



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA**

**Movilidad peatonal y su afectación en la cohesión social en
personas con discapacidad motora, Cercado de Lima, 2022
Caso de estudio: Sector 4, Barrio Chino**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Arquitecto

AUTORES:

Mallma Villa, Andrea Jasmin (orcid.org/0000-0001-8973-872X)

Rios Ponce, Necker Ariel (orcid.org/0000-0002-6075-2031)

ASESORES:

Dra. Bustamante Dueñas, Isis (orcid.org/0000-0001-6155-1429)

Mg. Reyna Ledesma, Víctor Manuel (orcid.org/0000-0002-8552-860X)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Enfoque de género, inclusión social y diversidad cultural

LIMA - PERÚ

2022

Dedicatoria

La presente tesis se la dedicamos a nuestros padres, y familiares que nos brindaron su apoyo incondicional en los buenos y malos momentos que se dieron en el transcurso nuestra carrera profesional.

Agradecimiento

Agradecidos con Dios por darnos salud, a nuestras padres (Damian Rios Laiza, Luis Alberto Mallma Hidalgo, Judith Ponce Flores, Patricia Felicita Villa Perea) por su apoyo incondicional y el agradecimiento eterno por confiar en todo este proceso de nuestra carrera profesional, así también a las personas que fueron entrevistadas en el Barrio Chino por permitir ser parte de nuestro proyecto de investigación y brindarnos sus experiencias que viven día a día en su movilidad peatonal en el entorno del Barrio Chino, al Arquitecto Jaime Huerta Peralta, Arquitecto Alejandro Talavera Chauca y a nuestros asesores el Arquitecto Víctor Reyna Ledesma y la Arquitecta Bustamante Dueñas Isis por su asesoramiento en el proceso de la tesis, el cual estamos sumamente agradecidos a todos y el cerrar esta última etapa de nuestras vidas profesionales dentro de la universidad, gracias totales.

Andrea y Necker

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
RESUMEN	ix
ABSTRACT	x
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	5
Antecedentes 2.1	5
III. METODOLOGÍA	21
3.1 Tipo y Diseño de investigación	21
3.1.1 Tipo de investigación	21
3.1.2 Diseño de Investigación.....	21
3.1.3 Enfoque de la Investigación.....	22
3.1.4 Diseño.....	22
3.1.5 Corte	22
3.2. Variables y Operacionalización	23
3.3 Población y muestra	26
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	31
3.5 Procedimientos.....	37
3.6 Método de análisis de datos	37
3.9 Aspectos éticos	38
IV. RESULTADOS	38
ANALISIS DEL ENFOQUE CUANTITATIVO	62
Enfoque cuantitativo (Fichas de observación)	67
Enfoque cualitativo (Entrevista)	70
V. DISCUSIÓN	74
VI. CONCLUSIONES	80

VII. RECOMENDACIONES	82
REFERENCIAS	84
ANEXO N°1	94
ANEXO N°2	102
ANEXO N°2. CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DE LA VARIABLE MOVILIDAD PEATONAL	107
ANEXO N°3	110
ANEXO N°3. CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DE LA VARIABLE TRANSITABILIDAD PEATONAL	116
ANEXO N°3. CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DE LA VARIABLE COHESION SOCIAL EN PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTORA	138
Entrevista al público	142
Anexo N°4	144
Anexo N°5	146
Anexo N°6	153
Anexo N°7	156

Índice de Tablas

Tabla 1: Categorización de las variables independiente y dependiente.....	23
Tabla N° 2: Matriz de operacionalización de variables: Movilidad peatonal.	23
Tabla N°3: Matriz de operacionalización de variables: Cohesión social en personas con discapacidad motora	24
Tabla N°4: Criterios de inclusión y exclusión	31
Tabla N°5: Técnicas e instrumentos empleados en la investigación.....	32
Tabla N° 6: Tabla de jueces de expertos para la validación del instrumento	34
Tabla N° 7: Cuadro de confiabilidad del instrumento	35
Tabla N°8: Coeficiente de confiabilidad del instrumento “Alfa de Cronbach”	35
Tabla N°9: Número de participantes	39
Tabla N°10: Resultados de la pregunta 1.....	39
Tabla N°11: Resultados de la pregunta 2.....	41
Tabla N°12: Resultados de la pregunta 2.....	43
Tabla N°13: Resultados de la pregunta 2.....	45
Tabla N°14: Resultados de la pregunta 2.....	47
Tabla N°15: Resultados de la pregunta 2.....	49
Tabla N°16: Resultados de la pregunta 2.....	51
Tabla N°17: Resultados de la pregunta 2.....	53
Tabla N°18: Resultados de la pregunta 2.....	55
Tabla N°19: Resultados de la pregunta 2.....	57
Tabla N°20: Resultados de la pregunta 2.....	59
Tabla N°21: Resultados de la pregunta 2.....	61
Tabla N° 22: Matriz de operacionalización de variables: Movilidad peatonal.	146

Tabla N°23: Matriz de operacionalización de variables: Cohesión social en personas con discapacidad motora	147
Tabla N°24: Tabla de preguntas.....	148
Tabla N°25: Categoría 1: Moviilidad Peatonal.....	149
Tabla N°26: Categoría 2: Cohesión social en personas con discapacidad motora ..	150

Índice de figuras

Figura 1: Diseño correlacional.....	22
Figura 2: Mapa del entorno del Barrio Chino, Cercado de Lima	27
Figura 3: CONADIS.....	30
Figura N°4: Formula de confiabilidad “Alfa de Cronbach”	35
Figura N°5: Fiabilidad Alfa de Cronbach	36
Figura N°6: Estadísticos de fiabilidad.....	36
Figura N°7: Estadísticos de fiabilidad.....	36
Figura N°8: Gráfico 1.....	40
Figura N°9: Gráfico 2.....	42
Figura N°10: Gráfico 3.....	44
Figura N°11: Gráfico 4.....	46
Figura N°12: Gráfico 5.....	48
Figura N°13: Gráfico 6.....	50
Figura N°14: Gráfico 7.....	52
Figura N°15: Gráfico 8.....	54
Figura N°16: Gráfico 9.....	56
Figura N°17: Gráfico 10.....	57
Figura N°18: Gráfico 11.....	59
Figura N°19: Gráfico 12.....	61
Figura N°20: Imagen 1	151
Figura N°21: Imagen 2	151
Figura N°22: Imagen 3	152

Figura N°23: Imagen 4152

RESUMEN

La investigación se realizó desde el criterio de la movilidad peatonal y su afectación en la cohesión social en personas con discapacidad motora. El objetivo que tiene esta investigación es poder determinar de qué manera la movilidad peatonal influye en la cohesión social de las personas con discapacidad motora en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022. Tiene como enfoque mixto, la cual se centrará tanto de lo cuantitativo como lo cualitativo, para poder tener una investigación más nutrida en el tema de la movilidad peatonal y la cohesión social en personas con discapacidad motora.

Las relaciones que se identificaran tienen que ver con el tema de la movilidad peatonal, y su accesibilidad el cual permita crear vínculos sociales cohesivos en el entorno del centro histórico como es el Barrio chino que se encuentra en el cercado de Lima. Así mismo, se busca llegar a generar un nivel de confianza y concientización de los problemas que vienen afectando a este espacio de la ciudad y que las mismas propias autoridades que administran puedan conocer y hacer algo al respecto en las mejoras de una infraestructura peatonal con la finalidad de que todos puedan hacer el uso del espacio público sin limitaciones o barreras que lo impidan.

Palabras Clave:

Espacio público, cohesión social, movilidad peatonal, accesibilidad.

ABSTRACT

The research was carried out from the criterion of pedestrian mobility and its impact on social cohesion in people with motor disabilities. The objective of this research is to be able to determine how pedestrian mobility influences the social cohesion of people with motor disabilities in sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022. It has a mixed approach, which will focus on both of the quantitative as well as the qualitative, in order to have a more nourished investigation on the subject of pedestrian mobility and social cohesion in people with motor disabilities.

The relationships that will be identified have to do with the issue of pedestrian mobility, and its accessibility, which allows the creation of cohesive social ties in the surroundings of the historic center, such as Chinatown, which is located in the Lima fence. Likewise, it seeks to generate a level of trust and awareness of the problems that have been affecting this area of the city and that the authorities themselves that manage can know and do something about it in the improvements of a pedestrian infrastructure with the purpose that everyone can make use of public space without limitations or barriers that prevent it.

Keywords:

Public space, social cohesion, pedestrian mobility, accessibility.

I. INTRODUCCIÓN

La movilidad peatonal en personas con discapacidad motora, es uno de los grandes desafíos que vienen teniendo el mundo y las ciudades por muchos años debido a que hay una gran carencia de una integración en el espacio público a las personas en condición de discapacidad motora teniendo una división radical de cohesión social, donde el habitante pueda tener una vida colectiva, incluso si los valores de estas personas son quebrantados por diversos tipos (raza, color, sexo y multidiscapacidades). Asimismo, al verse esto absorbido por las barreras limitadas del espacio público respecto a personas con discapacidad motora que genera en ellas desintegración social, aislamiento y la pérdida del valor integral del habitante en la sensibilidad humana teniendo en cuenta que las personas con discapacidad motora son vulnerables presentando inseguridades por la inaccesibilidad del tránsito peatonal en los espacios públicos que son las veredas, cruces peatonales, calles y mobiliarios urbanos.

Según lo mencionado anteriormente se encontró que en el mundo el 15% de la población vive con algún tipo de discapacidad siendo países en desarrollo. Teniendo en cuenta que, la población se ve afectada y vive una serie de dificultades que limitan el poder integrarse a la sociedad por lo que en estos casos existen rechazos por su condición según el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD, 2018), sin duda, el 30% de los jóvenes de la calle tienen discapacidades el cual les limita a valerse de manera independiente ante los obstáculos que se presentan en el espacio público. El Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF, 2020), a ello otro dato alarmante es que las mujeres experimentan en su mayoría muchas desventajas, de esa manera son objeto de exclusión por su género y condición de discapacidad. Además, al ser esto parte de una condición humana el poder llegar a sufrir una discapacidad que en algún momento de la vida llegaremos a tener de manera transitoria o permanente por diversas circunstancias externas provocadas; Organización Mundial de la Salud (OMS, 2011).

En nivel américa latina, La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, 2018) menciona que las personas con alguna discapacidad motora son las más vulnerables a poder participar e integrarse a alguna actividad económica y social teniendo

esto un impacto negativo en el acceso a la educación y en parte al empleo, así mismo, estas personas con discapacidades son las más demandadas con un nivel económico bajo entre los países como Chile, Costa Rica y México.

Por otro lado, Peñaloza (2017) propone ciudades 8-80 una idea simple y eficaz del desarrollo integral el cual busca un lugar a la propuesta de ciudades planificadas para niños de 8 años y adultos mayores de 80 años con el objetivo de lograr una ciudad inclusiva.

En Perú, el Ministerio de Educación (MINEDU, 2008) mencionó que la discapacidad motora es la dificultad para realizar nuestras actividades de manera independiente debido a que en un entorno urbano inclusivo donde las calles, veredas, patios, mobiliarios urbanos, rampas y edificios, no fueron previstos para estos tipos de personas, en la cual ellos puedan realizar sus actividades sin algún obstáculo que se le presente, por ende, no se permiten desarrollar su potencial y autonomía como personas para el mundo social.

De igual manera, Martínez (2015) describe que la discapacidad es la exclusión en un entorno social sobre las personas que sufren deficiencias motoras al no tener una plena facilidad de una participación efectiva dado que su condición no le permite participar en muchas de estas actividades sociales.

Por otro lado, nos indica el Instituto Nacional de Estadística E Informática (INEI, 2017) mencionó que de los 32 millones de peruanos el 10,3% de la población sufre alguna discapacidad, estos 3 millones de habitantes, con una discapacidad, en su mayoría es por parte de las mujeres un 53% y varones un 43,3%, residiendo estos en Lima uno de los departamentos que más personas con discapacidades existen, llevando esto al lugar de investigación el Barrio Chino donde no se encuentra muy adaptado para su plena participación, teniendo el problema de la apropiación de las veredas por la informalidad del comercio ambulante, el mal diseño no adaptable de rampas de circulación, veredas en un mal estado, calles angostas para el tránsito peatonal aumentando la inseguridad y aglomeración de ellos mismos.

Por ende, El Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU, 2020) menciona que todas las ciudades urbanísticas deben contribuir a la construcción de sociedades integradas donde puedan recuperar estos entornos y formarlos inclusivos sobre todo a personas que

tengan una discapacidad motora y sufren de alguna exclusión social donde busca unir al territorio, las ciudades y los barrios.

PROBLEMA GENERAL

Asimismo, como se mencionó anteriormente se formula el problema general de la presente investigación ¿De qué manera influye la movilidad peatonal en la cohesión social en personas con discapacidad motora en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022?

PROBLEMA ESPECIFICO

¿De qué manera la accesibilidad de la movilidad peatonal influye en la calidad vida en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022?

¿De qué manera la red peatonal influye en la autonomía personal en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022?

¿De qué manera la seguridad vial de la movilidad peatonal influye en la participación ciudadana en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022?

JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

La justificación se orientará en cuadro tipos de estudio:

La presente investigación tendrá justificación teórica, el cual proporcionará conceptos, conocimientos e información útil en el campo de la movilidad peatonal y su afectación en la cohesión social en personas con discapacidad motora que permitirán ser tomadas en cuenta debido a las situaciones parecidas. A su vez permitirá explicar la realidad en la viven las personas con movilidad reducida para una oportuna toma de decisiones por parte del gobierno y las municipalidades al ejecutar las obras publicas.

Como justificación práctica, se basa en la búsqueda de las problemáticas que presenta el entorno del Barrio Chino en la movilidad peatonal y la afectación en la cohesión social en personas con discapacidad motora. Con el propósito de mejorar en la planificación y ejecución de las propuestas urbanas el cual contribuirá en la aplicación de diseños inclusivos y confortables para las personas con discapacidad motora.

Como justificación metodológica, se llevará a cabo la elaboración y aplicación de entrevistas presenciales y virtuales a personas con discapacidad motora con el propósito de obtener datos de sus experiencias vividas en el entorno del Barrio Chino, Cercado de Lima, para una correcta información.

Como justificación social la presente investigación tiene como propósito que las personas que presenten discapacidad motora transitoria o permanente puedan desenvolverse libre e individualmente en el entorno del Barrio chino, teniendo en cuenta los conocimientos de las necesidades que padecen; por ende, la investigación se centra en analizar la configuración espacial dentro y fuera del espacio a fin de aportar y revertir dicha situación. Se tiene claro que para hacer un cambio respecto a la realidad en la que viven las personas con discapacidad motora debemos enfocarnos en dos aspectos primordiales. En primer lugar, lograr que las personas con algunas discapacidades motora logren una autonomía personal, en segundo lugar, eliminar todos los obstáculos que impiden una movilidad fluida de tal manera que les permita desplazarse con autonomía de manera segura en el espacio público.

HIPOTESIS

HIPOTESIS GENERAL

La existencia en una adecuada movilidad peatonal evidencia una mayor cohesión social en personas con discapacidad motora en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022.

HIPOTESIS ESPECIFICA

Una mejor accesibilidad de la movilidad peatonal obtiene una mejor calidad de vida en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022.

Una mejor red peatonal logra una mayor autonomía personal en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022.

Una mejoría en la seguridad vial contribuirá la participación ciudadana en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022.

OBJETIVO

OBJETIVO GENERAL

Determinar de qué manera la movilidad peatonal influye en la cohesión social de las personas con discapacidad motora en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022.

OBJETIVO ESPECÍFICO

Determinar la influencia existente entre la accesibilidad de la movilidad peatonal y la calidad de vida en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022.

Determinar la influencia que existe entre la red peatonal y la autonomía personal en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022

Determinar la influencia que existe entre la seguridad vial en la movilidad peatonal y la participación ciudadana en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022

II. MARCO TEÓRICO

Antecedentes 2.1

Para realizar este proyecto, se presentará antecedentes nacionales e internacionales para ello se tuvo como referencias trabajos relacionados al tema investigado, así mismo, poder corroborar conclusiones y resultados según lo que corresponda en los antecedentes que se presentaran a continuación:

Se plantearon antecedentes a nivel América Latina donde Ipiña (2019) Describe en su artículo titulado *“Accesibilidad y sensibilización ciudadana en el espacio público”* menciona que México cuenta con un marco legal que promueve y protege los derechos de la población con discapacidad buscando desarrollar empatía de tal manera que favorezca la aceptación, reconocimiento. Para que las personas tomen conciencia viendo los problemas y obstáculos a los que se enfrentan las personas con discapacidad motora en el

espacio público. Recalcando que existen factores que manifiestan los problemas a los que se enfrentan las personas con discapacidad. En primer lugar, el descuido de espacios públicos por parte de las autoridades competentes generando exclusión, inseguridad, fragmentación, segregación y pérdida de la identidad. Gran parte de los proyectos, no cumplen con el reglamento ni las normas de accesibilidad generando de esa manera una exclusión a las personas con discapacidad, porque no son pensados en ellos y deben enfrentar cada día las barreras físicas como cruzar una avenida, debido a que muchas calles no cuentan con rampas o la pendiente es excesiva ocasionando que las personas se vean expuestas a los peligros transitando por la calzada, a su vez la falta de señalización horizontal y vertical. En segundo lugar, la falta de programas de sensibilización para fomentar una mayor inclusión y respeto a las personas con discapacidad motora. Para concluir, la poca participación social, discriminación y la insensibilización en los espacios públicos. Constantemente se aprecia a los vendedores ambulantes apropiándose de las veredas impidiendo el paso o una transitabilidad fluida a las personas con discapacidad motora. La indiferencia de las personas en ayudar a aquellos que tienen discapacidad motora. Así mismo, se observó que la velocidad en la que transitan las personas o vehículos motorizados y no motorizados compiten en quien va primero, de ello se puede apreciar la falta de educación, la construcción de valores y sobre todo la falta de empatía de las personas.

De la misma forma, Casapino y Palomino (2021) Describe en su artículo titulado *“Accesibilidad peatonal para personas con movilidad reducida y discapacidad motriz en la plaza de Armas, Plaza Regocijo y Plaza San Francisco del Centro Histórico del Cusco”* donde menciona que el espacio público no es el adecuado para que transite una persona con movilidad reducida debido a que no cuenta con el ancho, gradas desniveles dificultando el transitar de las personas con discapacidad, muchos de ellos deben realizar esfuerzos excesivos para circular sabiendo que es un espacio de suma importancia en la ciudad, debido a que recibe en gran cantidad personas por el hecho de ser un lugar turístico y debería incorporar el concepto de inclusión. De tal manera que puedan tener las mismas oportunidades en usar los espacios públicos con normalidad.

Asimismo, Rangel y Corenel (2022) desarrollaron el artículo titulado “*Espacio público como derecho: accesibilidad para personas con discapacidad motora*” el presente trabajo tuvo como objetivo conseguir una base de criterios que valoren el nivel de acceso en el espacio urbano para las personas con limitaciones, de esa manera medir la calidad de vida y el bienestar. Asimismo, la metodología que emplearon fue cualitativa, mediante la observación y entrevistas las cuales permitieron fortalecer la base de indicadores del espacio público y el bienestar social. De esta manera se buscaron mejorar la formulación de las propuestas de las políticas públicas en materia del espacio público. El tipo de enfoque es cuantitativo, de alcance explicativo y diseño no experimental de corte transversal. Se justifica de forma teórica ya que reside en entender los problemas de valoración en su integración de los espacios públicos. Finalmente llegaron a la conclusión, que el espacio público es el lugar donde uno puede comprobar el grado de igualdad social, es decir, que proporcione una calidad de vida y bienestar social de las personas, lo cual deben estar ligadas al entorno urbano detallando que la inclusión es uno de los indicadores primordiales para que todas las personas no tengan limitaciones. Es decir, proporcionar una buena planificación de manera que el gobierno tome conciencia al ejecutar un proyecto urbano.

Para mejorar la accesibilidad es fundamental resolver los problemas que se observan en el espacio público como la infraestructura vial, el comercio informal, de tal manera que se ofrezca servicios de calidad y que puedan ser utilizados por todos los pobladores sin importar la condición física que presenten. Asimismo, garantizar la seguridad al recorrer el espacio público y los establecimientos que se encuentren en el lugar. Es por ello que es fundamental que el gobierno y las municipalidades planteen proyectos inclusivos en el espacio público para que todos puedan transitar con normalidad y autonomía. Asimismo, que las revisiones en los establecimientos no sean superficiales si no que realicen una verdadera supervisión.

Gómez (2019) Menciona que el espacio en el diseño urbano y arquitectónico de un lugar puede causar algún tipo de conducta negativa y violenta. Así mismo hace mención que los espacios públicos mejor planificados y cuidados influyen de una manera positiva en las personas debido a que los espacios bien diseñados responden al entorno en como se

encuentran ya que por ese medio será el espacio que transitará toda situación en las que las personas podrían encontrarse, provocando una satisfacción positiva.

Referente a la Cohesión Social Zhigunova, G. y Afonkina, Y. (2020) menciona en su artículo de investigación titulado, *“Accessibility of urban and rural environment of the Kola North of Russia (Murmansk region) for disabled people.”* en la sociedad Rusa indica que las personas con discapacidad no tienen una cohesión el cual busca integrar a la población de tal manera que les pueda garantizar una vida digna e independiente, haciéndose valer por sí mismos sin barreras que los limite a integrarse de esa manera transformar el entorno social. El cual encuentra como estudio de análisis que existen barreras sociales, sin importar las esferas de actividades en un entorno.

Xiaomeng, W. y Liu, Z. (2022). Describe en la Revista titulada *“Neighborhood environments and inclusive cities: An empirical study of local residents’ attitudes toward migrant social integration in Beijing, China”*. Los autores consideran que para construir una ciudad para todos implica la unión de la reforma política social a nivel macro y micro, para brindar espacios donde se genere oportunidades de interacción social e igualdad acceso para que las personas puedan realizar sus actividades con autonomía y puedan interactuar con otras. Ya que al tener una interacción social genera efectos positivos para las personas con o sin discapacidades.

Engel et al., (2016). Describe en la Revista titulada *“Older adults’ quality of life e Exploring the role of the built environment and social cohesion in community-dwelling seniors on low income”*. El entorno construido y la cohesión social cada vez se asocian a la calidad de vida por ello debe contar una buena red peatonal para que las personas puedan interactuar con otras con autonomía sin barreras que los limite.

De acuerdo con Bermudez (2018). Describe en la Revista titulada *“Derecho a la ciudad y a la recuperación de plusvalías urbanas: una aproximación a la temática en el contexto de la nueva agenda urbana”* donde menciona conceptos de derecho a la ciudad tanto en el campo de sociología hasta el marco jurídico, esto ha podido contribuir con los derechos que se fueron perdiendo a través del tiempo y su interacción con los espacios públicos, dado que en muchos de estos espacios no se puede apreciar estructuras, normativas y técnicas para el recuperamiento de los espacios dando un empoderamiento por parte de la población a poder disfrutar más de estos mismos por lo cual esto hace un

llamado a la población a poder participar desde la manera independiente y que pueda conocer sus derechos que tiene con la ciudad.

A nivel internacional Terashima, M. y Clark, K. (2021). Describe en su artículo de investigación titulado, *“The Precarious Absence of Disability Perspectives in Planning Research.”* Mencionan que una de cada cinco personas en el mundo tiene algún tipo de discapacidad el cual no se aleja mucho de nuestra realidad en el ámbito nacional y local, logrando buscar así un abordaje al momento de la planificación y el diseño, estos tienen un papel primordial para responder a las necesidades de los usuarios en el entorno urbano.

Gharebaghi et al., (2018). Describe en su artículo de investigación titulado, *“The role of social factors in the accessibility of urban areas for people with motor disabilities”* esta investigación en el Barrio de Saint -Roch en la ciudad de Quebec busca que las personas con discapacidad motora reconozcan sus derechos en lograr una plena participación social debido que la movilidad es uno de los hábitos fundamentales en la vida diaria con suma importancia para lograr una participación en el entorno urbano y las personas. Es por ello que se busca soluciones de diseños con la intención de que mejoren la accesibilidad en las veredas para las personas con movilidad reducida, adultos mayores con la finalidad de solucionar y aumentar la inclusión social de tal manera que mejore la calidad de vida y autonomía en las personas con discapacidad motora.

Fernandez, K y Sanchez, S. (2021). Describe en su artículo de investigación titulada, *“A Methodology Proposal of an Accessible Design for an Urban Intersection to Improve Mobility of People with Physical Disabilities”* Para los autores el entorno urbano es un lugar donde las personas con discapacidad motora están expuestas a ser víctimas de accidentes de tránsito y son discriminados cuando se movilizan de un lugar a otro por las barreras que presenta el mismo espacio público. Es por ello que se basan en la teoría de user Center Design con la finalidad de obtener diseños inclusivos. Para ello la metodología que priorizan son las necesidades del usuario, que son los peatones con o sin discapacidad con el fin de reducir las barreras de movilidad permitiendo un uso eficiente autónomo y seguro. Incorporando estándares de accesibilidad universal y recursos del sistema de orientación espacial Wayfinding, haciendo que el entorno se adapte a las necesidades de los usuarios.

Gamacheab et al., (2018). Describe en su artículo de investigación titulado, *“Mapping review of accessible pedestrian infrastructures for individuals with physical disabilities”* con el pasar del tiempo las personas envejecen, algunos adquieren una discapacidad física e incluso hay personas que nacen con alguna discapacidad es por ello la necesidad de generar diseños inclusivos en la infraestructura peatonal con el fin de garantizar la participación social e igualdad de oportunidades para todos. Para ello los autores identifican las características medibles para una correcta infraestructura peatonal 1. Servicio y mobiliario, 2. Rampas de bordillo y aceras, 3. Paso de peatones controlado, 4. Superficie de advertencia táctiles con objetivo de proporcionar una movilidad peatonal de calidad y autonomía en las personas con discapacidad motora.

A nivel América Latina tenemos a Romero (2020). En su artículo de revisión de la literatura titulada *“La movilidad no motorizada y su relación con las bondades del arbolado urbano. Análisis urbano para la ciudad de León, Guanajuato”* tiene como objetivo analizar la función de la infraestructura verde de las ciudades profundizando la función que realiza en las actividades llevadas a cabo por los habitantes en su movilidad no motorizada. El tipo de metodología aplicada es teórica. Finalmente llegó a la conclusión, la realidad en la que vivimos donde se apreció que el vehículo tiene mayor prioridad en la ciudad y la infraestructura vial está enfocada en ello. Cabe recalcar que existe una relación entre la accesibilidad turística y su nivel de satisfacción significativa en las personas con discapacidad motora, así mismo, se puede entender que el resultado mencionado nos lleva a la reflexión de poder integrar a estas personas que tienen una exclusión sobre la población, tanto las personas que viven como las que van de turismo, el cual no se siente del todo incluidos.

Arenas et al., (2020) desarrollaron el artículo titulado *“Ciudad física y ciudad representada: discapacidad, justicia espacial e innovación social”* el presente artículo tuvo como objetivo socializar sobre las experiencias vividas de personas con discapacidad física basados en la interacción con el entorno urbano. Asimismo, el enfoque empleado fue mixto, en la cual participaron treinta personas que por consiguiente lograron identificar las experiencias y asumir como es la ciudad, de esta manera promover la inclusión y participación comunitaria. Finalmente llegaron a la conclusión, que las personas con discapacidad física no motorizada interactúan en un espacio urbano inaccesible debido a

que no es seguro para ellos y no se sienten incluidos para realizar sus actividades con normalidad, por ende, existe una desigualdad de oportunidades en un entorno urbano.

Angarita (2019) describe en su artículo titulado *“Una revisión teórica del diseño universal y su papel en la planeación de ciudades inclusivas y la accesibilidad a espacios públicos”* donde menciona que el diseño universal abarca múltiples disciplinas, especialidades y su importancia de pensar en lo que se pueden producir debido a que en muchos casos se observa que no quieren invertir debido a su costo, pero sin embargo contienen espacios muy valiosos para la ciudadanía que pueden no solo otorgar a personas con discapacidad, sino de verlo de una manera más general.

Velastegui et al., (2021). Describe en su artículo titulado *“Accesibilidad arquitectónica para personas con discapacidad”* donde menciona que en su mayoría países americanos incumplen con las normas de accesibilidad establecidas para las personas con discapacidad, ya sea en el ámbito educativo, salud o recreativo (sector público y/o privado). Además de ello, se sabe que existe infinitos problemas y/o dificultades en la movilización de una persona en silla de ruedas dentro de la vía pública; sin duda cabe la necesidad que las autoridades desarrollen espacios amigables e inclusivos en la ciudad, propuestos por las personas con discapacidad de manera que cumplan y satisfagan su accesibilidad de manera universal.

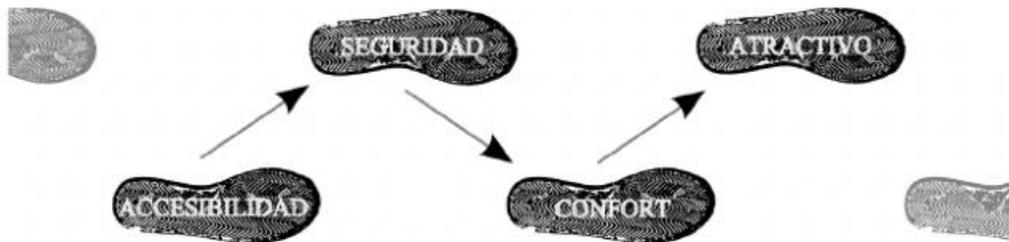
Jaramillo (2022). describe en su artículo titulado *“Discapacidad y derecho a la ciudad en la producción social del espacio público”* donde hace mención sobre lo importante que puede llegar a ser la infraestructura urbana, ya que aquella genera mejoras y progreso social de los habitantes. Cabe resaltar que la infraestructura causa violencia a las personas con discapacidad, pues en la mayoría de los casos las personas con discapacidad se ven excluidos de los espacios públicos afectando también así su desarrollo social. Es importante saber que las personas con discapacidad no son ineficientes por su estado de condición sino, es el propio espacio urbano quien no está adaptado de la manera más idónea para poder servir a todo tipo de usuario; para ello es necesario que al diseñar un espacio público se tenga en cuenta las opiniones de las personas con discapacidad, ya que son ellos que en carne propia viven los constantes desafíos con la infraestructura urbana de la ciudad.

Teorías relacionadas al tema:

2.2 Movilidad peatonal:

Talavera et al., (2012). Indican que la movilidad peatonal se basa en aspectos condicionantes como la accesibilidad, seguridad, confort y atractivo. Con la finalidad de medir las características del entorno generando mejorar las condiciones en las que se mueve el peatón. Incentivándolo a desplazarse por el entorno con una calidad en la movilidad peatonal adecuada. En la presente imagen se mostrará los aspectos condicionantes en la movilidad peatonal.

Imagen. Aspectos condicionantes en la movilidad peatonal



Fuente: (Talavera et al., 2012)

Como primer condicionante accesibilidad el cual es uno de los principales, haciendo referencia a uno de los aspectos esenciales en la movilidad peatonal, con respecto a la infraestructura peatonal. El cual contiene el ancho altura pendiente y los materiales que serán empleados para la construcción de las veredas. Asimismo, indica que una acera menor de dos metros de ancho puede generar dificultades al momento de la movilización del peatón. Es por ello que la accesibilidad es el primer condicionante de la infraestructura peatonal haciendo que numerosos manuales de diseño tengan las condiciones de accesibilidad.

Como segundo condicionante seguridad peatonal, está relacionada con el tráfico, y los factores que implican como la velocidad en la circulación y la calidad de las personas en la que andan en la vía pública de esa manera se determina la sensación de seguridad que tienen en ella.

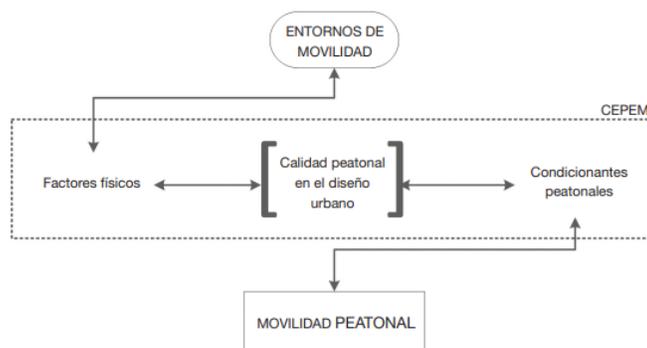
Como tercer condicionante confort, para su análisis como condicionante en la movilidad peatonal se puede dividir en tres ramas: físico, fisiológico y psicológico. Esta variable puede ser regulada por la implementación de elementos de diseño urbano con la finalidad de generar sensaciones positivas al peatón y evitando el estrés que por lo general ocasionada por el tráfico.

Como ultimo condicionante la atracción referida al paisaje urbano generando atractivos para las personas que se movilizan a pie puesto que les permite interactuar tanto en la actividad comercial y cultural de las calles. Ya que las personas visualizan y de esa manera interactúan en este medio con otras personas. Asimismo, indica que una calle densa de uso comercial genera una diversidad de ofertas que atraen al peatón.

Así mismo, para la aplicación de este estudio se debe profundizar el desarrollo, métodos y herramientas que evalúen la calidad del diseño urbano en la movilidad peatonal manejados por planificadores. De esa manera analizar las cualidades del diseño urbano con aspectos condicionantes a la movilidad peatonal.

Por otro lado, para una movilidad peatonal eficiente el autor se basa en la metodología CPEM, esta metodología requiere de una herramienta útil teniendo en cuenta dos aspectos: permite evaluar al entorno en la promoción de la movilidad peatonal y como herramienta versátil se adapta diferentes casos de estudio. Con la finalidad de medir las características que presenta el entorno y la influencia en el desplazamiento.

El método CPEM constara de tres fases que serán mostradas en la siguiente imagen. Imagen. Métodos de caracterización peatonal de los entornos de movilidad (CPEM)



Fuente: (Talavera et al., 2012)

Como primer condicionante accesibilidad es utilizada como un elemento básico y primario para una movilidad peatonal a pie en la vía pública sin problemas o que tengan conflictos con el transporte debido a una red peatonal insuficiente.

Como segundo condicionante seguridad vial, menciona que la velocidad del vehículo permitida en la vía pública no es aplicada y genera inseguridad en las personas al momento de movilizarse en la vía pública

Como tercer condicionante confort, se toma en consideración las dimensiones para una movilidad peatonal adecuada como el ancho, altura, cantidad de árboles y el ruido.

Como último condicionante de la movilidad peatonal es el atractivo, basándose en la complejidad comercial relacionada a la complejidad de diseño urbano debido a que en ellas se realiza actividades el cual resulta como atractivos para las personas que van a pie.

2.3 Marco Normativo

Así mismo, se presentarán teorías que se utilizarán para la presente investigación:

Como primera teoría o fundamento tomaremos a la norma técnica A.120 “Accesibilidad Universal en edificaciones” del Reglamento Nacional de edificaciones. Esta norma establece las condiciones y especificaciones técnicas de diseño para las personas con discapacidad, con la finalidad de que sean accesibles de esa manera, garantizar el derecho a la accesibilidad bajo los principios del diseño universal. A su vez la norma en el capítulo II contiene especificaciones con la finalidad de que el espacio público siga la normatividad según lo mencionado en los sub capítulos que son:

- Sub capítulo I: Ambientes, ingresos y circulaciones.
- Sub capítulo II: Mobiliario
- Sub capítulo III: Servicios higiénicos
- Sub capítulo IV: Estacionamientos

Por último, en el capítulo V informa acerca de la Señalización, estos con la finalidad de diseñar espacios óptimos que permita el desplazamiento fluido de las personas con o sin discapacidad.

Asimismo, la norma considera algunas definiciones de accesibilidad, accesibilidad universal, barreras arquitectónicas, diseño universal, personas con discapacidad, personas

con movilidad reducida, ruta accesible, señales de acceso, señalización, señalización podo táctil, servicios de atención al público.

