



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA

ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

Movilidad Urbana y Confort Psicológico en el período de ejecución
de la ampliación del Metropolitano, Comas, Lima, 2021-2023.

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Arquitecto

AUTOR:

Cabrera Sandoval, Anthony Yafec (orcid.org/0000-0003-1171-7595)

ASESOR:

Mag. Arq. Utia Chirinos, Fernando Hernan (orcid.org/0000-0002-4132-6248)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo sostenible y adaptación al cambio climático

LIMA – PERÚ

2023

Dedicatoria

Mi tesis va dedicada primero para mi padre Dios, quien ilumino todo este proceso de formación de inicio a fin, para mi familia, mis tres mujeres hermosas: mis dos hijas y mi prometida, de la misma manera para mis padres y abuelos en vida y en el cielo, quienes todos en conjunto fueron un gran apoyo incondicional en todo momento y estuvieron siempre ahí para mí.

Agradecimiento

Primero a Dios, por permitir que durante todo este largo camino de años, pueda concluir mi carrera con la persistencia y esperanza nunca muerta, enfocado en que nunca es tarde para comenzar o terminar algo, de la misma manera el agradecimiento a mis dos hijas, mi prometida, mis padres y abuelos, quienes fueron motivo de inspiración para nunca rendirme y seguir adelante, y por ultimo y no menos importante, a mis docentes de mis dos universidades, quienes fueron los encargados de formarme como un profesional Arquitecto mediante sus conocimientos de principio a fin, a todos ustedes muchas gracias de corazón.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos.....	iv
Índice de tablas.....	v
Índice de figuras.....	vi
RESUMEN	vii
ABSTRACT.....	viii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO	5
III. METODOLOGÍA	12
3.1 Tipo y diseño de investigación:	12
3.2 Categorías, Subcategorías y Matriz de categorización	13
3.3 Escenario de estudio.....	14
3.4 Participantes	16
3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	17
3.6 Procedimientos	18
3.7 Rigor científico.....	18
3.8 Método de análisis de la información.....	19
3.9 Aspectos éticos	19
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	20
V. CONCLUSIONES.....	25
VI. RECOMENDACIONES	26
REFERENCIAS.....	28
ANEXOS.....	35

Índice de tablas

Tabla 1. Subcategorías y códigos de la categoría Movilidad Urbana.

Tabla 2. Subcategorías y códigos de la categoría Confort Psicológico.

Tabla 3. Participantes para las entrevistas (residentes de la zona y alrededores).

Tabla 4. Técnicas e instrumentos.

Tabla 5. Tabla de categorización.

Tabla 6. Matriz de categorización.

Tabla 7. Participantes de la entrevista de investigación.

Tabla 8. Guía de entrevista.

Tabla 9. Matriz de análisis de discurso.

Índice de figuras

Figura 1. Realidad problemática en la zona.

Figura 2. Zona de ampliación del metropolitano – Zona norte.

Figura 3. Zona de estudio y alrededores.

RESUMEN

Esta tesis nace de una problemática existente entre los temas de movilidad urbana en relación con el confort Psicológico en el periodo de ejecución de la ampliación del metropolitano, donde la movilidad urbana ha sido interferida por las obras de la prolongación del metropolitano, generando en los residentes y alrededores un malestar en su confort Psicológico; se tiene como objetivo general explicar la influencia de la movilidad urbana en el confort Psicológico en el periodo de ejecución de la ampliación del metropolitano, Comas, Lima, 2021-2023, con una metodología que denota un enfoque Cualitativo, un tipo de investigación básica, aplicando un planteamiento fenomenológico longitudinal con un nivel de investigación explicativo, utilizando los instrumentos de la entrevista y ficha de observación a los residentes afectados directamente teniendo como resultado una movilidad urbana que influye de manera directa y negativa en el confort psicológico de los residentes.

Palabras clave: Movilidad urbana, confort psicológico, movilidad, metropolitano

ABSTRACT

This thesis arises from an existing problem among the issues of urban mobility in relation to psychological comfort in the period of execution of the expansion of the subway, where urban mobility has been interfered with by the works of the extension of the subway, generating in residents and surroundings a discomfort in their psychological comfort; The general objective is to explain the influence of urban mobility on psychological comfort in the execution period of the expansion of the metropolitan, Comas, Lima, 2021-2023, with a methodology that denotes a qualitative approach, a type of basic research, applying a longitudinal phenomenological approach with an explanatory level of research, using the interview instruments and observation sheet to directly affected residents, resulting in urban mobility that directly and negatively influences the psychological comfort of residents.

Keywords: Urban Mobility, Psychological Comfort, Mobility, Metropolitan.

I. INTRODUCCIÓN

La idea de complacer las necesidades de las personas dentro de un determinado espacio o lugar, está siendo afectada en la actualidad, la alteración de las ciudades en expansión, no solo están llegando a generar una sobrepoblación, sino una incomodidad dentro de ella, la cual perjudica el bienestar emocional y psicológico del grupo humano y su forma de vida, donde el individuo no se siente satisfecho en su zona de confort ni fuera de ella; todo esto da pie al inicio de un problema que cada día se viene generalizando más, tomando protagonismo el confort psicológico y la movilidad urbana dentro de un determinado espacio y lugar, donde la movilidad urbana ha sido interrumpida, ocasionando una alteración en la calidad de vida. Un acercamiento del confort psicológico podemos decir que es la sensación de seguridad, comodidad y tranquilidad que las personas experimentan en su entorno, cuando las personas se sienten cómodas y seguras en su entorno urbano, es más posible que se sientan relajadas y en control, lo cual tiene un efecto positivo en su bienestar psicológico, por otro lado la movilidad urbana es la forma en que las personas se desplazan dentro de la ciudad, ya sea a pie, en bicicleta, en transporte público o en vehículos privados.

