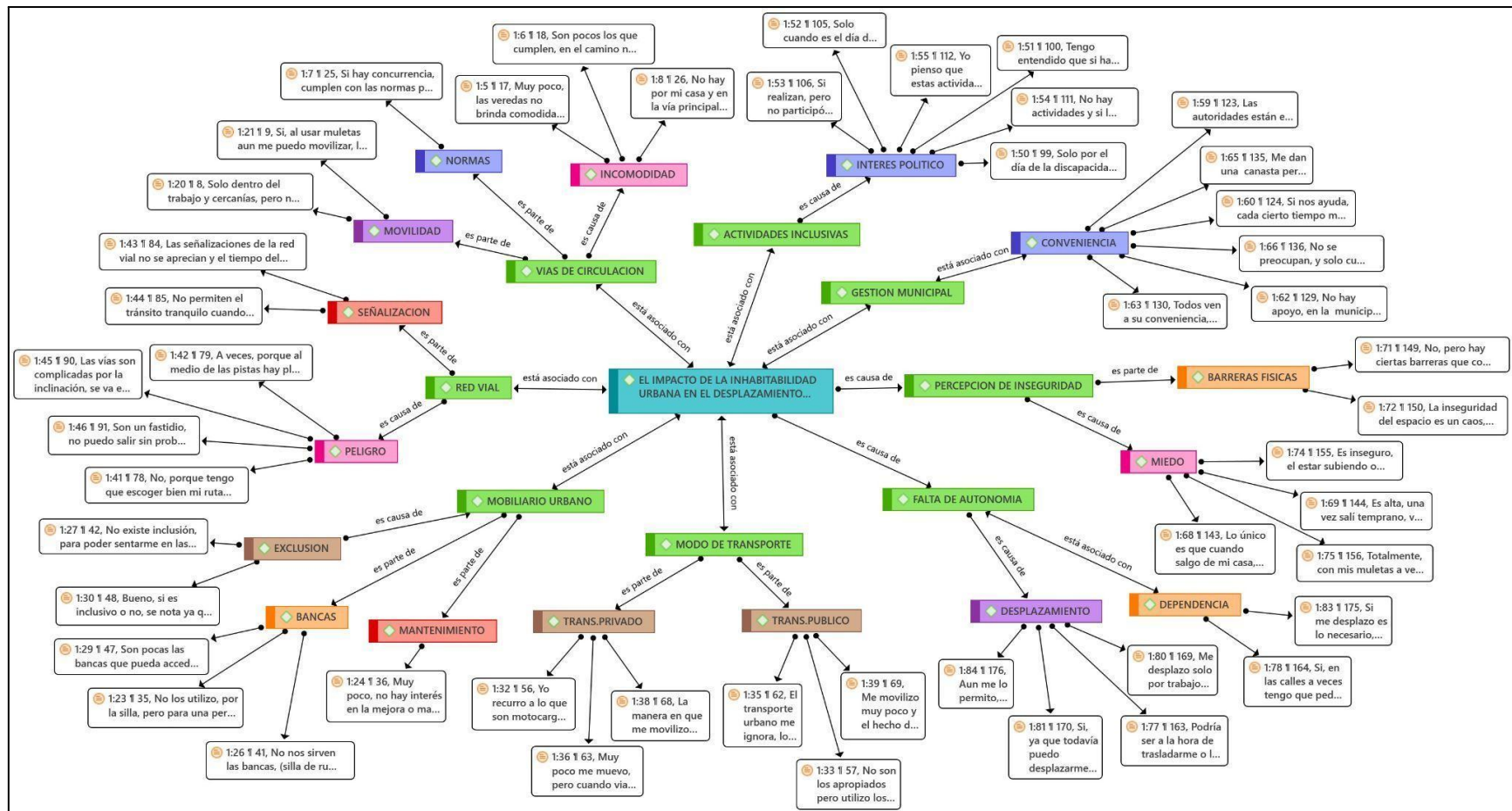
*Plano del escenario de estudio: zonas 1, 2 y 11 de Comas*



*Fuente: Elaboración propia*

**Figura 16**

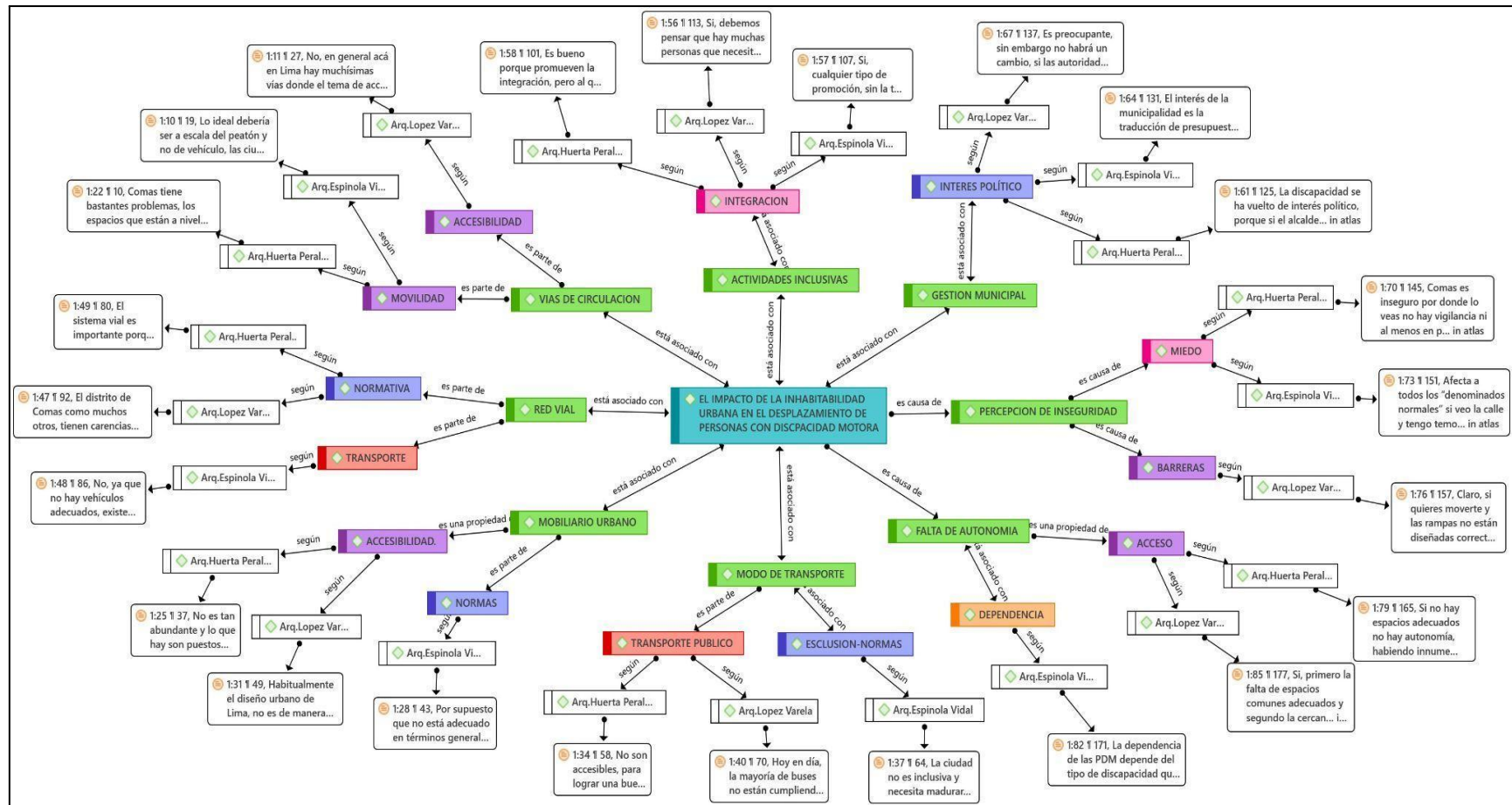
*Análisis de los resultados en base de la entrevista a personas con discapacidad motora procesados en el programa Atlas.ti 22*