Como segunda teoría vinculante tenemos la Ordenanza N°2273 promueve la accesibilidad universal y fomenta la inclusión de las personas con discapacidad en Lima Metropolitana. Esta ordenanza establece condiciones, que permite la adecuación gradual de la accesibilidad en la infraestructura urbana de la ciudad con la finalidad de que los espacios públicos, edificaciones y establecimientos comerciales puedan ser accesibles y utilizados por todos sin importar su condición. Promocionando buenas prácticas de accesibilidad que fomenta la inclusión. Para ello nos enfocamos en el título II Accesibilidad universal que contiene:

- Capítulo I: Accesibilidad en la edificación, en sus artículos tocando temas de (ingreso a la edificación, ruta accesible y de evacuación accesible, rampas, pasillos y circulaciones interiores, escaleras, barandas de seguridad y pasamanos en rampas y escaleras, plataformas elevadoras, puertas, ascensor, baños accesibles, seguridad, entre otros)
- Capitulo III: Accesibilidad en espacios públicos en sus artículos tocando temas de (vereda, cruces peatonales, rampa, semáforos accesibles, mobiliario urbano, señalética, entre otros)

A su vez lo mencionado anteriormente por la ordenanza favorecerá el ejercicio de los derechos a todos los ciudadanos en el uso y acceso a los servicios que brinda el espacio público, fomentando la inclusión mediante las diferentes medidas de la accesibilidad.

Por último, como tercera teoría vinculante tenemos a la norma GH. 020 componentes de diseño urbano de una habilitación urbana, el cual vendrían a ser los espacios públicos y los terrenos aptos para ser edificados. para ello nos dirigiremos al capítulo II Diseño de vías de una habilitación urbana el cual se rige al sistema vial mencionado en el Plan de desarrollo urbano de la ciudad. Para ello la norma nos indica mediante un cuadro las medidas que deben ser aplicadas en el diseño, estas deben respetar de acuerdo al tipo de habilitación urbana y cerca a qué sección vial se encuentre es ahí donde se tomará las medidas correspondientes para las aceras, estacionamiento y pistas. En la siguiente imagen se detalla de manera específica lo indicado.

TIPOS DE VIAS	VIVIENDA			COMERCIAL	INDUSTRIAL	USOS ESPECIALES
VIAS LOCALES PRINCIPALES						
ACERAS O VEREDAS	1.80	2.40	3.00	3.00	2.40	3.00
ESTACIONAMIENTO	2.40	2.40	3.00	3.00 - 6.00	3.00	3.00 - 6.00
PISTAS O CALZADAS	SIN SEPARADOR	CON SEPARADOR CENTRAL 2 MODULOS A CADA LADO DEL SEPARADOR		SIN SEPARADOR 2 MODULOS DE	SIN SEPARADOR 2 MODULOS DE	SIN SEPARADOR 2 MODULOS DE
	3.60	3.00	3.30	3.60	3.60	3.30 - 3.60
				CON SEPARAD. CENTRAL: 2 MODULOS A C/ LADO		
VIAS LOCALES SECUNDARIAS						
ACERAS O VEREDAS	1.20			2.40	1.80	1.80 - 2.40
ESTACIONAMIENTO	1.80			5.40	3.00	2.20 - 5.40
PISTAS O CALZADAS	DOS MODULOS DE 2.70			2 MODULOS DE 3.00	2 MODULOS DE 3.60	2 MODULOS DE 3.00

Fuente: RNE (Reglamento Nacional de Edificaciones)

Se presenta el marco conceptual donde se incluyen definiciones importantes al trabajo de investigación enfocadas en la Movilidad peatonal y Cohesión social en personas con discapacidad motora.

Marco conceptual de la primera variable: Movilidad peatonal.

Según Moscoso (2018) indica que es importante realizar un análisis de los distintos tipos de movilización peatonal a su vez hacer un esfuerzo por acondicionar la red peatonal y los espacios para las personas con capacidades especiales, con la finalidad de obtener espacios públicos, cómodos, seguros y accesibles de esta manera se fomentara la equidad y mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad motora.

Asamblea Legislativa de la Republica de Costa Rica (2020). establece las bases del marco jurídico que regula las aceras y las vías peatonales, dando conformidad con el sistema de transporte multimodal y espacios públicos, buscando priorizar la movilización de las personas de forma segura, ágil, accesible e inclusiva, a través del fortalecimiento de la autonomía.

2.3.4 Accesibilidad

Según la (*Asamblea Legislativa de la Republica de Costa Rica, 2020*). La accesibilidad son las medidas adoptadas por las instituciones públicas y privadas, en aceras y cruces peatonales para asegurar que las personas con discapacidad tengan acceso, en

igualdad de condiciones con los demás, al transporte, al entorno físico y a otros servicios al uso público. Estas medidas identificarán y eliminarán las barreras.

Cuando hablamos de Accesibilidad Universal o accesibilidad a todos y para todos, es aquella condición que debe cumplir el entorno de tal manera brinden autonomía para todas las personas con o sin discapacidad, tanto en el entorno del turismo como el entorno construido debe brindar seguridad, confort y comodidad. (Martínez y Boujrouf, 2020).

2.3.5 Red Peatonal

La Red peatonal es considerada una de las redes que conforman la ciudad donde se registra la mayor cantidad de interacción peatonal. Es la más cercana al ser humano, a partir de ella se conectan a otras redes de mayor escala mediante vehículos motorizados y no motorizados otorgando puntos extras como paraderos con la intención de usarlos. Es ahí donde la IAPEB busca evaluar las características físicas de la red peatonal incentivando al ser humano a usarla teniendo en cuenta que la estructura de la red peatonal está compuesta por lo siguiente: ancho de las aceras, obstáculos horizontales y verticales. (Esquivel et al., 2013).

2.3.6 Seguridad Vial

Según la (OMS, 2013). La seguridad vial asume que el transporte es fundamental para la sociedad, asumiendo que los desplazamientos deben ser seguros para los usuarios cuando ellos interactúen en ella. Su objetivo es eliminar accidentes de tránsito mediante la utilización de un sistema seguro como la señalización. Ello requiere una política que se centre en las infraestructuras viales y en la gestión de la velocidad de los vehículos.

Del mismo modo (Ríos, 2019). Se entiende por seguridad vial al conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de accidentes de tránsito.

Rampas peatonales: Según la (Ordenanza N° 2273, 2020). Las rampas son las Medidas de accesibilidad que contribuye a solucionar el acceso de las personas de un lugar a otro, debido que al momento de ingresar a un lugar presenta un desnivel. La longitud máxima del tramo de una rampa será de 9 metros. Si en caso requieren rampas que cubran

longitudes mayores, se deberán considerar descansos intermedios para una movilidad adecuada. Para ello se consideran los siguientes tipos de rampas:

a. Rampa escalera: combinación que convierte a la escalera en un elemento accesible y crea espacios intermedios que pueden ser usados como lugares de descanso.

b. Rampa peatonal: acondicionada para el uso del peatón.

c. Rampa vehicular: acondicionada para el uso de vehículos.

Altura de veredas: Según (Pacheco, 2020). Las veredas se deben construir para el uso de todas las personas con o sin discapacidad con la finalidad de que puedan circular libremente, sin obstáculos que impidan desplazarse con comodidad. Estas deben ser diseñadas según el reglamento nacional de edificaciones según la especificación de habilitación urbana y frente a que vía de acceso se encuentre ya sea vía principal o secundaria como lo indica la Norma GH. 020.

Cruce peatonal: Según (Solano ,2022). El cruce peatonal o también llamado cruce cebra está conformado por líneas negras y blancas el cual busca delimitar por donde deben transitar los peatones de manera segura. Esta también va acompañada de señalización vertical. Los peatones tienen la prioridad sobre el tráfico vehicular a menos que el cruce peatonal sea controlado por un semáforo.

Vehículos motorizados y no motorizados: Según (Gonzales, 2017). Los vehículos son un medio de transporte que consiste en el desplazamiento de las personas en el espacio donde se encuentre para ello tenemos vehículos no motorizados, son aquellos que se desplazan con la fuerza de las personas mientras que los vehículos motorizados requieren de un motor para su desplazamiento.

Paraderos formales e informales: Según (Ordenanza N° 00186 /MDSA, 2008). Los paraderos son un punto donde el vehículo o transporte público puede recoger y dejar pasajeros, este lugar debe no interrumpir el tránsito de las personas.

Obstáculos: Según la (Norma técnica A. 120, 2019). Los obstáculos o también llamados barreras arquitectónicas son aquellos impedimentos que limitan o impiden el movimiento libre de las personas con discapacidad.

Señalización horizontal y vertical: Según la (Norma técnica A 120, 2019). La señalización son un sistema de avisos el cual permite identificar ambientes y elementos públicos accesibles, para la orientación de los usuarios.

Velocidad de vehículo: Según (Villalobos, Hernández, 2008). La velocidad del vehículo es una causa importante de los accidentes de tránsito debido al exceso de velocidad. El cual muchos de los peligros quedan fuera del campo visual del conductor.

Accidentes de tránsito: Según (Villalobos, Hernández, 2008). Los accidentes de tránsito son la causa principal del exceso de velocidad producto del alcohol, adelantamiento indebido, imprudencia del peatón, ciclista, conductor o por fallas mecánicas.

Marco conceptual de la primera variable: la cohesión social en personas con discapacidad motora

Según Maldonado et. al, (2021). Nos dice como variable que la Cohesión Social es la protección de todos los derechos humanos, así como el no a la discriminación, la seguridad, igualdad de oportunidades, la solidaridad, la autonomía personal para realizar sus actividades de manera cotidiana, la calidad de vida y su participación ciudadana.

2.3.7 Calidad de Vida

Según (Lastra, 2019) menciona que la calidad de vida comprende la satisfacción donde tiene los aspectos subjetivos relacionados con la seguridad y el confort, sin importar una discapacidad motriz por parte del colaborador. De igual manera, en la calidad de vida laboral están relacionados con aspectos como la motivación, centro de trabajo, igualdad de acceso y demás aspectos concernientes a la satisfacción del colaborador.

2.3.8 Autonomía Personal

Según (Viqueira, 2019) considera que la autonomía personal es aquella capacidad que las personas adquieren para manejarse por su propio medio en las actividades diarias, desde ir a los servicios higiénicos, las actitudes sobre su comportamiento en la sociedad y tomar decisiones sobre las normas de cómo vivir.

2.3.9 Participación Ciudadana

Según (Arango y López, 2020) La participación ciudadana en el espacio público abarca las actividades sociales esto se define como el conjunto de lugares que son libremente usados

por los ciudadanos dentro de los que resaltan las calles como zonas donde la interacción social es continua.

La participación ciudadana en proyectos de espacio público se debe buscar en todas sus etapas, desde la fase de planeación, pasando por el diseño, ejecución y ocupación, pues son los ciudadanos los usuarios finales, aquellos para quienes se diseña un espacio bajo los principios del diseño universal, desde un mobiliario hasta una plaza y quienes garantizarán que los resultados sean positivos para su uso y se mantengan (Fraser et al., 2006).

Igualdad de acceso: Según (Mila et al., 2020). El derecho a la igualdad de acceso es la igualdad oportunidades o de condiciones en acceder sin límites o barreras que le impida realizar sus actividades de manera fluida.

Centro de trabajo: Según (El Ministerio de Empleo y Seguridad Social, 2015). El centro de trabajo es considerado la unidad productiva, asimismo denota idea de unidad de producción y es el ámbito donde se trabaja de manera coordinada inspirada por un propósito empresarial.

Satisfacción en la movilidad: Según (Veenhoven, 1994). La satisfacción consiste en calcular la calidad de vida de esa manera se evalúa si existe un problema social el cual requiere de una intervención política.

Actitudes de comportamiento: Según (Cobo, 2003). Las actitudes son las formas de reaccionar de las personas reflejadas en su conducta o comportamiento. Las actitudes de componen bajo tres elementos: cognitivo, conductual y emocional.

Comportamiento peatonal: Según (Solano ,2022). El comportamiento peatonal son las conductas de los peatones al momento de usar el espacio público sometiéndose a los riesgos de sufrir accidentes.

Necesidades básicas: Según (Dieterlen, 2010). Las necesidades básicas son la salud y la autonomía personal con la finalidad de que las personas puedan interactuar y ser responsables de uno mismo. Para ello deben tener determinada capacidad física y mental.

Diseño universal: Según la (Ordenanza N° 2273, 2020). El diseño universal es un concepto que aborda del bienestar de las personas mediante el diseño de los espacios que son usados por las personas sin excluirlos debido a su condición.

Actividades sociales: Según (Carmona, Ribeiro, 2010). Las actividades sociales mejoran la salud física y el bienestar de las personas, asimismo son una fuente de motivación realizando el significado de la vida. Parte de las actividades sociales es la socialización ya que es importante para el bienestar y permite una continuidad de la persona dentro de la sociedad.

Diseño de mobiliario urbano: Según (Acosta, 2004). El diseño de mobiliario urbano es todo aquel elemento que forma parte de la ciudad, estos elementos sirven para el uso y disfrute de las personas. El propósito del mobiliario con las personas es ser útil y que no afecte el orden de la ciudad buscando confort y calidad de vida en las personas que lo usan.

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y Diseño de investigación

3.1.1 Tipo de investigación

Es tipo Sustantiva Según (Carrasco, 2006). Este tipo de investigación permite describir rasgos de hechos o características de las variables que se está estudiando en un tiempo determinado permitiendo desarrollarse dentro de una realidad natural o social.

Por lo tanto, nuestro trabajo de investigación va generar un tipo de conocimientos que va a contribuir los conocimientos científicos existentes que están relacionados a nuestras dos variables Movilidad Peatonal y Cohesión social en personas con discapacidad motora. Con la finalidad de dar un valor agregado proyecto de investigación.

3.1.2 Diseño de Investigación

Es de Nivel Causal, porque daremos a conocer el efecto ya sea positivo o negativo que existe entre la variable 1 Movilidad Peatonal y la variable 2 Cohesión social en personas con discapacidad motora.

3.1.3 Enfoque de la Investigación

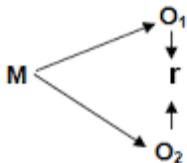
La presente investigación tiene un enfoque Mixto donde busca analizar la variable Movilidad Peatonal y Cohesión social en personas con discapacidad motora. Las cuales fueron procesadas mediante el programa SPSS, Por ende, se realizó con un enfoque mixto puesto que tiene variables cuantitativas y serán interpretadas o medidas por sus dimensiones que serán cualitativas.

3.1.4 Diseño

Es de diseño No Experimental, porque no se aplicará estímulos a la variable 1 y variable2, debido a que nos centramos en estudiar el fenómeno en nuestro caso de estudio.

Según (Hernández, Sampieri y Mendoza, 2018). Este tipo de investigación tiene la finalidad de observar los fenómenos y las variables en su contexto original para poder ser analizados, es decir no se manipulará la información de las variables, sino que serán evidenciadas las ya creadas.

Figura 1: *Diseño correlacional*



Nota, extraído de Hernández- Sampieri & Mendoza (2018)

Donde:

M: 20 personas con discapacidad motora

O1: Movilidad peatonal

O2: Cohesión social en personas con discapacidad motora

r: Relación entre la variable 1 y 2

3.1.5 Corte

Es de nivel causal, ya que como objetivo para nuestra investigación es estudiar la relación que existe entre las variables en un hecho determinado. En otras palabras, su objetivo es

conocer el efecto ya sea positivo o negativo que puede producir un cambio inesperado de las variables 1 Movilidad peatonal y la variable 2 Cohesión social en personas con discapacidad motora.

3.2. Variables y Operacionalización

La investigación cuenta con dos variables la cual serán mencionadas a continuación:

En el presente “Anexo 1” se detallará de manera específica

Tabla 1: Categorización de las variables independiente y dependiente.

a) Variable Independiente:	La Movilidad peatonal
b) Variable Dependiente:	Cohesión social en personas con discapacidad motora

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Tabla N° 2: Matriz de operacionalización de variables: Movilidad peatonal.

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	CATEGORIA	SUBCATEGORIA	ESCALA DE MEDICIÓN
MOVILIDAD PEATONAL	Según (Moscoso, 2018) indica que es importante realizar un análisis de los distintos tipos de movilización peatonal a su vez hacer un esfuerzo por acondicionar la red peatonal y los espacios para las personas con capacidades especiales, con la finalidad de obtener espacios públicos, cómodos, seguros y accesibles de esta manera se fomentara la equidad y las oportunidades para mejorar la calidad de vida de la población.	Esta variable se operacionaliza en tres dimensiones: Accesibilidad, Red peatonal y Seguridad vial. Permitirá determinar la relación de la movilidad peatonal que se relaciona con cohesión social en personas con discapacidad motora.	Accesibilidad	Rampas peatonales	Likert ordinal politómica
				Altura de veredas	
				Cruce peatonal	
			Red peatonal	Vehículos motorizados y no motorizados	
Paraderos informales y formales					
				Obstáculos (postes de alumbrado público, puertas que abren hacia la vereda de los comercios)	

	Asamblea Legislativa de la Republica de Costa Rica (2020). establece las bases del marco jurídico que regula las aceras y las vías peatonales, dando conformidad con el sistema de transporte multimodal y espacios públicos, buscando priorizar la movilización de las personas de forma segura, ágil, accesible e inclusiva, a través del fortalecimiento de la autonomía.		Seguridad vial	Señalización horizontal y vertical Velocidad del vehículo	
				Accidentes de tránsito	

FUENTE: Elaboración propia, 2022.

Tabla N°3: Matriz de operacionalización de variables: Cohesión social en personas con discapacidad motora

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	CATEGORIA	SUBCATEGORIA	ESCALA DE MEDICIÓN
COHESIÓN SOCIAL EN PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTORA	Según Maldonado et. al, (2021). Nos dice como variable que la Cohesión Social es la protección de todos los derechos humanos, así como el no a la discriminación, la seguridad, igualdad de	Esta variable se operacionaliza en tres dimensiones: Calidad de vida, autonomía personal y participación ciudadana. permitirá determinar si la cohesión social en personas con discapacidad	Calidad de vida	Igualdad de acceso	Likert ordinal politómica
				Centro de trabajo	
				Satisfacción en la movilidad	
			Autonomía personal	Actitudes de comportamiento (Desperdicio de basura)	

	oportunidades, la solidaridad, la autonomía personal para realizar sus actividades de manera cotidiana, la calidad de vida y su participación ciudadana.	motora, se ve reflejada en el sector 4, barrio chino, esta variable será de enfoque mixto.		Comportamiento peatonal	
				Necesidades básicas por carencia de servicios higiénicos	
				Diseño universal	
			Participación ciudadana	Actividades sociales	
				Diseño del Mobiliario urbano	

FUENTE: Elaboración propia, 2022.

3.2.1. Variable independiente:

Movilidad peatonal

Según la (*Asamblea Legislativa de la Republica de Costa Rica, 2020*). establece las bases del marco jurídico que regula las aceras y las vías peatonales, dando conformidad con el sistema de transporte multimodal y espacios públicos, buscando priorizar la movilización de las personas de forma segura, ágil, accesible e inclusiva, a través del fortalecimiento de la autonomía.

Según (*Moscoso, 2018*) indica que es importante realizar un análisis de los distintos tipos de movilización peatonal a su vez hacer un esfuerzo por acondicionar los espacios para las personas con capacidades especiales, con la finalidad de obtener espacios públicos, cómodos, seguros y accesibles de esta manera se fomentara la equidad y las oportunidades para mejorar la calidad de vida de la población.

Definición operacional: Esta variable se operacionaliza en tres dimensiones: Accesibilidad, Red peatonal y Seguridad vial. Permitirá determinar la relación de la movilidad peatonal que se relaciona con cohesión social en personas con discapacidad motora.

Indicadores: Rampa peatonal, altura de veredas, cruce peatonal, vehículos motorizados y no motorizados, paraderos informales, obstáculos (postes de alumbrado público, puertas que abren hacia la vereda de los comercios), señalización horizontal y vertical, velocidad del vehículo, accidentes de tránsito.

3.2.2. Variable dependiente

Cohesión social en personas con discapacidad motora

Según Maldonado et. al, (2021). Nos dice como variable que la Cohesión Social es la protección de todos los derechos humanos, así como el no a la discriminación, la seguridad, igualdad de oportunidades, la solidaridad, la autonomía personal para realizar sus actividades de manera cotidiana, la calidad de vida y su participación ciudadana.

Definición operacional: Esta variable se operacionaliza en tres dimensiones: Calidad de vida, autonomía personal y participación ciudadana.

permitirá determinar si la cohesión social en personas con discapacidad motora, se ve reflejada en el sector 4, barrio chino, esta variable será de enfoque mixto.

Indicadores: Igualdad de acceso, centro de trabajo, satisfacción en la movilidad, actitudes de comportamiento (desperdicio de basura), comportamiento peatonal, necesidades básicas por carencia de servicios higiénicos, diseño universal, actividades sociales, diseño del mobiliario urbano.

Escala de medición: Ordinal politómica

3.3 Población y muestra

3.3.1. Población

Se tomará como población a las personas con discapacidad motora adquirida o provocada que se vean afectados en su movilidad fluida en el Barrio Chino. Asimismo, el ambiente físico en el que se desarrolla el estudio de esta investigación. Para el historiador Richard Chuhue Huamán en su segunda publicación de la serie MUNILIBRO publicado por la municipalidad de Lima. menciona que el Barrio Chino ocupa las calles del Jr. Paruro (cuadras 8-12) ver imagen 2,4,5,6 de la figura 1, Junín (11-12) ver imagen 3 de la figura 1, Andahuaylas (6-7) ver imagen 1 de la figura 1, Miró Quesada (7-8), Huallaga (cuadra 7), Ucayali (6-7) y Huanta (cuadra 9), estos jirones se encuentran dentro del Barrio Chino - sector 4 - Cercado de Lima.

En el presente “Figura 2” se detallará de manera específica

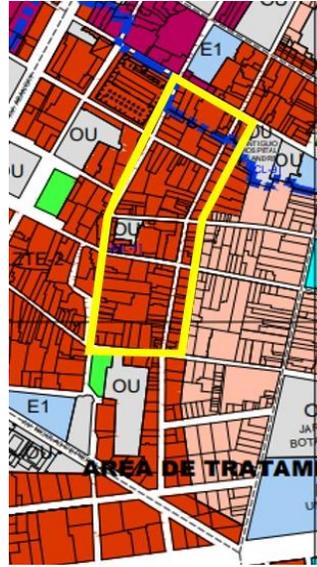
Figura 2: Mapa del entorno del Barrio Chino, Cercado de Lima



El barrio chino surge de la emigración del siglo XVI convirtiéndose en la más importante que tuvo el Perú, muchos inmigrantes empezaron a establecer por sus actividades comerciales en los alrededores del mercado la concepción o el ahora “Mercado Central de Lima”, hablar del barrio chino no es solo hablar de la calle capón, mencionado anteriormente por el historiador Richard Chuhue Huamán, una de las características y lemas importantes que tiene este lugar histórico es que en el arco de ingreso hacia la calle capón (ver imagen 7) menciona que “Bajo el mismo cielo todos somos iguales”, buscando la igualdad y fraternidad para todo los visitantes, se eligió este lugar de investigación debido a las características que presentan este centro histórico llamado por muchos “El Barrio Chino”, este lugar es el escenario de la danza de los dragones que pertenece a diferentes asociaciones durante las celebraciones del año nuevo chino, a lo largo de los años este espacio ha sido y es de gran atracción turística y acoge restaurantes de la comida oriental muy importante es por ello que este lugar histórico se convirtió a través del tiempo en un lugar de mucha afluencia dado que actualmente en la zonificación del cerca de Lima (Ver Imagen 8) se encuentra como comercio y también ha conllevado a presentar problemas relacionados a la movilidad peatonal en los espacios públicos ya que viene presentando como obstáculos para los usuarios con discapacidad motora que van a realizar sus actividades ya sea por temas laboral, comerciales o de turismo.



Fuente: elaboración propia Imagen 7 arco hacia la calle capón, Barrio chino.



Fuente: Zonificación del mercado de Lima Imagen 8 Barrio Chino.

Además, la presente investigación es tipo mixto el cual se recopilara, analizara e integrara los dos enfoques como seria el cualitativo y cuantitativo, enriqueciendo a la investigación de las dos posturas, por lo mencionado anteriormente la muestra será de mayor o igual a 20 participantes que se encuentren en el espacio público, serán estas personas con discapacidad motora, que tengan conocimiento del lugar o personas que en algún momento de su vida hayan sufrido alguna discapacidad por algún accidente. Se buscará entrevistar de manera aleatoria y con su debido consentimiento para así responder a la investigación basadas en sus vivencias conforme a su condición en el Barrio Chino, Cercado de Lima. Así mismo, también se hará un cuestionario virtual el cual se hará a personas que hayan experimentado o vivido alguna experiencia en el barrio chino teniendo con estos datos una postura de discusión respecto al tema de variable “Movilidad peatonal”, Por ende, se aplicara por el lado cuantitativo las fichas de observación el cual deberá usarse bajo la técnica de la observación en campo junto a esto y no menos importante se tendrá en cuenta que los participantes nos puedan brindar el conocimiento del lugar dado que el distrito de Cercado de Lima cuenta en un promedio de 6732 casos de personas con discapacidad, de los cuales del género masculino son 4179 y del género femenino 2553, según el Registro Nacional de la Persona con Discapacidad (CONADIS).

En el presente “Figura 3” se detallará lo mencionado anteriormente.

Figura 3: CONADIS

CUADRO N°4.1.

PERÚ: POBLACIÓN INSCRITA EN EL REGISTRO NACIONAL DE LA PERSONA CON DISCAPACIDAD POR SEXO SEGÚN REGIÓN, PROVINCIA Y DISTRITO, 2000 - 2022 1/

Región, provincia y distrito	Total		Sexo			
			Hombre		Mujer	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Lima Metropolitana 2/	87 119	100,0	53 372	61,3	33 747	38,7
Lima	87 119	100,0	53 372	61,3	33 747	38,7
Ancón	632	100,0	403	63,8	229	36,2
Ate	4 443	100,0	2 709	61,0	1 734	39,0
Barranco	450	100,0	286	63,6	164	36,4
Breña	1 410	100,0	872	61,8	538	38,2
Carabaylo	2 690	100,0	1 665	61,9	1 025	38,1
Chaclacayo	458	100,0	268	58,5	190	41,5
Chorrillos	2 866	100,0	1 820	63,5	1 046	36,5
Cieneguilla	247	100,0	154	62,3	93	37,7
Comas	4 973	100,0	3 087	62,1	1 886	37,9
El Agustino	1 855	100,0	1 122	60,5	733	39,5
Independencia	2 638	100,0	1 560	59,1	1 078	40,9
Jesús María	1 273	100,0	732	57,5	541	42,5
La Molina	1 355	100,0	832	61,4	523	38,6
La Victoria	2 400	100,0	1 478	61,6	922	38,4
Lima	6 732	100,0	4 179	62,1	2 553	37,9
Lince	942	100,0	541	57,4	401	42,6
Los Olivos	3 310	100,0	2 007	60,6	1 303	39,4
Lurigancho	1 493	100,0	889	59,5	604	40,5
Lurin	843	100,0	523	62,0	320	38,0
Magdalena del Mar	928	100,0	549	59,2	379	40,8
Miraflores	894	100,0	502	56,2	392	43,8
Pachacamac	663	100,0	378	57,0	285	43,0
Pucusana	128	100,0	69	53,9	59	46,1
Pueblo Libre	1 218	100,0	725	59,5	493	40,5
Puente Piedra	3 111	100,0	1 918	61,7	1 193	38,3
Punta Hermosa	72	100,0	49	68,1	23	31,9
Punta Neora	104	100,0	63	60,6	41	39,4

Fuente: CONADIS, Registro Nacional de la Persona con Discapacidad, 2022

Tabla N°4: Criterios de inclusión y exclusión

CRITERIOS DE INCLUSIÓN	CRITERIOS DE EXCLUSIÓN
Personas con discapacidad motora	Personas sin discapacidad
Ambos sexos	Rango de edad menor de 18 años o mayores de 80 años
Rango de edad de 18 a 80 años que presenten discapacidad motora	
Personas con discapacidad adquirida o Provocada que hayan visitado el Barrio Chino en esa condición.	

Fuente: Elaboración propia, 2022.

3.3.2. Muestra

La muestra es un subconjunto de elementos que están sujetos a un conjunto definido llamado población. De tal manera que la muestra es la esencia, un subconjunto de la población. (Hernández, Fernández y Baptista, 2014).

La muestra estará conformada por 20 personas con discapacidad motora adquirida o provocada que se encuentren en el Barrio Chino.

3.3.3. Muestreo

El muestreo es de tipo no probabilístico o intencionado, el cual se puede seleccionar casos con ciertas características particulares de una determinada población.

"Consiste en un conjunto de reglas, procedimientos y criterios mediante los cuales se selecciona un conjunto de elementos de una población que representan lo que sucede en toda esa población". (MATA et al, 1997:19)

3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

En el presente trabajo de investigación se consideró las siguientes técnicas e instrumentos usuales que brindaran una recolección de datos exactos.

Con estas técnicas e instrumentos podremos hacer la revisión del Barrio Chino, Cercado de Lima 2022, el cual se podrá analizar minuciosamente los elementos físicos del entorno a través de las entrevistas mediante las encuestas en función a la transitabilidad peatonal y la afectación de la cohesión social en personas con discapacidad motora.

Tabla N°5: *Técnicas e instrumentos empleados en la investigación.*

Técnica	Tipo	Instrumento	Dirigido
Entrevista	Semi estructurada	Guía de preguntas	Especialistas nacionales
			Personas con discapacidad motora
Observación		Ficha de observación	Lugar de estudio
Encuestas	Electrónica	Cuestionario	Personas con discapacidad motora adquirida o provocada en Barrio Chino
		Google it (Banco de preguntas)	Personas con discapacidad motora adquirida o provocada que hayan visitado el Barrio Chino.

Fuente: Elaboración propia, 2022.

3.4.1. Entrevistas

El trabajo de investigación consideró como instrumento de recolección de datos la entrevista. Según (Herrera et al., 2020) La entrevista es un proceso el cual admite la realización de generar preguntas puntuales y accesibles para el entrevistado, para así poder facilitar a través de un orden de preguntas el cual nos ayudará a profundizar algún aspecto del fenómeno a investigar. Por ende, la investigación tendrá entrevistas que serán

estructuradas y no estructuradas, estas se darán por medio de videoconferencias a través del programa (ZOOM).

3.4.2 Profesionales especialistas

Se tendrá en cuenta que las personas entrevistadas son arquitectos Especialistas en el tema a su vez en cada una de nuestras variables presentadas a continuación:

Especialistas Variable Movilidad peatonal.

Entre los especialistas de nuestra variable independiente tenemos a la Dra. Arq. Bustamante Dueñas Isis especializada en Planificación Urbana y territorial.

Por otro lado, tenemos al Arquitecto Huerta Peralta Jaime especializado en Accesibilidad en personas con discapacidad.

Especialistas Variable Cohesión social en personas con discapacidad motora.

3.4.3. Observación

Se empleó, la técnica de la observación, debido a que esta técnica permitiendo recoger información precisa para el estudio de caso, como instrumento se tendrá fichas de observación, para registrar, analizar las características del estudio de caso de la Movilidad peatonal en el Barrio Chino. Para ellos se visitó el lugar de estudio utilizando cuaderno de apuntes, aplicación para medir decibeles, wincha, celular para tomar fotografías y grabar.

3.4.4. Encuestas

Se empleó, como técnica las encuestas. Según Palella y Martins (2017) es una técnica que permite obtener datos mediante un diálogo entre el entrevistador que sería el cual investiga el fenómeno y el entrevistado; quien nos brindara la información necesaria para poder validar a través de sus experiencias a la investigación. El cuestionario contiene en total 12 preguntas 3 preguntas corresponden a la 1 variable Movilidad peatonal y 9 preguntas para la 2 variable Cohesión social en personas con discapacidad motora que se responderán en base a la escala de Likert, con cinco alternativas para las respuestas:

5. Totalmente de acuerdo
4. De acuerdo
3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo

2. en desacuerdo

1. Totalmente en desacuerdo

(Carrasco Diaz, 2006). La metodología de la investigación menciona que esta escala presenta un conjunto de ítems, que debe entender una graduación escalonada de respuestas que van de menos favorable a lo más favorable, de tal manera que las respuestas sean objetivas y precisas.

3.4.5 Validez del instrumento

Los instrumentos deben ser validados mediante el juicio de expertos, dado que adquieren la información y sabiduría necesaria para el trabajo de investigación. Para ello se consideró a dos expertos conocedores del tema.

Cuando se obtenga la validación por el juicio de expertos se procederá a realizar el análisis según las observaciones y sugerencias que fueron brindadas por los expertos

Tabla N° 6: *Tabla de jueces de expertos para la validación del instrumento.*

N°	JUICIO DE EXPERTOS	ESPECIALIDAD	CLASIFICACIÓN CATEGORIA 1	CLASIFICACIÓN CATEGORIA 2
1	BUSTAMANTE DUEÑAS, ISIS	PLANIFICACION URBANA Y REGIONAL	APLICABLE	APLICABLE
2	HUERTA PERALTA, JAIME	ACCESIBILIDAD, DISCAPACIDAD	APLICABLE	APLICABLE
3	ALEJANDRO TALAVERA CHAUCA	URBANISTA	APLICABLE	APLICABLE

FUENTE: Elaboración propia, 2022.

Confiabilidad de los instrumentos

Se realizó una encuesta dirigida a 59 personas con discapacidad motora adquirida o provocada, se entrevistaron a 9 personas con discapacidad motora que laboran y por último se hicieron fichas de observación realizados en el Barrio Chino, Cercado de Lima. Posteriormente se analizaron las respuestas mediante el alfa de Cronbach. (Ver tabla 07: Alfa de Cronbach)

Tabla N° 7: Cuadro de confiabilidad del instrumento

RANGOS	INTERPRETACIÓN
0.70 a menos	<i>Confiabilidad baja</i>
0.70 a 0.90	Confiabilidad aceptable
0.91 a 1.00	Existe redundancia o duplicación

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Figura N°4: Formula de confiabilidad “Alfa de Cronbach”

$$\alpha = \frac{k}{k - 1} \left[1 - \frac{\sum S_i^2}{S_T^2} \right]$$

Tabla N°8: Coeficiente de confiabilidad del instrumento “Alfa de Cronbach”

Fórmula para confiabilidad del instrumento del Test	
α : Coeficiente de confiabilidad del cuestionario	0.777
k: Numero de ítems del instrumento	12
Varianza total del instrumento	1,286

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Figura N°5: Fiabilidad Alfa de Cronbach

Resumen del procesamiento de los casos

		N	%
Casos	Válidos	59	100,0
	Excluidos ^a	0	,0
	Total	59	100,0

a. Eliminación por lista basada en todas las variables del procedimiento.

Estadísticos de fiabilidad

Alfa de Cronbach	Alfa de Cronbach basada en los elementos tipificados	N de elementos
,777	,786	12

Fuente: Procesado en el software SPSS.

El SPSS realizó la prueba de confiabilidad el cual se aplicó en el coeficiente Alfa de Cronbach de la variable 1 y variable 2, el resultado dio como valor de 0,777, el cual como resultado de confiabilidad es de aceptable.

Variable 1:

Figura N°6: Estadísticos de fiabilidad

Estadísticos de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,781	3

Fuente: Procesado en el software SPSS.

El SPSS realizó la prueba de confiabilidad el cual se aplicó en el coeficiente Alfa de Cronbach de la variable 1, el resultado dio como valor de 0,781, el cual como resultado de confiabilidad es de aceptable.

Variable 2:

Figura N°7: Estadísticos de fiabilidad

Estadísticos de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,791	9

Fuente: Procesado en el software SPSS.

El SPSS realizó la prueba de confiabilidad el cual se aplicó en el coeficiente Alfa de Cronbach de la variable 2, el resultado dio como valor de 0,791, el cual como resultado de confiabilidad es de aceptable.

3.5 Procedimientos

La información obtenida mediante los programas utilizados se analizará de acuerdo con los objetivos de la presente investigación, Por ende, se delimitará la realidad problemática de una zona específica, donde se creará la pregunta general de tal manera que se determine el objetivo general.

Ante todo, para la recopilación teórica de la investigación se realizó la recopilación revista científicas y artículos científicos con la ayuda del programa Coggle (Ver Anexo-figura N°20, 21, 22 y 23) el cual generara mapas conceptuales de toda la información para después hacer un filtro como estudios nacionales e internacionales para los antecedentes, teorías y conceptos relacionadas a nuestras variables: Movilidad peatonal y Cohesión social en personas con discapacidad motora. Por otro lado, se empleó el manual APA para realizar citas que son plasmadas en fragmentos, en otros casos se realizó el parafraseo sin perder la idea del autor.

A partir de ahí, se procedió a realizar entrevistas presenciales en el lugar de estudio que es el Barrio Chino y encuestas virtuales con ayuda de Google cuestionario, mediante las redes sociales a aquellas personas que presentan discapacidad motora adquirida o provocada, así mismo se realizó fichas de observación para lo cual se realizó en la visita de campo al barrio chino. De la misma manera se hizo control de calidad a las preguntas que fueron formuladas, finalmente al tener todas las entrevistas y encuestas, se procedió a cerrar el formulario y se procesó la información mediante los softwares.

