



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERIA Y ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

“Barreras arquitectónicas y su influencia en motilidad del discapacitado físico en la cooperativa Chancas de Andahuaylas del Distrito de Santa Anita, Lima - 2021”

TESIS PARA OBTENER EL TITULO PROFESIONAL DE:

Arquitecto

AUTORES:

Cuadros Castillo, José Helbert (ORCID: 0000-0002-5838-2633)

Pariona Almerco, Jhon Maximo (ORCID: 0000-0001-9732-9811)

ASESOR:

Arq. Mag. Isaac Disraeli Sáenz Morí (ORCID: 0000-0001-6623-3227)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo sostenible

LIMA - PERÚ

2021

Dedicatoria:

Dedicado a aquellas personas que en un tiempo de necesidad apoyan desinteresadamente con el fin de ayudar a sus semejantes, ya que día a día luchamos por hacer de estos tiempos una forma de vida más inclusiva, con el fin de proteger, motivar, contribuir y difundir la importancia de la inclusión de todos los seres humanos.

así mismo a aquellas personas que nos apoyaron y nos dieron el aliento para continuar con este propósito profesional.

Los autores

Agradecimiento:

Ante todo, agradecemos a Dios, por guiarnos y protegernos en nuestras vidas diarias, como también a nuestras familias, por su apoyo incondicional, su admiración y sus consejos de aliento, que nos motivaron a luchar en el afán de lograr la realidad de esta investigación; relacionada con la inclusión de las personas con discapacidad. Por consecuente a todas las personas que contribuyeron y confiaron en la realidad de este arduo proyecto.

Asimismo, agradecemos a nuestro asesor Mag. Arq. Isaac Disraeli Sáenz Mori, por su comprensión, apoyo y exigencia en el proceso de la investigación.

Los autores

Índice de contenidos

Carátula

Dedicatoria

Agradecimiento

Índice de contenidos

Resumen

Abstract

I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO.....	5
III. METODOLOGÍA.....	12
3.1. Tipo y diseño de investigación	12
3.2. Categorías, subcategorías y matriz de caracterización	12
3.3. Escenario de estudio.....	13
3.4. Participantes	13
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	13
3.6. Procedimiento	14
3.7. Rigor científico.....	14
3.8. Método de análisis de información.....	14
3.9. Aspectos éticos	15
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	16
V. CONCLUSIONES	21
VI. RECOMENDACIONES	22

REFERENCIAS

ANEXOS

Resumen

Nuestro objetivo de estudio es determinar la relación que existe entre las barreras arquitectónicas y la motilidad del discapacitado físico en la cooperativa Chancas de Andahuaylas del distrito de Santa Anita, Lima 2021, así mismo, se utilizó el enfoque cualitativo para describir la correlación causal que existe en las dos variables, por otro lado, el tipo de diseño de investigación es fenomenológico, dado que su propósito principal es explorar, describir y comprender las experiencias de nuestros participantes, el cual se realizó de forma transversal, obteniendo las categorías como barreras físicas, competencias físicas y psicológicas, acceso a edificaciones, apropiación cognitiva, acceso al transporte y autonomía, todo esto en relación con las dos variables, la muestra elegida y delimitada de nuestros participantes son personas con discapacidad física que utilizan sillas de ruedas siendo un total de diez, esta cantidad se delimito según tamaños comunes en estudios cualitativos. Por otra parte, nuestros resultados están basados en las experiencias vividas de nuestros participantes, los cuales nos hacen denotar la relación directa que hay entre las barreras arquitectónicas y la motilidad, llegando a la conclusión que la motilidad es importante para la inclusión de las personas con discapacidad física, dándole así una mejor calidad de vida.

Palabras claves: motilidad, barreras arquitectónicas, discapacidad, inclusión.

Abstract

Our study objective is to determine the relationship that exists between architectural barriers and the motility of the physically disabled in the Chancas de Andahuaylas cooperative in the district of Santa Anita, Lima 2021, likewise, we used the qualitative approach to describe the causal correlation that exists in the two variables, likewise, the type of research design is phenomenological, since its main purpose is to explore, describe and understand the experiences of our participants, This was done in a transversal way, obtaining categories such as physical barriers, physical and psychological competences, access to buildings, cognitive appropriation, access to transportation and autonomy, all this in relation to the two variables, the chosen and delimited sample of our participants are people with physical disabilities who use wheelchairs being a total of ten, this amount was delimited according to common sizes in qualitative studies. On the other hand, our results are based on the lived experiences of our participants which make us denote the direct relationship between architectural barriers and mobility, concluding that mobility is important for the inclusion of people with physical disabilities, thus giving them a better quality of life.

Keywords: motility, architectural barriers, disability, inclusion.

I. INTRODUCCIÓN

En mundo las personas con habilidades diferentes afrontan con mayor intensidad los obstáculos que limitan su integración. La Organización Mundial de la Salud (2018). Menciona que las personas con discapacidad tienen los peores resultados en educación, salud e ingresos económicos, debido a que las barreras arquitectónicas obstaculizan su integración. Precisamente Naranjo (2010) refiere a los obstáculos como barreras arquitectónicas el cual limita el libre desplazamiento y accesibilidad de las personas, así mismo, la limitación de la movilidad genera un problema muy grave que repercute en muchos aspectos sociales y económicos del individuo. Por otro lado, Flamm & Kaufmann (2004) define a la motilidad como una capacidad inherente de las personas que tienen para movilizarse en el entorno físico y geográfico. Del mismo modo, en la ciudad de Lima la Defensoría del Pueblo (2019), menciona que, la movilidad más utilizada por los discapacitados físicos se expresa en el desplazamiento autónomo con un 53.6 %, luego el transporte público con el 38.2 %, donde el 28.6 % de los discapacitados están obligadas a usar el transporte de taxi, generándoles un gran costo económico. Es decir, que actualmente nos encontramos en un entorno con obstáculos que limitan su accesibilidad. De acuerdo con la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, Las Naciones Unidas (2008), menciona que los estados deben proyectar las medidas necesarias para que las personas con discapacidad vivan de forma independiente y participen en todos los aspectos de la vida. Como respuesta a ello el estado peruano ha promulgado la Ley General de la Persona con Discapacidad N° 29973 (2012), con el fin de proteger los derechos de esta parte de la sociedad. Además, existen iniciativas como el Plan Nacional de Accesibilidad (2018 – 2023), que nace como un instrumento orientado a la planificación y gestión transversal para generar integración e igualdad de las personas con discapacidad.

A nivel internacional, según el Banco Mundial (2019) afirma que el 15% de la población mundial, es decir unos 1000 millones de habitantes vive con algún tipo de discapacidad, siendo la prevalencia en los países en desarrollo, como Latinoamérica y el Caribe, así mismo estos grupos de personas con discapacidad encuentran obstáculos a la inclusión social y económico, debido a las barreras arquitectónicas, generándoles un problema de inaccesibilidad a los entornos físicos

y servicios sociales. De igual modo Vásquez (2016) afirma que, al existir barreras arquitectónicas entendidas como toda forma que impide, obstaculiza y limita, estas generan problemas de integración en el aspecto laboral y social del discapacitado físico.

A nivel nacional, el Instituto Nacional de Estadística e Informática (2018) informa que, la población con algún tipo de discapacidad ocupa el 5,2% del total de habitantes, siendo su mayor incidencia en la ciudad de Lima metropolitana, así mismo, nos da a conocer que las personas con discapacidad motora ocupa mayor incidencia dentro de los grupos de discapacidad. En este contexto la discapacidad física resulta un aspecto latente en nuestro país. Es por ello que el Plan Nacional de Accesibilidad (2018) menciona que las barreras arquitectónicas limitan y obstaculizan la integración de los discapacitados físicos, siendo en el ámbito urbano la mayor incidencia.

A nivel local, según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (2018) el distrito de Santa Anita, tiene una población de 196,214 habitantes, así mismo, según el Consejo Nacional para la integración de las personas con Discapacidad (2018) informa que en el distrito de Santa Anita registra una población de 1,548 personas que sufren de algún tipo discapacidad. Según el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (2018) informa que el distrito de Santa Anita carece de un plan urbano distrital, lo que explica la ausencia de estrategias orientadas a garantizar la armonía social, promoción de la interacción en el ámbito urbano y el adecuado uso de recursos, todo esto representa un problema para los ciudadanos, en especial para aquellos que tienen alguna discapacidad. Como respuesta a ello la Municipalidad Distrital de Santa Anita (2017), ha creado la oficina municipal de atención a la persona con discapacidad, ubicado en la cooperativa chancas de Andahuaylas, esta oficina cumple las funciones de difundir, fomentar y apoyar la formulación de programas de prevención, educación, rehabilitación e integración social de las personas en situación de discapacidad de acuerdo a la Ley N.º 29973, con el fin de lograr calidad de vida para las personas con algún tipo de discapacidad. Sin embargo, el diagnóstico del plan de desarrollo concertado de la municipalidad distrital de Santa Anita (2015), menciona que las problemáticas de infraestructura urbana y crecimiento desordenado, son debido a la carencia de

planificación urbana, generando barreras físicas y sociales para sus habitantes, principalmente a las personas con discapacidad. Así mismo Guerrero (2019) menciona que el crecimiento desordenado deteriora el contexto urbano y por ende la habitabilidad de las personas, el cual se han visto afectados debido a la construcción de algunas viviendas que hacen uso inapropiado e ilegal de las veredas y sobre todo el inadecuado diseño de calles, avenidas, plazas y parques.

Por todo ello, el problema de la accesibilidad de los discapacitados se ha convertido en un obstáculo físico, por lo que dificulta el acceso y desplazamiento durante su movilización por las vías públicas, espacios libres y edificios, así mismo, la movilidad ya no se restringe solo a los desplazamientos de personas o medios de transportes; sino también abarca condiciones de “cambios en el espacio-tiempo”. (Sarmiento, 2018, p. 173). Por consiguiente, al considerar las barreras arquitectónicas como obstáculos que genera impedimento de la integración del discapacitado físico y teniendo como referencia a la motilidad como la capacidad de moverse, es imprescindible y necesario investigar sobre este problema ya que nos conlleva a mejorar un entorno más inclusivo y entender la relación que hay entre las barreras arquitectónicas y la motilidad, lo cual nos lleva a formular el siguiente problema. ¿Cómo influye las barreras arquitectónicas en la motilidad de las personas con discapacidad física que utilizan sillas de ruedas, en la cooperativa chancas de Andahuaylas del Distrito de Santa Anita, Lima 2021?