A nivel mundial, la UITP (International Association of public transport, 2023) aboga por el desarrollo de instalaciones de transportes públicos que cumpla los requisitos y expectativas de los usuarios, tanto física y emocionalmente, y reconoce que la comodidad es un componente esencial de la movilidad urbana, enfocado en un mejor confort psicológico de los usuarios.

De igual manera en América Latina, la WRI (World resources institute. 2017), en uno de sus proyectos de movilidad urbana sostenible, priorizan a la persona por sobre los vehículos, planteando ciudades sostenibles, accesibles, habitables y felices para las personas, teniendo como objetivo mejorar su calidad de vida y a su vez un mejor confort físico y psicológico.

A nivel Nacional, La agencia Alemana GIZ (2017) ubicada su sede en Perú, en uno de sus proyectos de infraestructura sostenible, nos dice que la ejecución

de un estilo de transporte público integrado y eficaz, en conjunto con el mejoramiento de la circulación del tránsito de los autobuses, que son los encargados de transportar a las personas todos los días, ayudan aminorar las GEI (emisiones de gases de efecto invernadero), aliviando costos en pasajes y mejorando el confort psicológico de los habitantes en la ciudad. Uno de los problemas que más acoge el Perú, es el tema del transporte urbano, el cual conlleva a la congestión vehicular, que genera una contaminación ambiental. El creciente ingreso de vehículos a motor en territorios peruanos, ha generado una sobrecarga de vehículos a nivel nacional, donde lo ideal sería una ciudad con vehículos eléctricos e híbridos.

A nivel local, vemos cómo el estado busca dar una solución a esta gran problemática presente desde hace muchos años, soluciones como las líneas del metropolitano, el tren eléctrico, intervención de vías principales entre otros. En esta investigación se tocara un proyecto en específico, la ampliación del metropolitano hacia el cono norte; el gobierno municipal de Lima gobernada por el ex alcalde Jorge Muñoz (2019-2022), dio continuidad a la ampliación de las vías del metropolitano hacia la zona del cono norte, la cual con una extensión de 10.2 Km de recorrido iniciado en la estación Naranjal, pasando por toda la Av. Universitaria del distrito de Comas, hasta la intersección de esta misma y Chimpu Oclo en Carabaylo, obra que inició en Febrero del 2021 y se tenía pensado culminar a finales del 2022, la ejecución de esta ampliación, generó un caos vehicular y social, causando una paralización en todo el distrito, siendo los más afectados los residentes de dicha avenida y sus alrededores, actualmente la obra ya culminó y aún no se encuentra operativa, pero lastimosamente comenzaron a surgir nuevos problemas para los residentes.



Figura 1. Realidad problemática en la zona de estudio

Imagen: Diario correo.

Esta investigación cuenta con una característica del confort psicológico el cual requiere de una interpretación y se realiza teniendo en cuenta la problemática señalada líneas arriba, en donde es necesario hacer hincapié en saber cómo esta construcción de gran escala por toda la Avenida Universitaria ha influenciado en el bienestar emocional y psicológico de los residentes que viven en la zona de estudio afectada y los alrededores, por tal razón es importante entonces responder a la siguiente pregunta, ¿De qué manera influye la Movilidad urbana en el Confort Psicológico en el periodo de ejecución de la ampliación del metropolitano, Comas, Lima, 2021-2023?

Las justificaciones que se emplean para esta investigación se dividen en tres, la primera de tipo académica ya que contribuye al conocimiento científico al analizar los efectos psicológicos en los residentes durante el periodo de construcción de la ampliación del metropolitano, además permitirá registrar los factores que afectan al confort psicológico y tal vez proponer estrategias para una mejor movilidad urbana en una zona de la ciudad que se encuentra en un periodo de construcción, generando nuevas perspectivas y enfoques en el ámbito académico.

La segunda de tipo práctica debido a que esta investigación proporciona información para el gobierno y planificadores urbanos que participan en el desarrollo

de infraestructuras de transporte en Lima y otras ciudades. Al comprender el impacto psicológico en los residentes se podrán implementar medidas adecuadas para aminorar los efectos negativos que genera este tipo de construcciones y a su vez servirá como referencia a futuros proyectos que se quieran ejecutar de esta magnitud.

Por último, tenemos la justificación social, que ha sido la más afectada, en especial las personas con discapacidad y adultas mayores, lo cual esta investigación permite exponer una necesidad social importante donde se comparte información valiosa para abordar dicho problema y sea consideración tomar a la persona como prioridad, generando un adecuado plan urbano temporal en beneficio a la calidad de vida de los pobladores, en especial de su confort Psicológico, ante construcciones de gran magnitud.

Por lo tanto, se plantea un objetivo general, siendo el de explicar la influencia de la movilidad urbana en el confort Psicológico en el periodo de ejecución de la ampliación del metropolitano, Comas, Lima, 2021-2023, y los siguientes objetivos específicos, explicar la influencia del bienestar y satisfacción emocional de los residentes en su necesidad de vida en el periodo de ejecución de la ampliación del metropolitano, Comas, Lima, 2021-2023, explicar la influencia de la seguridad corporal en la capacidad de movilidad de los residentes en el periodo de ejecución de la ampliación del metropolitano, Comas, Lima, 2021-2023 y por último, demostrar la influencia de la interacción de los residentes con el entorno físico en la accesibilidad de servicios en el periodo de ejecución de la ampliación del metropolitano, Coma, Lima, 2021-2023.