Fuente: Elaboración propia

**Figura 17**

*Análisis de los resultados en base de la entrevista a los especialistas procesados en el programa Atlas.ti 22.*



Fuente: Elaboración propia

## ANEXOS

### Anexo 1: CUADRO DE OPERACIONALIZACIÓN

Categoría	Definición Conceptual	Definición Operacional	Subcategorías	Indicadores	Items	Escala de Medición
<b>Inhabitabilidad Urbana</b>	La inhabitabilidad urbana se consigna como el rasgo que no tiene un lugar para satisfacer consecuentemente las necesidades y aspiraciones del habitante.(Moreno, S. 2008). Por otro lado, entendemos que la habitabilidad urbana está determinada por la relación y adecuación del hombre con su entorno. Garfias, A. y Araujo, H.(2016)	La inhabitabilidad urbana, tiene que ver con las características y cualidades del espacio, entorno y medio ambiente. por ello se tomó en torno al acceso a la infraestructura, redes de transporte y calidad ambiental, las cuales nos permitirán identificar de manera más amplia sobre la inhabitabilidad urbana (Casals, Arcas y Cuchi, 2013)	Acceso a la infraestructura	Vías de circulación	2	O R D I N A L
				Mobiliario urbano		
			Redes de transporte	Modo de transporte	2	
				Red vial		
			Calidad Ambiental	Contaminación de suelo	-	
				Déficit de espacios verdes		
<b>Desplazamiento de personas con discapacidad motora</b>	Son aquellas que tienen limitaciones físicas, afectando su movimiento y desplazamiento de carácter permanente que al interactuar con las barreras actitudinales y del entorno, se puede ver impedida la igualdad de condiciones que el resto de la sociedad, puesto que la discapacidad no está en la persona sino en cómo afronta las barreras del entorno que origina un grupo excluido y discriminado pues no se ve integrado con el espacio urbano. (Huerta, 2007)	En la ciudad las personas con discapacidad motora, enfrentan la falta de accesibilidad y movilidad en el espacio urbano, además de sufrir exclusión y segregación social por instituciones y personas, por ello se hace énfasis en la importancia de fomentar la sensibilización mediante la participación ciudadana. Y así prevenir la adaptación forzada al medio urbano por parte de las personas con discapacidad. (Ipiña, O. 2018)	Participación ciudadana	Realización de actividades inclusivas	1	O R D I N A L
				Sensibilización social		
			Disgregación social	Gestión Municipal	2	
				Percepción de inseguridad		
			Adaptación Negativa	Falta de autonomía	1	
				Dificultad para trasladarse		

Fuente: Elaboración propia

## Anexo 2: MATRIZ DE CONSISTENCIA

PROBLEMAS	OBJETIVOS	SUBCATEGORÍAS-DIMENSIONES-INDICADORES-ÍTEMS			
<p><b>Problema General</b></p> <p>¿De qué manera la inhabitabilidad urbana influye en el desplazamiento de personas con discapacidad motora de las zonas 1,2 y 11 del distrito de Comas, 2022?</p> <p><b>Problemas Específicos</b></p> <p>a). ¿De qué manera el inadecuado acceso a la infraestructura influye en la disgregación social de las personas con discapacidad motora de las zonas 1,2 y 11 del distrito de Comas, 2022?</p> <p>b). ¿De qué manera el déficit en el acceso a las redes de transporte influyen en la adaptación negativa de las personas con discapacidad motora de las zonas 1,2 y 11 del distrito de Comas, 2022?</p> <p>c). ¿De qué manera la calidad ambiental influye en la activa participación ciudadana de las personas con discapacidad motora de las zonas 1,2 y 11 del distrito de Comas, 2022?</p>	<p><b>Objetivo General</b></p> <p>Determinar como la inhabitabilidad urbana influye en el desplazamiento de personas con discapacidad motora de las zonas 1,2 y 11 del distrito de Comas, 2022.</p> <p><b>Objetivos Específicos</b></p> <p>a). Analizar cómo el acceso a la infraestructura influye en la disgregación social de las personas con discapacidad motora de las zonas 1,2 y 11 del distrito de Comas, 2022.</p> <p>b). Identificar cómo las redes de transporte influyen en la adaptación negativa de las personas con discapacidad motora de las zonas 1,2 y 11 del distrito de Comas, 2022.</p> <p>c). Determinar cómo la calidad ambiental influye en la participación ciudadana de las personas con discapacidad motora de las zonas 1,2 y 11 del distrito de Comas, 2022.</p>	<b>Categoría 1: Inhabitabilidad Urbana</b>			
		<b>Subcategoría</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Items</b>	<b>Esc. de Medición</b>
		Acceso a la Infraestructura	- Vías de circulación - Mobiliario urbano	2	O R D I N A L
		Redes de transporte	- Modo de transporte - Red vial	2	
		Calidad Ambiental	- Contaminación de suelo - Déficit de espacios verdes	-	
		<b>Categoría 2: Desplazamiento de Personas con Discapacidad Motora</b>			
		<b>Subcategoría</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Items</b>	<b>Esc. Medición</b>
		Participación Ciudadana	- Realización de actividades inclusivas - Sensibilización Social	1	O R D I N A L
		Disgregación Social	- Gestión Municipal - Percepción de inseguridad	2	
		Adaptación Negativa	- Falta de Autonomía - Dificultad para trasladarse	-	

Fuente: Elaboración propia

## Anexo 3

### Formalidad para la validación de los instrumentos



#### ANEXO 1 CARTA DE PRESENTACIÓN

**Señor:**

Presente

**Asunto: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO.**

Es muy grato comunicarnos con usted para expresarle nuestros saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que siendo estudiantes de la Escuela Profesional de arquitectura UCV filial Lima – Campus Lima Norte, requerimos validar el instrumento con el cual recolectamos la información necesaria para poder desarrollar nuestra investigación, con la cual optamos por el grado de Bachiller en Arquitectura.

El título de nuestro proyecto de investigación es: "El impacto de la inhabitabilidad urbana en el desplazamiento de personas con discapacidad motora del distrito de Comas, 2022. Caso de estudio: Las zonas 1, 2 y 11 de Comas"

Y siendo imprescindible contar con la aprobación de especialistas para poder aplicar los instrumentos en mención, hemos considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia de investigación.

El expediente de validación, que le hacemos llegar contiene:

1. Anexo N° 1: Carta de presentación
2. Anexo N° 2: Matriz de operacionalización
3. Anexo N° 3: Definiciones conceptuales de las variables
4. Anexo N°4: Certificado de validez de contenido de los instrumentos

Expresando nuestros sentimientos de respeto y consideración nos despedimos de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.