Entonces, la investigación se justifica en la importancia de descubrir, como las barreras arquitectónicas influyen en motilidad de las personas con discapacidad física, que circulan en la cooperativa Chancas de Andahuaylas del distrito de Santa Anita, Lima 2021. Por ello es necesario efectuar una investigación; con la finalidad de entender y conocer los problemas que generan las barreras arquitectónicas en la motilidad del discapacitado físico, con respecto a su integración con el entorno urbano, Lo cual requiere de un estudio conciso, analizando la problemática desde un contexto internacional, nacional y local.

Por consiguiente, la presente investigación tuvo un objetivo principal y tres objetivos específicos, como objetivo principal se propuso describir las relaciones causales de las variables, barreras arquitectónicas y motilidad de las personas con

discapacidad física que utilizan silla de ruedas, en un momento determinado a fin de describir el grado de influencia de una variable sobre la otra.

Entre los objetivos específicos se presentaron los siguiente: entender como las barreras físicas del entorno urbano afectan las competencias físicas y psicológicas de las personas con discapacidad física que utilizan sillas de ruedas; entender como el acceso inadecuado a edificaciones que no cumplen la normativa, afectan la apropiación cognitiva de las personas con discapacidad física que usa silla de ruedas; entender como el acceso inadecuado a los medios de transporte, afectan la autonomía de las personas con discapacidad física que usa silla de ruedas.

Finalmente, se plantea la siguiente hipótesis general; se entiende que existe influencia de las barreras arquitectónicas en motilidad del discapacitado físico en la cooperativa Chancas de Andahuaylas del distrito de Santa Anita, Lima 2021. Entre sus hipótesis específicas se manifiestan que: Se entiende que las habilidades físicas y psicológicas de las personas con discapacidad física que utiliza silla de ruedas se ven afectadas debido a las barreras físicas del entorno urbano; Se entiende que el acceso inadecuado a edificaciones que no cumplen la normativa afecta la apropiación cognitiva de las personas con discapacidad física que usa silla de ruedas; Se entiende que el acceso inadecuado a los medios de transportes afecta la autonomía de las personas con discapacidad física que usa silla de ruedas.

II. MARCO TEÓRICO

Con respecto a los antecedentes, se cuenta con estudios realizados a nivel internacional. Mendoza y Rodríguez (2015) quienes realizaron un estudio de investigación, que tuvieron como objetivo determinar la incidencia de las barreras arquitectónicas en el desarrollo de actividades de las personas con habilidades diferentes en la parroquia Andrés Vera del Cantón Portoviejo, provincia de Manabí. La muestra que utilizaron fue de 90 personas en total, de las cuales 30 personas son discapacitados, de los cuales el 70% fue del sexo femenino y el 30% fueron varones, la prevalencia fue la discapacidad física, el tipo de diseño utilizado fue el no experimental analítico descriptivo, el instrumento fue la encuesta, los resultados obtenidos afirmaron que la ciudad contiene barreras arquitectónicas, los cuales obstaculizan el acceso a las personas con discapacidad, por otro lado mencionaron que las accesibilidades arquitectónicas que ayudan al discapacitado son los ascensores, rampas, etc. Permitiéndoles el acceso a servicios sociales y económicos, sin embargo, los resultados también evidenciaron que en la ciudad no se toma en consideración a este grupo vulnerable.

Del mismo modo, también se analizó el estudio realizado por Muñoz (2018) quien elaboró una investigación que tuvo como objetivo determinar las barreras arquitectónicas que desfavorecían a los estudiantes con discapacidad motora dentro de la Universidad Católica del Ecuador con sede en Quito, esta investigación fue realizado con un enfoque cuantitativo, con diseño del tipo descriptivo observacional de corte transversal y prospectivo, la muestra de estudio fueron 12 estudiantes con discapacidad motora, en el periodo 2017-1, siendo 8 los participantes directos en la investigación, así mismo se utilizaron 29 ambientes de la universidad con el fin de recolectar datos de barreras arquitectónicas, la técnica utilizada fue la observación directa y el instrumento fue las encuestas, los resultados obtenidos fueron que el 88% de la muestra resultó que poseen discapacidad motora leve, en cuanto a las barreras arquitectónicas el 88% de los ambientes observados cumplieron con el estándar adecuado, por ende no afectaron la movilidad de los estudiantes con discapacidad motora, por lo cual el investigador recomendó la ampliación del estudio.

Además, se analizó el estudio realizado por Anchundia y Delgado (2019) quienes realizaron una investigación con el objetivo de determinar la influencia de barreras arquitectónicas en la accesibilidad de los estudiantes con discapacidad motora, que estuvo vinculada a la unidad educativa especializada Juntos Venceremos de la ciudad de Chone - Ecuador. Esta investigación fue realizada con un diseño del tipo descriptivo y explicativo, con enfoque cuantitativo. La muestra de estudio estuvo conformada por 115 estudiantes, 47 de ellos con discapacidad motora. La recolección de datos se realizó a través de encuestas y evaluaciones estandarizadas. Los resultados indicaron que los estudiantes con discapacidad motora, enfrentaron drásticamente los obstáculos físicos y ambientales, repercutiendo en su autonomía y bienestar.

De igual modo, se revisó el estudio de Polo y López (2005), donde presentan un trabajo de investigación centrado en conocer las barreras físicas que confrontarían 23 estudiantes con discapacidad motora de la universidad de Granada, obteniendo como resultado que más del 50% de ellos consideran que si son adecuados los servicios y accesos que ofrece la universidad, sin embargo, un 47.8% se sienten excluidos con respecto al acceso, llegando a la conclusión que a pesar de los esfuerzos de la universidad para eliminar estas barreras de los distintos servicios, aún existe un porcentaje de este grupo de personas que se sienten afectados, en ese sentido cabe la necesidad de realizar estudios con el objeto de alcanzar mejores resultados.

También se revisó antecedentes nacionales donde tenemos las siguientes investigaciones realizadas.

Uzategui (2016) quien desarrollo un estudio en el ámbito urbano del centro histórico de la ciudad de Arequipa, con el objetivo de determinar la relación de accesibilidad del discapacitado físico y las barreras arquitectónicas, que se encontraban en el trayecto hacia los museos y conventos de la zona. Esta investigación fue del tipo básico, con enfoque cuantitativo - cualitativo, con diseño del tipo no experimental, descriptivo - transeccional, utilizando dos instrumentos de recolección, como las fichas de observación y la encuesta, la muestra de estudio utilizada fue de 31 personas, que laboraron como guías turísticos. La recolección de datos fue mediante encuestas y evaluaciones de análisis, los cuales dieron como

resultado que las barreras arquitectónicas del lugar impidieron la accesibilidad de las personas con discapacidad motriz, en consecuencia, les generaron problemas de exclusión.

Además, se revisó el estudio realizado por Fajardo (2016) cuyo objetivo fue determinar la relación entre la discapacidad y las barreras que impidieron la accesibilidad en la atención de consulta externa de fisioterapia en el Hospital Cayetano Heredia. El tipo de investigación fue básico, con diseño no experimental descriptivo correlacional de corte transversal. La muestra de estudio estuvo conformada por 313 pacientes. La técnica utilizada fue la observacional y la encuesta, La recolección de los datos se dio a través de cuestionarios. Teniendo como resultado una relación significativa entre la discapacidad y las barreras que limitan la accesibilidad físico-geográfico.

De igual modo, Mamani (2017) realizó una investigación que tuvo como objetivo determinar la relación de las barreras arquitectónicas de los espacios públicos con la accesibilidad de los discapacitados físicos, en la ciudad de Puno, esta investigación tuvo enfoque cuantitativo, con diseño del tipo descriptivo explicativo. La muestra de estudio estuvo conformada por 90 personas con edades de 21 a 60 años. La recolección de datos fue mediante la encuesta, utilizando el paquete estadístico SPSS. Con la prueba de hipótesis Chi cuadrado. Dando como resultado la exclusión y la falta de oportunidad que sufrió el discapacitado, debido a las malas condiciones de accesibilidad que tuvieron los espacios públicos.

Igualmente, Palma, Soto, Barria, Lucero, Mella, Santa, y Seguel (2016), realizaron una investigación con el objetivo de obtener mayores antecedentes acerca de proceso de inclusión de jóvenes en situación de discapacidad en la ciudad de Magallanes, por el cual utilizaron la metodología cualitativa, considerando la experiencia de 15 participantes con distintos tipos de discapacidad, obteniendo como resultado las relevancias de facilitadores vinculados al entorno urbano y por otra parte las cualidades de cada uno de ellos, que les permitieron afrontar los desafíos de las barreras arquitectónicas.

Con respecto a las variables del proyecto de investigación tenemos las definiciones de discapacidad, motilidad y barreras arquitectónicas.

La discapacidad según la Organización Mundial de la Salud (2011) es un término que compromete las deficiencias, limitaciones y restricciones del individuo. Las deficiencias son inconvenientes que aquejan a una función corporal, las limitaciones en el desarrollo de una actividad son obstáculos, impedimento e inconvenientes para realizar acciones o labores, y las restricciones del individuo son dificultades para integrarse en la sociedad. Así mismo la discapacidad es un fenómeno complejo que evidencia una correlación reducida entre las características del individuo y las características del lugar en la que vive.