La intuición que se tiene de la zona y la pregunta formulada líneas arriba, nos llevan a la sugerencia de una hipótesis general en donde la movilidad urbana influye directamente en el Confort Psicológico de los residentes y alrededores en el periodo de ejecución de la ampliación del metropolitano.

II. MARCO TEÓRICO

Este trabajo estudia la influencia de la movilidad urbana sobre el estándar de vida, en específico sobre el Confort Psicológico, en el periodo de construcción de la ampliación del tramo norte del metropolitano, denotando al habitante como figura principal de movilidad dentro de un determinado espacio de la zona de estudio; pero el hablar de movilidad urbana implica un tema de nivel mundial, al igual que los temas de bienestar mental el cual es una de las piezas importantes del confort psicológico, la OMS (2023) pone a la salud mental como tema prioritario a tratar y mejorar tras la pandemia que tuvimos que afrontar.

Protagonista principal de movilidad: La persona

Cuando la movilidad urbana es eficiente y accesible, las personas pueden disfrutar de una mayor libertad y accesibilidad para desplazarse, lo que puede tener un impacto positivo en su estado de ánimo y su bienestar psicológico, de la misma manera puede reducir el estrés relacionado con el tráfico y la congestión vehicular, mejorando la calidad de vida de las personas, por lo tanto una buena planificación de la movilidad urbana puede contribuir a mejorar el confort psicológico de las personas brindándoles un entorno más agradable, seguro y accesible para desplazarse, sin embargo en el mundo no se refleja del todo esto, en Cuba, Sangroni et al. (2021), comenta que el gobierno y su gestión urbana se basan en proyectos que permiten a los pobladores tener una mejor condición de vida en un entorno en el cual tenga una apropiada infraestructura de transporte urbano, el cual permitirá un mejor movimiento y más asequible, con una mejor equidad, en beneficio de sus pobladores, es por eso que dicho artículo tuvo como objetivo analizar temas de diligencia de condición de vida urbana relacionada al transporte, aplicando como táctica el análisis bibliométrico de los primordiales componentes que vinculan la condición de vida urbana con el transporte, donde determinaron que las variables destacadas en los diferentes ejemplos estudiados, están relacionados con la accesibilidad, la seguridad, impacto ambiental, por último con la comodidad de los medios de transporte.

Por otro lado, en Chile, Lange (2011), nos da a notar en un inicio la problemática que existe entre los moradores de una ciudad en relación con la movilidad urbana, la cual nos dice que se presenta de manera decreciente y progresiva, e influye en la mecánica del plan urbano y en el progreso de la vida social. De acuerdo a lo anteriormente dicho, expone que esta ha sido una reflexión de tiempos pasados hasta días presentes, donde toma a la ciudad integral y su difusión en redes y flujos como interrogante de una conformación misma de lo urbano, llevándolo a un sentido de importancia para las ciencias sociales y la alteración de su dimensión sociocultural; desde esta perspectiva el autor estableció tres sugerencias en relación del movimiento urbano tomado desde las ciencias sociales, la envergadura que esta posee como tema de estudio, remarcar una visión sociocultural de la misma y la última interrogantes que puedan dar pie a futuras investigaciones. En Colombia, Quintero (2017), cita a Alcántara (2010), comenta que el prototipo habitual de un adelanto urbano se presenta en una ciudad estructurada con una población la cual realizan sus tareas cotidianas, donde dentro de ellas existe la necesidad de desplazamiento mediante un metro, vehículos a motor, ciclovías hasta de a pie, en la misma línea cita también a Alam y Ahmed (2013), donde nos comentan que la acelerada expansión urbana según estudios recientes es la responsable de un déficit en la movilidad urbana y su economía urbana, donde se unen los problemas de congestión y una demasía de viajes sobre su oferta (pp. 60). Donde confirman que el déficit de una movilidad urbana conlleva a una afectación directa al desplazamiento de las personas, en su confort Psicológico, y en sus actividades cotidianas dentro y fuera de su zona de confort y de servicios.

En Chile, Hurtado (2019), en conferencia ciudad, Nos habla de cómo acercar la ciudad a las personas y sus actividades, tomando al trabajo, estudio y servicios como puntos fuertes de dirección de movilidad del individuo, donde utilizó el instrumento de la encuesta, de origen y destino, tomando como escenario de estudio 34 comunas del gran Santiago, para este análisis consideraron los días laborables y fines de semana, teniendo como resultado que la mayor afluencia de viajes son a los servicios, luego a los trabajos y por último a los estudios, de la misma manera realizaron un análisis referido al gasto mensual donde el trabajo

esta vez obtuvo el primer lugar, siguiéndole los servicios y el estudio de último, donde las comunas más alejadas resultaron las más perjudicadas en cuanto a dinero y tiempo, lo cual afectan a su calidad de vida. El análisis llegó a algunas conclusiones como al disminuir los costos de acceso reestructurando los servicios de la ciudad permitirán una mejor forma de vida, de igual manera otra conclusión fue que las comunas de menor ingreso, tienen un impacto económico elocuente debido al alto costo de accesibilidad a servicios.