HANCCO PALOMINO, Karolina  
DNI 76638418



PORTALES MONTESINOS,  
Angela Janet  
DNI 75123993



**ANEXO 2 :**
**TABLA 1: CUADRO DE OPERACIONALIZACIÓN - Variable 1: Inhabitabilidad urbana: Definición, dimensiones e indicadores.**

Categoría	Definición Conceptual	Definición Operacional	Subcategorías	Indicadores	Ítems	Escala de Medición	Técnicas e Instrumentos
<b>Inhabitabilidad Urbana</b>	La inhabitabilidad urbana se consigna como el rasgo que no tiene un lugar para satisfacer consecuentemente las necesidades y aspiraciones del habitante. (Moreno, S., 2008). Por otro lado, entendemos que la habitabilidad urbana está determinada por la relación y adecuación entre el hombre y su entorno. Garfias, A. y Araujo, H. (2015)	La inhabitabilidad urbana, tiene que ver con las características y cualidades del espacio, entorno y medio ambiente. Casals, M., Arcas, J. y Cuchi, A. (2013) por ello se tomó en torno al acceso a la infraestructura, redes de transporte y calidad ambiental, las cuales nos permitirán identificar de manera más amplia sobre la inhabitabilidad urbana en el Distrito de Comas, 2021.	Acceso a la infraestructura	Vías de circulación	2	Ordinal	<b>Técnica e Instrumentos:</b> 1. Entrevistas 2. Fichas de Observación 3. Levantamiento fotográfico  <b>Ámbito de aplicación:</b> Aplicada a las personas adultas de 18 a 65 años entre mujeres y hombres con discapacidad motora en el Distrito de Comas.
				Mobiliario urbano			
			Redes de transporte	Modo de transporte	2		
				Red vial			
			Calidad Ambiental	Contaminación de suelo y ruido	-		
				Déficit de espacios verdes	-		

**Fuente:** Elaboración propia

**TABLA 2: CUADRO DE OPERACIONALIZACIÓN - Variable 2: Discapacidad motora: Definición, dimensiones e indicadores.**

Categoría	Definición Conceptual	Definición Operacional	Subcategorías	Indicadores	Ítems	Escala de Medición	Técnicas e Instrumentos
<b>Desplazamiento de personas Discapacidad Motora</b>	Son aquellas que tienen limitaciones que afectan su movimiento y desplazamiento de carácter permanente que al interactuar con las barreras actitudinales y del entorno, se puede ver impedida la igualdad de condiciones que el resto de la sociedad, (Díaz, 2019) ya que la discapacidad no está en la persona sino en cómo está afronta las barreras del entorno, es así que se encuentran en situaciones de desmedro y desventajas sociales por diversos factores que origina a un grupo excluido y discriminado pues no se ve integrado con el espacio urbano. (Huerta, 2014)	En la ciudad las personas con discapacidad motora, enfrentan la falta de accesibilidad y movilidad en el espacio urbano, además de sufrir exclusión y segregación social por instituciones y personas, por ello se hace énfasis en la importancia de fomentar la sensibilización mediante la participación ciudadana. Y así prevenir la adaptación forzada al medio urbano por este grupo. (Ipiña, O. 2018)	Participación ciudadana	Realización de actividades inclusivas	1	Ordinal	<b>Técnica e Instrumentos:</b> 1. Entrevista 2. Fichas de Observación 3. Levantamiento fotográfico  <b>Ámbito de aplicación:</b> Aplicada a las personas adultas de 18 a 65 años entre mujeres y hombres con discapacidad motora en el Distrito de Comas.
				Sensibilización social			
			Disgregación social	Gestión municipal	2		
				Percepción de inseguridad			
			Adaptación negativa	Falta de autonomía	1		
				Dificultad para trasladarse			

**Fuente:** Elaboración propia

### ANEXO 3

#### DEFINICIÓN CONCEPTUAL DE LA VARIABLE (1)

##### **CATEGORÍA (1): INHABITABILIDAD URBANA:**

Según (Moreno, S. 2008) La inhabitabilidad urbana se consigna como el rasgo que no tiene un lugar para satisfacer consecuentemente las necesidades y aspiraciones del habitante. Por otro lado, entendemos que la habitabilidad urbana está determinada por la relación y adecuación entre el hombre y su entorno. Garfias, A. y Araujo, H. (2015)

##### **DIMENSIONES DE LA VARIABLE:**

###### **1. ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA:**

Según Rigotti, J y Gomes, J.L.(2017) define el acceso a la infraestructura como la posibilidad y condición de alcance, tomando en cuenta la percepción y comprensión para el uso seguro y de mayor autonomía en los edificios o infraestructura, ya sean los espacios privados o públicos, el mobiliario urbano y equipamiento urbanos. Schmöcker, J.(2009) menciona que un mejor acceso a la infraestructura aumenta el conjunto de opciones de los viajeros, lo que probablemente lleva a que se pueda acceder a una gama más amplia de destinos.

###### **2. REDES DE TRANSPORTE:**

Para Paige, C. *et al.*(2021) explican que las redes de transporte juegan un papel importante en la salud de un individuo, ya que brinda acceso a servicios críticos [...] como visitas médicas, trabajo, comercio y espacios recreativos, estos entendidos como propósitos esenciales de viaje. Rojas, C. *et al.* (2019) mencionan que las redes de transporte y el patrón de los desplazamientos son de gran relevancia para establecer la supuesta lejanía física o de la distancia que los usuarios experimentan desde el punto de salida y de destino.

###### **3. CALIDAD AMBIENTAL:**

Como Moreno, S.(2008) menciona que la calidad ambiental es un aspecto importante, como también una de las grandes preocupaciones para investigadores, científicos y población en general, ya que la capacidad de supervivencia de la humanidad, está condicionada por la capacidad de conocer y controlar la relación de las ciudades con el medio ambiente. Siendo en un aspecto más amplio, la representación social de la calidad de vida "calidad ambiental" un aspecto importante para el bienestar general. Alvarado, C. *et al.*(2017).





## DEFINICIÓN CONCEPTUAL DE LA VARIABLE (2)

### **CATEGORIA (2): DESPLAZAMIENTO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTORA**

Son aquellas que tienen limitaciones que afectan su movimiento y desplazamiento de carácter permanente que al interactuar con las barreras actitudinales y del entorno, se puede ver impedida la igualdad de condiciones que el resto de la sociedad, (Díaz, 2019) ya que la discapacidad no está en la persona sino en cómo está afronta las barreras del entorno, es así que se encuentran en situaciones de desmedro y desventajas sociales por diversos factores que origina a un grupo excluido y discriminado pues no se ve integrado con el espacio urbano. (Huerta, 2014)

### **DIMENSIONES DE LA VARIABLE:**

#### **1. PARTICIPACIÓN CIUDADANA:**

Según Ipiña, O. (2019) expone que la participación ciudadana es la consolidación de la cultura, entendida como el conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que generan sentido de pertenencia, facilitando una convivencia urbana y conducen al respeto mediante el reconocimiento de los derechos y deberes del ciudadano, entre sus factores importantes menciona talleres de sensibilización mediante la realización de actividades o campañas enfocadas a la población vulnerable.

#### **2. DISGREGACIÓN SOCIAL:**

Para Garfias, A. y Araujo, H. (2015) la disgregación de los espacios públicos y constante transformación de las calles en la ciudad están condicionados por el poco interés de las autoridades y abandono de la ciudad, de modo que provoca una desintegración social, tanto en la capacidad que tenga la ciudad en dar acceso de espacios y la interacción social entre sociedad y el entorno, por ello Vega, P. (2006) menciona que se origina en las viejas calles de la ciudad tradicional, que son socialmente menos valoradas.