3.6 Método de análisis de datos

En cuanto a las variables, se diseñó una base de datos empleando métodos de análisis como la observación, encuestas y entrevista a personas con discapacidad motora el cual dirán sus experiencias vividas en el Barrio Chino y especialistas en el tema. Asimismo, para

procesar los datos estadísticos, se empleó el software SPSS para realizar el método de Alfa de Cronbach y su comprobación.

3.9 Aspectos éticos

La investigación se ejecutó siguiendo los pasos de la norma APA 7, asimismo al momento de realizar la investigación se citó de manera coherente, de tal manera que la información obtenida de los autores apoya la investigación, por ende, se tendrá en consideración lo siguiente:

Consentimiento informado: En otras palabras, los participantes serán informados previamente sobre el estudio de investigación en la cual ellos serán partícipes.

Anonimato: Antes de recolectar la información mediante las encuestas y entrevistas se consultará si las personas quieren permanecer con anónimo o si desean que coloquemos sus datos. En todo caso para mantener privado la identidad del participante, será codificado.

Confidencialidad: Para ello se protegerá la privacidad del participante en las entrevistas presenciales el cual se consultará si desea ser filmado en todo caso se consultará si se puede grabar con audio su entrevista.

IV. RESULTADOS

Los resultados obtenidos de la presente investigación de tipo mixto, empezará de un enfoque cuantitativo, posteriormente del enfoque cualitativo, así mismo en el desarrollo de estos enfoques se hará un análisis con los objetivos específicos a su vez estarán conformados por sus dimensiones e indicadores de igual manera los análisis serán interpretados y contrastados según el objetivo general e hipótesis.

Enfoque cuantitativo (Encuestas)

Las encuestas realizadas en escala ordinal y categoría tipo Likert, fueron aplicadas el día 2 de noviembre del 2022 a las personas que viven, transitan o hayan tenido alguna vivencia y experiencia de discapacidad motora y hallan visitado el centro histórico llamado el Barrio Chino, de acuerdo a los resultados obtenidos por el formulario de Google encuestas

Las encuestas nos ayudaran a medir la variable1 Movilidad peatonal y la variable 2 Cohesión social en personas con discapacidad motora Cercado de Lima, 2022.Caso de estudio: Sector 4, Barrio Chino. Para ello presentamos la siguiente tabla donde indicara el número de participantes para la realización de la encuesta.

Tabla N°9: Número de participantes

NÚMERO DE PARTICIPANTES	
Número de personas encuestadas	59
Numero de muestra	59
% Respuesta	100
Valido	SI

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Variable 1: Movilidad peatonal

1.- ¿Cree usted, que los vehículos motorizados y no motorizados (motos, bicicletas y carretillas de estibadores) que transitan por la vereda de los Jirones del Barrio Chino dificulten su transitar?

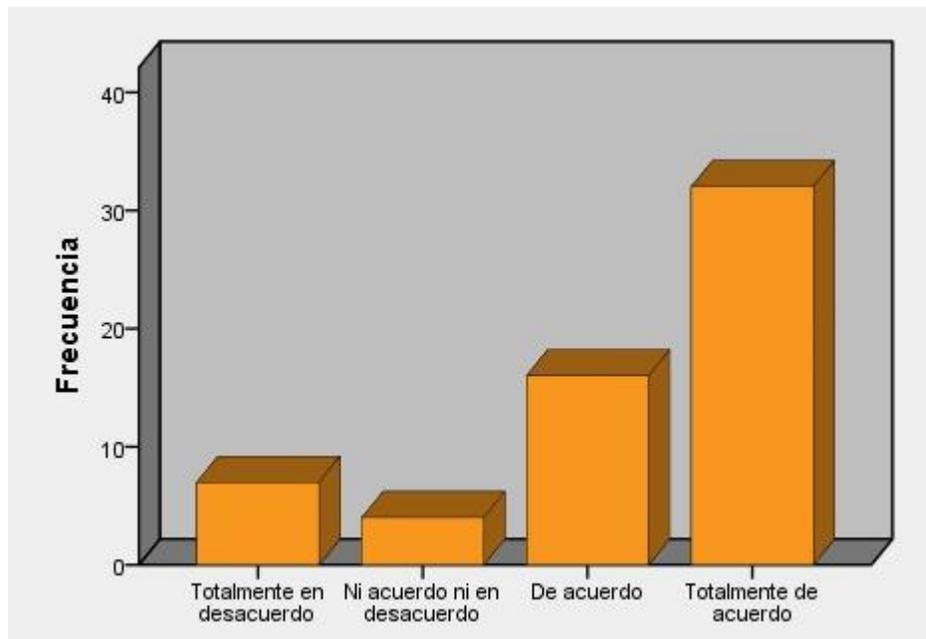
Dimensión: Red peatonal / **Indicador:** Vehículos motorizados y no motorizados

Tabla N°10: Resultados de la pregunta 1

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje valido	Porcentaje acumulados
Validos				
Totalmente en desacuerdo	7	11,9	11,9	11,9
Ni de acuerdo ni desacuerdo	4	6,8	6,8	18,6
De acuerdo	16	27,1	27,1	45,8
Totalmente de acuerdo	32	54,2	54,2	100,0
total	59	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Figura N°8: Gráfico 1



Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Análisis e interpretación:

La dimensión red peatonal y la relación con los Vehículos motorizados y no motorizados (motos, bicicletas y estibadores) que hace referencia a la variable movilidad peatonal el cual es percibida por las personas como: El 11.9% (7) de los encuestados están en desacuerdo, el 6.8% (4) ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 27.1% (16) está de acuerdo y el 54.2% (32) expreso estar totalmente de acuerdo, se puede afirmar que el 81.3% (48) de las personas encuestadas declaran estar de acuerdo y totalmente de acuerdo que les dificulta su transitar.

En cuanto a la pregunta realizada la mayoría de estos transeúntes considera que presentan incomodidad y les dificulta transitar debido a la circulación de motos, bicicletas y carretillas de estibadores que van por la vereda y la calzada impidiendo su movilidad peatonal fluida ocasionando que se expongan a accidentes al transitar.



Fuente: Elaboración propia, 2022.

2.- ¿Considera usted, que en el Jr. Paruro y el Jr. Junín fomenta el desorden al existir paraderos informales impidiendo una circulación fluida?

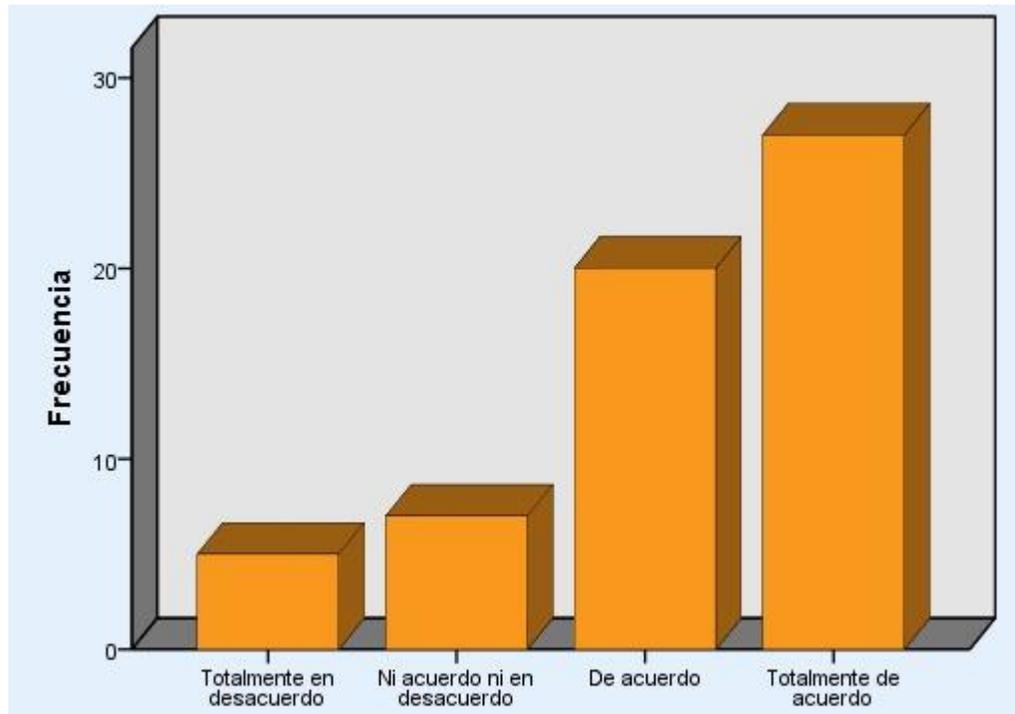
Dimensión: Red peatonal / **Indicador:** Paraderos informales y formales

Tabla N°11: Resultados de la pregunta 2

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje valido	Porcentaje acumulados
Validos				
Totalmente en desacuerdo	5	8,5	8,5	8,5
Ni de acuerdo ni desacuerdo	7	11,9	11,9	20,3
De acuerdo	20	33,9	33,9	54,2
Totalmente de acuerdo	27	45,8	45,8	100,0
total	59	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Figura N°9: Gráfico 2



Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Análisis e interpretación:

La dimensión red peatonal y la relación con los paraderos informales y formales que hace referencia a la variable movilidad peatonal es percibida por las personas como: el 8.5% (5) de los encuestados están totalmente en desacuerdo, el 11.9% (7) ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 33.9% (20) está de acuerdo y el 45.8% (27) expreso estar totalmente de acuerdo, se puede afirmar que el 79.7%(47) de las personas encuestadas declaran estar de acuerdo y totalmente de acuerdo a que existen paraderos informales impidiendo una circulación fluida.

En cuanto a los resultados el 79.7% (47) de los encuestados muestra que están totalmente de acuerdo que los jr. Paruro y Junín fomentan un desorden al existir paraderos informales impidiendo su transitabilidad, por lo que el peatón que sufre alguna discapacidad las percibe de una manera negativa ya que no pueden tener una movilidad fluida.



Fuente: Elaboración propia, 2022.

3.- ¿Considera usted, que el Barrio Chino presenta obstáculos (postes de alumbrado público, avisos publicitarios y puertas que abren hacia la vereda de los comercios) siendo esto obstáculos que impiden una transitabilidad fluida?

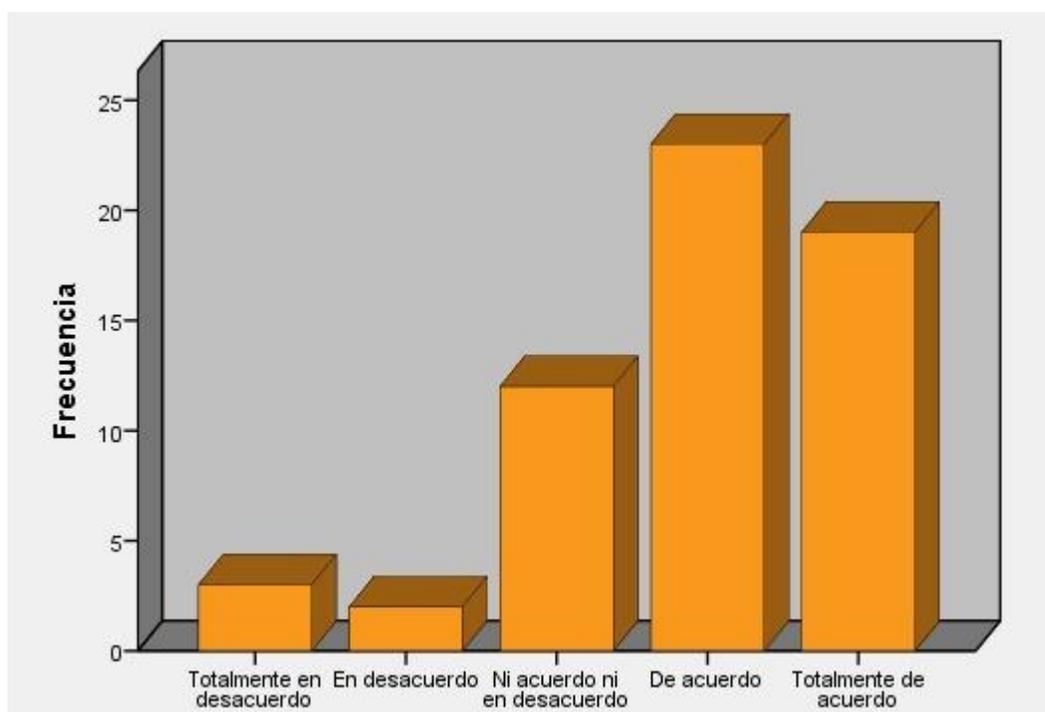
Dimensión: Red peatonal / **Indicador:** Obstáculos (postes de alumbrado público, puertas que abren hacia la vereda de los comercios)

Tabla N°12: Resultados de la pregunta 2

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje valido	Porcentaje acumulados
Validos				
Totalmente en desacuerdo	3	5,1	5,1	5,1
En desacuerdo	2	3,4	3,4	8,5
Ni de acuerdo ni desacuerdo	12	20,3	20,3	28,8
De acuerdo	23	39,0	39,0	67,8
Totalmente de acuerdo	19	32,2	32,2	100,0
total	59	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Figura N°10: Gráfico 3



Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Análisis e interpretación:

La dimensión red peatonal y la relación con los obstáculos (postes de alumbrado público, puertas que abren hacia la vereda de los comercios) que hace referencia a la variable movilidad peatonal y es percibida por las personas del Barrio chino como: el 5.1%(3) de los encuestados están totalmente en desacuerdo, el 3.4% (2) en desacuerdo, el 20.3% (12) ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 39% (23) está de acuerdo y el 32.2% (19) expreso estar totalmente de acuerdo, se puede afirmar que el 71.2% (42) de las personas encuestadas declaran estar de acuerdo y totalmente de acuerdo que existen obstáculos en el Barrio Chino.

En cuanto a los resultados el 71.2% (42) de los encuestados perciben que existen obstáculos en el Barrio Chino como postes de alumbrado público, puertas de los comercios que se abren hacia la vereda que impiden tu transitar de manera fluida siendo estos elementos que no ayudan una movilidad fluida.



Fuente: Elaboración propia, 2022.

Variable 2: Cohesión social en personas con discapacidad motora

4.- ¿Considera usted, que las personas con discapacidad tienen acceso a los jirones del barrio chino en igualdad en condiciones en comparación a personas sin discapacidad motora?

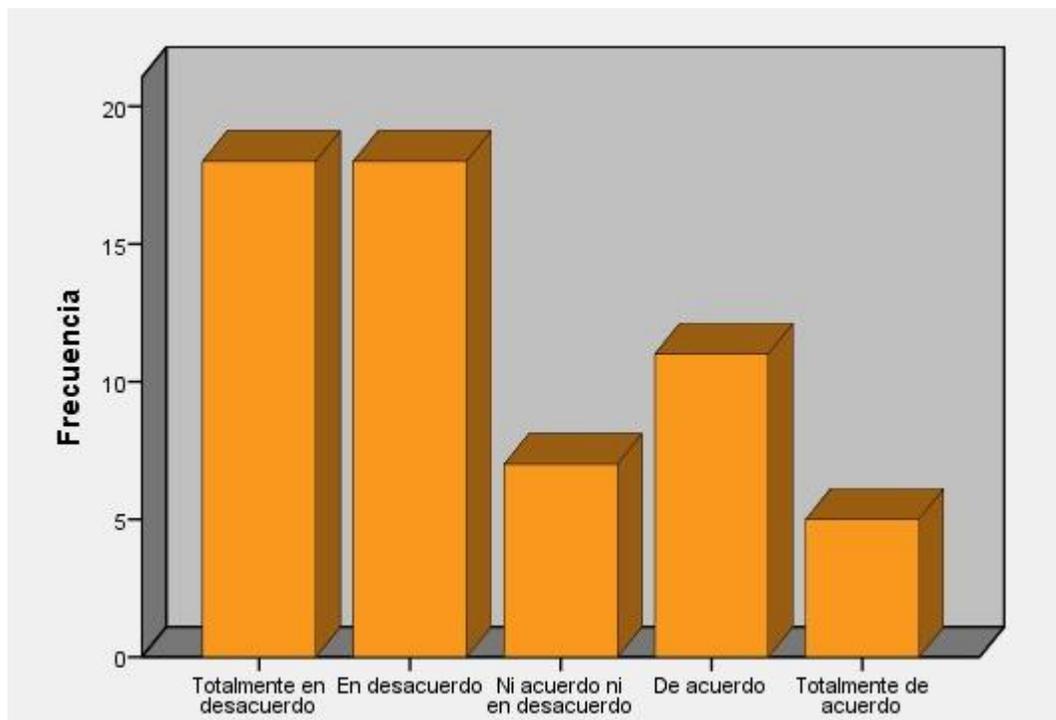
Dimensión: Calidad de vida / **Indicador:** Igualdad de acceso

Tabla N°13: Resultados de la pregunta 2

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje valido	Porcentaje acumulados
Validos				
Totalmente en desacuerdo	18	30,5	30,5	30,5
En desacuerdo	18	30,5	30,5	61
Ni de acuerdo ni desacuerdo	7	11,9	11,9	72,9
De acuerdo	11	18,6	18,6	91,5
Totalmente de acuerdo	5	8,5	8,5	100,0
total	59	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Figura N°11: Gráfico 4



Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Análisis e interpretación:

La dimensión calidad de vida y la relación con igualdad de accesos que hace referencia a la variable cohesión social en personas con discapacidad motora es percibida por las personas como: el 30.5% (18) de los encuestados están totalmente en desacuerdo, el 30.5% (18) en desacuerdo, el 11.9% (7) ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 18.6% (11) está de acuerdo y el 8.5% expreso estar totalmente de acuerdo, se puede afirmar que el 61% de las personas encuestadas declaran estar totalmente en desacuerdo.

En cuanto a los resultados el 61% de las personas encuestadas muestran sus molestias sobre el mal estado de las igualdades de accesos en personas con discapacidad generando una postura negativa haciendo notar que las personas con discapacidad motora no cuentan con una igualdad de condiciones de acceso en comparación a las personas sin discapacidad en los jirones del Barrio Chino.



Fuente: Elaboración propia, 2022.

5.- ¿Considera usted, que en su centro de trabajo tienen las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad motora?

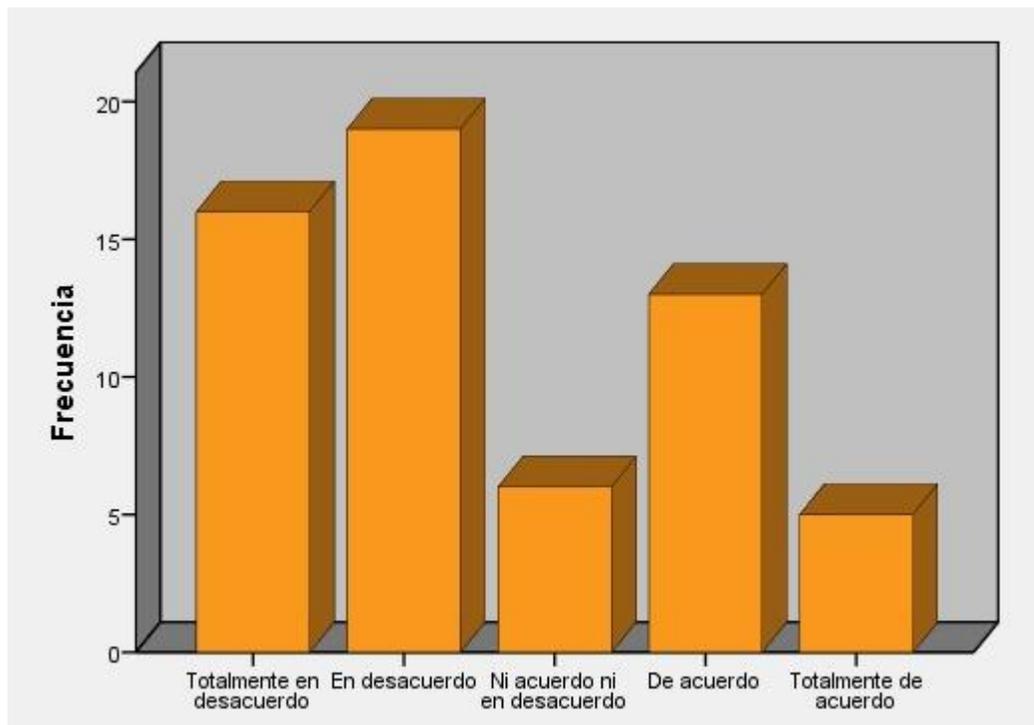
Dimensión: Calidad de vida / **Indicador:** Centro de trabajo

Tabla N°14: Resultados de la pregunta 2

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje valido	Porcentaje acumulados
Validos				
Totalmente en desacuerdo	16	27,1	27,1	27,1
En desacuerdo	19	32,2	32,2	59,3
Ni de acuerdo ni desacuerdo	6	10,2	10,2	69,5
De acuerdo	13	22	22	91,5
Totalmente de acuerdo	5	8,5	8,5	100,0
total	59	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Figura N°12: Gráfico 5



Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Análisis e interpretación:

La dimensión calidad de vida y la relación con centros de trabajo que hace referencia a la variable cohesión social en personas con discapacidad motora es percibida por las personas como: el 27.1% (16) de los encuestados están totalmente en desacuerdo, el 32.2% (19) en desacuerdo, el 10.2% (6) ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 22% (13) está de acuerdo y el 8.5% (5) expreso estar totalmente de acuerdo, se puede afirmar que el 61% de las personas encuestadas declaran estar totalmente en desacuerdo.

El 32.2% (19) mencionaron estar en desacuerdo debido a que en muchos de estos centros no se les ha considerado un acceso para personas con discapacidad motora y que a la vez el 27.1% (16) de estos encuestados están totalmente en desacuerdo que no se encuentran en condiciones sus centros de trabajo. Por otro lado, solo el 22% (13) de los encuestados considera que, si tienen en sus centros laborales un acceso para las personas con discapacidad.



Fuente: Elaboración propia, 2022.

6.- ¿Considera usted, que los centros comerciales dentro del barrio chino se encuentren aptos para una buena accesibilidad como plataformas elevadoras y pasamanos, generando un confort en las personas con discapacidad motora?

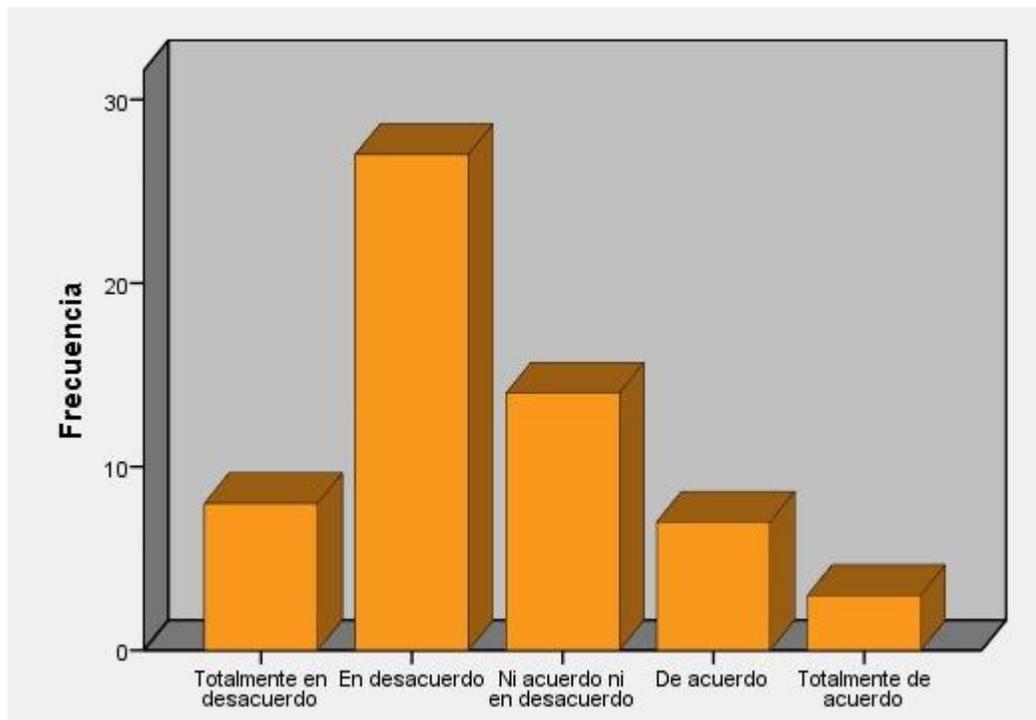
Dimensión: Calidad de vida / **Indicador:** Satisfacción en la movilidad

Tabla N°15: Resultados de la pregunta 2

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje valido	Porcentaje acumulados
Validos				
Totalmente en desacuerdo	8	13,6	13,6	13,6
En desacuerdo	27	45,8	45,8	59,3
Ni de acuerdo ni desacuerdo	14	23,7	23,7	83,1
De acuerdo	7	11,9	11,9	94,9
Totalmente de acuerdo	3	5,1	5,1	100,0
total	59	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Figura N°13: Gráfico 6

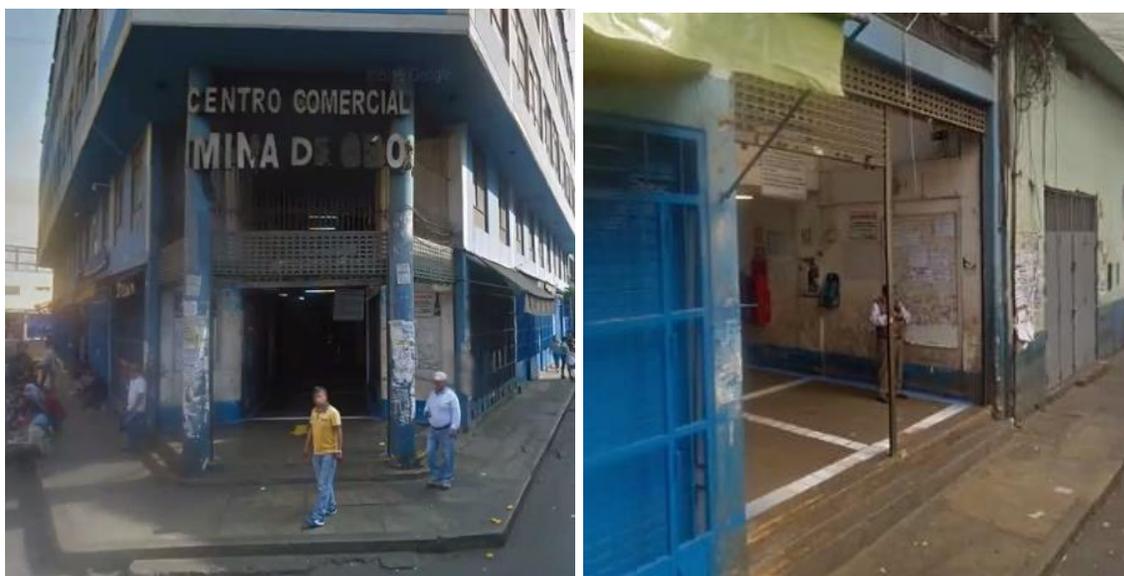


Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Análisis e interpretación:

La dimensión calidad de vida y la relación con la satisfacción en la movilidad que hace referencia a la variable cohesión social en personas con discapacidad motora es percibida por las personas como: el 13.6% (8) de los encuestados están totalmente en desacuerdo, el 45.8% (27) en desacuerdo, el 23.7% (14) ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 11.9% (7) está de acuerdo y el 5.1% (3) expreso estar totalmente de acuerdo.

Se considera que el 45.8% (27) de los encuestados mencionan que los centros comerciales dentro del Barrio Chino no se encuentran aptos debido a que estos comercios no cuentan con plataformas elevadoras, también para el 11.9% (7) de los encuestados considera que, si existen plataformas elevadoras y pasamos, pero en estos casos solo son pocos estos los comercios que lo consideran.



Fuente: Elaboración propia, 2022.

7.- ¿Cree usted, que la cantidad de desechos encontrados al finalizar el día en el Barrio Chino Impiden el transitar de las personas con discapacidad motora?

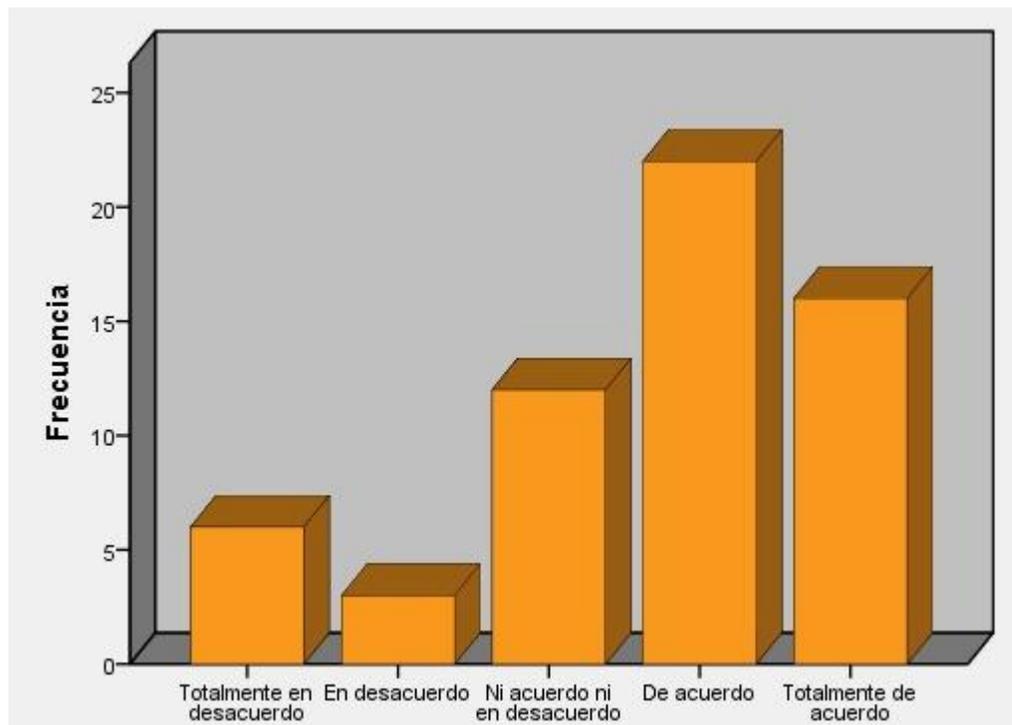
Dimensión: Autonomía personal / **Indicador:** Actitudes de comportamiento (Desperdicios de basura)

Tabla N°16: Resultados de la pregunta 2

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje valido	Porcentaje acumulados
Validos				
Totalmente en desacuerdo	6	10,2	10,2	10,2
En desacuerdo	3	5,1	5,1	15,3
Ni de acuerdo ni desacuerdo	12	20,3	20,3	35,6
De acuerdo	22	37,3	37,3	72,9
Totalmente de acuerdo	16	27,1	27,1	100,0
total	59	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Figura N°14: Gráfico 7



Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Análisis e interpretación:

La dimensión autonomía personal y la relación con actitudes de comportamiento (desperdicio de basura) que hace referencia a la variable cohesión social en personas con discapacidad motora es percibida por las personas del Barrio chino como: el 10.2% (6) de los encuestados están totalmente en desacuerdo, el 5.1% (3) en desacuerdo, el 20.3% (12) ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 37.3% (22) está de acuerdo y el 27.1% (16) expreso estar totalmente de acuerdo, se puede afirmar que el 64.4% de las personas encuestadas declaran estar totalmente de acuerdo y totalmente de acuerdo a que impiden el transitar de las personas.

En cuanto a los resultado el 64.4% (38) de las personas encuestadas presenta un totalmente de acuerdo a que en la mayoría de las veredas se presencia un gran incremento de basura por parte de los centros comerciales del Barrio Chino y que en la mayoría de estos casos mencionaron ser incomodos debido al mal olor que deja en las calles, por otra parte el 10.2% (6) de los encuestados considero que está en descuerdo que si tienen

horarios de votar la basura, pero este caso solo son pocos los negocios que respetan donde ubicar la basura.



Fuente: Elaboración propia, 2022.

8.- ¿Cree usted, que los jirones dentro del barrio chino se perciba una conducta positiva por parte de los peatones, ayudando a tener una mejor accesibilidad fluida en personas con discapacidad motora?

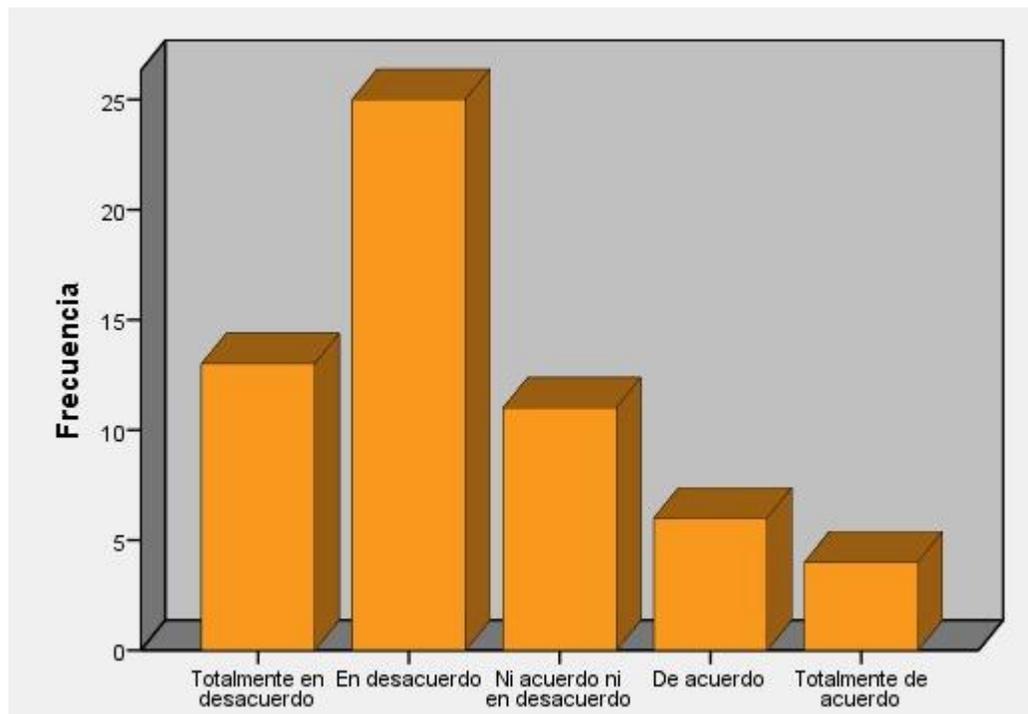
Dimensión: Autonomía personal / **Indicador:** Comportamiento peatonal

Tabla N°17: Resultados de la pregunta 2

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje valido	Porcentaje acumulados
Validos				
Totalmente en desacuerdo	13	22	22	22
En desacuerdo	25	42,4	42,4	64,4
Ni de acuerdo ni desacuerdo	11	18,6	18,6	83,1
De acuerdo	6	10,2	10,2	93,2
Totalmente de acuerdo	4	6,8	6,8	100,0
total	59	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Figura N°15: Gráfico 8



Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Análisis e interpretación:

La dimensión autonomía personal y la relación con el comportamiento peatonal que hace referencia a la variable cohesión social en personas con discapacidad motora es percibida como: el 22% (13) de los encuestados están totalmente en desacuerdo, el 42.4% (25) en desacuerdo, el 18.6% (11) ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 10.2% (6) está de acuerdo y el 6.8% (4) expreso estar totalmente de acuerdo.

Se puede interpretar que el 42.4% (25) de los encuestados está en desacuerdo a que en el Barrio Chino exista una participación de una conducta adecuada para ayudar a personas con alguna discapacidad motora dado que muestran en su mayoría una mala actitud excluyéndolos, por otra parte, el 10.2% (6) de los encuestados menciona estar en de acuerdo ayudando a las personas que tengan alguna discapacidad. Pero en este caso solo es una minoría las personas que tienen una conducta positiva como llama empatía.



Fuente: Elaboración propia, 2022.

9.- ¿Considera usted, que los comercios que se encuentran en el Barrio Chino cuentan con servicios higiénicos con las medidas reglamentarias en rampas, puertas y barandas para el uso de una persona con discapacidad?