En México, Aragón (2020), dice que la ONU-Hábitat es la entidad que expone los criterios de hacer ciudad, resaltando como tema principal a la movilidad urbana dentro de los gobiernos y sus agendas pendientes, en donde el transporte colectivo es tomado como fuente principal de movilidad diaria de los ciudadanos, y se busca promover dicha movilidad, sin embargo, los ciudadanos a su vez, desarrollan una movilidad diaria llena de conflictos, problemas, los cuales los llevan a un cuadro de estrés, lo cual genera una reflexión de los planes urbanísticos en la búsqueda del beneficio tanto colectivo como subjetivo. Claramente se visualiza según el artículo completo, un nivel de estrés presente afectando su confort Psicológico, generado por una movilidad cotidiana deficiente, la cual presenta tiempos de viajes largos y prolongados debido a la congestión vehicular entre otros problemas que se presentan, los cuales generan en la persona un estrés psicosocial que se produce de esta movilidad cotidiana.

Hacia una movilidad urbana sostenible

Tarazona (2017), plantea que la movilidad urbana sea considerada como una política de estado, donde nos da a entender que la movilidad urbana sostenible es un sistema que busca dar satisfacción a todas las consecuencias perjudiciales que causa el uso abundante del automóvil particular, la contaminación, el consumo alto de energía, los efectos que causa en la salud de la población, al igual que la congestión vehicular y las vías saturadas, dándole protagonismo a una movilidad del peatón a pie o en bicicleta, a la par con un medio de transporte público eficaz y sostenible que contamine menos y ocupe menos espacio urbano, buscando un mejor movimiento y una mejor clase de vida para los peruanos que por derecho nos corresponde.

De la misma manera, en Trujillo, Sagastegui (2018), propone tres proyectos los cuales busca regular un mejor medio de transporte sostenible en la ciudad de Trujillo, en donde predomina el transporte motorizado, el cual afecta de manera directa a un método de movilidad sostenible dentro de una ciudad, dentro de sus proyectos esta dar pie al peatón dentro del centro histórico de Trujillo, también un sistema de ciclovías públicas y por ultimo un metro, con 4 líneas como propuesta: línea roja, línea azul, línea naranja y línea verde, cada línea contiene dentro de ellas, un conjunto de destinos definidos; previo a esto plantea la creación de una entidad llamada AUTT que lo denomina (autoridad única de transporte para Trujillo) la cual permita trascender más allá del mismo Trujillo, llegando hasta los gobiernos locales de cada distrito, para así en conjunto lograr un mejor sistema de transporte sostenible que beneficie al turismo, la seguridad, la economía, la sostenibilidad, entre otros, pero principalmente que permita renovar la calidad de vida de los habitantes.

Por otro lado, Montestruque (2017), tuvo como caso de estudio al metropolitano de Lima y el espacio público, toma a la persona como centro de movilidad urbana, denotando que el metropolitano no cuenta con un adecuada organización entre sus paraderos y el espacio público inmediato, por lo que esto no favorece al peatón ni a su movilidad dentro del espacio público generado por el sistema del metropolitano, donde concluye que la movilidad urbana se trabaja directamente con las personas mas no con los sistemas de movilidad.

Todo esto nos abre puertas a otro problema relacionado directamente con la persona, la cual afecta la dinámica de a pie que pueden realizar en un determinado espacio, hablamos de la contaminación, según Amambal & Jamanca (2021), mediante un estudio de enfoque mixto básico correlacional, realizado en la Victoria, donde existe todo tipo de contaminación, se enfocaron en la contaminación sonora la cual sobresale de manera notable en la zona debió al exceso de vehículos a motor y nudos de congestión, donde concluyen que dicha contaminación actúa de manera desfavorable en la clase de vida de las personas que circulan por dichos lugares y más aún para los que viven por dichas zonas, alterando su manera de vivir cotidiana y sus actividades que realizan día a día, donde también la convivencia es afectada, de la misma manera la salud, lo cual conlleva a un bajo

bienestar personal y Psicológico, es por eso que según el estudio, se notó bajos niveles de calidad de vida y un grado intermedio de contaminación sonora, con un grado de bullicio por encima de los modelos de calidad.

Todo problema obliga la búsqueda de una solución, el tema de movilidad urbana en nuestro país es poco tomado en cuenta, no existe una ley desde el 2016, año en el que el ministerio de vivienda, construcción y saneamiento por ahí lanzo un concepto de movilidad urbana en un reglamento, esta no tomo mayor relevancia en otras entidades del estado, respecto a esto Cunya et al. (2020), en su estudio de movilidad urbana, en busca de una posible solución a la problemática que existe en la actualidad, tomo a Lima metropolitana y la provincia constitucional del Callao como tema de estudio, proponiendo una articulación en conjunto con todas las autoridades implicadas con el tema del transporte y la movilidad, tanto en lo público como privado, dando como pie de inicio a la implementación de una normativa respecto al tema de movilidad urbana, mediante instrumentos legales articulados que ayuden a mejorar dicho problema, trabajando en una sola línea y un solo objetivo el cual es satisfacer las necesidades de las personas quienes desarrollan diversas actividades dentro de cada provincias. Concluyendo que existe un mecanismo limitado por parte de las entidades, las cuales no ayudan a una mejoría de movilidad urbana, de la misma manera denotan que mientras no exista una articulación en los procesos de planificación urbana, tampoco se lograra mejorar el tema de movilidad, también recalcan la necesidad de una nueva ley y la modificación de las normas existentes en beneficio de la movilidad; uno de los enfoques que proponen, es el modelo de la unión europea la cual trabaja en una sola línea de planificación urbana, tomando como base a la persona y su necesidad de satisfacer su movilidad.