#### **3. ADAPTACIÓN NEGATIVA:**

Para Vecchio, G. *et al.* (2020) la adaptación negativa está condicionada por la desigualdad que aparece como elemento recurrente para explicar los diferentes niveles de autonomía a disposición de las personas con limitaciones, demostrando una vez más que el impacto de desigualdad impacta en la salud del individuo.

## Anexo 4

### Guía de entrevista para especialistas



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

#### GUIA DE ENTREVISTA

Título de la Investigación: "El impacto de la inhabilitación urbana en el desplazamiento de personas con discapacidad motora del distrito de Comas, 2021"

Entrevistas al experto :

Ocupación actual :

Entrevistadores :

Fecha : Hora de Inicio y Fin :

La entrevista tiene como objetivo recolectar información sobre la situación actual de la inhabilitación urbana desde la experiencia de las personas con discapacidad motora. Por lo que se consulta a expertos en el tema, la entrevista contará con 8 preguntas, y se agradece la contribución en la investigación.

Categoría 1: Inhabilitación urbana

Categoría 2: Desplazamiento de personas con discapacidad motora

#### Preguntas

Subcategoría: Acceso a la infraestructura

Indicador: Vías de circulación

1. ¿Considera usted que en el distrito de Comas, las vías de circulación permiten el acceso a los espacios comunes de las personas con discapacidad motora? Explique brevemente.

Indicador: Mobiliario urbano

2. ¿Considera usted, que el mobiliario urbano es apropiado para las personas con discapacidad motora en el distrito de Comas? Explique brevemente.

Subcategoría: Redes de Transporte

Indicador: Modo de transporte

3. ¿Considera usted que, el modo de transporte que escoja la persona con discapacidad motora para moverse es el adecuado en el distrito de Comas? ¿Por qué?

Indicador: Red vial

4. ¿Considera usted que el distrito de Comas, cuenta con una red vial que satisface las necesidades de desplazamiento de personas con discapacidad motora? ¿Por qué?

Subcategoría: Participación Ciudadana

Indicador: Realización de actividades inclusivas

5. ¿Considera usted que la realización de actividades inclusivas promueven la integración de las personas con discapacidad motora en el distrito de Comas? Explique brevemente.

Subcategoría: Disgregación Social

Indicador: Gestión Municipal

6. ¿Considera usted que la gestión municipal brinda interés por mejorar las necesidades de desplazamiento de personas con discapacidad motora? ¿Por qué?

Indicador: Percepción de inseguridad

7. ¿Considera usted que la percepción de inseguridad afecta el desplazamiento de la persona con discapacidad motora en el distrito de Comas? ¿Por qué?

Subcategoría: Adaptación negativa

Indicador: Falta de autonomía

8. ¿Considera usted que en el distrito de Comas, la falta de autonomía repercute en el desplazamiento de la persona con discapacidad motora? Explique brevemente

Fuente: Elaboración propia

## Anexo 5

### Guía de entrevista para usuarios con discapacidad motora



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

#### GUIA DE ENTREVISTA

Título de la Investigación: "El impacto de la inhabilitación urbana en el desplazamiento de personas con discapacidad motora del distrito de Comas, 2021"

Entrevistas al experto :

Ocupación actual :

Entrevistadores :

Fecha : Hora de Inicio y Fin :

La entrevista tiene como objetivo recolectar información sobre la situación actual de la inhabilitación urbana desde la experiencia de las personas con discapacidad motora. Por lo que se consulta a expertos en el tema, la entrevista contará con 8 preguntas, y se agradece la contribución en la investigación.

Categoría 1: Inhabilitación urbana

Categoría 2: Desplazamiento de personas con discapacidad motora

#### Preguntas

Subcategoría: Acceso a la infraestructura

Indicador: Vías de circulación

1. ¿Considera que las vías de circulación permiten el acceso a los espacios comunes que ofrece el distrito de Comas? Explique brevemente.

Indicador: Mobiliario urbano

2. ¿Considera usted, que el mobiliario urbano se encuentra en buenas condiciones para uso público e inclusivo, en el distrito de Comas?

Subcategoría: Redes de Transporte

Indicador: Modo de transporte

3. ¿Considera usted que el modo de transporte que escoja es apto para movilizarse en el distrito de Comas? ¿Por qué?

Indicador: Red vial

4. ¿Considera usted que la red vial satisface las necesidades de desplazamiento en el distrito de Comas? ¿Por qué?

Subcategoría: Participación Ciudadana

Indicador: Realización de actividades inclusivas

5. ¿Considera usted, que se realizan actividades inclusivas sobre la discapacidad motora en el distrito de Comas? Explique brevemente

Subcategoría: Disgregación Social

Indicador: Gestión Municipal

6. ¿Considera usted que la gestión municipal brinda interés para mejorar el desplazamiento de las personas con discapacidad motora? Explique brevemente

Indicador: Percepción de inseguridad

7. ¿Considera usted que la percepción de inseguridad afecta el desplazamiento de personas con discapacidad motora? ¿Por qué?

Subcategoría: Adaptación negativa

Indicador: Falta de autonomía

8. ¿Considera usted que la falta de autonomía repercute en el desplazamiento de las personas con discapacidad motora en el distrito de Comas? Explique brevemente

Fuente: Elaboración propia

## Anexo 6

### Ficha de observación



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FICHA DE OBSERVACIÓN			
El impacto de la inhabilitación urbana en el desplazamiento de personas con discapacidad motora del distrito de Comas, 2022.			
IDENTIFICACIÓN			
evidencias			
LUGAR:	Zona 1,2 y 11 del distrito de Comas		
SUBCATEGORÍA	----	INDICADOR	----
FECHA		INVESTIGADOR	Hanco Palomino y Portales Montesinos
		DESCRIPCIÓN	
		OBSERVACIONES:	

Fuente: Elaboración propia



## Anexo 7

Validación de los instrumentos: Mag. Arq. Huerta Peralta, Jaime

3771200

**Observaciones:**

---

---

---

---

---

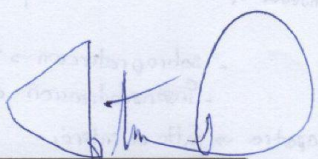
**Opinión de aplicabilidad:**    Aplicable     Aplicable después de corregir [ ]  
  No aplicable [ ]

**Apellidos y nombres del juez validador :**    JAIME ELOGIO HUERTA PERALTA  
**DNI:**    0 81 78 868

**Especialidad del validador**                                    :    ARQUITECTO

**Fecha:**    31-05-2022

<sup>1</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.  
<sup>2</sup>Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.  
<sup>3</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo  
**Nota:** Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.

  
Firma

Fuente: Elaboración propia



## Anexo 9

Validación de los instrumentos: Doc. Arq. Lopez Varela, Susana

**Observaciones:**

Considero que es un tema totalmente relevante y pertinente ante la realidad que vive la ciudad de Lima, sobre todo en distritos como el caso de estudio en cuestión.

---

---

---

---

**Opinión de aplicabilidad:**    Aplicable [ X]        Aplicable después de corregir [   ]  
  No aplicable [   ]

**Apellidos y nombres del juez validador        :** SUSANA LÓPEZ VARELA

**CEXT: 001799841**

**Especialidad del validador: Arquitecta, Doctora en Urbanismo**

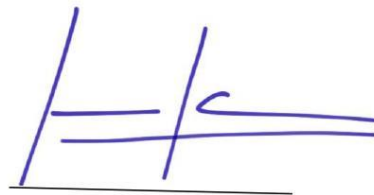
**Fecha: 07 de junio de 2022**

<sup>1</sup>**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

<sup>2</sup>**Pertinencia:** Si el ítem pertenece a la dimensión.