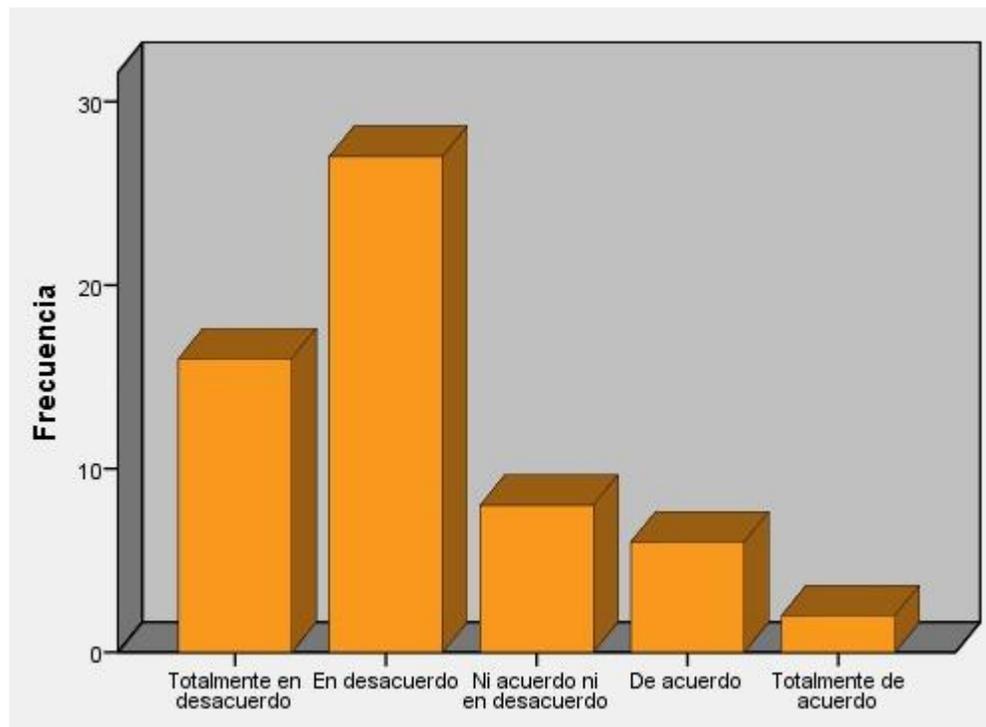
Dimensión: Autonomía Personal / **Indicador:** Necesidades básicas por carencia de servicios higiénicos.

Tabla N°18: Resultados de la pregunta 2

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje valido	Porcentaje acumulados
Validos				
Totalmente en desacuerdo	16	27,1	27,1	27,1
En desacuerdo	27	45,8	45,8	72,9
Ni de acuerdo ni desacuerdo	8	13,6	13,6	86,4
De acuerdo	6	10,2	10,2	96,6
Totalmente de acuerdo	2	3,4	3,4	100,0
total	59	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Figura N°16: Gráfico 9



Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Análisis e interpretación:

La dimensión autonomía personal y la relación con necesidades básicas por carencia de servicios higiénicos que hace referencia a la variable cohesión social en personas con discapacidad motora es percibida por las personas del Barrio chino como: el 27.1% de los encuestados están totalmente en desacuerdo, el 45.8% en desacuerdo, el 13.6% ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 10.2% está de acuerdo y el 3.4% expreso estar totalmente de acuerdo, se puede afirmar que el 72.9% de las personas encuestadas declaran estar totalmente en desacuerdo que existan servicios higiénicos con medidas reglamentarias.

En cuanto a los resultados el 70 % de las personas están totalmente en desacuerdo que los comercios que se encuentran dentro del Barrio Chino no cuentan con un debido diseño para las personas que sufren de alguna discapacidad, no llegando a contar con rampas, puertas accesibles y en algunos casos barandas para el uso, así mismo, el 10.2% (6) de los encuestados menciona estar en desacuerdo y que en su mayoría son poco los casos.

10.- ¿Cree usted, que existe una adecuada señalización en las vías o calles para las personas con discapacidad motora dentro del Barrio Chino?

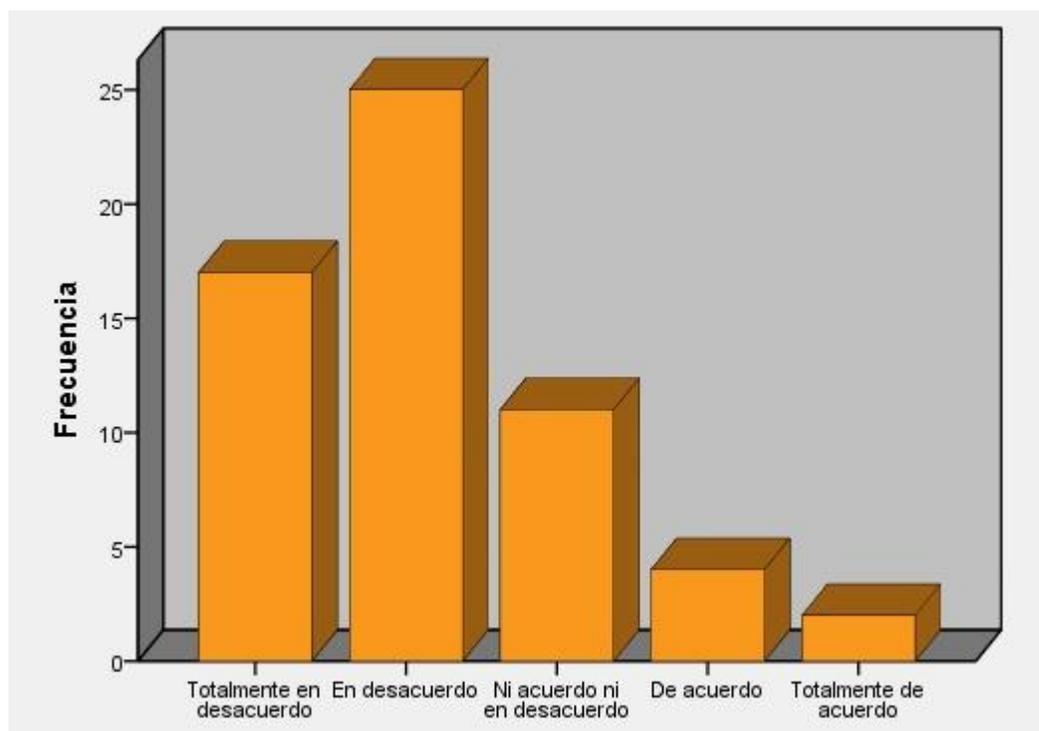
Dimensión: Participación ciudadana / **Indicador:** Diseño universal

Tabla N°19: Resultados de la pregunta 2

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje valido	Porcentaje acumulados
Validos				
Totalmente en desacuerdo	17	28,8	28,8	28,8
En desacuerdo	25	42,4	42,4	71,2
Ni de acuerdo ni desacuerdo	11	18,6	18,6	89,8
De acuerdo	4	6,8	6,8	96,6
Totalmente de acuerdo	2	3,4	3,4	100,0
total	59	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Figura N°17: Gráfico 10



Fuente: Elaboración propia en SPSS 2

Análisis e interpretación:

La dimensión autonomía personal y la relación con necesidades básicas por carencia de servicios higiénicos que hace referencia a la variable cohesión social en personas con discapacidad motora es percibida por las personas del Barrio chino como: el 28.8% (17) de los encuestados están totalmente en desacuerdo, el 42.4% (25) en desacuerdo, el 18.6% (11) ni de acuerdo ni en desacuerdo, el 6.8% (4) está de acuerdo y el 3.4% (2) expreso estar totalmente de acuerdo.

El 45.8% de los encuestados considera que está en desacuerdo debido a que no existe una debida señalización en las calles dentro del barrio chino, y los pocos que existen se encuentran en mal estado y mal ubicado. Por otro lado, el 6.8% (4) mencionan que si están de acuerdo que existe una adecuada señalización. Así mismo es una minoría a comparación de las personas que están en desacuerdo.



Fuente: Elaboración propia, 2022.

11.- ¿Cree usted, que el entorno del Barrio Chino cuenta con ingresos accesibles como rampas para las personas con discapacidad motora al momento de realizar sus actividades sociales?

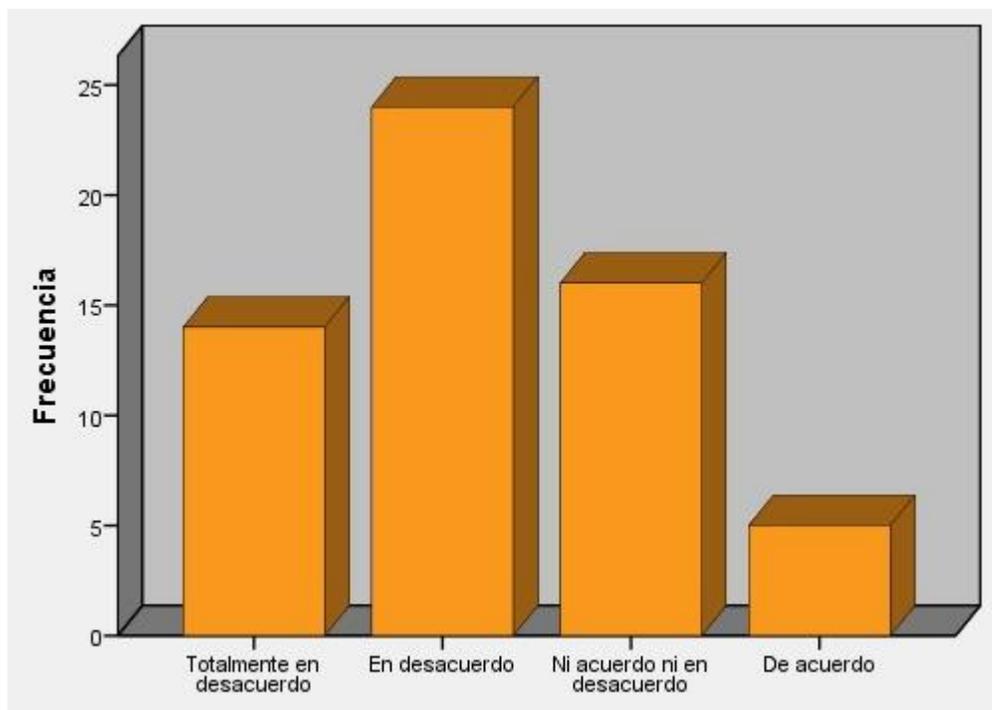
Dimensión: Participación ciudadana / **Indicador:** Actividades sociales

Tabla N°20: Resultados de la pregunta 2

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje valido	Porcentaje acumulados
Validos				
Totalmente en desacuerdo	14	23,7	23,7	23,7
En desacuerdo	24	40,7	40,7	64,4
Ni de acuerdo ni desacuerdo	16	27,1	27,1	91,5
De acuerdo	5	8,5	8,5	100,0
Totalmente de acuerdo	-	-	-	-
total	59	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Figura N°18: Gráfico 11



Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Análisis e interpretación:

La dimensión participación ciudadana y la relación con actividades sociales que hace referencia a la variable cohesión social en personas con discapacidad motora es percibida por las personas del Barrio chino como: el 23.7% de los encuestados están totalmente en desacuerdo, el 40.7% en desacuerdo, el 27.1% ni de acuerdo ni en desacuerdo y el 8.5% está de acuerdo, se puede afirmar que el 64.4% de las personas encuestadas declaran estar totalmente en desacuerdo y en desacuerdo.

El 40.7% (24) de los encuestados afirman estar en desacuerdo que no cuentan con rampas peatonales en muchos sectores del Barrio Chino sienten estos ingresos inaccesibles para las personas con discapacidad, por otra parte, el 8.5% (5) menciona estar de acuerdo que los entornos del Barrio Chino mantienen rampas que excluyen a personas con discapacidad motora.



Fuente: Elaboración propia, 2022.

12.- ¿cree usted, que la ubicación del mobiliario urbano existente en las veredas del barrio chino, como (cabinas telefónicas, postes, señalización, asientos de concretos y otros), cumplen con las normas técnicas de accesibilidad evitando obstáculos al tránsito de las personas con discapacidad motora?

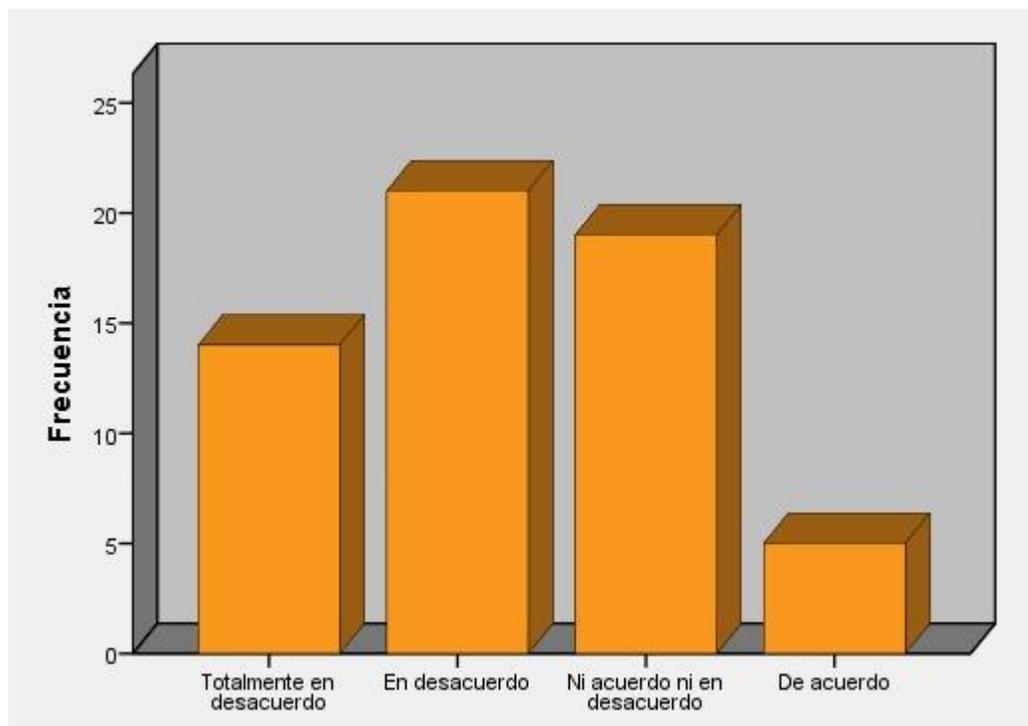
Dimensión: Participación ciudadana / **Indicador:** Diseño del mobiliario urbano

Tabla N°21: Resultados de la pregunta 2

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje valido	Porcentaje acumulados
Validos				
Totalmente en desacuerdo	14	23,7	23,7	23,7
En desacuerdo	21	35,6	35,6	59,3
Ni de acuerdo ni desacuerdo	19	32,2	32,2	91,5
De acuerdo	5	8,5	8,5	100,0
Totalmente de acuerdo	-	-	-	-
total	59	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Figura N°19: Gráfico 12



Fuente: Elaboración propia en SPSS 21

Análisis e interpretación:



Fuente: Elaboración propia, 2022.

En cuanto a los resultados la dimensión participación ciudadana y la relación con el diseño del mobiliario urbano que hace referencia a la variable cohesión social en personas con discapacidad motora es percibida por las personas del Barrio chino como: el 23.7% de los encuestados están totalmente en desacuerdo, el 35.6% en desacuerdo, el 32.2% ni de acuerdo ni en desacuerdo y el 8.5% está de acuerdo, se puede afirmar que el 61% de las personas encuestadas declaran estar totalmente en desacuerdo y en desacuerdo.

El 35% (21) de los encuestados mencionan estar en desacuerdo debido a que los mobiliarios urbanos son un obstáculo al transitar para las personas que tienen una discapacidad, por otro parte el 8.5% (5) de los encuestados menciona que está de acuerdo que estos mobiliarios si están cumpliendo con la normas técnicas y que en los lugares que estos mobiliarios se ponen están debidamente puestos, así mismo, en la mayoría de los encuestados ve reflejado en estos mobiliarios como un obstáculo al transitar sobre todo en personas con discapacidad motora.

ANÁLISIS DEL ENFOQUE CUANTITATIVO

Para el enfoque cuantitativo, se analizará resultados de las encuestas hechas al público, teniendo una finalidad de lograr el objetivo general que es Determinar de qué manera la movilidad peatonal influye en la cohesión social de las personas con discapacidad motora en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022, mostrando como evidencia la participación del peatón en el lugar de investigación.

Las relaciones sociales que se tienen en el entorno del Barrio Chino deben presentar una buena movilidad peatonal en la accesibilidad del entorno en la que participan, una red peatonal adaptada y una seguridad vial con la finalidad de desarrollar una cohesión social en las personas con discapacidad motora de tal manera pueda generar una calidad de vida teniendo una autonomía personal dentro del entorno y una participación ciudadana. Se analizará cada objetivo para tener un adecuado análisis entre las relaciones de las variables 1 (Movilidad peatonal) y 2 (Cohesión social en personas con discapacidad motora).

a. Objetivo específico N°1:

“Determinar la influencia que existe entre la accesibilidad de la movilidad peatonal y la calidad de vida en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022”. Para el análisis del objetivo específico 1, se toman las preguntas: 4, 5, 6 de la encuesta realizada que corresponde a la dimensión calidad de vida.

Calidad de vida

En cuanto a la calidad vida se tomó las siguientes preguntas: 4, 5, 6; señalando que los jirones, los centros comerciales y centros de trabajo dentro del barrio chino se encuentran una adecuada accesibilidad para las personas con discapacidad motora, presentando incomodidad en su movilidad peatonal.

Esta situación se debe a que muchos de los proyectos de centros comerciales no fueron pensaron para las personas con discapacidad motora en una accesibilidad de calidad teniendo una desigualdad de acceso no siendo respetar sus derechos de libre acceso.

Pese a lo antes mencionado las personas que visitan o laboran dentro del centro histórico conocido como el Barrio Chino, presentan molestias sobre el mal estado en cuanto a las igualdades de acceso dado que no se les ha considerado en muchos de los centros de labor con un adecuado acondicionamiento de accesibilidad y esta situación se ve evidenciada en la mayoría de los centros comerciales.

Del objetivo específico N°1

De la dimensión analizada podemos señalar que al objetivo específico N°1, en cuanto a las condiciones de accesibilidad en los comercios para personas con discapacidad motora no se encuentran adecuadas en la mayor parte de todo el centro histórico conocido como BC (Barrio Chino), tienen que ver con la falta de una buena accesibilidad peatonal dado que no aportan una calidad de vida en personas con discapacidad motora.

b. Objetivo específico N°2

“Determinar la influencia que existe entre la red peatonal y la autonomía personal en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022”. Para el análisis del objetivo específico 2, se tomaron las preguntas: 1, 2, 3, 7, 8, 9; de la encuesta realizada que corresponde a las dimensiones red peatonal y autonomía personal.

De la red peatonal

En cuanto a la red peatonal se tomaron las siguientes preguntas 1, 2 y 3; señalando sobre los vehículos motorizados, paraderos informales y los obstáculos no se encuentran bien ubicados, sin embargo, las personas encuestadas consideran que se presenta una incomodidad al transitar.

Respecto a los vehículos motorizados y no motorizados los encuestados consideran que estos vehículos ocupan estas veredas el cual esta destinada para el peatón, generando inseguridad en su movilidad peatonal.

Respecto a los paraderos informales y formales los encuestados consideran que al no ser respetado los paraderos formales y no tener el respaldo de un buen control de tránsito vehicular por parte de las autoridades competentes ellos se ven afectados de una manera negativa por que no pueden tener una movilidad fluida.

En cuanto a los obstáculos las personas encuestadas presentan incomodidad al transitar por las veredas, ya que estas están siendo invadidas por obstáculos como poster de alumbrado público, puertas que abren con dirección a la vereda y la apropiación del comercio informal en el espacio público.

De la autonomía personal

En cuanto a la autonomía personal se tomaron las siguientes preguntas 7, 8 y 9; señalando que las actitudes de comportamiento como (desperdicios de basura), comportamiento peatonal y las necesidades básicas por carencias de servicios higiénicos se percibe en una mala gestión.

Respecto a las actitudes de comportamiento (desperdicio de basura) los encuestados mencionan que hay un incremento de desechos y desperdicios en veredas donde la transitabilidad del peatón se ve afectada debido al poco espacio que deja estos desechos impidiendo su movilidad peatonal.

En cuanto al comportamiento peatonal los encuestados manifiestan que están en desacuerdo debido a que no se percibe una conducta o empatía hacia las personas con discapacidad motora.

En cuanto a las necesidades básicas por carencia de servicios higiénicos los encuestados manifiestan una incomodidad por que los comercios no cuentan con las medidas adecuadas en los servicios higiénicos que tienen.

Del objetivo específico N°2

De la dimensión analizada podemos señalar que al objetivo específico N°2, en cuanto a la red peatonal y la autonomía personal se busca determinar su influencia que existen entre estas dos dimensiones. El cual una adecuada red peatonal mejora la autonomía personal de las personas con discapacidad motora.

c. Objetivo específico N°3

“Determinar la influencia que existe entre la seguridad vial en la movilidad peatonal y la participación ciudadana en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022”. Para el análisis del objetivo específico 3, se tomaron las preguntas: 10, 11 y 12; de la encuesta realizada que corresponde a las dimensiones participación ciudadana.

De la participación ciudadana

En cuanto a la participación ciudadana se tomaron las siguientes preguntas: 10, 11 y 12 señalando sobre el diseño universal, actividades sociales y el diseño del mobiliario urbano afectando su cohesión social en personas con discapacidad motora.

Respecto al diseño universal la mayoría de los encuestados menciona estar en desacuerdo ya que muchos de estas calles dentro del BC se encuentran en mal estado o mal ubicados generando poco a porte al entorno y volviéndose en muchos de estos casos se vuelven obstáculos.

Respecto a las actividades sociales las personas encuestadas manifiestan que los ingresos del barrio chino no son accesibles y no cuentan con rampas peatonales para su movilidad fluida.

Respecto al diseño de mobiliario urbano las personas encuestadas manifiestan su incomodidad al verse obstruidos por los mobiliarios que se encuentran dentro del BC, impidiendo su movilidad.

Del objetivo específico N°3

De la dimensión analizada podemos determinar del objetivo específico mencionado, que el diseño universal carece en el BC debido a que muchos de estos comercios no están habilitados para recibir a personas que tengan alguna discapacidad motora, por otra parte en cuanto a las actividades sociales conjunto al mobiliario urbano también se ve un reflejo de los encuestados la incomodidad que les genera ya que en muchos de estos casos son ocupados por un comercio informal haciendo de estos varios obstáculos como retos de una transitabilidad fluida.

Enfoque cuantitativo (Fichas de observación)

De acuerdo al instrumento que se tuvo como observación en las ocurrentes visitas al fenómeno de estudio. Se logro recolectar información valiosa desde el punto de vista de los investigadores donde se evidencio algunas problemáticas respecto a la movilidad peatonal y la afectación que se tiene en personas con discapacidad motora, logrando elaborar cuatro fichas de observación con descripciones detalladas el cual contaron con evidencias fotográficas para tener una mayor profundidad de análisis.

De acuerdo al instrumento de observación, se pudo extraer los siguientes datos enfocado en el objetivo de estudio “Determinar de qué manera la movilidad peatonal influye en la cohesión social de las personas con discapacidad motora en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022”, (Ver Anexo 4 - Ficha de Observación 1), el cual presentan espacios con una problemáticas de accesibilidad hacia personas con discapacidades motora el cual no pueden acceder a los centros comerciales ni entidades bancarias debido a que estos tienen un desnivel de piso inadecuado dado que la altura no es la indicada como se puede apreciar en las fotos de dicha ficha, también se observa que no cuentan con rampas de acceso, sabiendo que pueden sufrir accidentes al querer ingresar a estos comercios.

Así también, se observó que las veredas no están adaptadas para el usuario en los comercios de la calle capón, estos comercios cuentan con veredas muy elevadas impidiendo una conexión entre el usuario y los centros comerciales ya que estos mismos los limitan a participar.

De acuerdo con el primer objetivo, se pudo extraer los siguientes datos enfocado en el objetivo de estudio “Determinar la influencia existente entre la accesibilidad de la movilidad peatonal y la calidad de vida en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022”, (Ver Anexo 5 - Ficha de Observación 2), mostrando que Las personas con discapacidades motoras no pueden cruzar la vía peatonal debido a que no cuentan con rampas peatonales y si hay presencia de ellas presentan obstáculos por el comercio informal, postes de alumbrado público ubicándose cerca de las rampas obligando a que las personas se movilen por la calzada exponiéndose a los peligros de tránsito. Asimismo, no todos los cruces peatonales

cuentan con señalización horizontal y en general no cuentan con señalización vertical o señales que indiquen la velocidad del vehículo viendo que por ahí hay gran afluencia de personas.

De acuerdo con el primer objetivo, se pudo extraer los siguientes datos enfocado en el objetivo de estudio “Determinar la influencia que existe entre la red peatonal y la autonomía personal en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022”, (Ver Anexo 6 - Ficha de Observación 3), el cual dentro de estas observaciones en campo se pudo observar que las personas con discapacidades motora no pueden movilizarse por la vereda debido a que estas presentan obstáculos como se aprecia en las imágenes ya sea por las puertas que abren con dirección a la vereda, por la mala ubicación de postes de alumbrado público, señalización, mala ubicación del comercio reduciendo el ancho de la vereda, estibadores que se encuentran en el cruce peatonal y en la calle Capón se ha colocado rejas que impiden un acceso fluido de las personas con discapacidad motora. Esto obliga a que las personas con discapacidad no se movilen por la vereda y se ven expuesto a transitar por la calzada exponiéndose a los accidentes de tránsito.

De acuerdo con el primer objetivo, se pudo extraer los siguientes datos enfocado en el objetivo de estudio “Determinar la influencia que existe entre la seguridad vial en la movilidad peatonal y la participación ciudadana en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022”, (Ver Anexo 7 - Ficha de Observación 4), evidenciando que las personas con discapacidades motoras no tienen una buena calidad de vida en igualdad de acceso como las personas sin discapacidad ya que ellos no pueden movilizarse en el entorno del Barrio Chino con fluidez debido a que no hay una cohesión social ya que el entorno no es seguro ni brinda igualdad de oportunidades al realizar sus actividades con autonomía. Como se observa en las imágenes de dicha ficha, ha esto los cruces peatonales no cuentan con rampas peatonales



Fuente: Elaboración propia, 2022.

Esta foto refleja la inseguridad de las personas al movilizarse por la vereda debido a las rejillas que se encuentran en mal estado y están en dirección al sentido en el que va la silla de ruedas exponiéndose a los accidentes de tránsito dado que por ese jirón transitan vehículos motorizados.



Fuente: Elaboración propia, 2022.

Enfoque cualitativo (Entrevista)

De acuerdo al instrumento cualitativo se tuvo como resultados las entrevistas a personas que tuvieron algún vínculo de experiencias dentro del fenómeno de estudio. Se logro recolectar información valiosa donde se evidencio las percepciones de las personas que sufren de una movilidad peatonal y la afectación que se tiene en personas con discapacidad motora, así mismo se entrevistaron a nueve personas con discapacidad motora formulando a cada una de ellas 8 preguntas enfocadas en conocer sobre las vivencias que tienen a diario en el Barrio Chino lugar de estudio con el propósito de obtener información respecto a su movilidad peatonal y su cohesión social el cual fueron relacionados en el orden de los objetivos específicos.

Objetivo específico 1: Determinar la influencia existente entre la accesibilidad de la movilidad peatonal y la calidad de vida en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022.

Análisis de la pregunta N°3: ¿Considera usted, que las personas con discapacidad tienen acceso a los jirones del barrio chino en igualdad en condiciones en comparación a personas sin discapacidad motora?

Las personas entrevistadas consideran que no hay igualdad de acceso en los jirones del Barrio Chino, porque las calles, comercios no cuentan con rampas para que puedan acceder con facilidad y al querer movilizarse o ingresar a algún comercio deben realizar un esfuerzo demás para que transiten, exponiéndose a caerse. Asimismo, manifiestan que no todas las personas son solidarias con ellos porque los ven hacer un esfuerzo para querer ingresar a un lugar y no son capaces de ayudarlos.

Análisis de la pregunta N°4: ¿Considera usted, que en su centro de trabajo tienen las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad motora?

La mayoría de las personas que fueron entrevistadas manifestaron que su centro de trabajo no cuenta con las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad motora. Porque no cuentan con rampas, ascensores o que hay presencia de gradas con

una altura inadecuada impidiendo que realicen sus labores con comodidad. Asimismo, indican que al momento de realizar esas edificaciones los encargados no han pensado en las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad.

Análisis de la pregunta N°5: ¿Considera usted, que los centros comerciales dentro del barrio chino se encuentren aptos para una buena accesibilidad como plataformas elevadoras y pasamanos, generando un confort en las personas con discapacidad motora?

Los entrevistados manifiestan que no pueden tener satisfacción en la movilidad, porque los centros comerciales no cuentan con las medidas de accesibilidad óptimas para su condición, no cuentan con rampas, plataformas elevadoras. Haciendo reflejar su incomodidad de que estos establecimientos no presentan con accesos aptos para las personas con movilidad reducida haciendo hincapié que ellos quieren transitar con autonomía haciéndose valer por sí mismo y que no son un bulto para que los carguen. Asimismo, se sienten agradecidos con las personas que les brindan su apoyo, pero que las entidades encargadas de supervisar los establecimientos comerciales no obtienen las medidas de accesibilidad ya que todos merecen acceder sin dificultad.

Objetivo específico 2: Determinar la influencia existente entre la accesibilidad de la movilidad peatonal y la calidad de vida en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022

Análisis de la pregunta N°1: ¿Considera usted, que en el Jr. Paruro y el Jr. Junín fomenta el desorden al existir paraderos informales impidiendo una circulación fluida?

Los entrevistados presentan incomodidad con la presencia de los paraderos informales, porque les impide transitar con comodidad por las veredas, ya que los conductores se estacionan en las esquinas de los cruces peatonales impidiendo su libre tránsito y no son conscientes de los obstáculos que les originan a las personas con silla de ruedas por eso optan por transitar por la calzada exponiéndose a los accidentes. (Ver Anexo -Ficha de entrevista N°1)

Análisis de la pregunta N°2: ¿Considera usted, que el Barrio Chino presenta obstáculos (postes de alumbrado público, avisos publicitarios y puertas que abren hacia la vereda de los comercios) siendo esto obstáculos que impiden una transitabilidad fluida?

Los entrevistados manifiestan que, si hay presencia de obstáculos como puertas que abren hacia la vereda, postes de alumbrado público y comercio informal el cual impiden que transiten por la vereda del Barrio Chino, por eso prefieren movilizarse por la calzada. Asimismo, consideran que la arquitectura se debe diseñar para el bienestar de todos no de uno solo.

Análisis de la pregunta N°6: ¿Cree usted, que la cantidad de desechos encontrados al finalizar el día en el Barrio Chino Impiden el transitar de las personas con discapacidad motora?

Los entrevistados manifestaron su incomodidad ya que los comercios informales generan desperdicios de basura y en algunos jirones lo ubican en la vereda impidiendo el transitar fluido de las personas con discapacidad motora, otros indican que si hay un punto de acopio donde depositar sus desperdicios. Pero que igual deben ser recogidos constantemente porque se acumula e impiden que transiten.

Análisis de la pregunta N°8: ¿Considera usted, que los comercios que se encuentran en el Barrio Chino cuentan con servicios higiénicos con las medidas reglamentarias en rampas, puertas y barandas para el uso de una persona con discapacidad?

Los entrevistados reflejaron su incomodidad ya que los comercios no cuentan con las medidas óptimas para los servicios higiénicos, y que muchos de ellos son pantalla porque cuando quieren ingresar no pueden porque se encuentran ocupados como deposito o no cuentan con la medida adecuada del ancho de la puerta, no presenta pasamanos o en todo caso al querer ingresar al servicio higiénico se encuentran con una grada para recién ingresar a los servicios. Asimismo, indicaron que se encuentran agradecidos con una Galería en específico porque cuenta con servicios higiénicos adecuados para ellos, y agradecen al que diseño esa galería diciendo que al momento de diseñar tuvo humanidad pensando en todos y no solo en uno.

Objetivo específico 3: Determinar la influencia que existe entre la seguridad vial en la movilidad peatonal y la participación ciudadana en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022

Análisis de la pregunta N°7: ¿Cree usted, que el entorno del Barrio Chino cuenta con ingresos accesibles como rampas para las personas con discapacidad motora al momento de realizar sus actividades sociales?

La mayoría de los entrevistados se sienten excluidos porque las personas no tienen empatía en ayudarlos a cruzar una vía o al ingresar a un comercio. Asimismo, nos indican que esos valores son inculcados en casa y que en cualquier momento cualquiera persona puede sufrir un accidente y vivirán en carne propia las barreras a la que se enfrentan todos los días las personas con discapacidad motora. A su vez, también hacen un llamado a las autoridades para que tomen conciencia al realizar las obras públicas con la finalidad que sean accesible para todos.

V. DISCUSIÓN

Se presentarán las discusiones de acuerdo a los resultados de los instrumentos de evaluación tanto como lo cuantitativo y lo cualitativo siento esto una investigación mixta. Cabe recalcar que la movilidad peatonal en personas con discapacidad motora se ve afectada a nivel internacional y nacional debido a que muchas de estas ciudades carecen de una infraestructura vial afectando una integración social en personas que sufren de alguna discapacidad motora.

Por lo tanto, el objetivo general: Determinar de qué manera la movilidad peatonal influye en la cohesión social de las personas con discapacidad motora en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022. Según los resultados obtenidos se puede determinar que los espacios del BC influyen de una manera negativa en la cohesión social debido a que el entorno no cuenta con diseños de accesibilidad para personas con discapacidad motora. Respecto a ello como lo muestran Rangel y Corenel (2022) mencionaron que los entornos públicos en una ciudad es el medio donde las personas pueden llegar a medir su calidad de vida y bienestar social, dado que interactúan y comparten vivencias el cual está enfocado en el espacio público y las políticas publicas que el mismo gobierno debe mantener y entender las diversas problemáticas que se puede generar al momento de su ejecución al aprobar un proyecto inclusivo llevando esto mismo a la concientización para el bienestar en común. Ante lo mencionado Ipiña (2019) menciona sobre un marco legal el cual busca promover una igualdad social de manera que se pueda fortalecer y apoyar a las personas con discapacidad motora debido a que los mismos espacios públicos se encuentran descuidados dado que llegan a generar una exclusión social, inseguridad y la perdida de la identidad, porque al no poder cruzar una avenida y no contar con rampas, pendientes y en muchos casos señalización horizontal y vertical les limita a participar en la sociedad. Así mismo haciendo hincapié de que el espacio publico cuenta con barreras y obstáculos que los limitan a moverse en el entorno urbano, como también se puede ver que hay el descuido y la falta de programas de sensibilización.

Ante esto los residentes y personas con discapacidad tuvieron como respuesta que no se sienten incluidos en el espacio público del BC, debido a que en muchas partes de este lugar no tienen una accesibilidad como rampas y veredas en buen estado siendo un lugar turístico el espacio público que no cumple con una adecuada infraestructura

impidiendo que las personas con movilidad reducida transiten. El cual es refutado por Gómez (2019), mencionando que los espacios públicos pueden generar conductas negativas si no se encuentran bien diseñadas o adaptadas que los espacios públicos mejor planificados y cuidados influyen de una manera positiva en las personas debido a que los espacios bien diseñados responden al entorno en cómo se encuentran ya que por ese medio será el espacio que transitará toda situación en las que las personas podrían encontrarse, provocando una satisfacción positiva. Ha esto lo refuerza, la ordenanza N°2273 que promueve la accesibilidad universal y fomenta la inclusión social en personas con discapacidad en Lima Metropolitana. Establece condiciones con la finalidad de que los espacios públicos y establecimiento de centros comerciales sean accesibles y utilizados por todos sin importar la condición física que presenten de esa manera fomenta la inclusión y el ejercicio de los derechos a todas las personas en el uso y acceso a los servicios sin barreras que los limite.

En relación con el objetivo general, Moscoso (2018) indica que es importante realizar un buen análisis de distintos tipos de movilización peatonal para poder acondicionar y fomentar una equidad en personas con discapacidad motora. Así mismo, a nivel internacional Terashima, y Clark, K. (2021). Describe que cada 5 personas en el mundo tienen alguna discapacidad el cual no se aleja mucho de nuestra realidad. Finalmente, Romero (2020) nos muestra en la realidad en la que vivimos que el vehículo tiene una mayor prioridad que el peatón y las personas con discapacidad motora. Referente a la Cohesión Social Zhigunova, G. y Afonkina, Y. (2020) mencionan que existen barreras que les limitan sin importar las esferas de diversas actividades en su entorno ya que si estas mismas no se encuentran adaptadas para responder a las necesidades de los demás se volvería un problema más que una solución.