Por ello, se puede decir que la discapacidad está ligado a la interacción del individuo con el medio en el que vive. Del mismo modo, en el Perú se promulgó la Ley general de la persona con discapacidad N° 29973 (2012) que define al discapacitado como el individuo que posee una o más deficiencias físicas, sensoriales, intelectuales de carácter permanente, que al interactuar con las barreras físicas y sociales se obstaculiza el uso de sus derechos e inclusión a la sociedad. Por consiguiente, la discapacidad del individuo puede manifestarse con deficiencias físicas, sensoriales e intelectuales.

Por otro lado, la motilidad es una capacidad de movilidad del individuo, Flamm y Kaufmann (2004) realizaron un estudio, llamado operacionalización del concepto de motilidad, definiendo a la motilidad como un factor decisivo de integración social, realizando un estudio con enfoque cualitativo y de diseño del tipo exploratorio - explicativo, discutiendo tres aspectos del individuo: la accesibilidad, sus competencias y su apropiación cognitiva, demostrando que la motilidad es una forma de capital, en similitud al capital económico social y cultural.

Así mismo, Kaufmann, Bergman y Joye (2004) refieren a la accesibilidad como la necesidad de utilizar de forma autónoma los bienes y servicio que se encuentran en el entorno del individuo. la competencia se define como la habilidad de vincularse con los espacios de tal manera que el individuo se apropia de ello, dependiendo de sus destrezas, condición, conocimiento para confrontar las adversidades, entonces los autores determinan que la apropiación es la habilidad presentada en un individuo que posee la finalidad de percibir e interpretar de forma adecuada el nivel de movilidad desarrollado en su entorno. De modo que se establece una relación con lo sostenido por Kaufmann (2014) quien manifiesta que

la motilidad hace referencia a todas las características de un determinado individuo que le posibilitan la capacidad de movilizarse, tales como habilidades físicas, ingresos, aspiraciones, entre otros.

Del mismo modo, García (2016) en su propuesta teórica de análisis de la movilidad socio-espacial argumentada en los planteamientos del estructuralismo constructivista propuesto por Pierre Bourdieu, concluye que la motilidad es un capital social e individual que puede sufrir cambios, debido a que puede acumularse o perderse como todo capital, por consiguiente conlleva a la adquisición de otros capitales, de tal manera que se compite por ella, generando hábitos de movilidad, el cual se pueden dimensionar en accesibilidad, competencias y apropiación del espacio. En adición a ello Sarmiento (2019) realizó un estudio con el objetivo de explicar cómo las nuevas políticas de movilidad urbana limitan el potencial de movilidad social y espacial de los comerciantes callejeros, definiendo a la motilidad como la capacidad que tienen las personas de desplazarse en los espacios sociales y geográficos, del mismo modo menciona que la motilidad es la aptitud física o moral de la persona que tiene para apropiarse del espacio, describiendo a la motilidad del comerciante ambulante como el conjunto de conocimientos, habilidades y accesibilidades que encuentre en su entorno, dependiendo de circunstancias intrínsecas y extrínsecas.

Por otra parte, Vidal, Pol, (2005), nos mencionan que los espacios han sido objeto de análisis, desde la perspectiva de frecuentar a un lugar particular, formando una identidad con el entorno urbano al que asisten, este fenómeno es una aproximación conceptual, sobre la apropiación del espacio, que permite un planteamiento teórico que aborda aspectos sociales con referente a la movilidad en los espacios públicos.

De igual forma Regalado (2020), realizó un estudio con el objetivo de realizar un análisis profundo de los hábitos sociales de movilizarse, así como la asociación inmediata del capital de motilidad dispuesto por el usuario, de forma que le permita desempeñar el habitus ambulante, afirmando que la motilidad es capaz de permitir el abordaje que conceptualiza a la movilidad urbana, pues este aspecto abarca un contexto que exige un bien privilegiado, el cual se determina como la capacidad para ejercer desplazamientos efectuados por ciertos agentes desde un entorno

sociocultural. Ante esto propone seguir la orientación de un “capital de motilidad”. Como conclusión determina que el capital de motilidad es un aspecto que se reconoce como intrínseco; ya que se asocia con el resto de capacidades y potencialidades particulares de un individuo; además, este aspecto del capital deja de ser significativo cuando una persona presenta problemas o dificultades para poder desenvolverse en su entorno.

Por consiguiente, a partir de lo propuesto por los autores podemos decir que la motilidad es una capacidad inherente de las personas que tienen para movilizarse, relacionándose con las características de su entorno. Así mismo podemos mencionar que la motilidad es aquella capacidad potencial hallada en cada agente que se desenvuelve en un entorno físico y sociocultural, independientemente del estado que presente; ya sea por condiciones de discapacidad o comunes. Además, se puede dimensionar en tres componentes: accesibilidad, competencias y apropiación espacial.

En cuanto a la variable; barreras arquitectónicas, Naranjo (2010) define que son obstáculos físicos que limitan el libre desplazamiento y accesibilidad de las personas en el entorno urbano. También indica que la falta de movilidad genera un grave problema que repercute en muchas fases de la vida de la persona, como cuando quiere desplazarse de manera autónoma, es decir ir al cine, a comer, salir de compras, etc., por consiguiente es importante que las edificaciones públicas y privados, así como las calles, parques y plazas cuenten con una adecuada accesibilidad. Del mismo modo nos menciona que las barreras arquitectónicas las encontramos en tres dimensiones: urbanísticas, transporte y edificaciones.

Así mismo, Lolito y Sanhueza (2011) afirman que las barreras arquitectónicas representan toda forma que impide, obstaculiza, limita el acceso, el uso, el disfrute y la interacción del individuo. También menciona que estas se dividen en tres dimensiones: urbanísticas, en el transporte y edificaciones. Donde las barreras urbanísticas las encontramos en las vías y espacios públicos: veredas, pasos a desniveles, rampas, parques y jardines no accesibles, mobiliario urbano no apto, etc. Las barreras en el transporte se encuentran en las distintas formas de desplazamiento, incluyendo la imposibilidad de utilizar los buses, el tren eléctrico, el taxi, así como el vehículo propio. Con respecto a las barreras en edificaciones el

autor indica que estas se encuentran en los accesos de los edificios, así como en el interior como son los pasillos pequeños y puertas estrechas.

Por otro lado, Blogna (2018), nos menciona que en América latina y otras regiones, perciben una accesibilidad horizontal muy débil, demostrando que no se cumplen las normativas al momento de la planificación urbana, así mismo investigo el derecho de acceso al transporte con referente al nivel de cumplimiento del derecho a la accesibilidad del discapacitado.

Del mismo modo, Serrano, Ramírez, Abril, Ramón, Guerra, y Clavijo (2013), mencionan que las personas con discapacidad física experimentan dificultades debido a que confrontan las barreras físicas, dificultando así la inclusión y participación en la sociedad.

Finalmente, Ríos (2013) menciona que las barreras arquitectónicas son impedimentos físicos que dificultan la movilidad de las personas, los cuales podemos encontrar en dos tipos, a nivel urbano y edificación, el primero los define como obstáculos físicos que se encuentran en las vías públicas, como veredas en mal estado, rampas muy pronunciadas, paso a distintos niveles, parques no accesibles. etc., las barreras en las edificaciones se encuentran en acceso e interior, como escalones, pasillos y puertas estrechas, etc., estas barreras se forman debido a la carencia de planificación en la infraestructura urbana, ocasionando así el impedimento y dificultad del tránsito peatonal además de convertirse en obstáculos.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

El tipo de investigación del proyecto fue **básico**. Ya que, los resultados de la investigación tuvieron como finalidad incrementar los conocimientos científicos ya realizados antes de esta investigación (Behar, 2008), llegando a un nivel de investigación **exploratorio, descriptivo y correlacional**, Para esta investigación se buscó comprender y entender la relación de las variables, en un **corte transversal** de estudio al año 2020. Esta investigación es de un **enfoque cualitativo**, ya que el estudio estuvo centrado en los participantes, con el fin de comprender las experiencias vividas y profundizar sus puntos de vista (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

Se aplicó el tipo de diseño investigación **fenomenológico**, dado que su propósito principal fue explorar, describir y comprender las experiencias de los participantes con respecto a un fenómeno y descubrir los elementos en común de tales vivencias (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

3.2. Categorías y subcategorías

3.2.1 categorías. - Del análisis realizado se obtuvieron seis categorías, las cuales son: barreras físicas, competencias físicas y psicológicas, acceso a edificaciones, apropiación cognitiva, acceso al transporte y autonomía, los cuales todas ellas están relacionadas con los objetivos y las preguntas de investigación.

3.2.2 subcategorías. – de las categorías obtenidas se identificaron veintiún subcategorías las cuales son: ausencia de veredas, mala infraestructura peatonal y vial, invasión de autos en la vereda, falta de señalización, incumplimiento de leyes y normas, indiferencia, falta de atenciones, desinterés de las autoridades locales, inaccesibilidad al transporte público, conocimiento, habilidades, capacidades, aptitudes, actitudes, pensamiento, percepción, razonamiento, experiencia, capacidad de tomar decisiones, elegir su itinerario e independencia.

Estas categorías y subcategorías están relacionadas directamente con la pregunta de investigación y objetivo, los cuales son:

¿Cómo influye las barreras arquitectónicas en la motilidad de las personas discapacidad física que utilizan sillas de ruedas, en la cooperativa chancas de Andahuaylas del Distrito de Santa Anita, Lima 2021?

describir las relaciones causales de las variables, barreras arquitectónicas y motilidad de las personas con discapacidad física que utilizan silla de ruedas, en un momento determinado a fin de describir el grado de influencia de una variable sobre la otra.

3.3. Escenario de estudio

El escenario de estudio está enmarcado en la cooperativa Chancas de Andahuaylas del distrito de Santa Anita, el cual está delimitado por las Avenida los Ruiseñores, Avenida Chancas de Andahuaylas, avenida General Ancco Huillo y Avenida Gran Chimú, el cual cuenta con una extensión de 320.00 km², dentro de esta área delimitada se encuentran las barreras arquitectónicas, asimismo nuestro objeto de estudio que son las personas con discapacidad física que utilizan sillas de ruedas serán entrevistadas dentro de la oficina del OMAPED (Oficina Municipal de Atención a las Personas Con Discapacidad).