<sup>3</sup>**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

**Nota:** Suficiencia se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Firma

*Fuente:* Elaboración propia



### **Anexo 11**

Entrevista a los usuarios con discapacidad motora



Fuente: Fotografía propia

### **Anexo 12**

Entrevista a los usuarios con discapacidad motora



Fuente: Fotografía propia

### **Anexo 13**

Entrevista a los usuarios con discapacidad motora

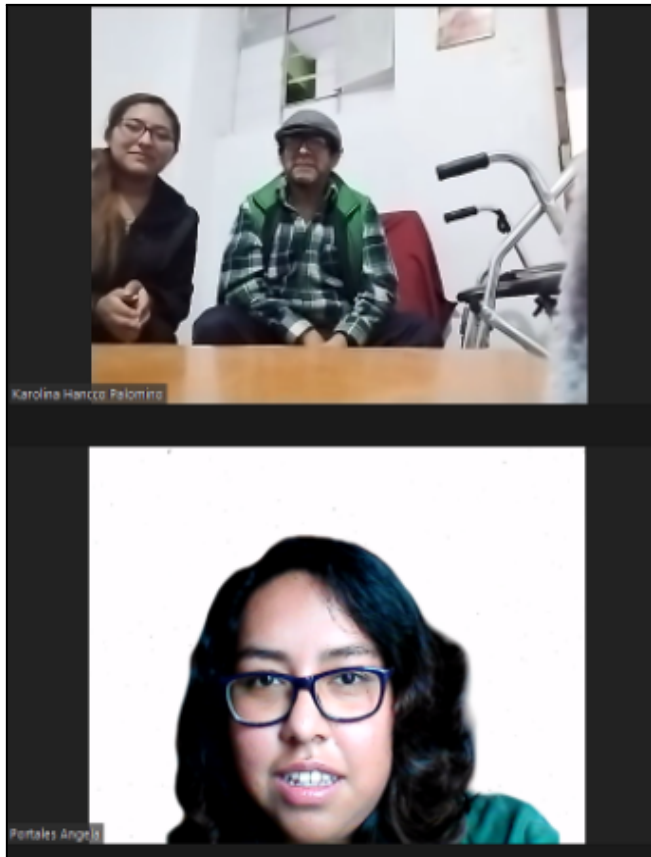


Fuente: Fotografía propia



## Anexo 14

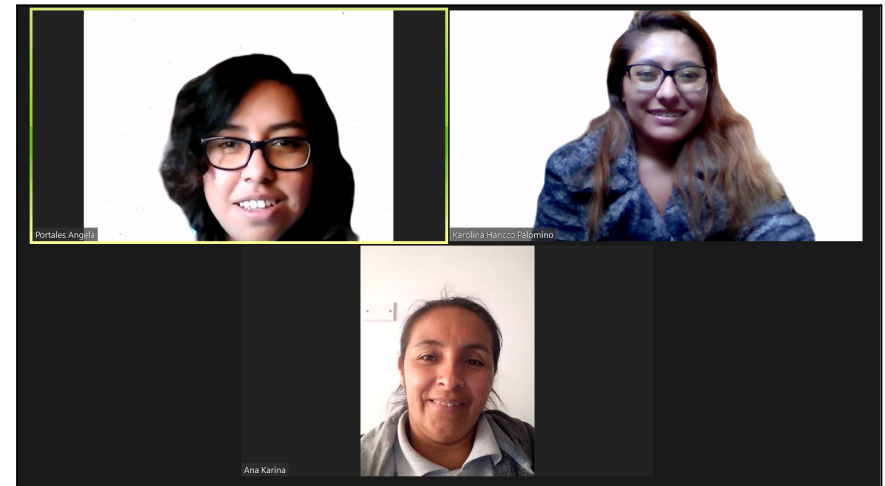
Entrevista a los usuarios con discapacidad motora



Fuente: Fotografía propia mediante plataforma virtual zoom

## Anexo 15

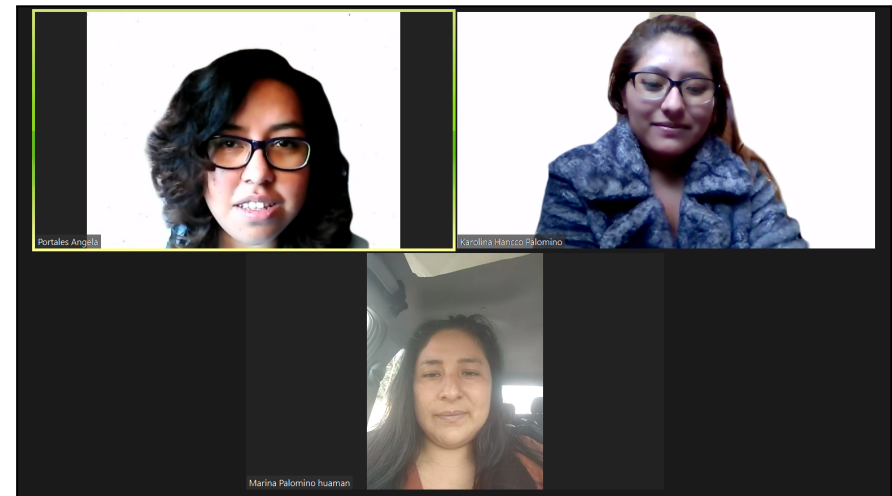
Entrevista a los usuarios con discapacidad motora



Fuente: Fotografía propia mediante plataforma virtual zoom

## Anexo 16

Entrevista a los usuarios con discapacidad motora



Fuente: Fotografía propia mediante plataforma virtual zoom

## Anexo 17

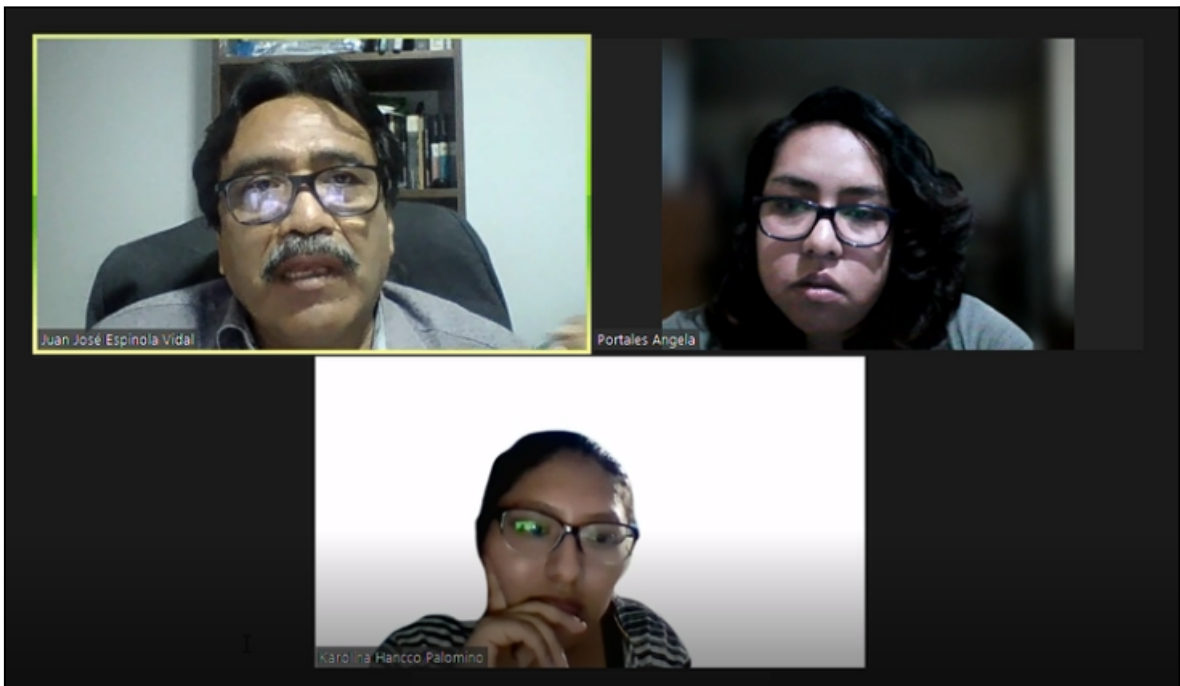
Entrevista al especialista; Mag. Arq. Huerta Peralta, Jaime