Dimensiones: Calidad de vida

Respondiendo a nuestro objetivo específico 1: Determinar la influencia existente entre la accesibilidad de la movilidad peatonal y la calidad de vida en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022. Según los resultados obtenidos se pudo determinar que no se encuentran adecuadas las veredas teniendo esto una mala accesibilidad peatonal para personas con discapacidad motora.

Ante esto los entrevistados manifiestan que, si hay presencia de obstáculos como puertas que abren hacia la vereda, postes de alumbrado público y comercio informal el cual

impiden que transiten por la vereda del BC, por eso prefieren movilizarse por la calzada. Reforzando esto Xiaomeng, W. y Liu, Z. (2022). Menciona que, Asimismo, para construir una ciudad para todos implica la unión de la reforma política social a nivel macro y micro, para brindar espacios donde se genere oportunidades de interacción social e igualdad acceso para que las personas puedan realizar sus actividades con autonomía y puedan interactuar con otras. Ya que al tener una interacción social genera efectos positivos para las personas con o sin discapacidades. consideran que la arquitectura se debe diseñar para el bienestar de todos no de uno solo. Así mismo Engel et al., (2016) corrobora lo mencionado que el entorno construido y la cohesión social cada vez se asocian a la calidad de vida por ello debe contar una buena red peatonal para que las personas puedan interactuar con otras con autonomía sin barreras que los limite. Oponiéndose en ideas por Bermudez (2018) mencionando de los derechos que se fueron perdiendo a través del tiempo y su interacción con los espacios públicos, dado que en muchos de estos espacios no se puede apreciar estructuras, normativas y técnicas para el recuperación de los espacios dando un empoderamiento por parte de la población a poder disfrutar más de estos mismos por lo cual esto hace un llamado a la población a poder participar desde la manera independiente y que pueda conocer sus derechos que tiene con la ciudad.

Por otro lado, se demostró que en las fichas de observación (Ver Anexo 6 - Ficha de Observación N°1) respecto a la accesibilidad, las personas con discapacidades motora no pueden acceder a los centros comerciales ni entidades bancarias debido a que estos tienen un desnivel de piso inadecuado ya que la altura no es la indicada como se puede apreciar en las fotos también se observa que no cuentan con rampas de acceso, sabiendo que pueden sufrir accidentes al querer ingresar a estos comercios. Coincidiendo con Gharebaghi et al., (2018) el cual menciona que las personas con discapacidad motora reconozcan sus derechos en lograr una plena participación social debido que la movilidad es uno de los hábitos fundamentales en la vida diaria con suma importancia para lograr una participación en el entorno urbano y las personas. Refutando a esto mismo Fernandez, K y Sanchez, S. (2021) el entorno urbano es un lugar donde las personas con discapacidad motora están expuestas a ser víctimas de accidentes de tránsito y son discriminados cuando se movilizan de un lugar a otro por las barreras que presenta el mismo espacio público.

En tal sentido, en relación con el objetivo específico número 1, coincidiendo con la (*Asamblea Legislativa de la Republica de Costa Rica, 2020*). El cual menciona que se debería tener una adecuada vía peatonal como aceras y cruces que aseguren a las personas con discapacidad y tengan una igualdad de condiciones con los demás, así mismo, Lastra (2019) menciona que la calidad de vida comprende una satisfacción donde se obtiene aspectos que generen seguridad y confort sin importar una discapacidad motriz, finalmente coincidiendo con Bermúdez (2018). Menciona sobre el derecho a la ciudad y su interacción con los espacios públicos y que en muchos de estos espacios no se puede apreciar estructuras o alguna normativa que regule o mejore un recuperación el cual les brinde disfrutar más de estos mismos espacios a las personas con discapacidad. Reforzando con Gamacheab et al., (2018) que al pasar del tiempo las personas envejecen, algunos adquieren una discapacidad física e incluso hay personas que nacen con alguna discapacidad es por ello la necesidad de generar diseños inclusivos en la infraestructura peatonal con el fin de garantizar la participación social e igualdad de oportunidades para todos.

Dimensiones: Red peatonal y autonomía personal

Respondiendo al objetivo específico 2: Determinar la influencia que existe entre la red peatonal y la autonomía personal en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022. Según los resultados obtenidos se puede determinar que los espacios generan inseguridad en las personas que transitan por el BC.

Ante esto los entrevistados manifestaron su incomodidad ya que los comercios informales generan desperdicios de basura y en algunos jirones lo ubican en la vereda impidiendo el transitar fluido de las personas con discapacidad motora. La mayoría de los entrevistados se sienten excluidos porque las personas no tienen empatía en ayudarlos a cruzar una vía o al ingresar a un comercio. Asimismo, nos indican que esos valores son inculcados en casa y que en cualquier momento cualquiera persona puede sufrir un accidente y vivirán en carne propia las barreras a la que se enfrentan todos los días las personas con discapacidad motora. A su vez, también hacen un llamado a las autoridades para que tomen conciencia al realizar las obras publicas con la finalidad que sean accesible para todos.

Por otro lado en la ficha de observación N°3, se muestra que las personas con discapacidades motoras no pueden movilizarse por la vereda debido a que estas presentan obstáculos, ya sea por las puertas que abren con dirección a la vereda, por la mala ubicación de postes de alumbrado público, señalización, mala ubicación del comercio reduciendo el ancho de la vereda, estibadores que se encuentran en el cruce peatonal y en la calle Capón se ha colocado rejas que impiden un acceso fluido de las personas con discapacidad motora. Esto obliga a que las personas con discapacidad no se movilicen por la vereda y se ven expuesto a transitar por la calzada exponiéndose a los accidentes de tránsito.

En tal sentido, en relación con el objetivo específico número 2, Según (Viqueira, 2019) comenta que la autonomía personal es la capacidad donde las personas pueden manejarse por su propio medio en las actividades diarias, así mismo coincido con (Mila et al., 2020). Donde menciona que el derecho a la igualdad de acceso es la igualdad de oportunidades sin barreras que le impidan al realizar sus actividades, además la (OMS, 2013) menciona que la seguridad vial en la red peatonal es fundamental para la sociedad, asumiendo que los desplazamientos deben ser seguros algo que en evidencia conjunto a lo antes visto no se tiene una respuesta positiva. El cual Arenas et al., (2020) mantiene otra postura de que las personas con discapacidad física no motorizada interactúan en un espacio urbano inaccesible debido a que no es seguro para ellos y no se sienten incluidos para realizar sus actividades con normalidad, por ende, existe una desigualdad de oportunidades en un entorno urbano. Reforzando a esto la otra postura de Angarita (2019) que mantiene la postura del diseño universal que abarca múltiples disciplinas, especialidades y su importancia de pensar en lo que se pueden producir debido a que en muchos casos se observa que no quieren invertir debido a su costo, pero sin embargo contienen espacios muy valiosos para la ciudadanía que pueden no solo otorgar a personas con discapacidad, sino de verlo de una manera más general

Dimensiones: Seguridad vial y participación ciudadana

Respondiendo al objetivo específico 3: Determinar la influencia que existe entre la seguridad vial en la movilidad peatonal y la participación ciudadana en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022. Según los resultados obtenidos se puede determinar que la seguridad vial y la participación ciudadana carece en el entorno urbano del barrio chino.

Ante esto las encuestas realizadas, nos manifiestan que no existe una debida señalización en las calles dentro del barrio chino, y los pocos que existen se encuentran en mal estado y mal ubicado. Por otro lado, los encuestados afirman estar en desacuerdo que no cuentan con rampas peatonales en muchos sectores del BC siento estos ingresos inaccesibles para las personas, mencionando estar de acuerdo que los entornos del BC mantienen rampas que excluyen a personas con discapacidad motora.

Por otro lado, las fichas de observación N°3 a los resultados obtenidos en el campo de estudio, coinciden que las personas con discapacidades motora no tienen una buena seguridad vial en igualdad de acceso como las personas sin discapacidad ya que ellos no pueden movilizarse en el entorno del BC con fluidez debido a que no hay una cohesión social en el entorno y a su vez no es seguro ni brinda igualdad de oportunidades al realizar sus actividades; estas mismas están siendo obstruidas por el comercio informal impidiendo el paso de las personas con discapacidad, asimismo como fueron colocadas algunas rejillas en veredas generando inseguridad de las personas que van en silla de ruedas o las rampas que no cuentan con un descanso.

En tal sentido, en relación con el objetivo específico número 3, Según Agarita (2019) coincide en que los espacios con un buen diseño universal abarcan múltiples disciplinas y que entre ellas su importancia para tener una buena accesibilidad para todas las personas ya sean con o sin discapacidad y que en muchos de estos aspectos menciona que no se quieren invertir poniéndolo en un segundo plano debido al costo que se les puede generar a muchos negocios, por otra parte reafirmando a nuestro objetivo Velastegui et al., (2021). nos menciona en su artículo titulado "Accesibilidad arquitectónica para personas con discapacidad", menciona que la mayoría de países incumplen las normas de accesibilidad establecida para personas con discapacidad, en todo el ámbito ya sea público o privado.

Para finalizar Jaramillo (2022) menciona la importancia de la infraestructura urbana y el que se llega a generar una mejoría y progreso social, a esto se puede afirmar que cumple un papel importante el entorno urbano y que esto mismo genera una participación ciudadana conjunto a la cohesión social y que si influye de una manera positiva siempre y cuando estos espacios colaboren a una buena movilidad peatonal.

Es por ello que se aceptó la hipótesis planteada mencionada sobre “La existencia en una adecuada movilidad peatonal evidencia una mayor cohesión social en personas con discapacidad motora en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022”. Así mismo se puede saber una postura firme sobre la falta de una buena adecuada movilidad peatonal evidencia una mayor desintegración en personas con discapacidad motora influyendo mucho el espacio urbano debido a muchos factores como una vereda en mal estado, el alto comercio informal impidiendo la movilidad fluida, rampas inexistentes en algunos casos, comercios que no cuentan con diseños universales impidiendo ingresar libremente, entre otros, esto muestra que muchas veces exclusión social en personas con discapacidad motora, la falta de proyectos inclusivos y por sobre todo la falta de más humanidad.

VI. CONCLUSIONES

De los resultados obtenidos en cuanto al objetivo general se puede concluir que las personas que tienen alguna discapacidad motora quienes participaron en esta investigación se ven afectados por una falta de movilidad peatonal que se da en el Barrio Chino, la cual influye de una manera negativa en la cohesión social ya que las principales barreras de accesibilidad en personas con discapacidad motora se deben a las inexistencias de una buena infraestructura urbanas en el sector del Barrio Chino, desde veredas en mal estado, el comercio informal, puertas que se abren hacia las veredas sienten esto un lugar público de libre tránsito, la falta de rampas accesibles no concordando con la normatividad de acceso universal y el RNE (Reglamento Nacional de Edificación) en el tema de accesibilidad, las puertas que se abren hacia las veredas de los comercios.

En cuanto al objetivo específico 1: Determinar la influencia existente entre la accesibilidad de la movilidad peatonal y la calidad de vida en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022. De los resultados obtenidos se puede concluir que las personas que tienen alguna discapacidad motora se ven

afectados por una falta de accesibilidad que se da en el Barrio Chino, la cual influye de una manera negativa en la calidad de vida, siendo este mismo el espacio público que los provoca estas limitaciones principales y en mucho de estos casos, prefieren solo regresar a estos lugar debido al alto comercio, en cuanto a poder disfrutar de este centro de turismo para muchos los mismos usuarios concurrentes dan su malestar he incomodidad de que no son accesibles y que por eso se limitan a visitar de manera de turista y prefieren permanecer en calles que solo son de transito peatonal y se puede concluir que si existe una influencia de la movilidad peatonal en su calidad de vida en las personas que sufren discapacidad motora.

En cuanto al objetivo específico 2: Determinar la influencia que existe entre la red peatonal y la autonomía personal en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022, en base a los resultados obtenidos se concluye que existe una carencia de una buena red peatonal que influye en una manera negativa a no poder tener una autonomía personal debido a que estos espacios no son los adecuados para su libre acceso y que en mayormente las personas que van al barrio chino solo prefieren llegar a los alrededores de este BC debido a que se les dificulta la movilidad a la tanta aglomeración peatonal y los obstáculos que se les presenta al movilizarse ya que estas calles mismas son barreras y obstáculos para ellos mismos.

En cuanto al objetivo específico 3: Determinar la influencia que existe entre la seguridad vial en la movilidad peatonal y la participación ciudadana en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022, se concluye que la seguridad en la movilidad peatonal se ve afectada debido a que no hay una buena infraestructura y su influencia en la participación ciudadana en personas con discapacidad motora. Así mismo, muchas de estas personas se ven excluidas a las actividades ciudadanas provocando en muchos casos una discriminación y exclusión debido a que no pueden sentir ni vivir las mismas perspectivas desde lo antes mencionado sobre la movilidad y que influye de mucha manera hacia las personas con discapacidad motora por que en su mayoría piensan que son un estorbo para la sociedad.

VII. RECOMENDACIONES

Dada la importancia del tema de investigación que abarca el tema de movilidad peatonal y su afectación en la cohesión social de personas con discapacidad motora en el Barrio Chino. Teniendo en cuenta que la infraestructura para una movilidad peatonal no incorpora la arquitectura inclusiva tanto en el espacio público como en los establecimientos comerciales que integre y favorezca una mejor calidad de vida, confort y seguridad en su movilidad, se dan las siguientes recomendaciones:

A la municipalidad de Cercado de Lima, a su Gerencia de obras y desarrollo urbano, se recomienda tener en cuenta los resultados obtenidos en esta investigación, en vista que el Barrio Chino – Cercado de Lima carece de una arquitectura inclusiva tanto en el entorno urbano como en los establecimientos comerciales. Para que en las próximas obras urbanas que se realicen en el distrito respeten lo indicado en la normativa ya que el Barrio Chino es un lugar histórico y turístico con una gran acogida comercial y por día recibe visitantes con o sin discapacidad motora el cual merece un espacio público vial apto para su desplazamiento sin barreras que lo limite en su movilidad peatonal. Asimismo, a defensa civil se recomienda hacer una supervisión eficiente para mejorar la movilidad peatonal y el uso de los establecimientos de esa manera generar una cohesión social en personas con discapacidad motora.

A la asociación China del Barrio Chino y a la Municipalidad de Cercado de Lima, se sugiere fomentar la cohesión social en personas con discapacidad motora que van a trabajar, a realizar compras o a visitar el Barrio Chino. Debido a que el entorno urbano en el cual ellos se movilizan no integra a todos los visitantes, por ello se recomienda empatía y apoyo social a las personas que lo necesitan para que ellos puedan sentirse parte del entorno urbano.

A su vez a los arquitectos se recomienda tomar consideración en incorporar la arquitectura inclusiva en sus próximos proyectos, con la finalidad de una adecuada movilidad peatonal sin barreras que limite a las personas con discapacidad motora, ya que hoy en día se observa una carencia para una movilidad peatonal en el espacio público obligando a las personas a dar un esfuerzo demás o exponerse a accidentes de tránsito. Es por ello que se recomienda a los futuros arquitectos aplicar lo indicado en el reglamento

nacional de edificaciones y aplicar un diseño universal de esa manera proporcionar una calidad, confort, seguridad en la movilidad peatonal en personas con discapacidad motora.

Asimismo, se recomienda a las entidades universitarias de la carrera de arquitectura y urbanismo con una formación de calidad fomentando la enseñanza y la aplicación de la arquitectura inclusiva en los proyectos de los futuros arquitectos y estudiantes de arquitectura. Debido a que nuestro entorno urbano carece de diseños inclusivos de esa manera mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad motora.

Por ende, a los investigadores se recomienda estudiar acerca de la discapacidad física el cual no es un impedimento para tener una vida normal. Por lo contrario, el espacio publico vial influye en su estilo de vida. Es por ello que se recomienda tomar en consideración las respuestas obtenidas en las entrevistas, encuestas y observación que se realizó a las personas con discapacidad motora de esa manera conocer el punto de vista de cada uno de ellos y ver sus experiencias que enfrentan día a día en su movilidad peatonal en el entrono del Barrio Chino. Esta información favorecerá y hará saber las deficiencias que tiene el espacio publico vial de esa manera mejorar y aplicar un diseño universal para una adecuada movilidad peatonal.

Para finalizar, como recomendación académica consideramos que esta investigación servirá como base e inspiración a próximos trabajos relacionados a la movilidad peatonal y su afectación en la cohesión social en personas con discapacidad motora no solo en el Barrio Chino si no en todos los espacios públicos de Lima y a los demás departamentos del Perú que no apliquen el diseño universal. De esa manera hacer respetar los derechos de accesibilidad para todos ya sea con o sin discapacidad. Con la finalidad de tener espacios públicos inclusivos, seguros y accesibles.

REFERENCIAS

- Aghaabbasi, M.; Moeinaddini, M.; Asadi, Z. y Shah, M. (2019). *The equitable use concept in sidewalk design. Cities* (88). <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.10.010>
- Aponte Rodriguez. (2021) *Desarrollo turístico accesible en personas con discapacidad motora en el distrito de Miraflores y su relación con el nivel de satisfacción en las actividades turísticas*.
[http://repositorio.uigv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.11818/5822/TESIS APONTE %20RODR%c3%8dGUEZ.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.uigv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.11818/5822/TESIS_APONTE_%20RODR%c3%8dGUEZ.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Arenas, Et al., (2020). *Physical and represented city: disability, spatial justice and social innovation*. <https://doi.org/10.5281/ZENODO.4278344>
- Arango y López. (2020). Diseño Urbano Participativo del Espacio Público. Una herramienta de apropiación social. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, vol. 31, núm. 3, pp. 13-26.
<https://www.redalyc.org/journal/748/74868029001/html/>
- Asamblea Legislativa de la Republica de Costa Rica (2020). Ley de la movilidad peatonal expediente N. 21.318.
http://www.asamblea.go.cr/glcp/doc_relevantes_de_actas/Dictamen%20Exp.%2021_318.pdf
- Bermúdez, R. (2018). El derecho a la ciudad y la recuperación de plusvalías urbanas: una aproximación a la temática en el contexto de la nueva agenda urbana. *Revista, IUS Doctrina*. Vol.11.
<https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/iusdoctrina/article/view/33801/33252>
- BOE.es - BOE-A-2015-11430 Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores. (s/f). Boe.es. Recuperado el 14 de noviembre de 2022, de <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2015-11430>
- Casapino, C y Palimino, H.(2021). Accesibilidad peatonal para personas con movilidad

reducida y discapacidad motriz en la Plaza de Armas, Plaza Regocijo y Plaza San Francisco del Centro Histórico del Cusco. Editorial Arquitek. Edición N°20
<https://doi.org/10.47796/ra.2021i20>

Carmona–Valdés, Sandra Emma, & Ribeiro–Ferreira, Manuel. (2010). Actividades sociales y bienestar personal en el envejecimiento. *Papeles de población*, 16(65), 163-185. Recuperado en 14 de noviembre de 2022, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252010000300006&lng=es&tlng=es.

Cabrera, P. y Merschdorf, H. (2018). A Conceptual Urban Quality Space – Place Framework: Linking Geo – Information and Quality of Life. <https://doi.org/10.3390/urbansci2030073>

Candia Araneda, Lorca (2021), Envejecimiento, discapacidad motriz y exclusión. <https://www.redalyc.org/journal/1808/180869109>

Chernyavina, L., Filonenko, E. y Schekaleva, M. (Diciembre 2018). The Formation of the Urban Barrier-free Environment on the Pattern of Vladivostok. https://www.researchgate.net/publication/330024815_The_Formation_of_the_Urban_Barrier-free_Environment_on_the_Pattern_of_Vladivostok

Cid Villa, D., & Díaz Urrutia, M. J. (2018). *Estudio piloto de caracterización de la práctica de actividad físico deportiva en personas con discapacidad motora, pertenecientes a las instituciones: Casa de la Inclusión, Club Social Gran Esperanza y Club Gran Bulls de la comuna de Concepción, Chile*. Universidad Andrés Bello. <https://repositorio.unab.cl/xmlui/handle/ria/7653>

Clifton, K., Ewing, R., Gerrit, K. y Yan, S. (2008). Quantitative analysis of urban form: a multidisciplinary review. <https://doi.org/10.1080/17549170801903496>

Cunya Navarrete, M., Peña Vivanco, P. O., & Vargas Terrones, K. N. (2020). *La articulación como instrumento para mejorar la movilidad urbana en Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao*. Universidad del Pacífico. <https://repositorio.up.edu.pe>

- Díaz, I. P. (2015, mayo 13). *¿Por qué son importantes las veredas?* Blog de la Facultad de Arquitectura UPN. <https://blogs.upn.edu.pe/arquitectura/2015/05/13/por-que-son-importantes-las-veredas/>
- Engel, L., Chudyk, A. M., Ashe, M. C., McKay, H. A., Whitehurst, D. G. T., & Bryan, S. (2016). Older adults' quality of life - Exploring the role of the built environment and social cohesion in community-dwelling seniors on low income. *Social Science & Medicine* (1982), 164, 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2016.07.008>
- Fernández, K., Santisteban, C., & Sánchez, A. (2021). A methodology proposal of an accessible design for an urban intersection to improve mobility of people with physical disabilities. *Proceedings of the 6th International Conference on Civil, Structural and Transportation Engineering (ICCSTE'21)*.
- Fleischmann, M., Feliciotti, A. y Kerr, w. (2021). Evolution of Urban Morphology as an Open Reproducible Data Science. <https://doi.org/10.1111/gean.12302>
- Gamache , S., et al., (2022). Mapping review of accessible pedestrian infrastructures for individuals with physical disabilities. from <https://www.scopus.com/record/display.uri?eid=2-s2.0-85065773141&origin=resultslist&sort=plff&src=s&st1=Mapping+review+of+accessible+pedestrian+infrastructures+for+individuals+with+physical+disabilities&sid=ba9c4fdcd58e48ee050e00301b64d10&sot=b&sdt=b&sl=113&s=TITLE-ABS-KEY%28Mapping+review+of+accessible+pedestrian+infrastructures+for+individuals+with+physical+disabilities%29&relpos=0&citeCnt=7&searchTerm=>
- García, V., & VANESSA. (2019). *Promoción de la autonomía personal*. Editorial Paraninfo. <https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=csSKDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=comportamiento+personal+&ots=uxoaUSpq0q&sig=JDcvzb1x9sSHtrQSZKKYtPbiHhM#v=onepage&q=comportamiento%20personal&f=false>
- García, D. (2018). Ordenamiento del espacio físico vial – urbano en la Av. Alejo Lascano desde la calle Asdrúbal Chavarría hasta séptima transversal (Silvio Loor) Ciudad Jipijapa (Tesis de titulación). <http://repositorio.unesum.edu.ec/handle/53000/1395>
- Gerike, R., Koszowski, C., Schroter, B., Buehler, R. y Schepers, P. (2021). Built Environment

- Determinants of Pedestrian Activities and Their Consideration in Urban Street Design. <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/16/9362>
- Gómez, C. E. (2019). El diseño urbano vs. La seguridad: criminología ambiental. Archivos de criminología, seguridad privada y criminalística, 12(6), 122-126. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6854883>
- Guajardo, E. S., Durán, C., Escalera, M., Mora, B., Pacheco, Á., & de los Ángeles Pérez, M. 1(2018). Discapacidad motora y resiliencia en adultos. *Estudios del desarrollo humano y socioambiental*, 236–252. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6676037>
- Herrera, C. y Quinayas, K. (2020). Espacios públicos vibrantes, confortables y accesibles (Tesis de titulación). https://repository.ugc.edu.co/bitstream/handle/11396/5726/Herrera_Cristian_Quinayas_Katherine_2020.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Hernandez, O. et al., (2013). Modelo de accesibilidad peatonal (Map). Vol 23. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5001875>
- Ipiña García, O. I. (2019). “Accesibilidad y sensibilización ciudadana en el espacio público”. *Bitácora Urbano Territorial*, 29 (1): 155 - 161. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/60567/pdf>
- Jaramillo Cruz, P. J. (2022). Discapacidad y derecho a la ciudad en la producción social del espacio público. *Revista INVI*, 37(104), 152-168. <https://doi.org/10.5354/0718-8358.2022.65643>
- Ja’Afar, N., Rahim, A., Samad, N. y Rahim, C. (2017). Sidewalk accessibility at Melaka’s traditional streets for people with disabilities. <https://planningmalaysia.org/index.php/pmj/article/view/255>
- Kallio, H., Maija, A., Johnson, M. y Kangasniemi, M. (2016). Systematic methodological review: developing a framework for a qualitative semi-structured interview guide. <https://doi.org/10.1111/jan.13031>
- Lastra, J. et al., (2019). *Calidad de vida laboral y trabajo digno o decente: Nuevos paradigmas en las organizaciones*. Fondo Editorial – Ediciones Universidad Cooperativa.

<https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=BQi0DwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PT5&dq=CALIDAD+DE+VIDA++EN++PERSONAS+CON+DISCAPACIDAD+MOTORA&ots=wjWS0SDiZj&sig=cbInRJVArKHY2Uht5zijWP8 QU0#v=onepage&q=CALIDAD%20DE%20VIDA%20%20EN%20%20PERSONAS%20CON%20DISCAPACIDAD%20MOTORA&f=false>

- Lee, M., Choi, Y., Eun, Y., Dong, K., y Ho, S. (2020). Life Experiences with Using Community Care among People with Severe Physical Disabilities: A Comparative Analysis between South Korea and Japan. <https://www.mdpi.com/1660-4601/17/24/9195>
- Lobowitz, G. (2019). Justicia de la ciudad: análisis de la arquitectura universal, accesible y desapercibida (Tesis de maestría). <https://riunet.upv.es/bitstream/handle>
- 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 (Tesis de titulación). http://repositorio.unap.edu.pe/bitstream/handle/UNAP/7140/Mamani_Mamani_An
- Maldonado, et al., (2021). Cohesion social y desarrollo social inclusivo en America Latina. https://www.researchgate.net/profile/Varinia-Tromben/publication/356439360_C2100615_WEB/links/619bb35ed7d1af224b18f553/C2100615-WEB.pdf
- Martínez Carrillo, M. J., & Boujrouf, S. (2020). Turismo accesible para todos. Evaluación del grado de accesibilidad universal de los parques y jardines de Marrakech. *PASOS Revista De Turismo Y Patrimonio Cultural*, 18(1), 57–81. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2020.18.004>
- Martínez-Valdés, Valentina, Silva Rivera, Evodia, & González Gaudiano, Edgar J. (2020). Parques urbanos: un enfoque para su estudio como espacio público. *Intersticios sociales*, (19), 67-86. Epub 24 de febrero de 2020. Recuperado en 19 de octubre de 2022, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2007-49642020000100067&lng=es&tlng=es.
- Martins, J., Watanabe, H., Braga, V., Pinto, M., Mereigui, M. y Aparecida, M. (2020). Older adults with physical disabilities: vulnerabilities relative to the body, the physical and social environment. <https://www.scielo.br/j/reben/a/zBGRBvvQGtBmNcC4RVN9sNN/>

?lang=en

Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (2018). Plan Nacional de Accesibilidad 2018 – 2023. *Grupo de Trabajo Multisectorial – PNA*
<http://dgadt.vivienda.gob.pe/uploads/PLAN-NACIONAL-DE-ACCESIBILIDAD-2018-2013.pdf>

Mila, Frank L., Maldonado, Ximena E., & Yáñez, Karla A. (2020). Incidencia del reglamento nacional de nivelación y admisión en el acceso a la educación superior en Ecuador. *Información tecnológica*, 31(3), 171-184. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-07642020000300171>

Monje, N. (2020). Intervención urbana para personas con discapacidad en la javeriana (Tesis de titulación).<https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/52484>

Mori, S. y Nomura, R. (Abril, 2021). Universal Mobility in Old Core Cities of India: People's Perception. <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/8/4391>

Muñoz, N., & Quito, C. (2018). pontificia universidad católica del ecuador facultad de enfermería carrera de terapia física disertación de grado para optar por el título de licenciada en terapia física estudio de las barreras arquitectónicas en la pontificia universidad católica del ecuador sede quito dirigido a personas con discapacidad motora *Elaborado por. Edu.Ec.* Retrieved June 21, 2022, from <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/14738/Tesis%20Nicole%20Mu%C3%B1oz2018.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Municipalidad Distrital de Santa María del Mar. (s/f). Gob.pe. Recuperado el 14 de noviembre de 2022, de <https://www.gob.pe/institucion/munisantamariadelmar/informes-publicaciones/2619672-norma-gh-020-componentes-de-diseno-urbano-ds-n-006-2011>

Nicolás, D., Pablo, J., Suescún, B., & Asociado, P. (s/f). Edu.co. Recuperado el 14 de noviembre de 2022, de <https://repositorio.uniandes.edu.co/bitstream/handle/1992/59646/Tesis%20Maestr%C3%ada%20Nicol%C3%A1s%20Solano%20-%20Biblioteca%20v3%281%29.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

- Mrak, I., Campisi, T., Tesoriere, G., Canale, A., & Cindrić, M. (2019). The role of urban and social factors in the accessibility of urban areas for people with motor and visual disabilities. *PROCEEDINGS OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE OF COMPUTATIONAL METHODS IN SCIENCES AND ENGINEERING 2019 (ICCMSE-2019)*. <https://aip.scitation.org/doi/epdf/10.1063/1.5138076>
- Niño, A. (2019). Una revisión teórica del diseño universal y su papel en la planeación de ciudades inclusivas y la accesibilidad a espacios públicos. *Ignis*, (12), 59-70. Recuperado a partir de <https://revistas.cun.edu.co/index.php/ignis/article/view/562>
- Norma Técnica A.120 “Accesibilidad Universal en Edificaciones” del RNE. (2019). Gob.pe. Recuperado el 14 de noviembre de 2022, de <https://dgadt.vivienda.gob.pe/Uploads/Norma-A120-Accesibilidad-Universal-en-Edificaciones.pdf>
- Nunes, N., Bjorner, E. y Hilding, K. (2021). Guidelines for Citizen Engagement and the Co-Creation of Nature-Based Solutions: Living Knowledge in the URBiNAT Project. <https://www.mdpi.com/2071-1050/13/23/13378>
- Peña León, C. O., Carranza Cabra, C. D., Sánchez, D. M., Lozano González, J. P., & Aguilar Flórez, M. L. (2020). *Déficit de accesos peatonales para la comunidad con limitación para caminar o moverse discapacidad motora*. <https://repository.unad.edu.co/handle/10596/31346>
- El Peruano*. (2015). Elperuano.pe. Recuperado el 14 de noviembre de 2022, de <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ordenanza-que-regula-el-servicio-de-transporte-publico-espec-ordenanza-no-00186mdsa-1328595-1/>
- Prynn, J., Polack, S., Mactaggart, I., Morgon, L. y Hameed S. (2021). Disability among Older People: Analysis of Data from Disability Surveys in Six Low – and Middle – Income Countries. <https://www.mdpi.com/1660-4601/18/13/6962>
- Primera, L., & Jesús, G. (2016). *Infraestructura vial urbana para personas con discapacidad*. PUCE. <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/11072>

- Ramírez, O., & Alberto, H. (2015). *Caminar - objeto y método: el espacio de la ciudad caminable en Bogotá D.C.* Uniandes. <https://repositorio.uniandes.edu.co/handle/1992/12990>
- Rangel Goyeneche, D. C., & Corenel Ruiz, L. K. (2021). Espacio público como derecho: Accesibilidad para personas con discapacidad en el centro de Cúcuta. *Módulo arquitectura CUC*, 28, 37–72. <https://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.28.1.2022.02>
- Romero Martínez, Á. O. (2020). *La movilidad no motorizada y su relación con las bondades del arbolado urbano. Análisis urbano para la ciudad de León, Guanajuato.* Unam.mx. Recuperado el 24 de octubre de 2022, de <http://ru.iiec.unam.mx/5253/1/4-178-Romero.pdf>
- Solano González, N. (2022). ¿Por qué las personas no cruzan por donde los ingenieros quieren? Factores asociados a la decisión de incumplir el uso de puentes y cruces peatonales. Universidad de los Andes. <https://repositorio.uniandes.edu.co/handle/1992/59646>
- Ordenanza que promueve la accesibilidad universal y fomenta la inclusión de las personas con discapacidad en Lima Metropolitana-ORDENANZA-N° 2273.* (s/f). Elperuano.pe. Recuperado el 14 de noviembre de 2022, de <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ordenanza-que-promueve-la-accesibilidad-universal-y-fomenta-ordenanza-n-2273-1893010-1/>
- OMS. (2013). Seguridad peatonal. Manual de seguridad vial para instancias decisorias y profesionales. https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/128043/9789243505350_spa.pdf
- Soler Pujals, P., & Enrique Jiménez, A. M. (2012). Reflexión sobre el rigor científico en la investigación cualitativa. *Estudios Sobre El Mensaje Periodístico*, 18(0). https://doi.org/10.5209/rev_esmp.2012.v18.40966
- Tarazona, S., & Raul, V. (2018). *Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018.* Universidad César Vallejo. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/31956>
- Terashima, M. y Clark, K. (2021). The Precarious Absence of Disability Perspectives

inPlanningResearch.<https://www.cogitatiopress.com/urbanplanning/article/view/3612>

- Torres, M. (2020). Los espacios públicos y la integración social en los distritos de la ciudad de Trujillo – 2019 (Tesis de maestría).
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/45072>
- van den Berg, P., Sharmeen, F., & Weijs-Perrée, M. (2017). On the subjective quality of social Interactions: Influence of neighborhood walkability, social cohesion and mobility choices. *Transportation Research. Part A, Policy and Practice*, 106, 309–319. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.09.021>
- Varela Navarro, G. A., & Camacho Real, C. (2011). Inclusión educativa virtual de estudiantes con discapacidad motora. *Apertura*, 11, 44–57.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=68826916005>
- Veenhoven, R. (1994). El estudio de la satisfacción con la vida. *Intervencion Psicosocial*, 3, 87–116. Retrieved from <http://hdl.handle.net/1765/16195>
- Vega, C., & Israel, F. (2019). *Movilidad urbana, espacio público y ciudadanos sin autonomía. El caso de Lima*. Universidad Autónoma de Barcelona.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=270858>
- Velásquez, C. (2015). Espacio público y movilidad urbana: Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) (Tesis doctoral).
<http://diposit.ub.edu/dspace/handle/2445/67821>
- Velastegui, M. et al.,. (2021). Accesibilidad arquitectónica para personas con discapacidad: una revisión narrativa. *RevCienEc*. Pág.18-26.
<http://cienciaecuador.com.ec/index.php/ojs/article/view/53/106>
- Villalobos-Parra, Lucrecia, & Hernández-Gómez, Rodolfo. (2008). Accidentes de tránsito. *Acta Pediátrica Costarricense*, 20(1), 5-7. Retrieved November 13, 2022, from http://www.scielo.sa.cr/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1409-00902008000100001&lng=en&tlng=es.
- Wang, X., & Liu, Z. (2022). Neighborhood environments and inclusive cities: An empirical study of local residents' attitudes toward migrant social integration in Beijing,

China. *Landscape and Urban Planning*, 226(104495), 104495.
<https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2022.104495>

Zhigunova, G. y Afonkina, Y. (2020). Accessibility of urban and rural environment of the Kola North of Russia (Murmansk region) for disabled people.
<https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/828/1/012035>

ANEXO N°1

CARTA DE PRESENTACIÓN

Sr. Arq: Jaime Huerta Peralta

Presente

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

Me dirijo a Ud. para saludarle muy atentamente y solicitarle su valiosa colaboración.

Me encuentro trabajando en una investigación sobre el tema: **“Movilidad peatonal y su afectación en la cohesión social en personas con discapacidad motora, Cercado de Lima, 2022.” Caso de estudio: Sector 4, Barrio Chino** como parte de la tesis tipo mixto que estamos realizando en la Facultad de Ingeniería y Arquitectura de la Universidad Cesar Vallejo - Sede Lima Norte.