3.4. Participantes

La muestra elegida y delimitada serán las personas con discapacidad física que utilizan sillas de ruedas, siendo un total de diez participantes, esta cantidad de participantes se eligió según tamaños comunes en estudios cualitativos, dependiendo del tipo de estudio (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

3.5. Técnicas e instrumento de recolección de datos

La técnica que se utilizó en esta investigación fueron las entrevistas realizadas a los participantes (personas con discapacidad física que utilizan sillas de ruedas), así mismo se utilizó también el levantamiento en campo por medio de fichas de investigación (barreras arquitectónicas), el instrumento somos los investigadores (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

La recolección de datos se realizó en ambientes naturales y cotidianos de los participantes (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

3.6. Procedimiento

Para la variable 1 (barreras arquitectónicas) se ha realizado un levantamiento de campo en la zona de estudio, recolectando información que se describieron en fichas, después de codificarlos y analizarlos obtuvimos las siguientes categorías: barreras físicas, acceso en el transporte y acceso en edificaciones,

Para la variable 2 (motilidad de las personas con discapacidad física que utilizan sillas de ruedas), se realizó entrevistas semiestructuradas a los participantes dentro de los ambientes del OMAPED (Oficina Municipal de Atención a las Personas Con Discapacidad), contándonos sus experiencias vividas con respecto a su movilidad, estos datos recolectados fueron codificados y analizados de los cuales obtuvimos las siguientes categorías. Autonomía, apropiación cognitiva, competencia físicas y psicológicas.

la interpretación de los datos recolectados, fueron inopinadas dando más veracidad a los resultados.

3.7. Rigor científico

El presente estudio tiene rigor científico, ya que se basa en la credibilidad, según Saumure y Dado (2008), el investigador ha captado el significado completo y profundo de las experiencias de los participantes particularmente de aquellas vinculadas con el planteamiento del problema. Asimismo, Mertens (2010), define como la correspondencia entre la forma en que el participante percibe los conceptos vinculados con el planteamiento del problema y la manera como el investigador retrata los puntos de vista del participante.

3.8. Método de análisis de la información.

El método utilizado para analizar la información tuvo la siguiente secuencia: fase uno, análisis detallado de la información recopilados (codificación), fase dos, identificación y descripción de las categorías, fase tres: análisis e interpretación de la información, fase cuatro: síntesis y resultados de la información. Según Hernández, Fernández y Baptista (2014). Para analizar la información consiste en recibir datos no estructurados, los investigadores proporcionan una estructura, los

datos son muy variados, pero en esencia consiste en observaciones de los investigadores y narraciones de los participantes.

3.9. Aspectos éticos

Con respecto a los aspectos éticos, se contará con la reserva de identidades de los participantes entrevistados en la cooperativa Chancas de Andahuaylas, así como la confidencialidad de la información proporcionada.

Con respecto al marco teórico, se respetará la autoría de cada bibliografía citando cada texto según APA, además de proceder a filtrar la investigación en su totalidad en el programa Turnitin y así verificar el grado de similitud.

IV. RESULTADOS Y DISCUSION

Una vez que se recolectaron los datos de la variable uno (barreras arquitectónicas), mediante levantamiento de campo, generando fichas de registro y mapeo del sector de estudio, para la variable dos (motilidad del discapacitado físico) la recolección de datos fue mediante las entrevistas, siendo nuestros participantes personas con discapacidad en silla de ruedas, los cuales fueron analizados y codificados, por lo cual se obtuvieron 6 categorías, las cuales son: competencias físicas y psicológicas, barreras físicas, apropiación cognitiva, acceso en edificaciones, autonomía y acceso en el transporte.

4.1. Barreras físicas y competencias físicas y psicológicas

Como primera experiencia obtenida por parte del entrevistado, el menciona lo siguiente, “haber, primero las pistas malas todo hueco, los rompe muelles que le hacen todo volados, no lo hacen bonito como voy a pasar por allí, quieres ir por las veredas y no hay veredas, o si no, hay autos metidos allí, no vas a ir por debajo del carro tienes que pasar ese rompe muelle”. Así mismo, otro entrevistado también dijo “a todas las veredas un pedazo no hay, tengo que bajar ir y venir para volver a subir, y aparte los carros estacionados en las veredas, y ahora hay otro que no si permite la municipalidad hay rompe muelles feos que los mismos vecinos lo hacen mal, hay rompe muelles que los hacen los ingenieros por allí subo y bajo normal, pero los que hay aquí son bien altos” de lo mencionado por los entrevistados, se infiere que los discapacitados físicos especialmente los que utilizan silla de ruedas, también utilizan las pistas para transitar, esto debido a la falta de veredas o también a que se encuentran ocupadas por vehículos, lo cual nos hace comprender como las barreras físicas influyen en las habilidades y conocimientos del discapacitados físicos, por otro lado otro entrevistado menciona que “todas las calles, tiene sus baches tiene sus rompe muelles, sufro en subirlo, pero le paso”, así mismo otro de los entrevistados dijo que “desanimarme no, yo tengo un espíritu fuerte que así me insultes me grites, a mí no me vas a bajar la cabeza, yo estoy allí, por más que me caigo, cuantas veces así me he caído, así queriendo cruzar a veces no le media no le calculaba bien subía y.... a abajo y dije no me va a doler, luego he jalado mi silla y arriba... seguía”. De igual modo una de las entrevistadas dijo “yo misma tengo que darme fuerzas para salir adelante, aquí no nos dan apoyo para poder trabajar

también nos minimizan deberían darnos un espacio para poder trabajar porque, así como yo hay personas que venden golosinas en sus sillas allí, más bien ellos como van a subir una rampa si bien parado con todas sus cosas, estar en sillas de ruedas difícil es, pero tengo que seguir nada más”. De ello se puede deducir que los discapacitados físicos que utilizan sillas de ruedas, tienen la capacidad de afrontar el percance físico de la vía pública, mediante las habilidades y aptitudes, de tal manera que se comprende como las barreras físicas influyen en su competencia físicas y psicológicas.

Sin embargo, Regalado G. (2019), en sus hallazgos encuentra que las competencias y habilidades de las personas es relevante, ya que les ayuda a sortear obstáculos que podrían encontrar en un entorno urbano hostil, así mismo, la motilidad entendida como capital puede disminuirse cuando el individuo no posee habilidades para afrontar los obstáculos, también puede mantenerse y ser constante siempre y cuando tenga las habilidades adecuadas y puede aumentar cuando el entorno ofrece una buena accesibilidad al individuo. Nuestros hallazgos dan a entrever que el discapacitado físico que utiliza sillas de ruedas, hace uso de sus conocimientos y habilidades que posee al momento de confrontar los obstáculos físicos, optando en algunos casos por utilizar la vía vehicular cuando no encuentran accesibilidad en la vía peatonal, por consiguiente, se podría decir que la motilidad del discapacitado físico que utiliza sillas de ruedas se mantiene constante frente a las adversidades que puedan presentarse en su movilidad, No obstante, la motilidad entendida como capital no siempre puede verse afectada debido a los obstáculos físicos, ya que dependerá de los conocimientos, aptitudes y habilidades de cada individuo al momento de afrontar dichos obstáculos. Así mismo, Los resultados obtenidos en esta investigación están basados en las experiencias vividas de los participantes, los cuales nos hacen denotar la relación directa con la motilidad del discapacitado físico, ya que se comprende que las personas con discapacidad física, especialmente los que utilizan sillas de ruedas tienen la capacidad de afrontar los obstáculos físicos, utilizando sus conocimientos, habilidades y aptitudes, demostrando que están muy relacionadas sus competencias físicas y psicológicas, con las barreras arquitectónicas, manteniendo así su motilidad.

4.2. Acceso en edificaciones y Apropiación Cognitiva

El entrevistado conto su experiencia con respecto al uso de establecimientos como restaurantes, comercios y otros, “yo lo primero que siento, es que parece que hubiera un letrero que dice, no a personas con discapacidad, aunque no haya, pero parece que diría así o hay locales donde no tienen baño para personas con discapacidad, no hay autoridades que vengan a supervisar”. por lo que se infiere que las personas con discapacidad que asistieron a establecimientos como restaurantes, se sintieron excluidos del uso de estas edificaciones, sin embargo, ellos mencionaron que hay “experiencias buenas y malas, las buenas es que hay algunos locales que son espaciosos, que pueden entrar a comprar o comer”. Lo cual nos hace comprender que las personas con discapacidad física pueden apropiarse del espacio al que asisten, por medio de las buenas experiencias vividas, lo cual demuestra que la falta de acceso a la edificación afectan esas experiencias, así mismo, otro de los entrevistados nos cuenta su experiencia con respecto a los lugares que asistió, “por decir hace un rato que llegue, yo quería cambiarme el pañal, claro que si no hay baño, ¿dónde me cambio?, en tu delante no lo voy a hacer no, es una falta de respeto, me voy a un local entonces entro y le digo, ¡señorita tiene baño disculpe!, no, aquí no hay baño para personas con discapacidad pero si te puedes parar normal, allí es donde uno se siente mal, pero no lo demuestro”. De ello se puede deducir que el participante percibió la indiferencia, debido a la carencia de baños adaptados en los establecimientos, por otro lado el otro participante dijo que “cuando voy a un establecimiento a compra o comer, lo primero que busco es la accesibilidad para poder ingresar sin pedir ayuda a nadie, busco así que sea planito, si veo que hay un establecimiento con grada no ingreso, me voy a buscar a otro lugar, cuando encuentro si me siento cómoda, pero al buscar el baño, no hay”. Por lo que se infiere que la participante utilizo la razón para elegir el establecimiento que más se adecuo a ella, así mismo la entrevistada nos contó una experiencia más, “fui al banco y lo encontré cerrado con una reja y en el ingreso le han puesto dos tubos y la gente pasaba de costado y yo ya no pasaba, entonces voy a otra puerta y había un ingreso para personas con discapacidad donde estaba con un candado y como yo voy a poder ingresar allí, entonces tenía que dar un vuelton para poder llegar a ingresar”, de ello se puede inferir que las personas con discapacidad física enfrentan los obstáculos físicos

mediante la percepción, razonamiento y experiencia, por el cual se comprende que los obstáculos de accesibilidad influyen en su apropiación cognitiva.