A continuación, denotaremos algunas teorías hechas por autores y encontradas en libros, las cuales ayudan a dar sustento y apoyo teórico al trabajo realizado:

En Arquitectura, en la tesis de la Arquitecta Simancas (2003), dice que la palabra "confort" suele referirse a una condición de bienestar, salud y comodidad en la que no hay distracciones ni molestias en el entorno que alteren física o mentalmente a los usuarios.

Por otro lado, la Organización mundial de la salud define el confort como “un estado de complejo bienestar físico, mental y social”.

Teoría de la adaptación psicológica: Lazarus y Folkman (1984) nos dicen como esta teoría se centra en la interacción entre el entorno de una persona y el modo en que las evaluaciones cognitivas de los recursos y las demandas afectan a la sensación de bienestar psicológico de una persona. Ofrece un marco para comprender cómo las personas responden a circunstancias estresantes y cómo las estrategias de afrontamiento repercuten en la salud psicológica.

En el libro "Wellbeing and the Environment: Wellbeing: A Complete Reference Guide" (2014) de Rachel Cooper, Elizabeth Burton y Cary Cooper: Este libro explora la conexión entre la salud ambiental y el bienestar humano. Analiza cómo, en diversas circunstancias, elementos como la luz, el ruido, la intimidad, la seguridad y la proximidad a la naturaleza pueden afectar al confort psicológico y al bienestar.

Teoría del transporte y uso del suelo de Sir Peter Hall (1981): Este enfoque hace hincapié en la conexión entre el uso del suelo urbano y el transporte. Según Hall, la organización y planificación del transporte afecta directamente al crecimiento urbano y a las pautas de movilidad. Para fomentar la eficacia y la sostenibilidad de la movilidad urbana, sugiere integrar el transporte y la planificación del uso del suelo.

Teoría del valor de la accesibilidad de David Levinson (1998): Según esta hipótesis, el valor de un lugar o de una propiedad está estrechamente relacionado con la facilidad de acceso a diversos puntos de interés y servicios. Según Levinson, la accesibilidad desempeña un papel importante a la hora de determinar las opciones de movilidad e influye en el crecimiento de las ciudades y en los hábitos de desplazamiento de las personas.

En el libro "The Death and Life of Great American Cities" (1961) por Jane Jacobs: en su libro, Jacobs analiza el valor de la variedad de usos del suelo en las

zonas urbanas, así como la necesidad de contar con calles y zonas públicas bien planificadas que fomenten la interacción social y la movilidad peatonal.

En el libro "Cities for People" (2010) por Jan Gehl: Gehl ofrece una teoría centrada en la planificación urbana con énfasis en las personas. Analiza cómo el trazado de carreteras, plazas y otras zonas públicas puede afectar el estándar de vida de las personas y fomentar un movimiento activo y sostenible.

Por consiguiente, se pasará a realizar los enfoques conceptuales de la investigación, el cual se llevó a cabo tomando a las dos categorías en estudio (movilidad urbana y Confort Psicológico) en donde se definirá de manera clara y concisa el concepto de cada categoría, complementado por las bases teóricas las cuales permitieron definir sus subcategorías.

En cuanto a la definición de la primera categoría, la movilidad urbana según Stockins (2021) son todos los desplazamientos que realiza toda persona dentro de un determinado espacio o lugar, para así poder satisfacer sus necesidades de vida, donde la oportunidad a una mayor accesibilidad de servicios, depende de su capacidad de movilidad.

Por otro lado, definimos a la segunda categoría, Confort Psicológico según Serino, S., Toniolo, D., Riva, G. (2018) es la percepción subjetiva de seguridad, bienestar y satisfacción emocional que resulta de la interacción de una persona con su entorno físico y social.

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación:

Tipo de investigación

El presente trabajo es una investigación de tipo básica, debido a que la movilidad urbana y el confort Psicológico presentes dentro de un contexto, generarán una causa – efecto de manera directa, lo cual permitió comprender y ampliar los conocimientos sobre dicho fenómeno o campo específico, debido a eso el enfoque que direcciona dicha investigación fue de tipo cualitativo, según Daza (2018), Este enfoque es más participativo, colaborativo y en forma de diálogos los cuales ayudaron al recojo de información de los participantes que sugiere el fenómeno confort psicológico, las cuales nos permitirán comprender más a fondo las experiencias, perspectivas y vivencias de los participantes ante una movilidad urbana interferida.

Diseño de investigación

Esta investigación es de tipo fenomenológico, para Fuster (2019), este tipo de diseño se desarrolla de manera más descriptiva e interpretativa, sacada de las experiencias pasadas o vividas de las personas, dicho esto, se toma este diseño ya que se va a inspeccionar, explicar y captar las vivencias de los residentes con respecto a un fenómeno que está sucediendo y así revelar los elementos en común de tales vivencias. Debido a que el estudio se realizó en varios periodos en los cuales duro la construcción (2021-2023) se trató de un tipo de estudio longitudinal, de la misma manera el nivel de la investigación será de tipo explicativo debido a que existe un hecho real el cual se tiene que explicar al llegar a un resultado.