Para llevar a cabo esta investigación, Hoy en día, se puede apreciar que muchos distritos de Lima Metropolitana carecen de una viabilidad que integre a las personas en condición de discapacidad motora, por lo cual como tema de variable cohesión social busca representar una integración donde el habitante tenga una vida colectiva, incluso si los valores de estas personas son quebrantados por diversos tipos (raza, color, sexo y multid discapacidades). Asimismo, el planteamiento de nuestra investigación busca analizar de manera específica la inaccesibilidad en el Cercado de Lima sector 4 - Barrio Chino, al verse esto absorbido por las barreras limitantes para una transitabilidad peatonal en personas con discapacidad motora que genera en ellas desintegración social, aislamiento y la pérdida del valor integral del habitante en la sensibilidad humana teniendo en cuenta que las personas con discapacidad motora son vulnerables presentando inseguridades por la inaccesibilidad del tránsito peatonal en los espacios públicos que son las veredas, cruces peatonales, calles y mobiliarios urbanos. Luego en función de este perfil se elaboró un instrumento de autoevaluación conocido como entrevista y ficha de comparación normativa, que hemos denominado; una tabla de preguntas.

Pero este instrumento antes de ser aplicado requiere pasar por el análisis y juicio de expertos para su validación. Por esta razón y, conocedor de su calidad profesional, amplios conocimientos y experiencia como Arquitecto, Catedrático, Consultor y Conferencista en Accesibilidad, Discapacidad y Empleo para Personas con Discapacidad recurro a Ud. para solicitarle su colaboración en el proceso de validación.

El expediente de validación para la investigación mixta, que le hago 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 valides de contenido de los instrumentos

Su participación fundamentalmente consiste en valorar la pertinencia y claridad de cada una de las dimensiones e indicadores y nos dé sus criterios y recomendaciones a fin de mantener, eliminar o modificar los diferentes elementos que conforman este instrumento de autoevaluación y con su ayuda llegar a mejorarlo.

A pesar de sus ocupaciones y el tiempo que siempre es escaso, le ruego me brinde esta colaboración de poder tener una reunión vía Zoom o cualquier otro medio virtual para una breve entrevista para poder avanzar con la investigación; por mi parte me comprometo a reconocer su aporte en la investigación y hacerle llegar los resultados de la investigación.

Le agradeceré infinitamente que sus comentarios y sugerencias los haga llegar hasta el 30 de setiembre del año en curso, a través de este mismo medio, a la dirección: elalamo556@gmail.com ; andreajazminmallmav@gmail.com con la finalidad de poder avanzar en el trabajo de recolección de la información.

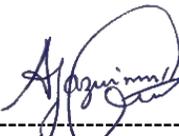
En espera de sus respuestas y desde ya le expreso mi más profundo agradecimiento por su valioso aporte a esta investigación.

Cordialmente.

Estudiante de Arquitectura de la Universidad Cesar Vallejo-LIMA NORTE

E-mail: elalamo556@gmail.com ; andreajazminmallmav@gmail.com

Cel. 972 205 781 – 912 066 643



Firma

Apellidos y nombre:

Mallma Villa, Andrea Jasmin

DNI: 70948834



Firma

Apellidos y nombre:

Ríos Ponce, Necker Ariel

DNI: 75497977

Anexo N°1

Título de la investigación: "MOVILIDAD PEATONAL Y SU AFECTACIÓN EN LA COHESIÓN SOCIAL EN PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTORA, BARRIO CHINO, LIMA METROPOLITANA - 2022"

Entrevista al público

Entrevistador:

Anónimo:

Fecha: **Hora de inicio:** **Hora de finalización:**

Lugar de entrevista:

Esta entrevista se realizará a los transeúntes que se encuentren en el barrio chino, o las personas que hayan tenido una vivencia en este lugar ya sea por turismo, trabajo o negocio. Constará con 12 preguntas, con el objetivo de recolectar información acerca de la percepción que tiene acerca de la movilidad peatonal que se sitúa en el espacio.

Para ello, le agradeceríamos la mayor sinceridad al responder cada pregunta.

Variable 1: MOVILIDAD PEATONAL		
	RED PEATONAL	Respuesta
1	Indicador: VEHÍCULOS MOTORIZADOS Y NO MOTORIZADOS (MOTOS, BICICLETAS Y ESTIBADORES). ¿Cree usted, que los vehículos motorizados y no motorizados (motos, bicicletas y carretillas de estibadores) que transitan por la vereda de los Jirones del Barrio Chino dificulten su transitar?	
2	Indicador: PARADEROS INFORMALES Y FORMALES. ¿Considera usted, que en el Jr. Paruro y el Jr. Junín fomente el desorden al existir paraderos informales impidiendo una circulación fluida?	
3	Indicador: OBSTÁCULOS (POSTES DE ALUMBRADO PÚBLICO, PUERTAS QUE ABREN HACIA LA VEREDA DE LOS COMERCIOS). ¿Considera usted, que el Barrio Chino presenta obstáculos (postes de alumbrado público, avisos publicitarios y puertas que abren hacia la vereda de los comercios) siendo esto obstáculos que impiden una transitabilidad fluida?	

Variable 2: COHESION SOCIAL EN PERSONAS CON DISCAPACIDAD		
	CALIDAD DE VIDA	Respuesta
1	<p>Indicador: IGUALDAD DE ACCESO</p> <p>¿Considera usted, que las personas con discapacidad tienen acceso a los jirones del barrio chino en igualdad en condiciones en comparación a personas sin discapacidad motora?</p>	
2	<p>Indicador: CENTRO DE TRABAJO.</p> <p>¿Considera usted, que en su centro de trabajo tienen las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad motora?</p>	
3	<p>Indicador: SATISFACCION EN LA MOVILIDAD</p> <p>¿Considera usted, que los centros comerciales dentro del barrio chino se encuentren aptos para una buena accesibilidad como plataformas elevadoras y pasamanos, generando un confort en las personas con discapacidad motora?</p>	
	AUTONOMIA PERSONAL	Respuesta
4	<p>Indicador: ACTITUDES DE COMPORTAMIENTO (DESPERDICIO DE BASURA.</p> <p>¿Cree usted, que la cantidad de desechos encontrados al finalizar el día en el Barrio Chino Impiden el transitar de las personas con discapacidad motora?</p>	
5	<p>Indicador: COMPORTAMIENTO PEATONAL</p> <p>¿Cree usted, que los jirones dentro del barrio chino se perciba una conducta positiva por parte de los peatones, ayudando a tener una mejor accesibilidad fluida en personas con discapacidad motora?</p>	
6	<p>Indicador: NECESIDADES BASICAS POR CARENCIA DE SERVICIOS HIGIENICOS.</p> <p>¿Considera usted, que los comercios que se encuentran en el Barrio Chino cuentan con servicios higiénicos con las medidas reglamentarias en rampas, puertas y barandas para el uso de una persona con discapacidad?</p>	
	PARTICIPACIÓN CIUDADANA	
7	<p>Indicadores: DISEÑO UNIVERSAL</p> <p>¿Cree usted, que existe una adecuada señalización en las vías o calles para las personas con discapacidad motora dentro del Barrio Chino?</p>	
8	<p>Indicadores: ACTIVIDADES SOCIALES</p> <p>¿Cree usted, que el entorno del Barrio Chino cuenta con ingresos accesibles como rampas para las personas con discapacidad motora al momento de realizar sus actividades sociales?</p>	
9	<p>Indicadores: DISEÑO DE MOBILIARIO URBANO</p> <p>¿cree usted, que la ubicación del mobiliario urbano existente en las veredas del barrio chino, como (cabinas telefónicas, postes, señalización, asientos de concretos y otros), cumplen con las normas técnicas de accesibilidad evitando obstáculos al tránsito de las personas con discapacidad motora?</p>	

Observaciones

(precisar si hay suficiencia):_SI.....

Opinión de aplicabilidad:SI.....

Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez evaluador: Jaime Eulogio Huerta Peralta

DNI: ...09178868.....

Especialidad del evaluador: ARQUITECTO.....

¹ claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

² pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

³ Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados medir la dimensión Fecha:16



Firma

Apellidos y nombre: Huerta Peralta,
Jaime

DNI: 09178868

ANEXO N°1. CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DE LA VARIABLE MOVILIDAD PEATONAL.

N°	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	RED PEATONAL							
1	¿Cree usted, que los vehículos motorizados y no motorizados (motos, bicicletas y carretillas de estibadores) que transitan por la vereda de los Jirones del Barrio Chino dificulten su transitar?	x		x		x		
2	¿Considera usted, que en el Jr. Paruro y el Jr. Junín fomenten el desorden al existir paraderos informales impidiendo una circulación fluida?	x		x		x		
3	¿Considera usted, que el Barrio Chino presenta obstáculos (postes de alumbrado público, avisos publicitarios y puertas que abren hacia la vereda de los comercios) siendo esto obstáculos que impiden una transitabilidad fluida?	x		x		x		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): SI _____

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

Apellidos y nombres del juez evaluador: **Jaime Eulogio Huerta Peralta** DNI: ...09178868.....

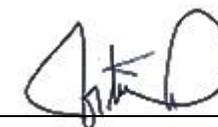
Especialidad del evaluador: **ARQUITECTO**.....

¹ **Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

² **Pertinencia:** Si el ítem pertenece a la dimensión.

³ **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 Fecha:16.10.22



Firma

Apellidos y nombre: Huerta Peralta,
Jaime

99

DNI: 09178868

N°	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	CALIDAD DE VIDA							
1	¿Considera usted, que las personas con discapacidad tienen acceso a los jirones del barrio chino en igualdad de condiciones en comparación a personas sin discapacidad motora?	X		X		X		
2	¿Considera usted, que en su centro de trabajo tienen las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad motora?	X		X		X		
3	¿Considera usted, que los centros comerciales dentro del barrio chino se encuentren aptos para una buena accesibilidad como plataformas elevadoras y pasamanos, generando un confort en las personas con discapacidad motora?	X		X		X		
	AUTONOMIA PERSONAL							
4	¿Cree usted, que la cantidad de desechos encontrados al finalizar el día en el Barrio Chino Impiden el transitar de las personas con discapacidad motora?	X		X		X		
5	¿Cree usted, que los jirones dentro del barrio chino se perciba una conducta positiva por parte de los peatones, ayudando a tener una mejor accesibilidad fluida en personas con discapacidad motora?	X		X		X		
6	¿Considera usted, que los comercios que se encuentran en el Barrio Chino cuentan con servicios higiénicos con las medidas reglamentarias en rampas, puertas y barandas para el uso de una persona con discapacidad?	X		X		X		
	PARTICIPACIÓN CIUDADANA							
7	¿Cree usted, que existe una adecuada señalización en las vías o calles para las personas con discapacidad motora dentro del Barrio Chino?	X		X		X		
8	¿Cree usted, que el entorno del Barrio Chino cuenta con ingresos accesibles como rampas para las personas con discapacidad motora al momento de realizar sus actividades sociales?	X		X		X		
9	¿cree usted, que la ubicación del mobiliario urbano existente en las veredas del barrio chino, como (cabinas telefónicas, postes, señalización, asientos de concretos y otros), cumplen con las normas técnicas de accesibilidad evitando obstáculos al tránsito de las personas con discapacidad motora?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia: Sin obs. Aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez evaluador: Jaime Eulogio Huerta Peralta DNI:09178868.....
Especialidad del evaluador: ARQUITECTO.....

¹ Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

² Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

³ 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 Fecha:16.10.22



Firma

Apellidos y nombre: Huerta Peralta,
Jaime

DNI: 09178868

ANEXO N°2

CARTA DE PRESENTACIÓN

Sr. Arq: Alejandro Talavera Chauca

Presente:

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

Me dirijo a Ud. para saludarle muy atentamente y solicitarle su valiosa colaboración.

Me encuentro trabajando en una investigación sobre el tema: **"MOVILIDAD PEATONAL Y SU AFECTACIÓN EN LA COHESIÓN SOCIAL EN PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTORA, CERCADO DE LIMA, 2022."** **Caso de estudio:**

Sector 4, Barrio Chino"., como parte de la tesis t ipo mixto que estamos realizando en la Facultad de Ingeniería y Arquitectura de la Universidad Cesar Vallejo - Sede Lima Norte.

Para llevar a cabo esta investigación, Hoy en día, se puede apreciar que muchos distritos de Lima Metropolitana carecen de una viabilidad que integre a las personas en condición de discapacidad motora, por lo cual como tema de variable cohesión social busca representar una integración donde el habitante tenga una vida colectiva, incluso si los valores de estas personas son quebrantados por diversos tipos (raza, color, sexo y multidiscapacidades). Asimismo, el planteamiento de nuestra investigación busca analizar de manera específica la inaccesibilidad en el Cercado de Lima sector 4 - Barrio Chino, al verse esto absorbido por las barreras limitantes para una movilidad peatonal en personas con discapacidad motora que genera en ellas desintegración social, aislamiento y la pérdida del valor integral del habitante en la sensibilidad humana teniendo en cuenta que las personas con discapacidad motora son vulnerables presentando inseguridades por la inaccesibilidad del tránsito peatonal en los espacios públicos que son las veredas, cruces peatonales, calles y mobiliarios urbanos. Luego en función de este perfil se elaboró un instrumento de autoevaluación conocido como entrevista y ficha de comparación normativa, que hemos denominado; una tabla de preguntas.

Pero este instrumento antes de ser aplicado requiere pasar por el análisis y juicio de expertos para su validación. Por esta razón y, conocedor de su calidad profesional, amplios conocimientos y experiencia como Arquitecto, Catedrático, recurro a Ud. para solicitarle su colaboración en el proceso de validación.

El expediente de validación para la investigación mixta, que le hago 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 validación de contenido de los instrumentos

Su participación fundamentalmente consiste en valorar la pertinencia y claridad de cada una de las dimensiones e indicadores y nos dé sus criterios y recomendaciones a fin de mantener, eliminar o modificar los diferentes elementos que conforman este instrumento de autoevaluación y con su ayuda llegar a mejorarlo.

A pesar de sus ocupaciones y el tiempo que siempre es escaso, le ruego me brinde esta colaboración de poder tener una reunión vía Zoom o cualquier otro medio virtual para un breve entrevista para poder avanzar con la investigación; por mi parte me comprometo a reconocer su aporte en la investigación y hacerle llegar los resultados de la investigación.

Le agradeceré infinitamente que sus comentarios y sugerencias los haga llegar hasta el 30 de setiembre del año en curso, a través de este mismo medio, a la dirección: elalamo556@gmail.com ; andreajazminmallmav@gmail.com con la finalidad de poder avanzar en el trabajo de recolección de la información. En espera de sus respuestas y desde ya le expreso mi más profundo agradecimiento por su valioso aporte a esta investigación.

Cordialmente.

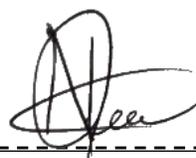
Estudiante de Arquitectura de la Universidad Cesar Vallejo-LIMA NORTE

E-mail: elalamo556@gmail.com ; andreajazminmallmav@gmail.com

Cel. 972 205 781 – 912 066 643



Apellidos y nombre:
Mallma Villa, Andrea Jasmin
DNI: 70948834



Apellidos y nombre:
Ríos Ponce, Necker Ariel
DNI: 75497977

Anexo N°2

Título de la investigación: "MOVILIDAD PEATONAL Y SU AFECTACIÓN EN LA COHESIÓN SOCIAL EN PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTORA, BARRIO CHINO, LIMA METROPOLITANA - 2022"

Entrevista al público

Entrevistador:

Anónimo:

Fecha: **Hora de inicio:** **Hora de finalización:**

Lugar de entrevista:

Esta entrevista se realizará a los transeúntes que se encuentren en el barrio chino, o las personas que hayan tenido una vivencia en este lugar ya sea por turismo, trabajo o negocio. Constará con 12 preguntas, con el objetivo de recolectar información acerca de la percepción que tiene acerca de la movilidad peatonal que se sitúa en el espacio.

Para ello, le agradeceríamos la mayor sinceridad al responder cada pregunta.

Variable 1: MOVILIDAD PEATONAL		
	RED PEATONAL	Respuesta
1	Indicador: VEHÍCULOS MOTORIZADOS Y NO MOTORIZADOS (MOTOS, BICICLETAS Y ESTIBADORES). ¿Cree usted, que los vehículos motorizados y no motorizados (motos, bicicletas y carretillas de estibadores) que transitan por la vereda de los Jirones del Barrio Chino dificulten su transitar?	
2	Indicador: PARADEROS INFORMALES Y FORMALES. ¿Considera usted, que en el Jr. Paruro y el Jr. Junín fomente el desorden al existir paraderos informales impidiendo una circulación fluida?	
3	Indicador: OBSTÁCULOS (POSTES DE ALUMBRADO PÚBLICO, PUERTAS QUE ABREN HACIA LA VEREDA DE LOS COMERCIOS). ¿Considera usted, que el Barrio Chino presenta obstáculos (postes de alumbrado público, avisos publicitarios y puertas que abren hacia la vereda de los comercios) siendo esto obstáculos que impiden una transitabilidad fluida?	

Variable 2: COHESION SOCIAL EN PERSONAS CON DISCAPACIDAD		
	CALIDAD DE VIDA	Respuesta
1	<p>Indicador: IGUALDAD DE ACCESO</p> <p>¿Considera usted, que las personas con discapacidad tienen acceso a los jirones del barrio chino en igualdad en condiciones en comparación a personas sin discapacidad motora?</p>	
2	<p>Indicador: CENTRO DE TRABAJO.</p> <p>¿Considera usted, que en su centro de trabajo tienen las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad motora?</p>	
3	<p>Indicador: SATISFACCION EN LA MOVILIDAD</p> <p>¿Considera usted, que los centros comerciales dentro del barrio chino se encuentren aptos para una buena accesibilidad como plataformas elevadoras y pasamanos, generando un confort en las personas con discapacidad motora?</p>	
	AUTONOMIA PERSONAL	Respuesta
4	<p>Indicador: ACTITUDES DE COMPORTAMIENTO (DESPERDICIO DE BASURA.</p> <p>¿Cree usted, que la cantidad de desechos encontrados al finalizar el día en el Barrio Chino Impiden el transitar de las personas con discapacidad motora?</p>	
5	<p>Indicador: COMPORTAMIENTO PEATONAL</p> <p>¿Cree usted, que los jirones dentro del barrio chino se perciba una conducta positiva por parte de los peatones, ayudando a tener una mejor accesibilidad fluida en personas con discapacidad motora?</p>	
6	<p>Indicador: NECESIDADES BASICAS POR CARENCIA DE SERVICIOS HIGIENICOS.</p> <p>¿Considera usted, que los comercios que se encuentran en el Barrio Chino cuentan con servicios higiénicos con las medidas reglamentarias en rampas, puertas y barandas para el uso de una persona con discapacidad?</p>	
	PARTICIPACIÓN CIUDADANA	
7	<p>Indicadores: DISEÑO UNIVERSAL</p> <p>¿Cree usted, que existe una adecuada señalización en las vías o calles para las personas con discapacidad motora dentro del Barrio Chino?</p>	
8	<p>Indicadores: ACTIVIDADES SOCIALES</p> <p>¿Cree usted, que el entorno del Barrio Chino cuenta con ingresos accesibles como rampas para las personas con discapacidad motora al momento de realizar sus actividades sociales?</p>	
9	<p>Indicadores: DISEÑO DE MOBILIARIO URBANO</p> <p>¿cree usted, que la ubicación del mobiliario urbano existente en las veredas del barrio chino, como (cabinas telefónicas, postes, señalización, asientos de concretos y otros), cumplen con las normas técnicas de accesibilidad evitando obstáculos al tránsito de las personas con discapacidad motora?</p>	

Observaciones

(precisar si hay suficiencia): **EN TÉRMINOS GENERALES SI EXISTE SUFICIENCIA.**

Opinión de aplicabilidad:

Aplicable Aplicable después de corregir No aplicable
 Apellidos y nombres del juez evaluador: **Alejandro Talavera Chauca**

DNI: ... **09853339**.....

Especialidad del evaluador: **ARQUITECTO (CAP 6679)**.....

¹ **claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.

³ **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

Fecha:11.11.22



Firma

Apellidos y nombre: Talavera Chauca,
Alejandro

DNI: 09853339

ANEXO N°2. CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DE LA VARIABLE MOVILIDAD PEATONAL.

N°	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	RED PEATONAL							
1	¿Cree usted, que los vehículos motorizados y no motorizados (motos, bicicletas y carretillas de estibadores) que transitan por la vereda de los Jirones del Barrio Chino dificulten su transitar?	X		X		X		
2	¿Considera usted, que en el Jr. Paruro y el Jr. Junín fomenten el desorden al existir paraderos informales impidiendo una circulación fluida?	X		X		X		
3	¿Considera usted, que el Barrio Chino presenta obstáculos (postes de alumbrado público, avisos publicitarios y puertas que abren hacia la vereda de los comercios) siendo esto obstáculos que impiden una transitabilidad fluida?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____ **EN**
TÉRMINOS GENERALES SI EXISTE SUFICIENCIA.

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

Apellidos y nombres del juez evaluador: Alejandro Talavera Chauca DNI: ...09853339.....

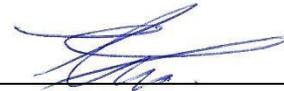
Especialidad del evaluador: ARQUITECTO (CAP 6679).....

¹ **Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

² **Pertinencia:** Si el ítem pertenece a la dimensión.

³ **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 Fecha:11.11.22



Firma

Apellidos y nombre: Talavera Chauca,
Alejandro

DNI: 09853339

Nº	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
CALIDAD DE VIDA								
1	¿Considera usted, que las personas con discapacidad tienen acceso a los jirones del barrio chino en igualdad de condiciones en comparación a personas sin discapacidad motora?	X		X		X		
2	¿Considera usted, que en su centro de trabajo tienen las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad motora?	X		X		X		
3	¿Considera usted, que los centros comerciales dentro del barrio chino se encuentren aptos para una buena accesibilidad como plataformas elevadoras y pasamanos, generando un confort en las personas con discapacidad motora?	X		X		X		
AUTONOMIA PERSONAL								
4	¿Cree usted, que la cantidad de desechos encontrados al finalizar el día en el Barrio Chino Impiden el transitar de las personas con discapacidad motora?	X		X		X		
5	¿Cree usted, que los jirones dentro del barrio chino se perciba una conducta positiva por parte de los peatones, ayudando a tener una mejor accesibilidad fluida en personas con discapacidad motora?	X		X		X		
6	¿Considera usted, que los comercios que se encuentran en el Barrio Chino cuentan con servicios higiénicos con las medidas reglamentarias en rampas, puertas y barandas para el uso de una persona con discapacidad?	X		X		X		
PARTICIPACIÓN CIUDADANA								
7	¿Cree usted, que existe una adecuada señalización en las vías o calles para las personas con discapacidad motora dentro del Barrio Chino?	X		X		X		
8	¿Cree usted, que el entorno del Barrio Chino cuenta con ingresos accesibles como rampas para las personas con discapacidad motora al momento de realizar sus actividades sociales?	X		X		X		
9	¿cree usted, que la ubicación del mobiliario urbano existente en las veredas del barrio chino, como (cabinas telefónicas, postes, señalización, asientos de concretos y otros), cumplen con las normas técnicas de accesibilidad evitando obstáculos al tránsito de las personas con discapacidad motora?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia: **EN TÉRMINOS GENERALES SI EXISTE SUFICIENCIA.**

Aplicabilidad: **Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []**
Apellidos y nombres del juez evaluador: Alejandro Talavera Chauca DNI: 09853339

Especialidad del evaluador: ARQUITECTO (CAP 6679)

¹ **Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

² **Pertinencia:** Si el ítem pertenece a la dimensión.

³ **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 Fecha:11.11.22



Firma

Apellidos y nombre: Talavera Chauca,
Alejandro

DNI: 09853339

ANEXO N°3

CARTA DE PRESENTACIÓN

Sra. Dra.. Arquitecta Isis Bustamante Dueñas

Presente

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

Me dirijo a Ud. para saludarle muy atentamente y solicitarle su valiosa colaboración.

Me encuentro trabajando en una investigación sobre el tema: **"TRANSITABILIDAD PEATONAL Y SU AFECTACIÓN EN LA COHESIÓN SOCIAL EN PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTORA, BARRIO CHINO,**

LIMA METROPOLITANA - 2022", como parte de la tesis tipo mixto que estamos realizando en la Facultad de Ingeniería y Arquitectura de la Universidad Cesar Vallejo - Sede Lima Norte.

Para llevar a cabo esta investigación, Hoy en día, se puede apreciar que muchos distritos de Lima Metropolitana carecen de una viabilidad que integre a las personas en condición de discapacidad motora, por lo cual como tema de variable cohesión social busca representar una integración donde el habitante tenga una vida colectiva, incluso si los valores de estas personas son quebrantados por diversos tipos (raza, color, sexo y multid discapacidades). Asimismo, el planteamiento de nuestra investigación busca analizar de manera específica la inaccesibilidad en el Cercado de Lima sector 4 - Barrio Chino, al verse esto absorbido por las barreras limitadas para una transitabilidad peatonal en personas con discapacidad motora que genera en ellas desintegración social, aislamiento y la pérdida del valor integral del habitante en la sensibilidad humana teniendo en cuenta que las personas con discapacidad motora son vulnerables presentando inseguridades por la inaccesibilidad del tránsito peatonal en los espacios públicos que son las veredas, cruces peatonales, calles y mobiliarios urbanos. Luego en función de este perfil se elaboró un instrumento de autoevaluación conocido como entrevista y ficha de comparación normativa, que hemos denominado; una tabla de preguntas.

Pero este instrumento antes de ser aplicado requiere pasar por el análisis y juicio de expertos para su validación. Por esta razón y, conocedor de su calidad profesional, amplios conocimientos y experiencia como Arquitecta, recurro a Ud. para solicitarle su colaboración en el proceso de validación.

El expediente de validación para la investigación mixta, que le hago 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 valides de contenido de los instrumentos

Su participación fundamentalmente consiste en valorar la pertinencia y claridad de cada una de las dimensiones e indicadores y nos dé sus criterios y recomendaciones a fin de mantener, eliminar o modificar los diferentes elementos que conforman este instrumento de autoevaluación y con su ayuda llegar a mejorarlo.

A pesar de sus ocupaciones y el tiempo que siempre es escaso, le ruego me brinde esta colaboración de poder tener una reunión vía Zoom o cualquier otro medio virtual para una breve entrevista para poder avanzar con la investigación; por mi parte me comprometo a reconocer su aporte en la investigación y hacerle llegar los resultados de la investigación.

Le agradeceré infinitamente que sus comentarios y sugerencias los haga llegar hasta el 30 de setiembre del año en curso, a través de este mismo medio, a la dirección: elalamo556@gmail.com ; andreajazminmallmav@gmail.com con la finalidad de poder avanzar en el trabajo de recolección de la información. En espera de sus respuestas y desde ya le expreso mi más profundo agradecimiento por su valioso aporte a esta investigación.

Cordialmente,

Estudiante de Arquitectura de la Universidad Cesar Vallejo-LIMA NORTE

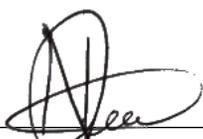
E-mail: elalamo556@gmail.com ; andreajazminmallmav@gmail.com

Cel. 972 205 781 – 912 066 643



Firma

Apellidos y nombre:
Mallma Villa, Andrea Jasmin
DNI: 70948834



Firma

Apellidos y nombre:
Ríos Ponce, Necker Ariel
DNI: 75497977

Anexo N°3

Título de la investigación: "MOVILIDAD PEATONAL Y SU AFECTACIÓN EN LA COHESIÓN SOCIAL EN PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTORA, BARRIO CHINO, LIMA METROPOLITANA - 2022"

Entrevista al público

Entrevistador:

Anónimo:

Fecha: **Hora de inicio:** **Hora de finalización:**

Lugar de entrevista:

Esta entrevista se realizará a los transeúntes que se encuentren en el barrio chino, o las personas que hayan tenido una vivencia en este lugar ya sea por turismo, trabajo o negocio. Constará con 12 preguntas, con el objetivo de recolectar información acerca de la percepción que tiene acerca de la movilidad peatonal que se sitúa en el espacio.

Para ello, le agradeceríamos la mayor sinceridad al responder cada pregunta.

Variable 1: MOVILIDAD PEATONAL		
	RED PEATONAL	Respuesta
1	Indicador: VEHÍCULOS MOTORIZADOS Y NO MOTORIZADOS (MOTOS, BICICLETAS Y ESTIBADORES). ¿Cree usted, que los vehículos motorizados y no motorizados (motos, bicicletas y carretillas de estibadores) que transitan por la vereda de los Jirones del Barrio Chino dificulten su transitar?	
2	Indicador: PARADEROS INFORMALES Y FORMALES. ¿Considera usted, que en el Jr. Paruro y el Jr. Junín fomenta el desorden al existir paraderos informales impidiendo una circulación fluida?	
3	Indicador: OBSTÁCULOS (POSTES DE ALUMBRADO PÚBLICO, PUERTAS QUE ABREN HACIA LA VEREDA DE LOS COMERCIOS). ¿Considera usted, que el Barrio Chino presenta obstáculos (postes de alumbrado público, avisos publicitarios y puertas que abren hacia la vereda de los comercios) siendo esto obstáculos que impiden una transitabilidad fluida?	

Variable 2: COHESION SOCIAL EN PERSONAS CON DISCAPACIDAD		
	CALIDAD DE VIDA	Respuesta
1	Indicador: IGUALDAD DE ACCESO ¿Considera usted, que las personas con discapacidad tienen acceso a los jirones del barrio chino en igualdad en condiciones en comparación a personas sin discapacidad motora?	
2	Indicador: CENTRO DE TRABAJO. ¿Considera usted, que en su centro de trabajo tienen las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad motora?	
3	Indicador: SATISFACCION EN LA MOVILIDAD ¿Considera usted, que los centros comerciales dentro del barrio chino se encuentren aptos para una buena accesibilidad como plataformas elevadoras y pasamanos, generando un confort en las personas con discapacidad motora?	
	AUTONOMIA PERSONAL	Respuesta
4	Indicador: ACTITUDES DE COMPORTAMIENTO (DESPERDICIO DE BASURA. ¿Cree usted, que la cantidad de desechos encontrados al finalizar el día en el Barrio Chino Impiden el transitar de las personas con discapacidad motora?	
5	Indicador: COMPORTAMIENTO PEATONAL ¿Cree usted, que los jirones dentro del barrio chino se perciba una conducta positiva por parte de los peatones, ayudando a tener una mejor accesibilidad fluida en personas con discapacidad motora?	
6	Indicador: NECESIDADES BASICAS POR CARENCIA DE SERVICIOS HIGIENICOS. ¿Considera usted, que los comercios que se encuentran en el Barrio Chino cuentan con servicios higiénicos con las medidas reglamentarias en rampas, puertas y barandas para el uso de una persona con discapacidad?	
	PARTICIPACIÓN CIUDADANA	
7	Indicadores: DISEÑO UNIVERSAL ¿Cree usted, que existe una adecuada señalización en las vías o calles para las personas con discapacidad motora dentro del Barrio Chino?	
8	Indicadores: ACTIVIDADES SOCIALES ¿Cree usted, que el entorno del Barrio Chino cuenta con ingresos accesibles como rampas para las personas con discapacidad motora al momento de realizar sus actividades sociales?	
9	Indicadores: DISEÑO DE MOBILIARIO URBANO ¿cree usted, que la ubicación del mobiliario urbano existente en las veredas del barrio chino, como (cabinas telefónicas, postes, señalización, asientos de concretos y otros), cumplen con las normas técnicas de accesibilidad evitando obstáculos al tránsito de las personas con discapacidad motora?	

Observaciones (precisar si hay suficiencia):_Opinión de aplicabilidad:

Aplicable [x]
aplicable []

Aplicable después de corregir []

No

Apellidos y nombres del juez evaluador: Dra. Arq. Bustamante Dueñas
Isis DNI:06600219 **Especialidad del evaluador:** Planificador Urbano Regional

¹ **claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

² **pertinencia:** Si el ítem pertenece a la dimensión.³ **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
 FECHA:23.09.2022

ANEXO N°3.

Tabla de Operacionalización de la variable 1: MOVILIDAD PEATONAL

DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	TÉCNICAS	INSTRUMENTO
1.ACCESIBILIDAD	RAMPA PEATONAL		OBSERVACIÓN	FICHA DE OBSERVACIÓN
	ALTURA DE VEREDAS			
	CRUCE PEATONAL			
2.RED PEATONAL	VEHICULOS MOTORIZADOS Y NO MOTORIZADOS	¿Cree usted, que los vehículos motorizados y no motorizados (motos, bicicletas y carretillas de estibadores) que transitan por la vereda del Jr. Andahuaylas dificulten su transitar?	ENCUESTA	ENTREVISTA
	PARADEROS INFORMALES Y FORMALES	¿Considera usted, que en el Jr. Paruro y el Jr. Junín fomenten el desorden al existir paraderos informales impidiendo una circulación fluida?		
	OBSTACULOS (POSTES DE ALUMBRADO PÚBLICO, PUERTAS QUE ABREN HACIA LA VEREDA DE LOS COMERCIOS)	¿Considera usted, que el Barrio Chino presenta obstáculos (postes de alumbrado público, avisos publicitarios y puertas que abren hacia la vereda de los comercios) siendo esto obstáculos que impiden una transitabilidad fluida?		
3.SEGURIDAD	SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL		OBSERVACIÓN	FICHA DE OBSERVACIÓN
	VELOCIDAD DEL VEHÍCULO			
	ACCIDENTES DE TRÁNSITO			

ANEXO N°3.

Tabla de Operacionalización de la variable 2: COHESIÓN SOCIAL EN PERSONAS CON DISCAACIDAD MOTORA

DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	TÉCNICAS	INSTRUMENTO
1. CALIDAD DE VIDA	IGUALDAD DE ACCESO	¿Considera usted, que las personas con discapacidad tienen acceso a los jirones del barrio chino en igualdad en condiciones en comparación a personas sin discapacidad motora?	ENCUESTA	ENTREVISTA
	CENTRO DE TRABAJO	¿Considera usted, que en su centro de trabajo tienen las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad motora?		
	SATISFACCION EN LA MOVILIDAD	¿Considera usted, que los centros comerciales dentro del barrio chino se encuentren aptos para una buena accesibilidad como plataformas elevadoras y pasamanos, generando un confort en las personas con discapacidad motora?		
2. AUTONOMIA PERSONAL	ACTITUDES DE COMPORTAMIENTO (DESPERDICIO DE BASURA)	¿Cree usted, que la cantidad de desechos encontrados al finalizar el día en el Barrio Chino Impiden el transitar de las personas con discapacidad motora?	ENCUESTA	ENTREVISTA
	COMPORTAMIENTO PEATONAL	¿Cree usted, que los jirones dentro del barrio chino se perciba una conducta positiva por parte de los peatones, ayudando a tener una mejor accesibilidad fluida en personas con discapacidad motora?		
	NECESIDADES BÁSICAS POR CARENCIA DE SERVICIOS HIGIÉNICOS	¿Considera usted, que los comercios que se encuentran en el Barrio Chino cuentan con servicios higiénicos con las medidas reglamentarias en rampas, puertas y barandas para el uso de una persona con discapacidad?		
3. PARTICIPACIÓN CIUDADANA	DISEÑO UNIVERSAL	¿Cree usted, que existe una adecuada señalización en las vías o calles para las personas con discapacidad motora dentro del Barrio Chino?	ENCUESTA	ENTREVISTA
	ACTIVIDADES SOCIALES	¿Cree usted, que el entorno del Barrio Chino cuenta con ingresos accesibles como rampas para las personas con discapacidad motora al momento de realizar sus actividades sociales?		
	DISEÑO DE MOBILIARIO	¿Cree usted, que la ubicación del mobiliario urbano existente en las veredas del barrio chino, como (cabinas telefónicas, postes, señalización, asientos de concretos y otros), cumplen con las normas		

	URBANO	técnicas de accesibilidad evitando obstáculos al tránsito de las personas con discapacidad motora?		
--	---------------	--	--	--

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión Fecha:11.11.22

ANEXO N°3. CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DE LA VARIABLE TRANSITABILIDAD PEATONAL.

N°	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	RED PEATONAL							
1	¿Cree usted, que los vehículos motorizados y no motorizados (motos, bicicletas y carretillas de estibadores) que transitan por la vereda de los Jirones del Barrio Chino dificulten su transitar?	X		X		X		
2	¿Considera usted, que en el Jr. Paruro y el Jr. Junín fomenten el desorden al existir paraderos informales impidiendo una circulación fluida?	X		X		X		
3	¿Considera usted, que el Barrio Chino presenta obstáculos (postes de alumbrado público, avisos publicitarios y puertas que abren hacia la vereda de los comercios) siendo esto obstáculos que impiden una transitabilidad fluida?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia): _____

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

Apellidos y nombres del juez evaluador: Bustamante Dueñas Isis DNI:06600219

Especialidad del evaluador: Planificador Urbano Regional

¹ **Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

² **Pertinencia:** Si el ítem pertenece a la dimensión.