Por otro lado, Rodríguez, Londoño, Jaramillo, (2020), en sus hallazgos encontraron que, las personas con discapacidad motriz podrían ser discriminados debido a la infraestructura poco inclusiva, ya que dificulta el acceso a los distintos servicios y lugares como auditorios, bibliotecas, restaurantes y otros. A partir de nuestros hallazgos, nos hacen denotar que las personas con discapacidad física que utilizan sillas de ruedas, encuentran dificultades en el acceso a edificaciones, sintiéndose excluidos, así mismo, ellos tienen vivencias buenas donde sus experiencias y razonamientos les ayudan a apropiarse del espacio al que asisten superando las limitaciones de acceso. Por consiguiente, una infraestructura con acceso inclusivo mejora la calidad de vida de las personas con discapacidad física, comprendiéndose que la motilidad del discapacitado físico está directamente relacionada con el acceso a edificaciones, además se puede entender que la motilidad es importante para la inclusión de los discapacitados físicos que usan sillas de ruedas, haciendo ver que las experiencias vividas de cada individuo facilitan el acceso y por ende obtienen una mejor calidad de vida.

4.3. Acceso al transporte y autonomía

El entrevistado cuentan sus experiencias con respecto al acceso al transporte, donde uno de ellos indica que, “ hay veces yo estoy en la urgencia de llegar a algún sitio, y no tengo plata para agarrar un taxi, entonces paro al policía, la ley del discapacitado dice que el policía está obligado a subirme a cualquier bus que tú quieras subir o sino hasta el mismo tiene que llevarte en su carro, allí dice bien claro, le paro al policía y me dice, ¡que paso!, le digo jefe quiero subir a ese carro de allí, me ayuda, ya listo, y arriba, igual es para bajar”. De ello se deduce que la persona con discapacidad física que utiliza silla de ruedas necesita la ayuda para acceder y desplazarse en el transporte público, así mismo conto su experiencia vivida en el país de Ecuador, “allí hay más facilidad para subir a los buses, por decir hay una rampa allí para subir que queda a la altura del carro para subir y bajar, pero aquí no hay eso, tengo que llamar señor cobrador ayúdame a subir, él me dice, que están apurados”. De ello se puede comprender, que la experiencia vivida en el Ecuador mejoro su independencia en el acceso al transporte, sin embargo la

vivencia en su localidad es distinta debido a que no encuentran ninguna facilidad de acceso al transporte, del mismo modo otra entrevistada menciona que, “yo no necesito de alguien, como le dije yo soy muy independiente, yo vivo sola, ya llevo 20 años así, antes vivía con mi familia, [...] porque yo sí puedo movilizarme sola, sin ayuda, solo que cuando hay estos obstáculos si me demoro más, por eso les cuento todo lo que a veces encuentro”. De ello se comprende que las personas con discapacidad física no siempre dependen de alguien, quiere decir que tienen la capacidad de tomar decisiones, elegir su itinerario y tener su independencia.

Por otro lado, en la investigación realizada por, Poveda, Márquez, Monroy (2017), hallaron que, las personas con discapacidad son objetos de exclusión del sistema del transporte, así mismo, un buen porcentaje de estas personas perciben dificultades para acceder a este servicio, a eso se le suma que el transporte público no se encuentra adecuado para este tipo de usuario, por otra parte, en nuestros hallazgos encontramos que, el discapacitado físico que utiliza sillas de ruedas, necesitan ayuda para acceder al transporte público, así mismo ellos pueden acceder de forma autónoma siempre en cuando encuentre una facilidad de acceso al transporte público, como rampas y elevador mecánico. Por consiguiente, se comprende que los discapacitados físicos que utilizan sillas de ruedas no tienen acceso autónomo al transporte público, sin embargo, ellos tienen la capacidad de tomar decisiones y tener una independencia, que les facilita afrontar los obstáculos de acceso al transporte, demostrando que hay relación directa entre la autonomía de las personas con discapacidad física y acceso al transporte.

V. CONCLUSIONES

Las personas con discapacidad física que usan silla de ruedas encuentran un entorno urbano poco inclusivo, el cual hacen que utilicen sus habilidades, conocimientos y experiencias, para desarrollar su movilidad, por lo cual podemos deducir que estas personas afrontan con una mayor intensidad las Barreras Arquitectónicas, ya que al encontrar las vías peatonales deficientes hacen uso de sus capacidades, habilidades físicas y psicológica, entendiéndose así, que sus experiencias vividas facilitan el acceso, dándole así una mejor calidad de vida.

Así mismo, las Barreras Arquitectónicas no solo se encuentran en el entorno urbano, sino también, en las edificaciones que no están adecuadas para el acceso y la asistencia de las personas con discapacidad física que usan sillas de ruedas, en consecuencia esto genera que se sientan excluidos, a pesar de ello, estas personas logran superar estos obstáculos de acceso, haciendo uso de su percepción, razonamiento y experiencia, lo cual nos hace comprender que la Motilidad es importante para la inclusión de las personas con discapacidad física.

Del mismo modo, estas Barreras Arquitectónicas se denotan en la falta de elementos adecuados para el acceso al transporte, el cual se encuentra limitado para las personas con discapacidad física, conllevando a que muchas veces necesiten ayuda para poder acceder a este servicio, en cambio, cuando encuentran facilidades de acceso al transporte como rampas y elevadores mecánicos, intensifica su Motilidad, generando la capacidad de tomar decisiones y elegir su propio itinerario.

Para último, se puede confirmar que es importante la Motilidad de las personas con discapacidad física, ya que al poner en práctica sus experiencias vividas, así como sus habilidades, razonamiento y demás aptitudes, logran afrontar y superar las Barreras Arquitectónicas, manteniendo estable su Motilidad.

VI. RECOMENDACIONES

Las personas con discapacidad física que utilizan silla de ruedas recurren a sus Motilidad para confrontar las barreras arquitectónicas, haciendo denotar sus habilidades y conocimientos para poder apropiarse del lugar al que asisten, de igual modo, al encontrar facilidad de acceso al transporte como rampas y elevador mecánico, logran tener una cierta independencia para elegir su itinerario, por ello, se puede afirmar que la Motilidad de las personas con discapacidad física es importante, ya que ayuda a la inclusión y por ende a una mejor calidad de vida, sin embargo, el estudio al estar delimitado solo para participantes que utilizan sillas de ruedas, no se profundiza las experiencias de las demás personas con distintas discapacidades, por ello, las respuestas obtenidas serian parciales con respecto a las Barreras Arquitectónicas.

En futuras investigaciones se debe tomar en cuenta que la motilidad de las personas con discapacidad física no sería igual para todos, por ello sería importante estudiar como enfrentan las barreras arquitectónicas otros grupos de personas con discapacidad, logrando así profundizar la investigación realizada, lo cual nos llevaría a formular la siguiente pregunta ¿Cómo se relaciona las barreras arquitectónicas con las personas de la tercera edad?

REFERENCIAS

- Achundia, G. y Delgado, V. (2019). *barreras arquitectónicas y su influencia en el acceso de estudiantes con discapacidad motora*. Obtenido de:
<https://repositorio.ulead.edu.ec/handle/123456789/2230>
- Banco Mundial. (2018). *Según un informe del Banco Mundial, la riqueza del mundo ha aumentado, pero persisten las desigualdades*. Comunicado de prensa N.º 2018/097/ENR. Recuperado de:
<https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2018/01/30/world-bank-report-finds-rise-in-global-wealth-but-inequality-persists>
- Behar, D. (2008). *Metodología de la investigación*. Bogotá: Editorial Shalom. Recuperado de:
http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/8598/Fajardo_LEDLA.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Blogna, S. (2018). *Accesibilidad física en el transporte para personas con discapacidad y el accionar del Poder Judicial en Argentina. Una mirada desde la rendición de cuentas horizontal*. IUS. Revista del Instituto de Ciencias Jurídicas de Puebla A.C., 12(42),231-253. [fecha de Consulta 8 de Julio de 2021]. ISSN: obtenido de:
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=293257825011>
- Carrasco, S. (2009). *Metodología de la investigación científica*. Lima: Editorial San Marcos.
- Consejo nacional para la integración de las personas con discapacidad (2018). Observatorio nacional de la discapacidad. Recuperado de:
<https://www.gob.pe/conadis>
- Dado, LM y Saumure, K. (2008) La Enciclopedia SAGE de Métodos de Investigación Cualitativa. recuperado de: <https://doi.org/10.4135/9781412963909>
- Defensoría del Pueblo. (2019). *Exigimos mejorar la accesibilidad en el transporte para personas con discapacidad*. Lima: Nota de Prensa N° 259/OcII/DP/2019. Obtenido de:
<https://www.defensoria.gob.pe/exigimos-mejorar-la-accesibilidad-en-el-transporte-para-personas-con-discapacidad/>
- Fajardo, E. (2016). *Discapacidad y la accesibilidad a consulta externa de fisioterapia en el hospital Cayetano Heredia*. Obtenido de:
http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/8598/Fajardo_LEDLA.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Flamm, M., & Kaufmann, V. (2004). Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Exploration. *Mobility and Social Differentiation*, 1-22. Obtenido de:
<http://www.mobilistiek.nl/assets/Kaufmann-Flamm-Motility-Concept-oct04.pdf>
- García J., F. (2016). A movilidad socio espacial desde a teoría de Pierre Bourdieu: capital de motilidad, campo de movilidad e habitus ambulante. *Sociedad y Economía* (31), 15-32. Obtenido de:
http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-63572016000200002&lng=en&tlng=