3.2 Categorías, Subcategorías y Matriz de categorización

Teniendo como base y conocimiento los distintos alcances de revisiones bibliográficas leídas, las cuales son plasmadas en el marco teórico, se procedió a denotar las categorías y las subcategorías, la primera categoría de estudio es la movilidad urbana, se consideraron tres Sub categorías de la misma, las cuales conformaron de la misma manera, 3 códigos cada una las cuales denotamos a continuación:

Tabla 1. *Subcategorías y códigos de la Categoría Movilidad urbana*

CATEGORIA	SUB CATEGORIAS	CODIGOS
Movilidad urbana	Necesidad de vida	Trabajo
		Educación
		Servicios
	Accesibilidad de servicios	Equidad
		Inclusión
		Barreras Arquitectónicas
	Capacidad de movilidad	Discapacitados
		Adulto mayor
		Jóvenes y adultos

Nota: Elaboración propia

La segunda categoría de estudio es el Confort Psicológico, se consideró de la misma manera tres Sub categorías, las cuales conforman de la misma manera, 3 códigos cada una las cuales denotamos a continuación:

Tabla 2. *Sub categorías y códigos de la Categoría Confort Psicológico*

CATEGORIA	SUB CATEGORIAS	CODIGOS
Confort Psicológico	Bienestar y satisfacción emocional	Ánimo
		Estrés
		Equilibrio

	Seguridad corporal	Percepción
		Movilidad sin restricción
		Protección personal
	Interacción con el Entorno físico	Vialidad urbana
		Estética urbana
		Conectividad

Nota: Elaboración propia

Se adjunta matriz de Categorización en los ANEXOS.

3.3 Escenario de estudio

La zona que se consideró para dicha investigación se encuentra ubicado dentro de la Avenida Universitaria del distrito de Comas, donde se delimito un sector de aproximadamente 3 km, el cual tiene como límites a la avenida los incas por el norte y la avenida los ángeles hacia el sur, teniendo a la avenida principal Universitaria como zona de estudio y se consideró a la avenida Retablo como la zona de alrededores, esta última ubicada de forma próxima y paralela de la avenida principal, ambas avenidas acogen al comercio como actividad principal, con la presencia de negocios locales en su mayoría, hasta un supermercado Metro, del mismo modo la presencia de conjuntos residenciales con residentes de todas las edades y capacidades como también la educación como nidos, colegios, institutos y universidades entre otros. La organización social se dividió en 5 grupos de personas que interactúan dentro y fuera de la zona de estudio, teniendo así como primer grupo a las personas adultos mayores (60 años o más) porque son personas de más experiencia y conocimiento que han vivido en la zona de estudio y alrededores más tiempo, como segundo grupo a las personas con discapacidad debido a que a diario atraviesan desafíos en relación con la movilidad urbana, al tercer grupo a las personas jóvenes y adultas (18-50 años) ya que son gran parte de la población en la zona, el cuarto grupo a las personas comerciantes debido a la presencia del comercio de todo tipo en la zona y por ultimo al grupo de las personas transportistas las cuales son las que recorren toda la zona de estudio y alrededores.