Fuente: Fotografía propia mediante la plataforma virtual zoom

## Anexo 18

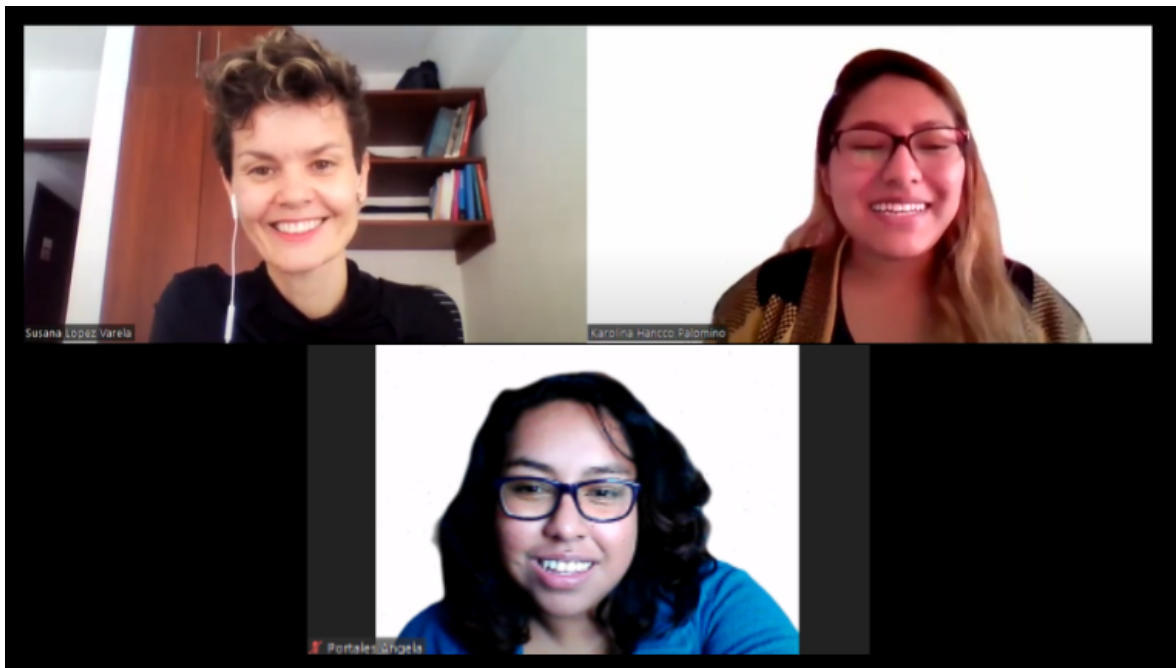
Entrevista al especialista; Mag. Arq. Espinola Vidal, Juan



Fuente: Fotografía propia mediante la plataforma virtual zoom

## Anexo 19

Entrevista al especialista; Doc. Arq. Lopez Varela, Susana



Fuente: Fotografía propia mediante la plataforma virtual zoom

## Anexo 20

Responsable de OMAPED/CIAM- Lic. Kelly Torres Rojas



Fuente: Fotografía propia



## Anexo 21

Carta por parte de la UCV hacia la oficina de OMAPED

 <p>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p> <p><i>"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"</i></p>	
<p><b><u>CARTA N° 004-2022-UCV-LN/EP-ARQ</u></b></p>	
<p>Lima, 27 de Abril de 2022</p>	
<p>Señores:</p>	
<p><b>OMAPED</b> Comas</p>	
<p>De mi mayor consideración:</p>	
<p>Es grato dirigirme a Ud. para saludarlo cordialmente y presentarle a la alumna <b>Karolina Hanco Palomino</b> con DNI N° <b>76638418</b>, estudiante de la Facultad Profesional de Arquitectura de nuestra institución; quienes se encuentran realizando El Desarrollo de su Proyecto de Investigación titulado <b>"El impacto de la inhabilitación urbana en personas con discapacidad motora del distrito de Comas, 2022"</b> para un estudio de casos en las zonas 1, 2 y 11 del distrito de Comas donde ustedes custodian.</p>	
<p>Al respecto le solicito tenga a bien brindarle las facilidades que el caso amerita para hacer posible el logro de sus objetivos académicos.</p>	
<p>Agradeciendo la atención que brinde al presente, hago propicia la ocasión para expresarle mi consideración y aprecio.</p>	
<p>Atentamente,</p>	
	
<p>Mg. Arq. Ricardo Ugarte Chamorro Coordinador de la Escuela Profesional de Arquitectura Fiscal Lima Norte</p>	

## Anexo 22

### Entrega de información del área de OMAPED



**"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"**

**ENTREGA DE INFORMACION DEL AREA DE OMAPED** Hora: 03:29 pm

**A :** **KAROLINA HANCCO PALOMINO**  
ESTUDIANTE DE ARQUITECTURA DE LA UNIVERSIDAD CESAR AVLEJO

**DE :** **KELLY MAGALY TORRES ROJAS**  
RESPONSABLE DE OMAPED/ CIAM

**FECHA :** **12 DE MAYO DEL 2022**

Sirva el presente para expresarle mi cordial saludo a usted y a la vez informarle se está adjuntando la solicitud de Acceso a la Información Pública con Expediente 2022-01-0000020412 de fecha 12 de mayo del presente.

Por lo cual se detalla lo siguientes:

Se remitió la Base de datos de Personas en un Excel especificado con (Nombres y Apellidos, DNI, Dirección y Referencia) de las Discapacidad de OMAPED de la Municipalidad Distrital de Comas al correo [karo240418@gmail.com](mailto:karo240418@gmail.com)

Es todo en cuanto informo a usted para su conocimiento y demás fines.

ATENTAMENTE.



-----  
Karolina Hanco Palomino

DNI: 76638418  
Correo: [karo240418@gmail.com](mailto:karo240418@gmail.com)  
Cel: 931617054



-----  
Kelly Magaly Torres Rojas  
Responsable OMAPED/ CIAM

DNI: 44850805  
Correo: [omapedyciam@gmail.com](mailto:omapedyciam@gmail.com)  
Cel : 997388037



12/5/22, 15:10

Gmail - (sin asunto)



OMAPED CIAM <omapedyciam@gmail.com>

(sin asunto)

1 mensaje

OMAPED CIAM <omapedyciam@gmail.com>  
Para: karo240418@gmail.com, kellymtorres02@gmail.com

12 de mayo de 2022, 15:10

Estimada Karolina:

Adjunto la Solicitud de acceso a la información pública con el Expediente Adm 0000020412 - 1- 2022 remitido por el Área de OMAPED/ CIAM de la Municipalidad de Comas para las gestiones correspondidas con el expediente ya expuesto.