³ **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

Lima 23.09.202

ANEXO N°3. CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DE LA VARIABLE COHESION SOCIAL EN PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTORA.

Nº	DIMENSIONES / ítems	Claridad ¹		Pertinencia ²		Relevancia ³		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
CALIDAD DE VIDA								
1	¿Considera usted, que las personas con discapacidad tienen acceso a los jirones del barrio chino en igualdad de condiciones en comparación a personas sin discapacidad motora?	X		X		X		
2	¿Considera usted, que en su centro de trabajo tienen las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad motora?	X		X		X		
3	¿Considera usted, que los centros comerciales dentro del barrio chino se encuentren aptos para una buena accesibilidad como plataformas elevadoras y pasamanos, generando un confort en las personas con discapacidad motora?	X		X		X		
AUTONOMIA PERSONAL								
4	¿Cree usted, que la cantidad de desechos encontrados al finalizar el día en el Barrio Chino Impiden el transitar de las personas con discapacidad motora?	X		X		X		
5	¿Cree usted, que los jirones dentro del barrio chino se perciba una conducta positiva por parte de los peatones, ayudando a tener una mejor accesibilidad fluida en personas con discapacidad motora?	X		X		X		
6	¿Considera usted, que los comercios que se encuentran en el Barrio Chino cuentan con servicios higiénicos con las medidas reglamentarias en rampas, puertas y barandas para el uso de una persona con discapacidad?	X		X		X		
PARTICIPACIÓN CIUDADANA								
7	¿Cree usted, que existe una adecuada señalización en las vías o calles para las personas con discapacidad motora dentro del Barrio Chino?	X		X		X		
8	¿Cree usted, que el entorno del Barrio Chino cuenta con ingresos accesibles como rampas para las personas con discapacidad motora al momento de realizar sus actividades sociales?	X		X		X		
9	¿cree usted, que la ubicación del mobiliario urbano existente en las veredas del barrio chino, como (cabinas telefónicas, postes, señalización, asientos de concretos y otros), cumplen con las normas técnicas de accesibilidad evitando obstáculos al tránsito de las personas con discapacidad motora?	X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [x]**
evaluador: Bustamante Dueñas Isis DNI: 06600219

Aplicable después de corregir []

No aplicable [] Apellidos y nombres del juez

Especialidad del evaluador: Planificación Urbana Regional

¹ **Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

² **Pertinencia:** Si el ítem pertenece a la dimensión.

³ **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 FECHA 23.09.2022

ANEXO N°3.

Tabla de Operacionalización de la variable 1: MOVILIDAD PEATONAL

DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	TÉCNICAS	INSTRUMENTO
1.ACCESIBILIDAD	RAMPA PEATONAL		OBSERVACIÓN	FICHA DE OBSERVACIÓN
	ALTURA DE VEREDAS			
	CRUCE PEATONAL			
2.RED PEATONAL	VEHICULOS MOTORIZADOS Y NO MOTORIZADOS	¿Cree usted, que los vehículos motorizados y no motorizados (motos, bicicletas y carretillas de estibadores) que transitan por la vereda del Jr. Andahuaylas dificulten su transitar?	ENCUESTA	ENTREVISTA
	PARADEROS INFORMALES Y FORMALES	¿Considera usted, que en el Jr. Paruro y el Jr. Junín fomenten el desorden al existir paraderos informales impidiendo una circulación fluida?		
	OBSTÁCULOS (POSTES DE ALUMBRADO PÚBLICO, PUERTAS QUE ABREN HACIA LA VEREDA DE LOS COMERCIOS)	¿Considera usted, que el Barrio Chino presenta obstáculos (postes de alumbrado público, avisos publicitarios y puertas que abren hacia la vereda de los comercios) siendo esto obstáculos que impiden una transitabilidad fluida?		
3.SEGURIDAD	SEÑALIZACIÓN HORIZONTAL Y VERTICAL		OBSERVACIÓN	FICHA DE OBSERVACIÓN
	VELOCIDAD DEL VEHÍCULO			
	ACCIDENTES DE TRÁNSITO			

ANEXO N°3.

Tabla de Operacionalización de la variable 2: COHESIÓN SOCIAL EN PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTORA

DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	TÉCNICAS	INSTRUMENTO
1. CALIDAD DE VIDA	IGUALDAD DE ACCESO	¿Considera usted, que las personas con discapacidad tienen acceso a los jirones del barrio chino en igualdad en condiciones en comparación a personas sin discapacidad motora?	ENCUESTA	ENTREVISTA
	CENTRO DE TRABAJO	¿Considera usted, que en su centro de trabajo tienen las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad motora?		
	SATISFACCION EN LA MOVILIDAD	¿Considera usted, que los centros comerciales dentro del barrio chino se encuentren aptos para una buena accesibilidad como plataformas elevadoras y pasamanos, generando un confort en las personas con discapacidad motora?		
2. AUTONOMIA PERSONAL	ACTITUDES DE COMPORTAMIENTO (DESPERDICIO DE BASURA)	¿Cree usted, que la cantidad de desechos encontrados al finalizar el día en el Barrio Chino Impiden el transitar de las personas con discapacidad motora?	ENCUESTA	ENTREVISTA
	COMPORTAMIENTO PEATONAL	¿Cree usted, que los jirones dentro del barrio chino se perciba una conducta positiva por parte de los peatones, ayudando a tener una mejor accesibilidad fluida en personas con discapacidad motora?		
	NECESIDADES BÁSICAS POR CARENCIA DE SERVICIOS HIGIÉNICOS	¿Considera usted, que los comercios que se encuentran en el Barrio Chino cuentan con servicios higiénicos con las medidas reglamentarias en rampas, puertas y barandas para el uso de una persona con discapacidad?		
3. PARTICIPACIÓN CIUDADANA	DISEÑO UNIVERSAL	¿Cree usted, que existe una adecuada señalización en las vías o calles para las personas con discapacidad motora dentro del Barrio Chino?	ENCUESTA	ENTREVISTA
	ACTIVIDADES SOCIALES	¿Cree usted, que el entorno del Barrio Chino cuenta con ingresos accesibles como rampas para las personas con discapacidad motora al momento de realizar sus actividades sociales?		
	DISEÑO DE MOBILIARIO URBANO	¿Cree usted, que la ubicación del mobiliario urbano existente en las veredas del barrio chino, como (cabinas telefónicas, postes, señalización, asientos de concretos y otros), cumplen con las normas técnicas de accesibilidad evitando obstáculos al tránsito de las personas con discapacidad motora?		

Anexo N°3

Título de la investigación: "MOVILIDAD PEATONAL Y SU AFECTACIÓN EN LA COHESIÓN SOCIAL EN PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTORA, BARRIO CHINO, LIMA METROPOLITANA - 2022"

Entrevista al público

Entrevistador:

Anónimo:

Fecha: **Hora de inicio:** **Hora de finalización:**

Lugar de entrevista:

Esta entrevista se realizará a los transeúntes que se encuentren en el barrio chino, o las personas que hayan tenido una vivencia en este lugar ya sea por turismo, trabajo o negocio. Constará con 12 preguntas, con el objetivo de recolectar información acerca de la percepción que tiene acerca de la movilidad peatonal que se sitúa en el espacio.

Para ello, le agradeceríamos la mayor sinceridad al responder cada pregunta.

Variable 1: MOVILIDAD PEATONAL		
	RED PEATONAL	Respuesta
1	Indicador: VEHÍCULOS MOTORIZADOS Y NO MOTORIZADOS (MOTOS, BICICLETAS Y ESTIBADORES). ¿Cree usted, que los vehículos motorizados y no motorizados (motos, bicicletas y carretillas de estibadores) que transitan por la vereda de los Jirones del Barrio Chino dificulten su transitar?	
2	Indicador: PARADEROS INFORMALES Y FORMALES. ¿Considera usted, que en el Jr. Paruro y el Jr. Junín fomenta el desorden al existir paraderos informales impidiendo una circulación fluida?	
3	Indicador: OBSTÁCULOS (POSTES DE ALUMBRADO PÚBLICO, PUERTAS QUE ABREN HACIA LA VEREDA DE LOS COMERCIOS). ¿Considera usted, que el Barrio Chino presenta obstáculos (postes de alumbrado público, avisos publicitarios y puertas que abren hacia la vereda de los comercios) siendo esto obstáculos que impiden una transitabilidad fluida?	

Variable 2: COHESION SOCIAL EN PERSONAS CON DISCAPACIDAD		
	CALIDAD DE VIDA	Respuesta
1	Indicador: IGUALDAD DE ACCESO ¿Considera usted, que las personas con discapacidad tienen acceso a los jirones del barrio chino en igualdad en condiciones en comparación a personas sin discapacidad motora?	
2	Indicador: CENTRO DE TRABAJO. ¿Considera usted, que en su centro de trabajo tienen las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad motora?	
3	Indicador: SATISFACCION EN LA MOVILIDAD ¿Considera usted, que los centros comerciales dentro del barrio chino se encuentren aptos para una buena accesibilidad como plataformas elevadoras y pasamanos, generando un confort en las personas con discapacidad motora?	
	AUTONOMIA PERSONAL	Respuesta
4	Indicador: ACTITUDES DE COMPORTAMIENTO (DESPERDICIO DE BASURA. ¿Cree usted, que la cantidad de desechos encontrados al finalizar el día en el Barrio Chino Impiden el transitar de las personas con discapacidad motora?	
5	Indicador: COMPORTAMIENTO PEATONAL ¿Cree usted, que los jirones dentro del barrio chino se perciba una conducta positiva por parte de los peatones, ayudando a tener una mejor accesibilidad fluida en personas con discapacidad motora?	
6	Indicador: NECESIDADES BASICAS POR CARENCIA DE SERVICIOS HIGIENICOS. ¿Considera usted, que los comercios que se encuentran en el Barrio Chino cuentan con servicios higiénicos con las medidas reglamentarias en rampas, puertas y barandas para el uso de una persona con discapacidad?	
	PARTICIPACIÓN CIUDADANA	
7	Indicadores: DISEÑO UNIVERSAL ¿Cree usted, que existe una adecuada señalización en las vías o calles para las personas con discapacidad motora dentro del Barrio Chino?	
8	Indicadores: ACTIVIDADES SOCIALES ¿Cree usted, que el entorno del Barrio Chino cuenta con ingresos accesibles como rampas para las personas con discapacidad motora al momento de realizar sus actividades sociales?	
9	Indicadores: DISEÑO DE MOBILIARIO URBANO ¿cree usted, que la ubicación del mobiliario urbano existente en las veredas del barrio chino, como (cabinas telefónicas, postes, señalización, asientos de concretos y otros), cumplen con las normas técnicas de accesibilidad evitando obstáculos al tránsito de las personas con discapacidad motora?	

Anexo N°4

FICHA DE OBSERVACIÓN N°1

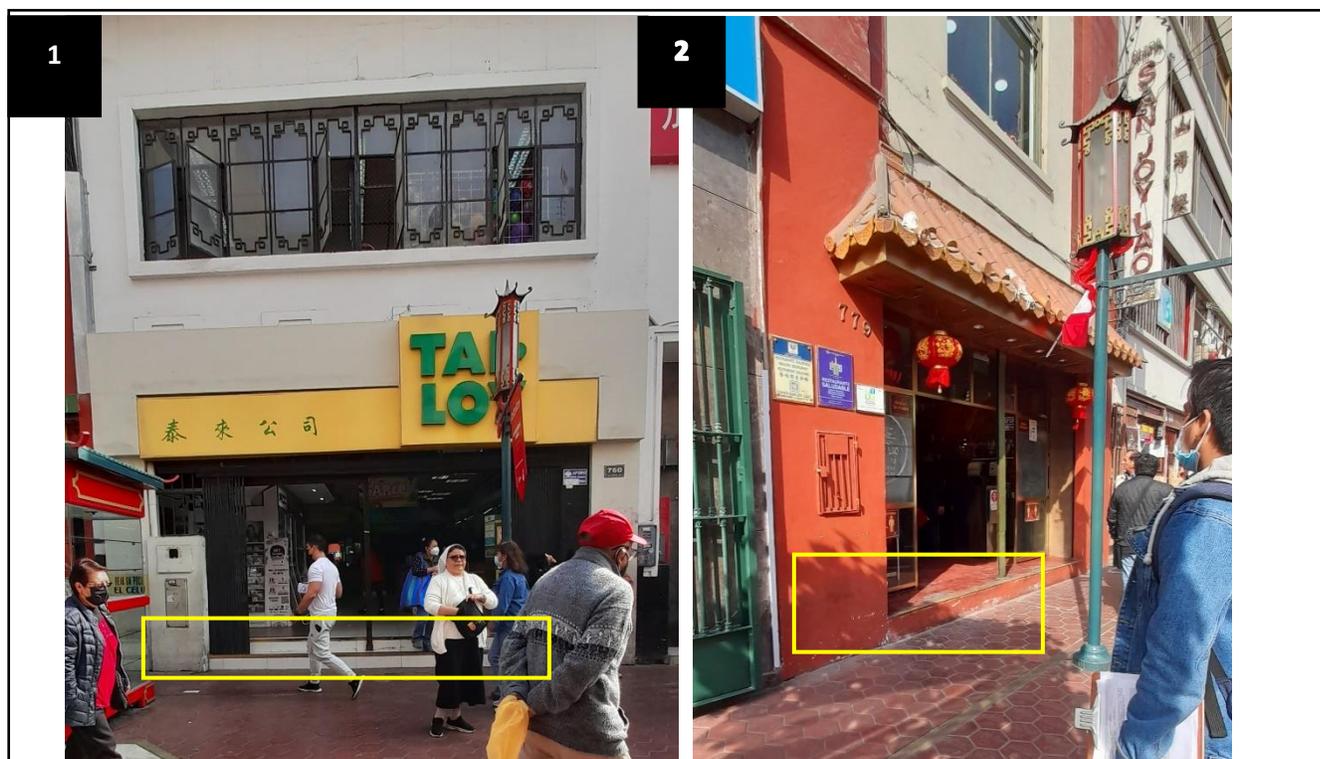
Título de la investigación: “Movilidad peatonal y su afectación en la cohesión social en personas con discapacidad motora, Cercado de Lima, 2022.” Caso de estudio: Sector 4, Barrio Chino”.

Variable 1: Movilidad peatonal

Dimensión: Accesibilidad

Indicador: Altura de veredas

Ubicación de la zona de estudio: Esto corresponde al estado actual del entorno del Barrio Chino, comprende a su vez la descripción de la altura de las veredas de los comercios en la Calle Capón.



1. En la foto 1, podemos observar la altura de gradas de los ingresos de los comercios que fueron medidos en la visita de campo el cual se observó que tenían 20 cm cada una a su vez se observa también que no cuenta con rampas para que una persona con discapacidad pueda acceder con normalidad.
2. En la foto número 2, se puede observar que otros negocios dentro de la calle capón tampoco cuentan con rampas de acceso hacia estos comercios y que en la mayoría solo son gradas con niveles de entre 0.19 cm a 0.25 cm desde el nivel de piso.



3. En la foto 3, podemos observar la altura de grada del ingreso de la entidad bancaria que fueron medidos en la visita de campo el cual se observó que tenían 20 cm cada una a su vez se observa también que no cuenta con rampas para que una persona con discapacidad pueda acceder con normalidad.
4. En la foto número 4, se puede observar la altura de las gradas con niveles de 0.19 cm a 0.25 cm desde el nivel de piso. Estos negocios dentro de la calle capón tampoco cuentan con rampas de acceso hacia estos comercios

Anexo N°5

FICHA DE OBSERVACIÓN - N°2

Título de la investigación: “Movilidad peatonal y su afectación en la cohesión social en personas con discapacidad motora, Cercado de Lima, 2022.” Caso de estudio: Sector 4, Barrio Chino”.

Variable 1: Movilidad peatonal.

Dimensión: Accesibilidad y Seguridad vial.

Indicador: Cruces peatonales, rampas peatonales, señalización horizontal y vertical.

Ubicación de la zona de estudio: La ubicación corresponde al estado de las vías del entorno del Barrio Chino estas extraídas de Google Maps, comprende a su vez la descripción de los cruces peatonales, rampas peatonales, señalización horizontal y vertical.



1. Se observa que el cruce peatonal de los Jr. Junín / Jr. Paruro no cuentan con rampas ni señalización horizontal y vertical siendo una calle donde transitan vehículos motorizados.



2. Se observa que el cruce peatonal de los Jr. Huallaga / Jr. Paruro no cuentan con rampas ni señalización horizontal y vertical siendo una calle donde transitan vehículos motorizados.



3. Se observa que el cruce peatonal de los Jr. Santa Rosa / Jr. Paruro no cuentan con rampas ni señalización horizontal y vertical siendo una calle donde transitan vehículos motorizados.



4. Se observa que el cruce peatonal de los Jr. Cusco / Jr. Paruro no cuentan con rampas ni señalización horizontal y vertical siendo una calle donde transitan vehículos motorizados.

5



5. Se observa que el cruce peatonal de los Jr. Puno / Jr. Paruro no cuentan con rampas ni señalización horizontal y vertical siendo una calle donde transitan vehículos motorizados.

6



6. Se observa que el cruce peatonal de los Jr. Puno / Jr. Andahuaylas en un lado cuenta con rampa y al otro no cuentan con rampas ni señalización horizontal y vertical.

7



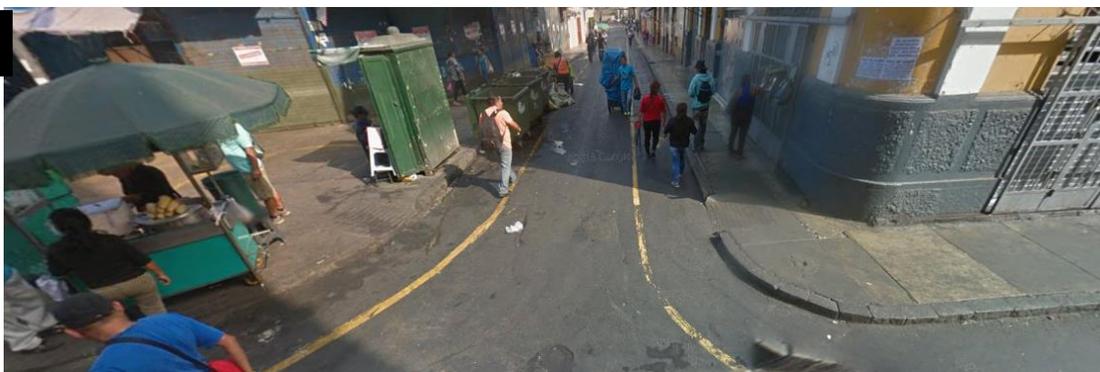
7. Se observa que el cruce peatonal de los Jr. Cusco / Jr. Andahuaylas no cuentan con rampas ni señalización horizontal y vertical

8



8. Se observa que el cruce peatonal de los Jr. Santa Rosa / Jr. Andahuaylas no cuentan con rampas ni señalización horizontal y vertical

9



9. Se observa que el cruce peatonal de los Jr. Santa Rosa / Jr. Andahuaylas si cuenta con rampas, pero no tienen señalización horizontal y vertical

10



10. Se observa que el cruce peatonal de la calle Capón / Jr. Andahuaylas si cuenta con rampas, pero no tiene señalización horizontal y vertical

11



11. Se observa que el cruce peatonal de los Jr. Huallaga / Jr. Andahuaylas si cuentan con rampas, pero no cuentan con señalización vertical viendo que por ahí transitan vehículos motorizados.

12



12. Se observa que el cruce peatonal de los Jr. Junín / Jr. Andahuaylas si cuentan con rampas, pero no cuentan con señalización vertical viendo que por ahí transitan vehículos motorizados.



FICHA DE OBSERVACIÓN N°3

Título de la investigación: “Movilidad peatonal y su afectación en la cohesión social en personas con discapacidad motora, Cercado de Lima, 2022.” Caso de estudio: Sector 4, Barrio Chino

Variable 1: Movilidad peatonal

Dimensión: Seguridad Vial

Indicador: Accidentes de tránsito

Ubicación de la zona de estudio: La ficha corresponde al estado de las vías del entorno del Barrio Chino, comprende a su vez la descripción de los obstáculos que presentan las veredas del Barrio Chino y las personas pueden sufrir accidentes de tránsito.



1

2

1. En la foto número 1 se observa en qué sentido abren las puertas de los comercios, éstas abren con dirección a la vereda de esa manera disminuye el ancho de la vereda y dificulta la movilidad de personas que van en silla de ruedas.
2. En la foto número 2 se observa la señalización vertical, el cual disminuye el ancho de la vereda obstruyendo el paso de las personas con discapacidad motora



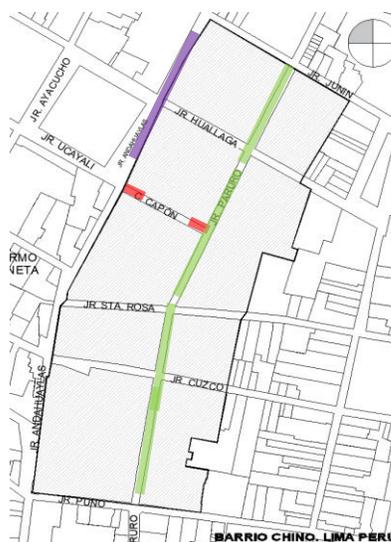
3. En la foto 3 se observa a los estibadores ubicándose en el cruce peatonal impidiendo que las personas con discapacidad motora puedan movilizarse con fluidez asimismo se observa que el cruce peatonal no cuenta con rampa.
4. En la foto 4 podemos observar que el registro del comercio obstruye el paso de igual manera el poste de alumbrado público haciéndolo angosto e impidiendo una movilidad peatonal fluida de las personas con discapacidad motora.



5. En la foto 5 se observa postes de alumbrado público ubicados en el cruce peatonal impidiendo que las personas con movilidad reducida transiten.
6. En la foto 6 se observa al comercio informal apropiándose de la vereda impidiendo una movilidad fluida de las personas con discapacidad motora.



7. Esta foto número 7 es el ingreso de la calle Capón/ Jr. Paruro por este ingreso una persona con discapacidad motora no puede acceder debido a los obstáculos que se le presentan como las rejas y el comercio informal impidiendo una transitabilidad fluida.



8. En la foto número 8 es el ingreso a la Calle capón / Jr. Andahuaylas también presenta rejas el cual impide una que personas tengan una movilidad peatonal fluida.

Anexo N°7

FICHA DE OBSERVACIÓN N°4

Título de la investigación: “Movilidad peatonal y su afectación en la cohesión social en personas con discapacidad motora, Cercado de Lima, 2022.” Caso de estudio: Sector 4, Barrio Chino

Variable 2: Cohesión social

Dimensión: Calidad de vida, Autonomía Personal y Participación Ciudadana

Indicador: Igualdad de acceso, Comportamiento Peatonal, Actividades sociales

Ubicación de la zona de estudio: La ficha de observación corresponde movilidad peatonal y la afectación en la cohesión social en personas con discapacidad motora en el Barrio Chino, comprende a su vez la descripción de los obstáculos que presentan las veredas del Barrio Chino, calidad de vida, autonomía personal y participación ciudadana.





1. Se observa en la foto 1,2,3 y 4 que las personas con discapacidad motora no pueden tener una calidad de vida en la igualdad de acceso para movilizarse por las veredas porque hay presencia del comercio informal o en todo caso las veredas se encuentran en mal estado. Como muy bien sabemos el Barrio Chino es una zona comercial y conforme pasa el día la afluencia de personas incrementa a su vez el comercio informal se apropia de la calzada impidiendo una movilidad peatonal fluida de las personas con discapacidad motora.



7



8



2. Se observa en la foto 5,6,7 y 8 que las personas con discapacidad motora no pueden tener una participación ciudadana al realizar sus actividades sociales debido a la orientación de las rejillas, el ancho de las veredas, a la presencia de obstáculos como rejas y a las rampas que no cuentan con la medida adecuada del descanso que es de 1.50 según la norma A 120.

Pregunta N°1 – Ficha de Entrevista N°1	
Objetivo específico 2: Determinar la influencia que existe entre la red peatonal y la autonomía personal en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022.	
Variable 1: Movilidad Peatonal	
Indicador: PARADEROS INFORMALES Y FORMALES.	
¿Considera usted, que en el Jr. Paruro y el Jr. Junín fomenta el desorden al existir paraderos informales impidiendo una circulación fluida?	
E1 HFE	si hay incomodidad en el aspecto porque a veces en hora punta uno quiere transitar en una emergencia y no se puede y uno debe exponerse a los accidentes a los accidentes.
E2 LA	claro que si ellos también son mal se ponen mira se ponen casi encima de la vereda hay veces eso me paso el otro día yo estaba bajando por allá por la calle y un carro estaba ahí a la mitad y yo le digo señorita este voy a pasar como se va a poner ahí se molestó todavía y si ahí hay paso que chistosa como voy a pasar por ese espacio se molestan todavía lo peor es que no reconocen todavía eso.
E3 LA	bueno jirón Junín muy poco voy en Paruro lo que dificulta son la carretilla de los ambulantes que se ponen en la vereda y pista y si esa avenida tiene dos carriles se forma uno y en la hora pico esto es un poco pues es un poco porque se juntan los carros y hay que tener cuidado.
E4 SLV	evidentemente si todo digamos comercio informal ya sea de transporte u otros genera desorden y pues obviamente dificulta el fluido libre de tránsito.
E5 JVM	bueno yo creo que si son paraderos informales y eso genera tráfico ya sea en buses taxis o motos y ocupan mayormente las esquinas lo cual invaden las rampa para as personas con sillas de ruedas o muletas que no pueden andar o subir de la pista a la vereda
E6 AC	Si, porque cuando se acumulan los vehículos no tiene respeto y no dejan espacio por donde transitar.
E7 BH	Si, porque justo se ubican en los cruces peatonales y no puedo ingresar hay rampa pero no puedo ingresar porque obstruye mi paso y lo peor de todo es que cuando tu le dices si puede avanzar para poder cruzar y te dicen acaso te agarro y no ven que están impidiendo que yo pueda pasar.

<p>E8 CVL</p>	<p>si por supuesto que si, los paraderos deberían ser autorizados como lo es de los corredores o lo que es del metropolitano ya que los pasajeros cuando suben o bajan dicen bajo en la esquina o bajo en el árbol o en el poste y los tienen que dejar ahí y considero que eso está mal todos deberían de tener su paradero y sobre todo las empresas de transportes respetarlos</p>
<p>E9 ACC</p>	<p>si impiden los paraderos informales como dicen no tienen un sitio donde se para para acá y por allá mayor mente lo que hacen desorden son los vehículos y los que son los jaladores incluso ellos mismos los jaladores empieza a ser compinche de los rateros uno ya no está tranquila en la ciudad porque es un caos como dicen</p>

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta N°2 – Ficha de Entrevista N°2	
Objetivo específico 2 : Determinar la influencia que existe entre la red peatonal y la autonomía personal en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022	
Variable 1: Movilidad Peatonal	
Indicador: OBSTÁCULOS (POSTES DE ALUMBRADO PÚBLICO, PUERTAS QUE ABREN HACIA LA VEREDA DE LOS COMERCIOS). ¿Considera usted, que el Barrio Chino presenta obstáculos (postes de alumbrado público, avisos publicitarios y puertas que abren hacia la vereda de los comercios) siendo esto obstáculos que impiden una transitabilidad fluida?	
E1 HFE	Si puede ser, si incomodan porque la verdad a veces uno quiere avanzar o avisar el producto que uno tiene y el transitar de los hacen cola, no están bien ubicados y otra que el aforo de personas, ya se pasa de lo limitado en una hora punta pues está muy limitado
E2 LA	claro, si joven mira en ese caso los dueños de las tiendas a veces dejan sus puertas abierto y es un obstáculo para nosotros cruzar aja no debe ser asi.
E3 LA	No, porque cuando yo tránsito por ahí por el barrio chino tiene prácticamente alameda de mesa redonda los coches pasan temporariamente. no acá sobre todo en esta calle, yo tránsito por la pista claro porque por que el 90 % lo hace porque no hay tránsito vehicular y si hay es al mínimo y es más rápido por la pista que por la vereda.
E4 SLV	Si, toda puerta que se abre hacia fuera e los mismos por ejemplo comercios que están en el medio del barrio chino como especie de boulevard obstaculizan el libre tránsito
E5 JVM	bueno eso si porque hay comercios que tienen sus puertas que abren hacia afuera e incluso ponen sus productos lo cual invaden las veredas y no nos dejan transitar bien no solo para las personas con discapacidad sí no para el público en general
E6 AC	Si, la mayoría de las veredas a partir de mediodía están ocupadas por el comercio informal uno no puede moverse con tranquilidad, uno debe andar por la calzada obligado arriesgándose a que los estibadores me lastimen o un vehículo me rose porque ellos andan rápido y no ven que yo me movilizó con dificultad

E7 BH	<p>Si vieras las veredas son angostas en algunos lados y si son angostas también son invadidas por la puerta de los comercios o por postes de alumbrado público en si no se puede transitar por la vereda yo la verdad ando por la calzada, pero me expongo a los peligros de tránsito.</p>
E8 CVL	<p>Si, por su puesto he bueno eso es por parte de la arquitectura siempre cuando uno debe diseñar o alguien plantea algo debe ser para el bienestar de todos no solo el bienestar de uno entonces al ingresar en algún centro comercial y colocar una puerta que se abre para fuera impidiendo el pase libre tránsito de las personas está mal y por otro lado lo que son los avisos publicitarios que es una contaminación visual y perjudica a las personas.</p>
E9 ACC	<p>claro que es incómodo porque está invadiendo una parte que uno transita, está invadiendo la puerta están invadiendo los postes y la calle debe ser libre como antiguamente era, era algo lujoso, pero ahora ya no se puede transitar por ahí porque todos pasan todos, hasta como dicen la motocicleta el ratero no se puede transitar es ir al barrio chino es ir como dicen es a ser un tránsito insoportable no se puede no se puede transitar mucho es mejor no ir y estar en su casa</p>

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta N°3 – Ficha de Entrevista N°3	
Objetivo específico 1 : Determinar la influencia existente entre la accesibilidad de la movilidad peatonal y la calidad de vida en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022	
Variable 2: Cohesión social en personas con discapacidad motora	
Indicador: IGUALDAD DE ACCESO	
¿Considera usted, que las personas con discapacidad tienen acceso a los jirones del barrio chino en igualdad en condiciones en comparación a personas sin discapacidad motora?	
E1 HFE	mira que te digo las rampas para personas con discapacidad, silla de ruedas entre comillas no son adecuadas no hay algunas veces, tienen que hacer todo el esfuerzo para poder subir porque también hay ciertas personas inhumanas te puedo decir porque te ven que estás haciendo esfuerzo y no te ayudan de diez hay uno y de cien habrá diez personas que te ayudan porque quedaran que estás sentado en la rampa que estas subiendo la rampa y no te ayudan
E2 LA	no joven es difícil no es muy desigualdad total hay veces está roto hay veces que es difícil para subir mejor hay veces yo prefiero ir por la pista que ir por la vereda no está adecuado para una persona con discapacidad no tienen consideración con nosotros.
E3 LA	si los jirones si el problema es cuando quiere ingresar a un negocio algunos tienen las gradas muy grande y no están deberían pero no lo hacen la municipalidad de repente no los presiona a veces por ejemplo yo acá en el frente no hay ni un problema usted vera ahí todo yo puedo entrar y salir sin ni un inconveniente pero acá en Paruro yo a una panadería quiero ingresar y así será y debo pedir a alguien que me compre el pan no porque si te dicen que quieres pero no puedo subir y tengo que pedir que me compren 5 soles de pan allá pero no todos la mayoría si y algunas galerías engañan en el sentido de que yo entro yo voy al segundo piso y ya me limite ya manito para ir al baño yo llego y el baño está en el segundo piso y yo le digo amigo en el segundo piso está mal manito yo trabajo acá tú tienes que hablar con el dueño pues ósea que pasa la mayoría de galerías no están adecuados para personas con discapacidad no están pero eso no viene de ahora viene de años pero la municipalidad pues la verdad hay que decirle como son esta tan corrompida que no le interesa la municipalidad va y ya dame y ya no hay problema defensa civil no es posible.
E4 SLV	no tienen una libre no es fácil para una persona con discapacidad en silla de ruedas o muletas si no está acompañada digamos tener un libre tránsito o ser independiente si no vas con una persona que te ayude o te asista es imposible transitar por esas avenidas

E5 JVM	no porque como ya sabemos son jirones con harto fluido peatonal lo cual impide es muy dificultoso andar por esas calles y mucho más con silla de ruedas todos están empujando rozándose no respetan nada,hacen muy difícil el andar
E6 AC	no son igual porque se le podría complicar según su condición ya que es una persona con silla de ruedas diferente a la forma continua en la que una persona normal puede transitar
E7 BH	no tienen acceso porque no hay estas rampas no hay señales para que pueda ver una vía exclusiva para ellos
E8 CVL	algunas zonas yo he visto en el barrio chino que no cuentan con rampas de acceso para personas con discapacidad eso quiere decir que las personas con discapacidad eso quiere decir que las personas con discapacidad tienen que estar jugando con la vereda para ver si pueden bajar o subir con ese acceso y no debería ser así deberían estar contando con una rampa de acceso para todos.
E9 ACC	no hay bastante indiferencia no hay las comodidades para esas personas no dan algo bueno a esas personas un discapacitado debería de tener mayor bondad si yo tengo un negocio que poner todas las comunidades para que pueda ingresar a mi negocio esa persona porque también esa persona va a consumir va a quedar ahí pero realmente si yo soy un comerciante no lo pongo no lo hago porque siempre como dice la municipalidad trabaja con la coima todo esconde ahí.

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta N°4 – Ficha de Entrevista N°4

Objetivo específico 1: Determinar la influencia existente entre la accesibilidad de la movilidad peatonal y la calidad de vida en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022

Variable 2: Cohesión social en personas con discapacidad motora

Indicador: CENTRO DE TRABAJO.

¿Considera usted, que en su centro de trabajo tienen las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad motora?

E1 HFE	no hay, es verdad si uno se queda fuera acá al menos si hay al menos mas allá las veredas son altas no han pensado.
E2 LA	no tampoco en eso los negocios no tienen rampas por ejemplo los servicios higiénicos son pequeñitos no han pensado en las personas con discapacidad ellos creen que ellos nomas pueden usar.
E3 LA	No , no cuentan con rampas o mínimo servicios higiénicos que pueda usar.
E4 SLV	sí en mi centro de trabajo cuenta con rampas para el acceso, ascensores para llegar al piso y estacionamientos para personas con discapacidad sí que si considero que mi centro de labores está totalmente adecuado.
E5 JVM	bueno no porque no presenta rampas, los baños no son adecuados para un discapacitado, no son aptos no está adecuado para una persona con discapacidad
E6 AC	no en mi trabajo no, ya que si en mi trabajo hay una persona con silla de ruedas quisiera trabajar lamentablemente no podría ya que la infraestructura de mi trabajo no tiene ascensor y todo es escalera por ende se le complicaría ingresar a su oficina

E7 BH	<p>no porque la oficina está en el tercer piso no y yo creo que para que una persona que esta con discapacidad y con silla de ruedas debe haber un ascensor de por medio para que pueda subir y si hay una persona ciega o cualquier persona con discapacidad x no hay facilidades</p>
E8 CVL	<p>considero en mi centro de labores si, hay muchas veces que consideran los que son rampas de acceso para las personas con discapacidad ascensores también lo que sería supuesto con las medidas óptimas para que la persona puede acoplarse a su centro de labores.</p>
E9 ACC	<p>bueno mayor mente no han pensado en ellos la gente descabezada no han pensado en poner las rampas hacer algunas cosas bien no, pero realmente ya no hay pues como dicen los valores, no solamente de una persona con discapacidad sino también una persona que viene con la canasta que jala también puede pasar por ahí pero eso no piensa como dicen ahora como dicen es algo malo y otra cosa como dicen están los ambulantes los ambulantes ocupan mayormente las veredas ocupan los espacios que una persona camine entonces no se puede caminar es por eso que hay mucha corrupción ahí demasiado.</p>

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta N°5 – Ficha de Entrevista N°5	
Objetivo específico 1: Determinar la influencia existente entre la accesibilidad de la movilidad peatonal y la calidad de vida en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022	
Variable 2: Cohesión social en personas con discapacidad motora	
Indicador: SATISFACION EN LA MOVILIDAD ¿Considera usted, que los centros comerciales dentro del barrio chino se encuentren aptos para una buena accesibilidad como plataformas elevadoras y pasamanos, generando un confort en las personas con discapacidad motora?	
E1 HFE	No, mira acá nomas este centro comercial no tiene rampa ni lo que me dices plataforma elevadora, yo ahí no puedo ingresar. No hay como.
E2 LA	no joven, yo no puedo ingresar porque no cuenta con rampas ni pasamanos. Una vez quise ingresar a tay loy que se encuentra aca en la calle capón y no pude porque no tiene rampa y tiene dos gradas si no me equivoco, la gente te mira nomas son pocas las personas que te apoyan.
E3 LA	No, no señorita con decirte que mires el banco scotianbank no tiene rampa, no es apto para que yo ingrese y siendo una entidad bancaria no puede ser que no tenga como ingresar, el señor de seguridad me dijo que me ayuda pero yo no soy un bulto para que me carguen y que pueda ingresar, soy una persona que quiere ingresar como cualquier otro persona, acá señorita camina por todos los centros comerciales veras que no tienen rampa, no hay ni que decir sus servicios higiénicos no son aptos.
E4 SLV	No la verdad es que no hay una toma de conciencia al realizar las obras las personas con discapacidad no pueden ingresar por que no hay rampas y son pocos los centros comerciales que cuentan con una accesibilidad para personas discapacitadas.
E5 JVM	Son pocos los centros comerciales que han empleado la accesibilidad universal, como puedes ver la mayoría de los comercios tienen una grada demasiado alta o hasta dos gradas para ingresar y si ves bien no hay rampas, en si estas infraestructuras no fueron pensadas en las personas con discapacidad no hay humanidad en estas edificaciones.
E6 AC	No los centros comerciales acá no cuentan con plataformas elevadoras, rampas nada de eso

E7 BH	No gran parte de los comercios acá no cumplen con los accesos adecuados para personas con discapacidad motora.
E8 CVL	No porque uno cuando quiere ingresar no se puede no hay rampas, plataformas elevadoras.
E9 ACC	Mira la mayoría de los centros comerciales no tienen rampas en si es difícil ingresar a un comercio yo una vez intentando entrar a un chifa no pude menos mal vine con mi hija que me apoyo pero si tu vienes solo créeme no se puede puedo caerme, me puedo golpear pero no pues no puedo ingresar estos comercios no tienen rampas no sé cómo las autoridades no ven eso.