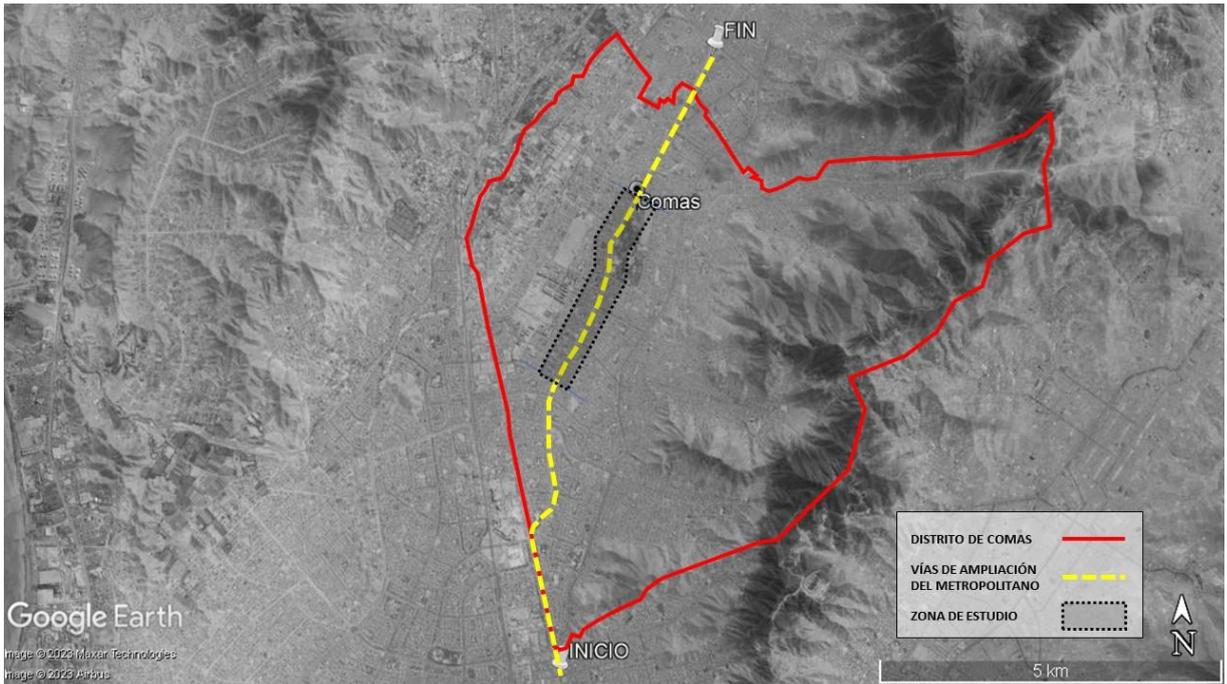


Figura 2. Zona de ampliación del Metropolitano – zona Norte

Nota: Elaboración propia. Imagen: Google Earth



Figura 3. Zona de estudio y alrededores

Nota: Elaboración propia. imagen: Google Earth

3.4 Participantes

Debido a que la investigación se basó en la persona como eje principal de movilidad, se consideró la participación de 20 personas de dicha zona delimitada y sus alrededores, entre hombres y mujeres, en el primer grupo de personas adultos mayores (60 años o más) se consideraron a cuatro personas, una pareja de esposo que reside dentro de la zona de estudio y otra pareja de esposos que reside en la zona de los alrededores, cuatro personas con discapacidad, de tipo locomoción, auditiva, visual y comunicativa que residen dentro de la zona, cuatro personas jóvenes y adultas (18-50 años), de los cuales tenemos a dos jóvenes estudiantes universitarios que residen fuera de la zona de estudio y dos personas adultas trabajadores que residen dentro y fuera de la zona de estudio, cuatro personas comerciantes, dos de tipo local tanto dentro y fuera de la zona de estudio y dos ambulorios del mismo modo y por ultimo a cuatro personas transportistas, dos con movilidad particular que residen dentro y fuera de la zona de estudio, uno de transporte público, y por ultimo un taxista de recorrido frecuente por la zona de estudio y los alrededores.

Tabla 3. *Participantes para las entrevistas (residentes de la zona y alrededores)*

Fuente de información	Tipo	Cantidad	Herramienta
Adulto Mayor	Dentro y fuera de la zona de estudio	4 personas (60 años o más)	Entrevista Semiestructurada
Discapacitados	Dentro de la zona de estudio	4 personas	Entrevista Semiestructurada

Jóvenes y adultos	Dentro y fuera de la zona de estudio	4 personas (18-50 años)	Entrevista Semiestructurada
Comerciantes	Dentro y fuera de la zona de estudio	4 personas (18-60 años a más)	Entrevista Semiestructurada
Transportistas	Dentro y fuera de la zona de estudio	4 personas (18-60 años a más)	Entrevista Semiestructurada
TOTAL	20 personas		

Nota. Elaboración propia.

3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Se empleó las técnicas de observación con una guía de observación de campo como instrumento, el cual nos permitió capturar mediante la fotografía, el estado en el que se encuentra la zona de estudio y los problemas que aquejan en su entorno, para poder describirla y denotarla, el otro instrumento que se empleó fueron las entrevistas semiestructuradas, con una guía de entrevista como instrumento, esta última se les hizo a los participantes residentes que viven dentro y fuera de la zona de estudio.

Tabla 4. *Técnicas e instrumentos*

Técnicas	Tipo	Instrumento	Dirigida
Observación	Fichas de observación	Guía de observación de campo	Se detalla el estado actual del sector y alrededores
Entrevistas	Semiestructuradas	Guía de entrevista	Adulto mayor Discapacitados

			Jóvenes y adultos
			Comerciantes
			Transportistas

Nota. Elaboración propia.

3.6 Procedimientos

Se utilizó un total de 40 referencias bibliográficas, dentro de ellas 16 en inglés los cuales sirvieron para fundamentar y desarrollar las categorías y sub categorías, los cuales se direccionan en un enfoque cualitativo.

Teniendo un mapeo de todo lo relacionado al tema y los cuadros matriz hechos en gabinete, se procedió al trabajo en campo y la recolección de testimonios in situ, para el cual se designó lugares estratégicos dentro de la zona de estudio para la utilización de nuestras herramientas de recolección las cuales vendrían a ser las entrevistas y la observación, donde se comenzó por esta última, haciendo una visita al área de estudio para ver el estado en el que se encuentra la problemática detectada, las cuales fueron captadas en fotografías y por mi persona para su descripción.

Se aprovechó dicha visita para la búsqueda de los participantes a entrevistar, 21 personas en total, se coordinó con ellos para ver como ejecutar dicho proceso, a la par se buscó al profesional arquitecto especialista en el tema o referente a ello, para la coordinación previa a su entrevista, una vez recolectada toda la información brindada, se procedió a armar el informe según los resultados que salió de todo lo recolectado y poder dar fundamento en la parte práctica de nuestro proyecto de investigación.

3.7 Rigor científico

Para este apartado, denotamos los puntos de credibilidad, confirmabilidad y la transferibilidad del trabajo de campo realizado.

En cuanto a la credibilidad, obtuvimos el respaldo de las personas entrevistadas en dicha zona de estudio, siendo los protagonistas clave de dicha problemática, quienes, con los resultados obtenidos de las entrevistas de la mano con las observaciones de la zona, dan credibilidad al resultado obtenido, debido a su sentir y su contacto directo con el fenómeno en investigación, muy aparte de las coincidencias de resultados obtenidos de otros entrevistados de la zona.

En cuanto a la confirmabilidad, se encontraron dentro de las consultas bibliográficas, autores con un mismo enfoque de investigación, en este caso cualitativa, y de la misma manera un mismo tipo y diseño de investigación, en donde se observaron procesos y conclusiones iguales y similares en comparación con nuestro tema de investigación, esto permite que nuestro proyecto sea viable.

3.8 Método de análisis de la información

Se empleó, el análisis cualitativo de discurso, debido a que dicho análisis, nos permite sacar las declaraciones de las personas entrevistadas de acuerdo a las situaciones vividas en la zona de estudio, de la misma manera se sumó los resultados de la observación hechas in situ mediante imágenes fotográficas y la descripción correspondiente, para luego realizar un análisis a nivel general donde se obtendrá los resultados mediante la interpretación y evaluación del mismo.