Adjuntando CARTA- - UCV - LN/EP- ARPQ recepcionado - fecha 12 de mayo.

Por lo expuesto se brinda la información con fecha 12 de mayo dando solución al expediente descrito.

Atentamente.


**Kelly Torres Rojas**

**Responsable OMAPED/ CIAM COMAS**

**MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE COMAS**

Plaza de Armas S/N A. España Cdra 4 P.J L a Libertad

Telf: 6805580 Anexo 4012

 DATOS BASE DE DATOS OMAPED - Carolina Hanco Palomino.xlsx  
95K

## Anexo 23

Base de datos proporcionado por Omaped, 2022 (Personas con discapacidad motora de las zonas 1, 2 y 11, que se tiene digitalizado, el resto está en físico)

N°	GENERO	Edad	FENVIO TRAMITE	N° OFICIO	Dx 2 CIE		TIPO DE DISCAPACIDAD	Direccion
1	F	61	44356	OFICIO 095-2021	G821	PARAPLEJIA ESPASTICA	SEVERA	JR. HUAYNA CAPAC MZ. Q3 LT.19
2	F	41	44356	OFICIO 095-2021	G80.9	PARALISIS CEREBRAL	SEVERA	CALLE PIURA 346 PUEBLO JOVEN LA LIBERTAD COMAS
3	M	21	44356	OFICIO 095-2021	S77.0	TRAUMATISMO POR APLASTAMIENTO DE CADERA	SEVERA	CALLE PIURA 708 PJ LA LIBERTAD COMAS
4	F	60	44356	OFICIO 095-2021	S827	FRACTURAS MULTIPLES DE LA PIERNA	SEVERA	13 DE DICIEMBRE VILLA CLORINDA COMAS
5	M	51	44356	OFICIO 095-2021		TRAUMATISMO POR APLASTAMIENTO DE CADERA	SEVERA	JR. LLOQUE YUPANQUI 217
6	M	29	44356	OFICIO 095-2021	B91X	SECUELAS DE POLIOMIELITIS	SEVERA	COOP. VIV. PRIMAVERA MZ.T LT. 2
7	F	51	44356	OFICIO 095-2021	G80.9	PARALISIS CEREBRAL	SEVERA	JR. CESAR VALLEJO 334 URB. SAN AGUSTIN
8	M	31	44356	OFICIO 095-2021	G821	PARALISIS ESPASTICA	SEVERA	AV. SAN MARTIN DE PORRES 363
9	M	59	44356	OFICIO 095-2021	G80	PARALISIS CEREBRAL ESPASTICA	SEVERA	PSJE. SAN JUAN 180 KM 14 EL CARMEN
10	M	32	44356	OFICIO 094-2021	S48.1	AMPUTACION TRAUMATICA	SEVERA	PSJE. LUYO LIBERATO 148
11	F	45	44356	OFICIO 094-2021	G80.9	PARALISIS CEREBRAL	SEVERA	DANIEL ALCIDES 662 COLLIQUE IV
12	M	65	44340	OFICIO 076-2021	S917	HERIDAS MULTIPLES DEL TOBILLO Y DEL PIE	MODERADA	MZ. C LT.5 LAS DALIAS DE SANTA BARBARA
13	F	33	44340	OFICIO 076-2021	S828	FRACTURAS EN OTRAS PARTES DE LA PIERNA	SEVERA	MZ. H2 LT.41 EL PINAR
14	M	47	44340	OFICIO 076-2021	S880	AMPUTACION TRAUMATICA A NIVEL DE RODILLA	SEVERA	PSJE. NIÑO JESUS 11 CMTE 5 KM.11
15	F	60	44340	OFICIO 076-2021	B91X	SECUELAS DE POLIOMIELITIS	SEVERA	PJ CIUDADELA CHALA MZ. E LT. 29
16	M	51	44340	OFICIO 076-2021	S77.0	TRAUMATISMO POR APLASTAMIENTO DE CADERA	SEVERA	CALLE GALINDO 169 AÑO NUEVO
17	F	63	44340	OFICIO 076-2021	F20.0	ESQUIZOFRENIA PARANOIDE	SEVERA	CALLE. CUYANA 159 EL PARRAL
18	F	47	44340	OFICIO 075-2021	G831	MONOPLEJIA DE MIEMBRO INFERIOR	LEVE	A.H MZ. 6 LT.5 LA LIBERTAD ALTA
19	F	61	44340	OFICIO 075-2021	S72.9	FRACTURA DE CUELLO DEL FEMUR	SEVERA	ASOC. SAN ANDRES MZ.K LT. 3A
20	M	41	44340	OFICIO 075-2021	F719	HERIDA EN CINTURA PELVICAA	SEVERA	JR. SANTA ROSA 1102 LA LIBERTAD
21	M	42	44340	OFICIO 075-2021	F72.1	FRACTURA PERTROCANTERIANA	SEVERO	CALLE. MRCAL. ANTONIO JOSE DE SUCRE 298 PJ EL CARMEN
22	F	40	44340	OFICIO 075-2021	G80.9	PARALISIS CEREBRAL ESPASTICA	SEVERA	JR. CESAR VALLEJO 329 COLLIQUE 3ERA ZONA
23	M	53	44340	OFICIO 075-2021	S889	AMPUTACION TRAUMATICA	SEVERA	MZ. B LT.13 COOP. VIV SANTA LIGIA
24	M	45	44340	OFICIO 075-2021	F710	RETRASO MENTAL MODERADO	MODERADO	CALLE. 32 MZ. V1 LT.1 URB. EL ALAMO COMAS
25	F	42	44340	OFICIO 075-2021	T913	TRAUMATISMO DE MEDULA ESPINAL	SEVERA	JR. PISCO 205 CARMEN ALTO COMAS
26	M	54	44340	OFICIO 075-2021	G80.9	PARALISIS CEREBRAL	SEVERA	JR. SUCRE 282
27	F	67	44340	OFICIO 075-2021	G20X	ENFERMEDAD DE PARKINSON	SEVERA	CALLE. CAHUIDE 252 UR. SAN CARLOS AGUSTIN COMAS
28	M	33	44340	OFICIO 075-2021	G958	OTRAS ENFERMEDADES ESPECIFICAS DE LA MEDULA ESPINAL	SEVERA	JR. PORTOCARRERO 47-49 PJ AÑO NUEVO
29	M	19	44340	OFICIO 075-2021	G838	SINDROMES PARALITICOS ESPECIFICADOS	SEVERA	A.H AÑO NUEVO EL MIRADOR MZ.D6 LT.08
30	F	50	44340	OFICIO 075-2021	B91X	SECUELAS DE POLIOMIELITIS	SEVERA	AV. JAMAICA , JR. FELIPE GIL 190
31	F	29	44340	OFICIO 075-2021	M169	COXARTROSIS	SEVERA	MZ. J LT. 2 A H CERRO EL CALVARIO
32	M	37	44322	OFICIO 068-2021	G825	CUADRIPLEJIA	SEVERA	CALLE. CIRO ALEGRIA 251
33	M	49	44322	OFICIO 068-2021	G80.9	PARALISIS CEREBRAL	SEVERA	A.H VIRGEN DE LAS MERCEDES MZ.6 LT08
34	M	25	44322	OFICIO 068-2021	G80.9	PARALISIS CEREBRAL	SEVERA	GUILLERMO MILLER 120
35	M	57	44322	OFICIO 068-2021	G80.3	PARALISIS CEREBRAL ESPASTICA	SEVERA	JR. ANDAHUAYLAS COLLIQUE MZ. W2 LT.6