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta N°6 – Ficha de Entrevista N°6

Objetivo específico 2 : Determinar la influencia que existe entre la red peatonal y la autonomía personal en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022

Variable 2: Cohesión social en personas con discapacidad motora

Indicador: ACTITUDES DE COMPORTAMIENTO (DESPERDICIO DE BASURA)

¿Cree usted, que la cantidad de desechos encontrados al finalizar el día en el Barrio Chino Impiden el transitar de las personas con discapacidad motora?

E1 HFE	en la vereda si la verdad, no para mi normal mira yo trabajo hasta las 6:30 y esa hora hay un personal que hace limpieza y están recogiendo en cada momento y hay unos contenedores por decir aquí a una cuadra la esquina por aquí hay contenedores ahí van acumulando, pero no hay impedimento.
E2 LA	si también hay veces que si por allá más que todo pasando de la esquina por donde hay servicios higiénicos ahí en donde está la telefónica su teléfono aquí nomas al frente yendo ahí nomas dejan basura ahí afuerita me impiden mi transitar.
E3 LA	no porque la gente deja, hay lugares específicos si todo lo dejan en bolsa no es que yo vengo sacudo mi tacho y me voy no todo es en bolsa no me impide porque eso está en una esquina y está en un espacio y la gente cruza y deja todo mundo pero la pista esta normal.
E4 SLV	por supuesto que impiden toda acumulación de residuos cajas y otros materiales que estén en la avenida en la misma vereda en la misma berma definitivamente obstaculizan el tránsito, pero la pista también está ocupada por ambulantes un montón de cosas ósea imposible transitar por esa zona.
E5 JVM	bueno eso si es frecuente y todos botan basura y lo que hacen algunas personas es dejarlo en una esquina y toda la basura acumulada y lo peor de todo es que esas basuras lo ponen en las rampas y nosotros como pasamos no se puede
E6 AC	si porque es cuestión de ver todas las ciudades de cualquier lugar siempre hay desechos tirados en cualquier lugar de repente una persona ciega sin darse cuenta que este andando con su bastón no siente que hay una botella, pero la puede pisar y no la puede ver y se puede caer

<p>E7 BH</p>	<p>claro por eso siempre más que todo no tenemos cultura todo lo tiran al suelo y eso que también deben habilitar tachos dependiendo como trabaje también de la municipalidad en la limpieza</p>
<p>E8 CVL</p>	<p>por su puesto y no solo tiene que ver las personas si no también la municipalidad por que la municipalidad tiene que tener una hora exacta la basura y los residentes del barrio chino deben de cumplir con sacar la basura en ciertas zonas, pero bueno eso no se hace en muchos lugares.</p>
<p>E9 ACC</p>	<p>claro, es el peor que puede haber en el centro mismo la suciedad no hay como dicen unos tachos para poder votar por que ahora la gente en todo lo que hacen es tirar al piso las basuras no hay esas letrinas grandes donde iba a su tachito y echaba ahí toda la basura el centro de lima era muy limpia antes antiguamente el barrio chino todo esto del mercado central era bastante limpio pero ahorita en estos tiempos ya no es nada todo es sucio no piensa como dicen en algo bueno todo es malo todo es sucio ahora incluso salen del restaurante lo que hacen es tirar el papel al piso ya no hay limpieza ya entonces ya no hay como dicen esta suciedad trae mal oliente esa suciedad estas con la basura afuera o si no no hay como dicen higiene hay bastante suciedad.</p>

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta N°7 – Ficha de Entrevista N°7

Objetivo específico 3: Determinar la influencia que existe entre la seguridad vial en la movilidad peatonal y la participación ciudadana en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022

Variable 2: Cohesión social en personas con discapacidad motora

Indicador: ACTIVIDADES SOCIALES

¿Cree usted, que el entorno del Barrio Chino cuenta con ingresos accesibles como rampas para las personas con discapacidad motora al momento de realizar sus actividades sociales?

E1 HFE	No la verdad que acá cada quien ve por si mismo, son pocas las personas que te ayudan para ingresar a un lugar
E2 LA	No joven, como le dije la gente te mira y con ellos no es te ven que estas sufriendo para subir una grada y no son capaces de ayudarte.
E3 LA	No, bueno como te digo yo ando por la pista y no necesito que me apoyen, pero cuando debo ingresar a un comercio si la gente me ayuda, pero no es pues, yo no soy un bulto como te digo yo quiero ingresar a un lugar como todos.
E4 SLV	La verdad que yo ando acompañada para poder ingresar a un lugar porque las veces que ando sola son pocas las personas que te brindan su apoyo sin que se lo pidas, tan solo con verte te ofrecen te dicen necesitas que te ayude, pero en si la mayoría solo te mira.
E5 JVM	No, porque todas las personas que van al Barrio chino van con un objetivo de ir a realizar sus compras y no están preocupados a que personas ayudar, algunos están saturados que solo van a comprar y se van a sus hogares.
E6 AC	No, la mayoría de personas no tiene empatía con las personas con discapacidad motora, son pocas las personas que brindan su apoyo.

E7 BH	<p>Si, hay personas que dan su apoyo e incluso te llevan al lugar que deseas ingresar, siempre y cuando tenga tiempo la persona.</p>
E8 CVL	<p>No señorita, la mayoría de las personas andan ocupadas y se les entiende porque todos salimos a realizar nuestras labores y no sabemos del tiempo que tienen, son pocas las personas que te brindan apoyo.</p>
E9 ACC	<p>No las personas no te apoyan y se les entiende la mayoría tiene cosas que hacer, pero bueno los valores vienen de casa en mi caso si yo pudiese movilizarme como tu con mis piernas yo si apoyaría a las personas con discapacidad. Yo a mis hijos les enseñé desde chicos que debemos ser solidarios y empáticos porque en cualquier momento podemos tener una discapacidad mañana más tarde puedes tener un accidente y cuando no puedas ingresar a un lugar te darás cuenta o sentirás lo que nosotros sentimos día a día al andar y no solo en el Barrio Chino en toda Lima.</p>

Fuente: Elaboración propia, 2022.

Pregunta N°8 – Ficha de Entrevista N°8

Objetivo específico 2: Determinar la influencia que existe entre la red peatonal y la autonomía personal en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022

Variable 2: Cohesión social en personas con discapacidad motora

Indicador: NECESIDADES BASICAS POR CARENCIA DE SERVICIOS HIGIENICOS.

¿Considera usted, que los comercios que se encuentran en el Barrio Chino cuentan con servicios higiénicos con las medidas reglamentarias en rampas, puertas y barandas para el uso de una persona con discapacidad?

E1 HFE	hay algunos centros comerciales que hay accesos hay algunos que no permiten, hay barandas para poder asegurarse yo ya llevo cuanto tiempo trabajando acá solamente utilizo en una sola galería una sola una galería los demás no permite lo demás son para otras personas si pues si para personas con discapacidad no
E2 LA	si eso es muy cierto no tienen consideración aparte de eso si hay los baños y son amplios lo usan de depósito hay veces esta su gaseosa no sé qué esta como depósito, no hay, hay unito pero está más abajo como le digo a veces es amplio y lo tienen como depósito y no lo usan la mayoría como le digo son pequeños no mira ni rampa para ingresar hay a veces vamos hasta abajo para buscar un baño accesible para nosotros hay veces estamos aguantando todo el día.
E3 LA	no hay no hay allá hay uno de color celeste ahí en ese lado están los baños para varones en primer lugar la silla no entra no yo le pago entro a un pasadizo, pero quiero usar el baño no puedo entrar la silla no entra no tiene ni 1. 50 yo entro entonces yo una vez le dije yo para entrar al baño debo dejar mi silla acá si dejo la silla aquí voy a estorbar a las personas que entran es muy estrecho pero me dice ahí está ahí está que le han puesto un dibujito que dice personas con discapacidad pero no está adaptado ósea como te digo no tiene las medidas reglamentarias que ha hecho él ha hecho un letrero a pegado en la puerta y dice el que ese es un baño para personas con discapacidad no tiene absolutamente nada y encontrar una galería o un comercio que tenga y si lo tiene es estrecho el único lugar el único lugar es aquí en la galería concepción que tiene los servicios higiénicos tiene un baño para discapacitados creo si no calculo bien de 5 m2 solamente para discapacitados usted entra está el inodoro tiene una barra para este lado de acá entonces tiene una barra así acá tiene lavamanos es amplio es amplio 5 m2 más o menos es amplísimo yo estoy acá y me voy hasta la otra cuadra se paga 70 centavos yo hasta 1 sol pago porque aparte es amplio es ventilado y yo entro con mi silla para que tenga idea usted puede llevar

	<p>una cama de plaza a plaza y media entra por eso como digo será 5 m2 por ahí. por favor escríbalo ahí la galería concepción es la única galería que reúne en demasía los protocolos de servicios higiénicos de para los discapacitados porque si me dicen en una escala del i al 10 yo le pongo 11 yo le pongo 11 porque como yo le digo hay rampa usted entra a la galería hay rampa entra por la playa de estacionamiento por el otro costado y dentro de los servicios higiénicos como le digo hay dos barras de acero uno se apoya en un lado y al otro lado y tiene su lava mano tiene jabón 5 m2 si no me equivoco porque el resto son ratoneras y si yo ingreso al baño de alguna galería de aquí voy a tener que decirle a alguien sabes que cuidame la silla y si yo ingreso para poder evacuar me voy a incomodar porque la puerta no va a cerrar y yo debo estar pendiente de mi silla me la quitan y con que me movilizo me la quitan imagínese ósea yo creo que defensa civil aquí hace una revisión como se dice oye tienes baños para discapacitados y ve el letrero y dice si lo tiene pero no lo revisa el abre así y ni siquiera el ve el letrero y dice allá está bien para el es suficiente hay galerías que no tienen hay una galería acá a 5 cuadras creo se llama la mina de oro dígame usted si hay una rampa yo e querido entrar y todo es escalera y tiene 3 metros no perdón 3 pisos o 5 pisos sin ir lejos aquí el mercado central tiene servicios higiénicos pero cuando yo entro al servicio higiénico para discapacitado primero que nada si yo entro con la silla la puerta no cierra que hago yo las pocas veces que e ido e entrado e recogido la silla de acá se junta así termino abro la puerta pongo la silla en posición normal y salgo por eso le digo señorita es pésimo porque como le digo defensa civil viene le dice es como que usted me diga usted tiene un mostrador y digo si usted lo ve pero se acerca al mostrador y no hay nada como ellos ven un aviso servicios higiénicos para personas con discapacidad mentira eso solo es el aviso por eso como le digo el único lugar que reúne en demasía es la galería concepción yo le invito a usted ir en cualquier momento y valla lo mejor que puede haber para una persona con discapacidad como yo no los conozco a los dueños pero quien hizo eso pensó no solo en el pensó en todo y así como dicen ustedes es más humanista porque humanista no es pensar en mi sobrino mi cuñado no es pensar en todo porque hoy día estamos bien y mañana dios no quiera tenemos un accidente. si hubiera alguien o una institución que premie y pienso que la galería concepción se la lleva a todos valla usted disimuladamente cualquier galería cetro comercial si tiene servicio higiénico para el discapacitado es un hueco si si lo tengo que pase no la silla no va a entrar supongamos que la silla entre pero no puede cerrar no puedes ni girar exacto tu entras y no puedes girar por eso que hace uno manito cuidame la silla pero en esa atención el que cuida se voltea está ocupado viene otro y se la lleva y uno sale y te dice a disculpa pero yo estaba ocupado en mi negocio que no voy a ver tu silla por eso yo prefiero estar ahí así me cobre lo que me cobre pero yo prefiero estar tranquilo</p>
<p>E4 SLV</p>	<p>no no cuentan son muy angostas muy estrechas no hay libre acceso no tiene las manijas para poder apoyarte no para nada</p>

<p>E5 JVM</p>	<p>no para nada como le dije anteriormente no respetan eso para ellos no existen personas con discapacidad y si es que lo hay esos baños no están bien diseñados con su reglamento o simplemente los usan como almacén o simplemente cualquier persona entra y pues no respetan eso</p>
<p>E6 AC</p>	<p>no todos hay algunos establecimientos que si cuentan con las medidas adecuadas para las personas discapacitadas pero la mayoría no</p>
<p>E7 BH</p>	<p>no hay ni uno de los que son rampas o señales para personas con discapacidad</p>
<p>E8 CVL</p>	<p>no porque siempre cuando ingresas algún centro o local no cuenta con las medidas exacta si a las justas entra una persona que no cuenta con ninguna discapacidad imagínese una persona que va a entrar con su silla de ruedas o de repente con su muleta o que necesite de alguna otra persona para que haga sus necesidades entonces no creo que cuenten con las medidas reglamentarios y peor aún con rampas.</p>
<p>E9 ACC</p>	<p>no, muchas veces he ido al barrio chino al mismo centro del mercado central que es el baño no he visto que es algo rentable como dicen algo fácil para que pueda subir una persona discapacitada no, ninguno negocio señor, antiguamente si había todo ahorita es ocupado por negocio todas estas rampas, ya no hay la rampa para que puedan ir a la persona a las necesidades y hacerse no puede porque están ocupados la rampa y eso impide transitar.</p>

Fuente: Elaboración propia, 2022.

TABLA N°21

Matriz de consistencia.

PROBLEMA	OBJETIVO	HIPOTESIS	VARIABLE: MOVILIDAD PEATONAL		
GENERAL			DIMENSIONES	INDICADORES	ESCALA DE MEDICIÓN
¿De qué manera influye la movilidad peatonal en la cohesión social en personas con discapacidad motora en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022?	Determinar de qué manera la movilidad peatonal influye en la cohesión social de las personas con discapacidad motora en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022.	La existencia en una adecuada movilidad peatonal evidencia una mayor cohesión social en personas con discapacidad motora en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022.	Accesibilidad	Rampas peatonales	Likert ordinal politémica
				Altura de veredas	
				Cruce peatonal	
			Red peatonal	Vehículos motorizados y no motorizados	
				Paraderos informales y formales	
				Obstáculos (postes de alumbrado público, puertas que abren hacia la vereda de los comercios)	
			Seguridad vial	Señalización horizontal y vertical	
				Velocidad del vehículo	
				Accidentes de tránsito	
ESPECIFICOS			VARIABLE: COHESIÓN SOCIAL EN PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTORA		
¿De qué manera la accesibilidad de la movilidad peatonal influye en la calidad de vida en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022?	Determinar la influencia que existe entre la accesibilidad de la movilidad peatonal y la calidad de vida en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022.	Una mejor accesibilidad de la movilidad peatonal obtiene una mejor calidad de vida en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022	Calidad de vida	Igualdad de acceso	Likert ordinal politémica
				Centro de trabajo	
				Satisfacción en la movilidad	
¿De qué manera la red peatonal influye en la autonomía personal en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022?	Determinar la influencia que existe entre la red peatonal y la autonomía personal en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022	Una mejor red peatonal logra una mayor autonomía personal en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022	Autonomía personal	Actitudes de comportamiento (Desperdicio de basura)	
				Comportamiento peatonal	
				Necesidades básicas por carencia de servicios higiénicos	
¿De qué manera la seguridad vial de la movilidad peatonal influye en la participación ciudadana en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022?	Determinar la influencia que existe entre la seguridad vial en la movilidad peatonal y la participación ciudadana en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022	Una mejoría en la seguridad vial contribuirá la participación ciudadana en personas con discapacidad motora, en el sector 4, Barrio Chino, Cercado de Lima, 2022	Participación ciudadana	Diseño Universal	
				Actividades sociales	
				Diseño del mobiliario urbano	

FUENTE: Elaboración propia, 2022.

Tabla N° 22: Matriz de operacionalización de variables: Movilidad peatonal.

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	CATEGORIA	SUBCATEGORIA	ESCALA DE MEDICIÓN
MOVILIDAD PEATONAL	<p>Según (Moscoso, 2018) indica que es importante realizar un análisis de los distintos tipos de movilización peatonal a su vez hacer un esfuerzo por acondicionar la red peatonal y los espacios para las personas con capacidades especiales, con la finalidad de obtener espacios públicos, cómodos, seguros y accesibles de esta manera se fomentara la equidad y las oportunidades para mejorar la calidad de vida de la población.</p> <p>Asamblea Legislativa de la Republica de Costa Rica (2020). establece las bases del marco jurídico que regula las aceras y las vías peatonales, dando conformidad con el sistema de transporte multimodal y espacios públicos, buscando priorizar la movilización de las personas de forma segura, ágil, accesible e inclusiva, a través del fortalecimiento de la autonomía.</p>	<p>Esta variable se operacionaliza en tres dimensiones: Accesibilidad, Red peatonal y Seguridad vial. Permitirá determinar la relación de la movilidad peatonal que se relaciona con cohesión social en personas con discapacidad motora.</p>	Accesibilidad	Rampas peatonales	Likert ordinal politómica
				Altura de veredas	
				Cruce peatonal	
			Red peatonal	Vehículos motorizados y no motorizados	
				Paraderos informales y formales	
				Obstáculos (postes de alumbrado público, puertas que abren hacia la vereda de los comercios)	
			Seguridad vial	Señalización horizontal y vertical	
				Velocidad del vehículo	
				Accidentes de transito	

FUENTE: Elaboración propia, 2022.

Tabla N°23: Matriz de operacionalización de variables: Cohesión social en personas con discapacidad motora

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	CATEGORIA	SUBCATEGORIA	ESCALA DE MEDICIÓN
COHESIÓN SOCIAL EN PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTORA	Según Maldonado et. al, (2021). Nos dice como variable que la Cohesión Social es la protección de todos los derechos humanos, así como el no a la discriminación, la seguridad, igualdad de oportunidades, la solidaridad, la autonomía personal para realizar sus actividades de manera cotidiana, la calidad de vida y su participación ciudadana.	Esta variable se operacionaliza en tres dimensiones: Calidad de vida, autonomía personal y participación ciudadana. permitirá determinar si la cohesión social en personas con discapacidad motora, se ve reflejada en el sector 4, barrio chino, esta variable será de enfoque mixto.	Calidad de vida	Igualdad de acceso	Likert ordinal politómica
				Centro de trabajo	
			Autonomía personal	Satisfacción en la movilidad	
				Actitudes de comportamiento (Desperdicio de basura)	
				Comportamiento peatonal	
			Participación ciudadana	Necesidades básicas por carencia de servicios higiénicos	
				Diseño universal	
				Actividades sociales	

FUENTE: Elaboración propia, 2022.

Tabla N°24: Tabla de preguntas

ITEMS	PREGUNTAS: MOVILIDAD PEATONAL	ENCUESTA				
		Totalmente en desacuerdo 1	En desacuerdo 2	Ni de acuerdo ni desacuerdo 3	De acuerdo 4	Totalmente de acuerdo 5
1	¿Cree usted, que los vehículos motorizados y no motorizados (motos, bicicletas y carretillas de estibadores) que transitan por la vereda de los Jirones del Barrio Chino dificulten su transitar?					
2	¿Considera usted, que en el Jr. Paruro y el Jr. Junín fomenten el desorden al existir paraderos informales impidiendo una circulación fluida?					
3	¿Considera usted, que el Barrio Chino presenta obstáculos (postes de alumbrado público, avisos publicitarios y puertas que abren hacia la vereda de los comercios) siendo esto obstáculos que impiden una transitabilidad fluida?					
ITEMS	PREGUNTAS: COHESION SOCIAL EN PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTORA	Totalmente en desacuerdo 1	En desacuerdo 2	Ni de acuerdo ni desacuerdo 3	De acuerdo 4	Totalmente de acuerdo 5
4	¿Considera usted, que las personas con discapacidad tienen acceso a los jirones del barrio chino en igualdad de condiciones en comparación a personas sin discapacidad motora?					
5	¿Considera usted, que en su centro de trabajo tienen las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad motora?					
6	¿Considera usted, que los centros comerciales dentro del barrio chino se encuentren aptos para una buena accesibilidad como plataformas elevadoras y pasamanos, generando un confort en las personas con discapacidad motora?					
7	¿Cree usted, que la cantidad de desechos encontrados al finalizar el día en el Barrio Chino Impiden el transitar de las personas con discapacidad motora?					
8	¿Cree usted, que los jirones dentro del barrio chino se perciba una conducta positiva por parte de los peatones, ayudando a tener una mejor accesibilidad fluida en personas con discapacidad motora?					
9	¿Considera usted, que los comercios que se encuentran en el Barrio Chino cuentan con servicios higiénicos con las medidas reglamentarias en rampas, puertas y barandas para el uso de una persona con discapacidad?					
10	¿Cree usted, que existe una adecuada señalización en las vías o calles para las personas con discapacidad motora dentro del Barrio Chino?					
11	¿Cree usted, que el entorno del Barrio Chino cuenta con ingresos accesibles como rampas para las personas con discapacidad motora al momento de realizar sus actividades sociales?					
12	¿cree usted, que la ubicación del mobiliario urbano existente en las veredas del barrio chino, como (cabinas telefónicas, postes, señalización, asientos de concretos y otros), cumplen con las normas técnicas de accesibilidad evitando obstáculos al tránsito de las personas con discapacidad motora?					

Fuente: Elaboración propia, 2022

Tabla N°25: Categoría 1: Movilidad Peatonal

Subcategorías	Indicadores	Ítems	Técnica	Instrumentos
Red peatonal	Vehículos motorizados y no motorizados (motos, bicicletas y estibadores)	¿Cree usted, que los vehículos motorizados y no motorizados (motos, bicicletas y carretillas de estibadores) que transitan por la vereda de los Jirones del Barrio Chino dificulten su transitar?	Encuesta	Entrevista
	Paraderos informales y formales	¿Considera usted, que en el Jr. Paruro y el Jr. Junín fomenta el desorden al existir paraderos informales impidiendo una circulación fluida?		
	obstáculos (postes de alumbrado público, puertas que abren hacia la vereda de los comercios)	¿Considera usted, que el Barrio Chino presenta obstáculos (postes de alumbrado público, avisos publicitarios y puertas que abren hacia la vereda de los comercios) siendo esto obstáculos que impiden una transitabilidad fluida?		

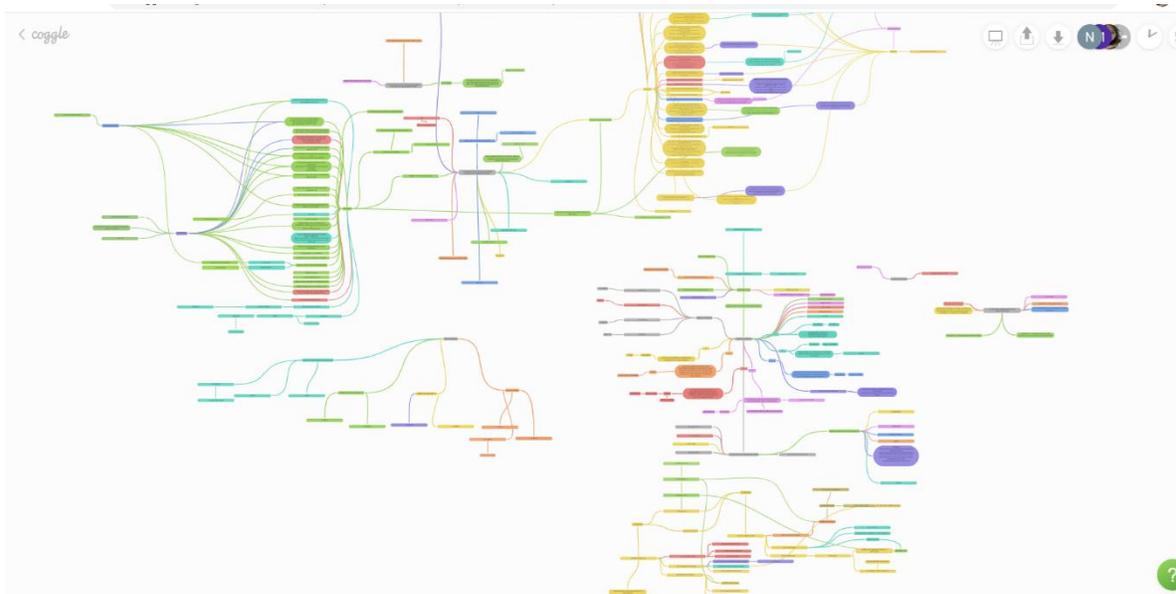
Fuente: Elaboración propia, 2022.

Tabla N°26: Categoría 2: Cohesión social en personas con discapacidad motora

Subcategorías	Indicadores	Ítems	Técnica	Instrumentos
Calidad de vida	Igualdad de acceso	¿Considera usted, que las personas con discapacidad tienen acceso a los jirones del barrio chino en igualdad de condiciones en comparación a personas sin discapacidad motora?	Encuesta	Entrevista
	Centro de trabajo	¿Considera usted, que en su centro de trabajo tienen las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad motora?		
Autonomía personal	Satisfacción en la movilidad	¿Considera usted, que los centros comerciales dentro del barrio chino se encuentren aptos para una buena accesibilidad como plataformas elevadoras y pasamanos, generando un confort en las personas con discapacidad motora?	Encuesta	Entrevista
	Actitudes de comportamiento (Desperdicio de basura)	¿Cree usted, que la cantidad de desechos encontrados al finalizar el día en el Barrio Chino Impiden el transitar de las personas con discapacidad motora?		
	Comportamiento peatonal	¿Cree usted, que los jirones dentro del barrio chino se perciba una conducta positiva por parte de los peatones, ayudando a tener una mejor accesibilidad fluida en personas con discapacidad motora?		
Participación ciudadana	Necesidades básicas por carencia de servicios higiénicos	¿Considera usted, que los comercios que se encuentran en el Barrio Chino cuentan con servicios higiénicos con las medidas reglamentarias en rampas, puertas y barandas para e uso de una persona con discapacidad?		
	Diseño universal	¿Cree usted, que existe una adecuada señalización en las vías o calles para las personas con discapacidad motora dentro del Barrio Chino?		
	Actividades sociales	¿Cree usted, que el entorno del Barrio Chino cuenta con ingresos accesibles como rampas para las personas con discapacidad motora al momento de realizar sus actividades sociales?		
	Diseño del Mobiliario urbano	¿cree usted, que la ubicación del mobiliario urbano existente en las veredas del barrio chino, como (cabinas telefónicas, postes, señalización, asientos de concretos y otros), cumplen con las normas técnicas de accesibilidad evitando obstáculos al tránsito de las personas con discapacidad motora?		

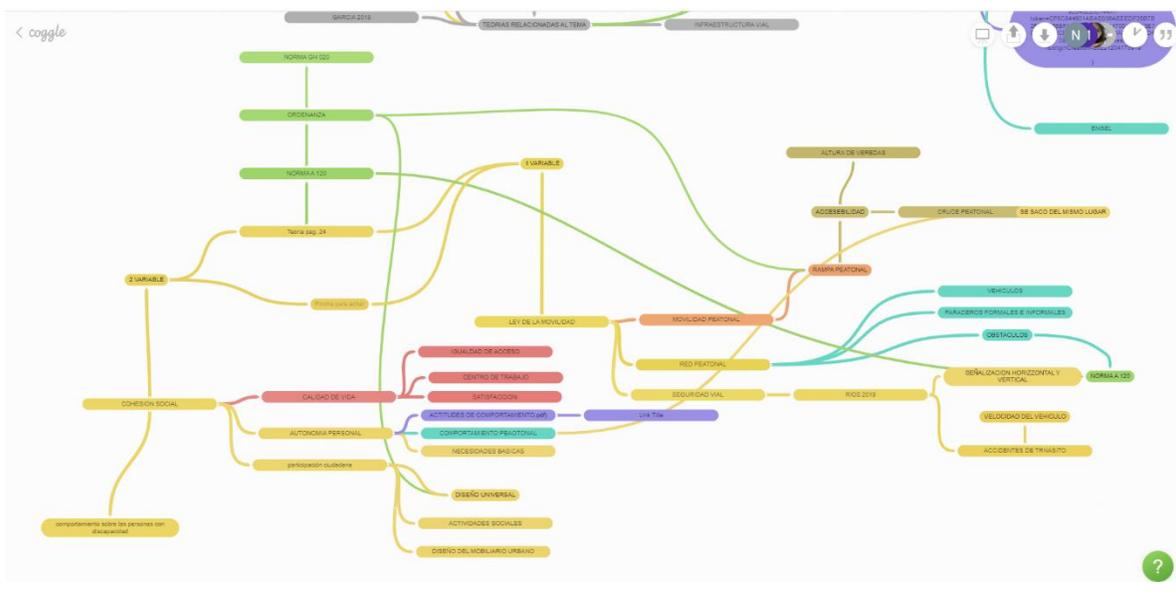
Fuente: Elaboración propia, 2022

Figura N°20: Imagen 1



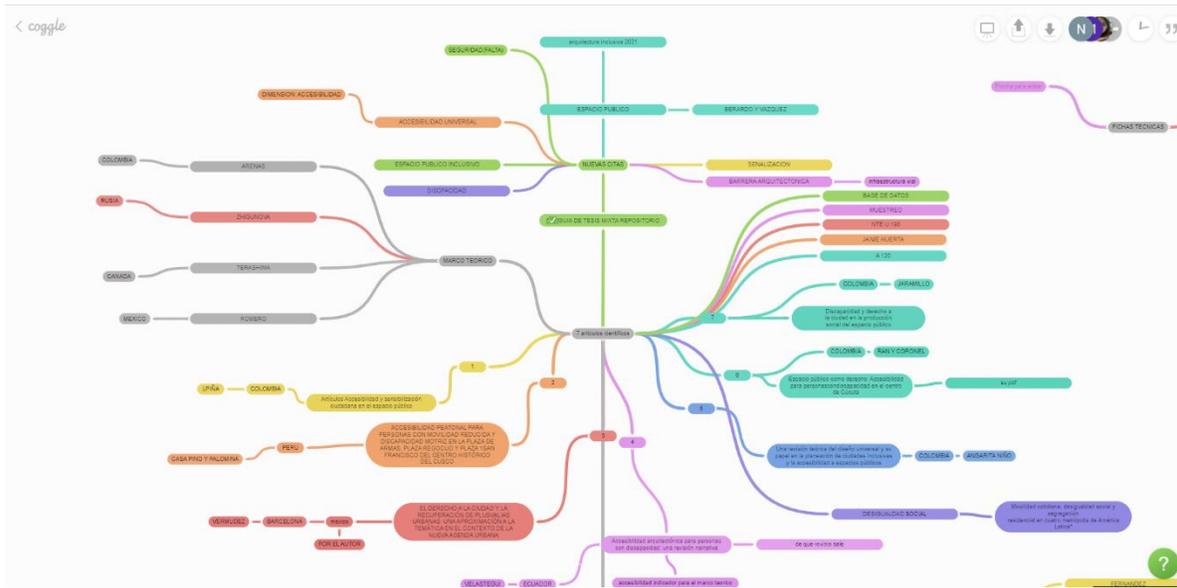
Fuente: Elaboración propia hecho en el programa Coggle.

Figura N°21: Imagen 2



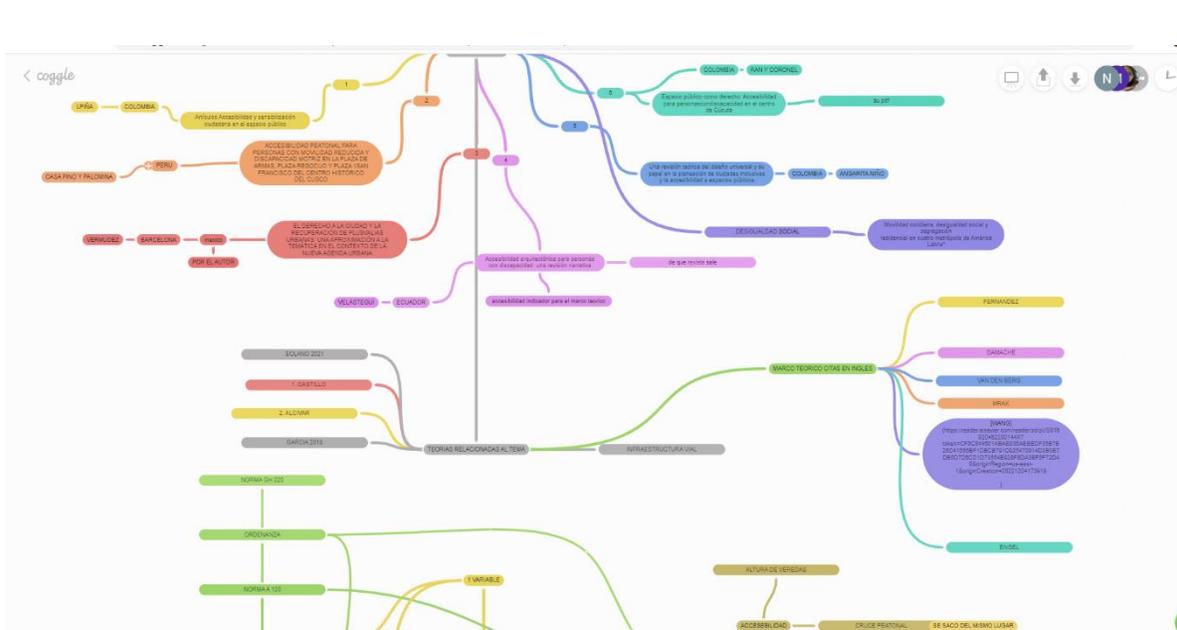
Fuente: Elaboración propia hecho en el programa Coggle.

Figura N°22: Imagen 3



Fuente: Elaboración propia hecho en el programa Coggle.

Figura N°23: Imagen 4



Fuente: Elaboración propia hecho en el programa Coggle.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, BUSTAMANTE DUEÑAS ISIS, docente de la FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA de la escuela profesional de ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "MOVILIDAD PEATONAL Y SU AFECTACIÓN EN LA COHESIÓN SOCIAL EN PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTORA, CERCADO DE LIMA, 2022.

CASO DE ESTUDIO: SECTOR 4, BARRIO CHINO

", cuyos autores son RIOS PONCE NECKER ARIEL, MALLMA VILLA ANDREA JASMIN, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 23.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

LIMA, 20 de Noviembre del 2022

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
BUSTAMANTE DUEÑAS ISIS DNI: 06600219 ORCID: 0000-0001-6155-1429	Firmado electrónicamente por: IBUSTAMANTED el 12-12-2022 20:48:31

Código documento Trilce: TRI - 0447524