- Guerrero, S. (2019). Accesibilidad e inclusión: dos aspectos clave para las personas con discapacidad. *Diario Gestión*. Obtenido de:
<https://gestion.pe/blog/termometro-desarrollo/2019/01/accesibilidad-e-inclusion-dos-aspectos-clave-para-las-personas-con-discapacidad.html/>
- Hernández, R.; Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación (6° Edición)*. México: Mc Graw-Hill Educación. Recuperado de:
esup.edu.pe/descargas/perfeccionamiento/PLAN%20LECTOR%20PROGRAMA%20ALTO%20MANDO%20NAVAL%202020/2.%20Hernandez,%20Fernandez%20y%20Baptista- Metodología%20Investigacion%20Cientifica%206ta%20ed.pdf
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2018). *Censo Nacional 2017. XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas*. Lima: Instituto Nacional de Estadística e Informática. Obtenido de:
https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1541/tomo4.pdf
- Kaufmann, V. (2014). Mobility as a Tool for Sociology. *Sociologica*, 1-18. Obtenido de:
<https://n9.cl/nt28>
- Kaufmann, V., Bergman, M. M., & Joye, D. (2004). Motility: mobility as capital. *International journal of urban and regional research*, 28(4), 745-756. Obtenido de:
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1056559>
- Ley 29973 (2012). Ley general de la persona con discapacidad. Obtenido de:
<https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/29973.pdf>
- Lolito, F., & Sanhueza, H. (2011). Discapacidad y Barreras Arquitectónicas: Un desafío para la inclusión. *Revista AUS* (9), 10-13. Obtenido de:
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=281722876003>
- 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*. Obtenido de:
http://repositorio.unap.edu.pe/bitstream/handle/UNAP/7140/Mamani_Mamani_Ana_Rosa.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Mendoza, E. y Rodríguez J. (2015). las barreras arquitectónicas y su incidencia en las personas con discapacidad en la parroquia Andrés de Vera del Cantón Portoviejo, provincia de manabi,2013. Obtenido de:
<http://repositorio.utm.edu.ec/bitstream/123456789/127/1/LAS%20BARRERAS%20ARQUITECTONICAS%20Y%20SU%20INCIDENCIA%20EN%20LAS%20PERSONAS%20CON%20DISCAPACIDAD.pdf>
- Mertens, D., Holmes, H. y Harris, R. (2008). Preparación docente para estudiantes sordos con discapacidad. Presentación en la reunión anual de la Asociación de Colegio educadores-personas sordas y con problemas de audición, Monterrey, CA
- Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento. (2018). *Plan Nacional de Accesibilidad, 2018 – 2023*. Propuesta – Documento de Trabajo, Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, Lima. Obtenido de:
<http://dgadt.vivienda.gob.pe/Detalle/24-plan-nacional-accesibilidad>

- Muñoz, Y. (2018). estudio de barreras arquitectónicas en la pontificia católica dl ecuador sede quito a personas con discapacidad motora. Obtenido de:
<http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/14738>
- Municipalidad de santa Anita (2017) plan de gobierno 2019-2022. Recuperado de:
<https://cde.3.elcomercio.pe/doc/0/1/7/1/2/1712402.pdf>
- Naciones Unidas ONU (2008). Convención sobre los derechos de la persona con discapacidad recuperado de: https://www.ohchr.org/documents/publications/advocacytool_sp.pdf
- Naranjo B. (2010) *barrera arquitectónicas y discapacidad*. Obtenido de:
<https://www.feandalucia.ccoo.es/docu/p5sd7197.pdf>
- Organización Mundial de la Salud (2011) *informe mundial sobre la discapacidad*. recuperado de:
<https://www.who.int/topics/disabilities/es/>
- Palma, O., Soto, X., Barría, C., Lucero, X., Mella, D., Santana, Y., y Seguel, E. (2016). Estudio cualitativo del proceso de adaptación e inclusión de un grupo de estudiantes de educación superior con discapacidad de la Universidad de Magallanes. *Magallania (Punta Arenas)*, 44(2), 131-158. Obtenido de:
<https://dx.doi.org/10.4067/S0718-22442016000200007>
- Plan nacional de accesibilidad (2018). *Grupo de trabajo multisectorial – PNA*. Recuperado de:
<http://dgadt.vivienda.gob.pe/uploads/propuesta-pna.pdf>
- Plan de desarrollo concertado de la municipalidad distrital de Santa Anita (2015).
Recuperado de:
https://www.munisantanita.gob.pe/data/web/static/pdf/ord_185.pdf
- Poveda, J., Márquez, L., y Monroy, N. (2017). *Patrones de viaje y problemas de accesibilidad de personas en situación de discapacidad en Tunja*. *Revista Lasallista de Investigación*, 14(2), 20-29. [fecha de Consulta 8 de Julio de 2021]. ISSN: 1794-4449. Obtenido de:
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=69553551003>
- Regalado, G. (2019). El capital de la movilidad urbana cotidiana: motilidad en la periferia de Lima Metropolitana. *Revista de arquitectura*, 22(1), 67-81. Obtenido de:
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7549572>
- Ríos, J. (2013). Condiciones de inclusión de la discapacidad frente a las barreras arquitectónicas. Obtenido de:
http://repositoriocdpd.net:8080/bitstream/handle/123456789/171/Art_RiosAgudeloJC_CondicionesInclusionDiscapacidad_2013.pdf?sequence=1
- Rodríguez, D., Londoño, Y. y Jaramillo, S. (2020). Estudio de accesibilidad de personas discapacitadas o movilidad reducidas al medio físico y virtual de instituciones de educación superior en Colombia. Obtenido de:
<https://www.redalyc.org/journal/467/46757993005/html/>
- Sarmiento, C. (2019). la motilidad del comercio callejero en la Ciudad de México. *Revista del Área de Estudios Urbanos* (12), 168-193. Obtenido de:
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7331077>

Serrano, C., y Ramírez, C., Abril J., y Ramón, L., y Guerra, L., y Clavijo N. (2013). *Barreras contextuales para la participación de las personas con discapacidad física*. Revista de la Universidad Industrial de Santander. Salud, 45 (1), 41-51. ISSN: 0121-0807. Obtenido de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=343833959006>

Polo, T., López D. (2005) *barreras de acceso al medio físico de los estudiantes con discapacidad motora de la universidad de Granada*. Electronic Journal of Research in Educational Psychology, vol. 3, núm. 3, diciembre, 2005, pp. 121-132 Universidad de Almería, España
Obtenido de:
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1456314>

Uzategui, K. (2016). *Accesibilidad del discapacitado físico motriz en su visita a los conventos museo del centro histórico de la ciudad de Arequipa – 2016*. Obtenido de:
<http://repositorio.unsa.edu.pe/bitstream/handle/UNSA/2411/THuzagkr.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Vásquez, A. (2016). *La discapacidad en América Latina*. Washington: PAHO. Obtenido de: <https://www.paho.org/Spanish/DD/PUB/Discapacidad-SPA.pdf?ua=1>

Vidal, T., y Pol, E. (2005). La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares. Anuario de Psicología, 36 (3), 281-297. ISSN: 0066-5126. Obtenido de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=97017406003>

ANEXO 3: MATRIZ DE OPERACIONALIZACION DE VARIABLES

VARIABLES DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	CATEGORIAS	SUBCATEGORIAS	ESCALA DE MEDICIÓN
BARRERAS ARQUITECTONICAS	La barrera arquitectónica se define como los obstáculos físicos que limitan el libre desplazamiento y accesibilidad de las personas en el entorno urbano, los cuales se encuentran en las aceras, parques, plazas y muebles urbanos, así como también en medios de transporte y accesos en las edificaciones, como ingresos escalonados, pasadizos estrechos, ascensores reducidos, entre otros (Naranjo, 2010).	se realizará un cuestionario con 9 ítems, a escala de Likert para medir las dimensiones propuestas.	<ul style="list-style-type: none"> • Urbanística • Transporte • Edificaciones 	<ul style="list-style-type: none"> • Veredas en mal estado • Rampas muy pronunciadas • Señales en medio de la vereda • transporte publico inaccesibles • transporte sin espacios reservados • paraderos inadecuados • desniveles en ingresos • ingresos angostos • servicios inadecuados 	Ordinal