36	M	62	44322	OFICIO 068-2021	S78.9	AMPUTACION TRAUMATICA DE LA ARTICULACION DE LA CADERA	SEVERA	MZ.A LT.24 A.H DIOS AMOR
37	M	39	44322	OFICIO 067-2021	Z89.6	AUSENCIA ADQUIRIDA DE PIERNA POR ARRIBA DE LA RODILLA	SEVERA	AV. MARIANO IGNACIO PRADO 321
38	F	58	44322	OFICIO 067-2021	G80.9	PARALISIS CEREBRAL ESPASTICA	SEVERA	PROLONG. VICTOR A. BELAUNDE MZ.J LT.4
39	M	39	44322	OFICIO 067-2021	G82.0	PARAPLEJIA FLACIDA	SEVERA	JR. SAN MARTIN 248 BELAUNDE
40	M	19	44295	OFICIO 52-2021	Y83.5	AMPUTACION DE MIEMBROS	SEVERA	AV. SANTO DE MEGRAVEJO 161 A.H MILAGROS A 3 CRDS
41	M	40	44295	OFICIO 52-2021	R26.8	OTRAS ANORMALIDADES DE LA MARCHA Y MOVILIDAD	SEVERA	URB. SANTA LUZMILA MZ.F1 LT.28
42	M	30	44295	OFICIO 51-2021	G819	HEMIPLEJIA FLACIDA	SEVERA	JR. JOSE CARLOS MARIATEGUI 358 LA PASCANA
43	F	64	44295	OFICIO 51-2021	R26.8	OTRAS ANORMALIDADES DE LA MARCHA Y MOVILIDAD	SEVERA	JR.LOS PINOS 257 LA LIBERTAD0
44	M	65	44295	OFICIO 51-2021	R26.8	MARCHA ATAXICA	SEVERA	JR. NEPTUNO MZ.7 LT.78 PJ VILLA COLLIQUE
45	F	68	44295	OFICIO 51-2021	R26.8	MARCHA ATAXICA	SEVERA	AV. REVOLUCION 823 COLLIQUE COMAS
46	M	22	44295	OFICIO 51-2021	Q05.2	ESPINA BIFIDA LUMBAR CON HIDROCEFALO	SEVERA	AV.3 DE OCTUBRE CARMEN ALTO A.H SEÑOR DE LOS
47	M	52	44295	OFICIO 51-2021	I83.0	VENAS VARICOSAS DE LOS MIEMBROS INFERIORES	SEVERA	JR. ENRIQUE VILLAR 123 AÑO NUEVO
48	M	24	44295	OFICIO 51-2021	G809	PARALISIS CEREBRAL	SEVERA	JR. JOSE GALVEZ 386 2DA ZONA
49	M	37	44295	OFICIO 51-2021	Z89.6	AUSENCIA ADQUIRIDA DE PIERNA POR ARRIBA DE LA RODILLA	SEVERA	JR. SANTA MARIA 325 KM 12
50	M	42	44295	OFICIO 51-2021	S684	AMPUTACION TRAUMATICA	SEVERA	PRLG. AV. SAN MARTIN MZ.E LT.06
51	M	28	44295	OFICIO 51-2021	M179	GONARTROSIS	SEVERA	AV. FELIPE PINGLO ALVA 474 COLLIQUE
52	M	71	44295	OFICIO 50-2021	M239	TRANSTORNO INTERNO DE LA RODILLA	SEVERA	PROLONG. CESAR VALLEJO 160 SAN GABRIEL KM.11
53	M	23	44295	OFICIO 50-2021	G819	HEMIPLEJIA	SEVERA	CA. 20 MZ. E 2 LT. 22 3ER PISO URB. EL PINAR
54	M	63	44295	OFICIO 50-2021	Z896	AUSENCIA ADQUIRIDA DE PIERNA POR ARRIBA DE LA RODILLA	SEVERA	PR. LOS ANGELES 109 URB. SANTA LUZMILA
55	F	25	44295	OFICIO 50-2021	G811	HEMIPLEJIA	SEVERA	PROLOG. 8 DE ENERO MZ.E 1 LT.1 DIOS ES AMOR
56	M	55	44295	OFICIO 50-2021	G819	HEMIPLEJIA	SEVERA	SAN JORGE 192-194 9 DE OCTUBRE SAN CARLOS
57	F	18	44295	OFICIO 50-2021	G811	HEMIPLEJIA	SEVERA	JR.PENSILVANIA MZ.C LT.9 LAS VEGAS
58	M	49	44295	OFICIO 50-2021	G809	PARALISIS CEREBRAL	SEVERA	A.H SOL NACIENTE MZ.E LT.1
59	F	24	44295	OFICIO 50-2021	G802	PARALISIS CEREBRAL	SEVERA	AV. SANTA ROSA 951 3ERA ZONA DE COLLIQUE
60	M	55	44295	OFICIO 50-2021	G821	PARAPLEJIA Y CUADRIPLAJIA	SEVERA	AV. SAN MARTIN DE PORRES 363
61	M	46	44259	OFICIO 36-2021	G820	PARAPLEJIA Y CUADRIPLAJIA	SEVERA	A.H VILLA DE JESUS 4TA ZONA DE COLLIQUE
62	F	48	44259	OFICIO 36-2021	R268	OTRAS ANORMALIDADES DE LA MARCHA Y MOVILIDAD	SEVERA	CA. JOSE GONZALES URB. SANTA LUZMILA
63	F	64	44259	OFICIO 36-2021	G809	PARALISIS CEREBRAL	SEVERA	CA. SAN MIGUEL 543 A.H MILAGROS DE JESUS
64	F	41	44253	OFICIO 31-2021	G811	HEMIPLEJIA	SEVERA	AV. PROGRESO 158 VILLA CLORINDA
65	M	28	44253	OFICIO 31-2021	S880	AMPUTACION TRAUMATICA DE LA PIERNA	SEVERA	JR. MARIANO MELGAR 140 1ERA ZONA COLLIQUE
66	F	50	44253	OFICIO 31-2021	G809	PARALISIS CEREBRAL	SEVERA	CA. 24 DE AGOSTO 291 LA LIBERTAD KM.11
67	M	27	44253	OFICIO 31-2021	S781	AMPUTACION TRAUMATICA DE LA ARTICULACION DE LA CADERA	SEVERA	JR. LIBERTAD 372 COMAS
68	M	45	44253	OFICIO 31-2021	G819	HEMIPLEJIA	SEVERA	CA. SAN MIGUEL MZ. A LT.17 2DA ETAPA SAN CARLOS
69	M	27	44253	OFICIO 31-2021	G809	PARALISIS CEREBRAL ESPASTICA	SEVERA	JR. LORETO 272 4TA ZONA COLLIQUE COMAS
70	F	44	44253	OFICIO 31-2021	T136	TRAUMATISMO MIEMBRO INFERIOR	SEVERA	A.H INCA HUASI MZ.E LT.10
71	M	31	44253	OFICIO 30-2021	G819	HEMIPLEJIA	SEVERA	JR. VALDERRAMA 270 MZ.Z LT.36 SANTA LUZMILA
72	F	72	44253	OFICIO 30-2021	G808	PARALISIS CEREBRAL	SEVERA	JR. PACASMAYO 197 LA LIBERTAD
73	M	69	44253	OFICIO 30-2021	G809	PARALISIS CEREBRAL	SEVERA	A.H NUEVA UNION MZ.LL LT.3