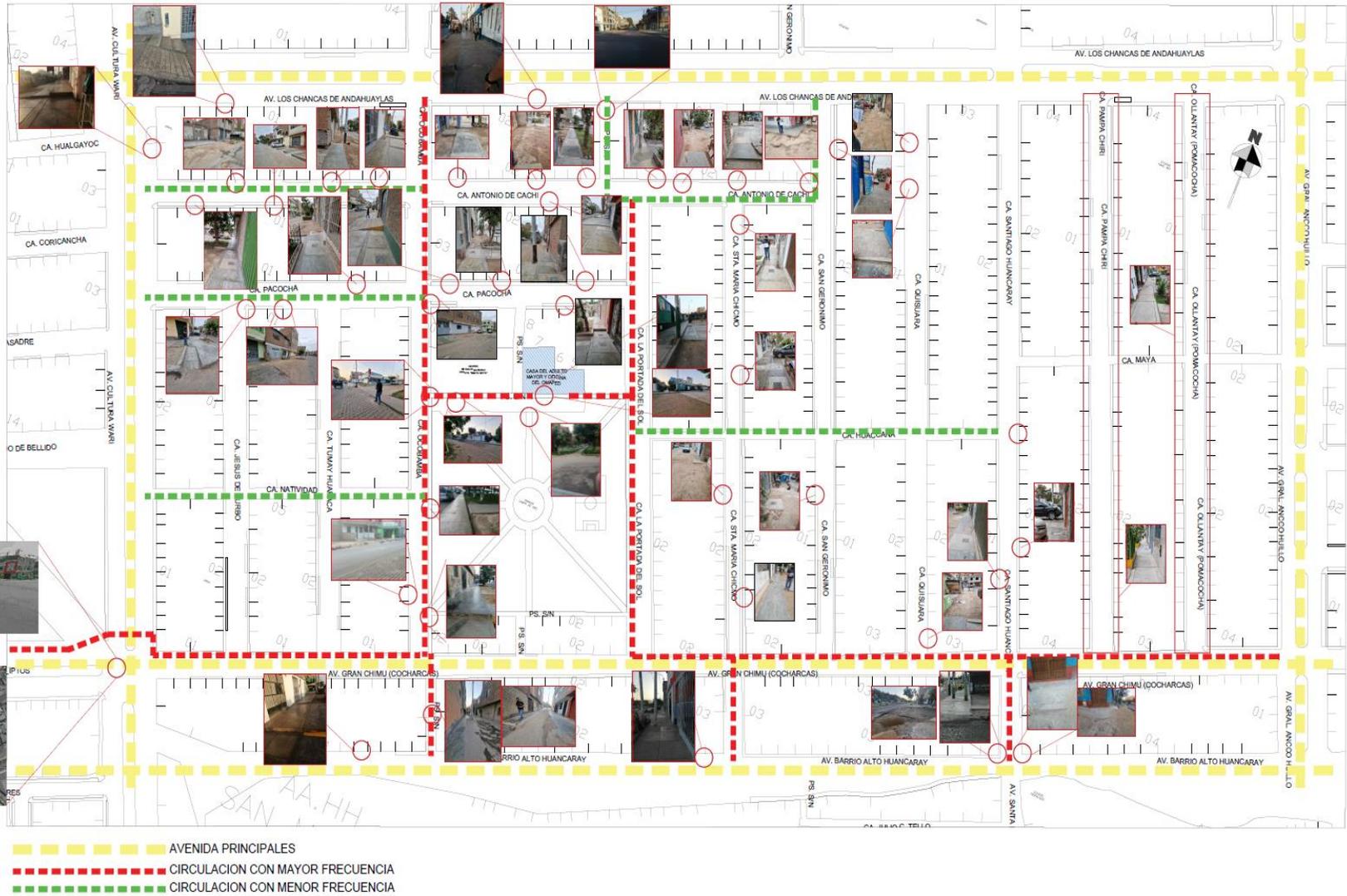
VARIABLES DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIÓN	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
MOTILIDAD DEL DISCAPACITADO FISICO	La motilidad es aquella capacidad real o potencial que tienen los individuos y/o grupos sociales para efectuar desplazamientos en un entorno físico y sociocultural, independientemente del estado que presente; ya sea por condiciones de discapacidad o comunes, teniendo una orientación de capital (García-Regalado, 2020).	se realizará un cuestionario con 9 ítems, a escala de Likert para medir las dimensiones propuestas.	<ul style="list-style-type: none"> • Accesibilidad • Competencia • Apropiación cognitiva 	<ul style="list-style-type: none"> • Desplazamiento • Señalizaciones • Recursos tecnológicos • Habilidad • Conocimiento • Motivación • Identidad social • Realización de actividades • Percepción de seguridad 	Ordinal

ANEXO 4: MATRIZ DE CONCISTENCIA

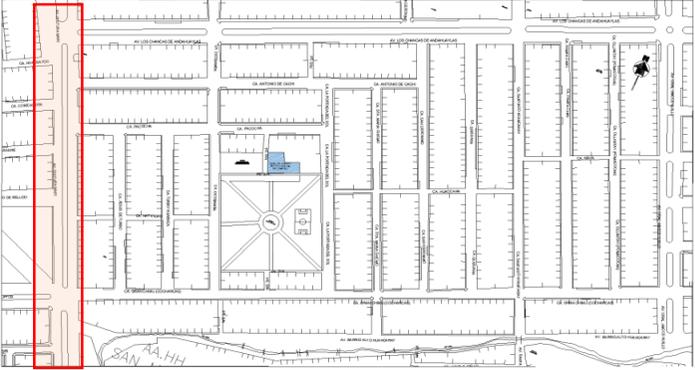
Título: BARRERAS ARQUITECTÓNICAS Y MOTILIDAD DEL DISCAPACITADO FÍSICO EN LA COOPERATIVA CHANCAS DE ANDAHUAYLAS DEL DISTRITO DE SANTA ANITA, LIMA 2021.				
PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES
GENERAL	GENERAL	GENERAL		
¿Cómo influye las barreras arquitectónicas en motilidad de las personas con discapacidad física que utilizan sillas de ruedas, en la cooperativa chancas de Andahuaylas del distrito de Santa Anita, Lima 2021?	Entender y describir las relaciones directas de las variables barreras arquitectónicas y motilidad de las personas con discapacidad física que utilizan sillas de ruedas, en la cooperativa Chancas de Andahuaylas del distrito de Santa Anita, Lima 2021	Se comprende que las barreras arquitectónicas influye en motilidad de las personas con discapacidad física que utilizan sillas de ruedas, en la cooperativa Chancas de Andahuaylas del distrito de Santa Anita, Lima 2021	1. Barreras arquitectónicas.	<ul style="list-style-type: none"> • Urbanísticas • Transporte • Edificaciones
ESPECIFICO	ESPECIFICO	ESPECIFICO		
<ul style="list-style-type: none"> • ¿Cómo se comprende que las barreras físicas del entorno urbano afecten las habilidades físicas y psicológicas de las personas con discapacidad física que utilizan sillas de ruedas? • ¿Cómo se comprende que el acceso inadecuado a edificaciones que no cumplen la normativa, afecte la apropiación cognitiva de las personas con discapacidad física que usa silla de ruedas? • ¿Cómo se comprende que el acceso inadecuado a los medios de transporte, afecta la autonomía de las personas con discapacidad física que usa silla de ruedas? 	<ul style="list-style-type: none"> • Entender como las barreras físicas del entorno urbano afectan las competencias físicas y psicológicas de las personas con discapacidad física que utilizan sillas de ruedas. • Entender como el acceso inadecuado a edificaciones que no cumplen la normativa, afectan la apropiación cognitiva de las personas con discapacidad física que utilizan sillas de ruedas. • Entender como el acceso inadecuado a los medios de transporte, afectan la autonomía de las personas con discapacidad física que utilizan sillas de ruedas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se entiende que las habilidades físicas y psicológicas de las personas con discapacidad física que utiliza silla de ruedas se ven afectadas debido a las barreras físicas del entorno urbano • Se entiende que el acceso inadecuado a edificaciones que no cumplen la normativa afecta la apropiación cognitiva de las personas con discapacidad física que usa silla de ruedas • Se entiende que el acceso inadecuado a los medios de transportes afecta la autonomía de las personas con discapacidad física que usa silla de ruedas 	2. Motilidad del discapacitado físico.	<ul style="list-style-type: none"> • Accesibilidad • Competencia • Apropiación espacial

ANEXO 5: MAPEO Y FICHAS

Del sector estudiado encontramos que existe barreras en cual muchos de ellos causan impedimentos para el desplazamiento de los discapacitados físico en especial a los que se movilizan en sillas de ruedas, el cual se dirigen a las oficinas del OMAPED (Oficina Municipal de Atención a la Persona con Discapacidad), a realizar sus actividades.



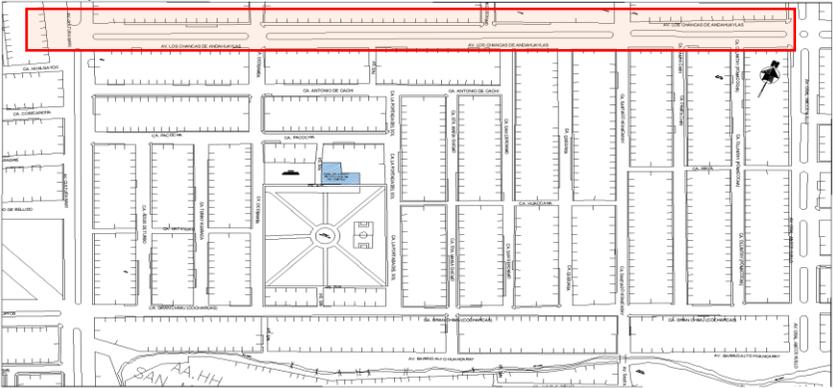
FICHA DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS

PLANO DE UBICACIÓN	DATOS DEL LUGAR	IMAGEN REFERENCIAL
	<p>AV. LOS RUISEÑORES (CDRA. 1 A CDRA.4)</p>	

BARRERAS FISICAS

ELEMENTO	DEFICIENCIAS	DESCRIPCIÓN	NORMA (R.N.E)
RAMPAS	CARENCIA, MUY PRONUNCIADAS Y EN MAL ESTADO	EXISTEN RAMPAS MUY PRONUNCIADAS DONDE EXCEDEN EL % MINIMO DE PENDIENTE, ASI MISMO HAY RAMPAS CON FALTA DE ACABADO ADECUADO, EN OTROS CASOS NO HAY RAMPAS.	GH.020 / A.120
VEREDAS	CARENCIA, GRIETAS Y DESNIVEL	LAS VEREDAS SE ENCUENTRAN CON GRIETAS, CON HUECOS DONDE FORMAN DESNIVELES, ASI MISMO EXISTEN TRAMOS DONDE NO HAY VEREDAS.	GH.020 / A.120
PARADERO DE BUSES	INADECUADO	EXISTENCIA DE PARADEROS INFORMALES, LOS CUALES NO ESTAN ADECUADOS PARA ESE USO	GH.020 / A.120
MOBILIARIO URBANO	MAL UBICADO	HAY TRAMOS DONDE LOS POSTES INVADEN LAS VEREDAS	GH.020 / A.120
SEÑALIZACION	CARENCIA	NO HAY SEÑALIZACIÓN EN LOS CRUCES PEATONALES, ASÍ MISMO LAS QUE EXISTEN ESTÁN EN MAL ESTADO.	GH.020 / A.120
ESTABLECIMIENTO	CARENCIA DE SS.HH. DISCAPACITADO	EN LOS RESTAURANTES NO CUENTAN CON SERVICIOS HIGIÉNICOS PARA DISCAPACITADOS FISICOS	A.010 / A.120
ESTACIONAMIENTO	CARENCIA DE ESTAC. RESERVADO	NO HAY ESTACIONAMIENTOS PARA DISCAPACITADOS FÍSICOS	GH.020 / A.120

FICHA DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS

PLANO DE UBICACIÓN	DATOS DEL LUGAR	IMAGEN REFERENCIAL
	<p>AV. CHANCAS DE ANDAHUAYLAS (CDRA. 1 A CDRA.6)</p>	

BARRERAS FISICAS			
ELEMENTO	DEFICIENCIAS	DESCRIPCIÓN	NORMA (R.N.E)
RAMPAS	CARENCIA, MUY PRONUNCIADAS Y EN MAL ESTADO	EXISTEN RAMPAS MUY PRONUNCIADAS DONDE EXCEDEN EL % MÍNIMO DE PENDIENTE, ASÍ MISMO HAY RAMPAS CON FALTA DE ACABADO ADECUADO, EN OTROS CASOS NO HAY RAMPAS.	GH.020 / A.120
VEREDAS	CARENCIA, GRIETAS Y DESNIVEL	LAS VEREDAS SE ENCUENTRAN CON GRIETAS, CON HUECOS DONDE FORMAN DESNIVELES, ASÍ MISMO EXISTEN TRAMOS DONDE NO HAY VEREDAS.	GH.020 / A.120
PARADERO DE BUSES	INADECUADO	EXISTENCIA DE PARADEROS INFORMALES, LOS CUALES NO ESTÁN ADECUADOS PARA ESE USO	GH.020 / A.120
SEÑALIZACION	CARENCIA	NO HAY SEÑALIZACION EN LOS CRUCES PEATONALES, ASI MISMO LAS QUE EXISTEN ESTAN EN MAL ESTADO.	GH.020 / A.120
ESTACIONAMIENTO	CARENCIA DE ESTAC. RESERVADO	NO HAY ESTACIONAMIENTOS PARA DISCAPACITADOS FÍSICOS	GH.020 / A.120

FICHA DE BARRERAS ARQUITECTONCIAS

PLANO DE UBICACIÓN	DATOS DEL LUGAR	IMAGEN REFERENCIAL
	<p>CA. GRAN CHIMU (CDRA. 1 A CDRA.2)</p>	

BARRERAS FISICAS

ELEMENTO	DEFICIENCIAS	DESCRIPCIÓN	NORMA (R.N.E) TRANSGREDIDA
RAMPAS	CARENCIA, MUY PRONUNCIADAS Y EN MAL ESTADO	EXISTEN RAMPAS MUY PRONUNCIADAS DONDE EXCEDEN EL % MINIMO DE PENDIENTE, ASÍ MISMO HAY RAMPAS CON FALTA DE ACABADO ADECUADO, EN OTROS CASOS NO HAY RAMPAS.	GH.020 / A.120
VEREDAS	CARENCIA, GRIETAS Y DESNIVEL	LAS VEREDAS SE ENCUENTRAN CON GRIETAS, CON HUECOS DONDE FORMAN DESNIVELES, ASI MISMO EXISTEN TRAMOS DONDE NO HAY VEREDAS.	GH.020 / A.120
MOBILIARIO URBANO	MAL UBICADO	HAY TRAMOS DONDE LOS POSTES INVADEN LAS VEREDAS	GH.020 / A.120
SEÑALIZACION	CARENCIA	NO HAY SEÑALIZACION EN LOS CRUCES PEATONALES, ASÍ MISMO LAS QUE EXISTEN ESTÁN EN MAL ESTADO.	GH.020 / A.120
ESTABLECIMIENTO	CARENCIA DE SS.HH. DISCAPACITADO	EN LOS RESTAURANTES NO CUENTAN CON SERVICIOS HIGIÉNICOS PARA DISCAPACITADOS FISICOS	A.010 / A.120

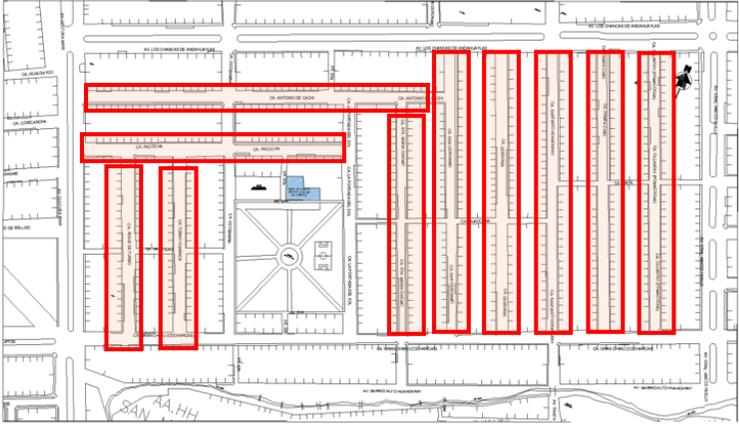
FICHA DE BARRERAS ARQUITECTONCIAS

PLANO DE UBICACIÓN	DATOS DEL LUGAR	IMAGEN REFERENCIAL
	<p>CA. COBAMBA, CA. LA PORTADA DEL SOL</p>	

BARRERAS FISICAS

ELEMENTO	DEFICIENCIAS	DESCRIPCIÓN	NORMA (R.N.E)
RAMPAS	CARENCIA, MUY PRONUNCIADAS Y EN MAL ESTADO	EXISTEN RAMPAS MUY PRONUNCIADAS DONDE EXCEDEN EL % MÍNIMO DE PENDIENTE, ASI MISMO HAY RAMPAS CON FALTA DE ACABADO ADECUADO, EN OTROS CASOS NO HAY RAMPAS.	GH.020 / A.120
VEREDAS	CARENCIA, GRIETAS Y DESNIVEL	LAS VEREDAS SE ENCUENTRAN CON GRIETAS, CON HUECOS DONDE FORMAN DESNIVELES, ASI MISMO EXISTEN TRAMOS DONDE NO HAY VEREDAS.	GH.020 / A.120
MOBILIARIO URBANO	MAL UBICADO	HAY TRAMOS DONDE LOS POSTES INVADEN LAS VEREDAS	GH.020 / A.120
SEÑALIZACION	CARENCIA	NO HAY SEÑALIZACION EN LOS CRUCES PEATONALES, ASÍ MISMO LAS QUE EXISTEN ESTÁN EN MAL ESTADO.	GH.020 / A.120
ESTACIONAMIENTO	CARENCIA DE ESTAC. RESERVADO	NO HAY ESTACIONAMIENTOS PARA DISCAPACITADOS FÍSICOS	GH.020 / A.120
PARQUE	MAL ACONDICIONADO	EL PARQUE LAMPA DE ORO NO ESTA ACONDICIONADO TOTALMENTE PARA SU ACCESO, EXISTE TRAMOS DONDE CARECE DE VEREDAS ASÍ COMO SEPARACIONES QUE FORMAN DESNIVELES.	GH.020 / A.120

FICHA DE BARRERAS ARQUITECTONCIAS

PLANO DE UBICACIÓN	DATOS DEL LUGAR	IMAGEN REFERENCIAL
	<p>CA. ANTONIO DE CACHI, CA. PACOCHA, CA. JEUS DE TURBO, CA. TUMAY HUARACA, CA. STA. MARIA CHICMO, CA. SAN GERONIMO, CA. QUISUARA, CA. SANTIAGO HUANCARAY, CA. PAMPA CHIRI, CA. OLLANTAYTAMBO, CA. HUACCANA, CA. MAYA</p>	

BARRERAS FISICAS

ELEMENTO	DEFICIENCIAS	DESCRIPCIÓN	NORMA (R.N.E) TRANSGREDIDA
RAMPAS	CARENCIA, MUY PRONUNCIADAS Y EN MAL ESTADO	EXISTEN RAMPAS MUY PRONUNCIADAS DONDE EXCEDEN EL % MÍNIMO DE PENDIENTE, ASÍ MISMO HAY RAMPAS CON FALTA DE ACABADO ADECUADO, EN OTROS CASOS NO HAY RAMPAS.	GH.020 / A.120
VEREDAS	CARENCIA, GRIETAS Y DESNIVEL	LAS VEREDAS SE ENCUENTRAN CON GRIETAS, CON HUECOS DONDE FORMAN DESNIVELES, ASI MISMO EXISTEN TRAMOS DONDE NO HAY VEREDAS.	GH.020 / A.120
MOBILIARIO URBANO	MAL UBICADO	HAY TRAMOS DONDE LOS POSTES INVADEN LAS VEREDAS	GH.020 / A.120

ANEXO 6: ARCHIVO FOTOGRAFICO



Nota: dentro del área de estudio se observó diversas barreras en la vía pública tales como, veredas en mal estado, agrietada y en desnivel de pasos, así como rampas muy pronunciadas y deterioradas y en otros casos la carencia de estos dos elementos.

También se observó que algunos postes de alumbrado público se encuentran en medio de la vereda, otro tipo de invasión de veredas son los vehículos mal estacionados.

Número de elementos encontrados: dentro del recorrido de la zona de estudio se encontraron un total de 15 rampas deterioradas, 20 tramos de veredas totalmente agrietados que tienen una medida de 2mt. A 10mt. De longitud. Así mismo se encontraron 30 pasos en desnivel en las diferentes calles y avenidas, de igual modo la carencia de veredas en algunos tramos, así también unos 10 postes ubicados en medio de la vereda.

Todos ellos transgreden las normas GH.020 y A.120 del R.N.E. así como la ley de 29973 (ley para el discapacitado).



ENTREVISTADO 1:

LUGAR DE ENTREVISTA: PATIO DE LA OFICINA DEL OMAPED

NOMBRE: LUIS HILTER

EDAD: 27

OCUPACIÓN: VENDEDOR AMBULANTE

DURACIÓN DE ENTREVISTA: 30 MIN.

ENTREVISTADO 2:

LUGAR DE ENTREVISTA: PATIO DE LA OFICINA DEL OMAPED

NOMBRE: EDITH AYLAS FLORES

EDAD: 60

OCUPACIÓN: ARTESANA

DURACIÓN DE ENTREVISTA: 45 MIN.