3.9 Aspectos éticos

Como alumno de pregrado, dicho trabajo se realizó en base a la guía de productos de investigación, brindada por la Universidad Cesar Vallejo, de la misma manera para su desarrollo, se hace uso de las normas ISO 690. Por otro lado, para la recolección de datos dentro de la zona, se contó con la participación de manera voluntaria de los participantes de la zona de estudio

como también de los residentes de los alrededores, teniendo como compromiso que los resultados se mantendrán de manera confidencial y anónima, buscando su integridad y confianza para futuras investigaciones. Por otro lado, los principios éticos de todo investigador hacen que dicho trabajo de investigación, se realice de la manera más honesta y justa posible debido a que se trata de un trabajo de tesis de mi carrera profesional.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

De acuerdo a las técnicas e instrumentos que se utilizaron para la recopilación de información en la zona de estudio y la colaboración de cada uno de los participantes, para poder complementar el desarrollo del proyecto de investigación, pasamos a denotar los resultados de los objetivos de estudio:

Como objetivo general tenemos el de explicar la influencia de la movilidad urbana en el confort Psicológico en el periodo de ejecución de la ampliación del metropolitano.

De acuerdo con la información recopilada, la movilidad urbana influye de manera negativa y significativa sobre el confort psicológico de los residentes que viven dentro y fuera de la zona estudiada, afectando directamente a su bienestar físico y mental, generando el aumento del estrés en la mayoría de ellos, donde existe una movilidad urbana interferida debido a que se trata de una construcción el cual está en su etapa de ejecución, si bien es cierto este periodo de construcción genera situaciones estresantes como los ruidos presentes a cada hora del día, generadas por las maquinarias construyendo, el desvío de rutas habituales que la mayoría utiliza para ir a trabajar o bien a estudiar o para los servicios, como también los retrasos en los desplazamientos, se espera que estos escenarios temporales cambien en beneficio de la población y generarles una mejor calidad de vida. El señor Chiara, en su entrevista nos comenta que el tema del estrés afecta a todas las personas, notándose en su actitud que se puede observar dentro de la zona de estudio, producto del estado que se encuentra la zona en construcción, de la misma manera la señorita Perales Sanchez dice que su estado de ánimo cambia de forma negativa debido al desvío de rutas en la zona, los cuales la ponen amargada afectando su bienestar psicológico.

Se coincide así con la idea de la Arquitecta Simancas (2003). donde afirma que el confort se encuentra en un entorno de comodidad, bienestar y salud, sin molestias ni distracciones que alteren física y mentalmente a la persona. Caso contrario a lo que produce la interferencia de la movilidad urbana a los residentes de dicha zona.

Por otro lado, la investigación hace un aporte en las medidas a tomar y considerar en las construcciones de megaproyectos viales sea de nivel nacional e internacional en relación con la persona y su consideración ante los sucesos que puedan incomodar a la población en su bienestar físico y psicológico.

Pasando con los objetivos específicos, tenemos tres de ellos que se irán denotando a continuación:

Como primer objetivo específico tenemos el de explicar la influencia del bienestar y satisfacción emocional de los residentes en su necesidad de vida en el periodo de ejecución de la ampliación de metropolitano.

De acuerdo a la información obtenida, teniendo perjudicado el bienestar y satisfacción emocional de los residentes como denotamos líneas arriba, esta perjudica de manera directa en la necesidad de vida de toda la organización social, el impacto que ha tenido la construcción en los residentes de la zona ha hecho que muchos de ellos cambien emocionalmente su actitud y su forma de vida, dicho líneas arriba, nos encontramos ante una interferencia de la movilidad urbana dentro de un periodo de construcción el cual les afecta de manera psicológica a todos los pobladores, muchos de ellos llevan consigo esa molestia, esa mala energía hacia sus centros de trabajo y estudios, lo cual no es nada sano ni reconfortante para su bienestar emocional. El cambio vial que se generó en toda la ampliación del metropolitano, fue uno de los motivos serios para que los residentes sufran alteraciones en sus tiempos de viajes, retrasos que se generaban por rutas de buses que cambiaron su recorrido, cambios efímeros que duraban uno a dos días para que luego cierren vías nuevamente y se vuelva a generar nuevas rutas de los buses, esto afecto de manera directa en toda la población y también impacto a los pobladores cercanos.

Dentro de los entrevistados tenemos al señor Callao Herrera, quien nos comenta que tiene constantes cambios de humor debido a lo complicado que es salir de su vivienda hacia la avenida a tomar el bus para poder dirigirse a su centro de trabajo, en varias ocasiones ha tenido que preguntar dónde es la nueva ruta del bus el Rápido y de otros buses más, también en otra ocasión tuvo que caminar largos tramos para poder llegar al lugar por donde los habían desviado a los buses y en un par de ocasiones tuvo problemas de tardanza en su centro de trabajo, todo esto lo tenía cansado, aburrido y de mal humor.

Por otro lado, tenemos al estudiante Moran Castillo quien nos comentó en su entrevista que al igual que en su trabajo, los días que le toca estudiar, tenía que salir una hora antes de lo normal, para que pueda llegar a tiempo a sus clases presenciales, ya que el tráfico que se genera por las obras, hace que se retrase y congestione toda esa ruta que recorre su bus, y de la misma manera en algunas ocasiones tuvo problemas con sus profesores por tardanza.

En concordancia con Cooper (2014), en su libro menciona que en diversas circunstancias que se presenten en la vida, elementos como la luz, el ruido, la seguridad, la intimidad y la proximidad a la naturaleza pueden afectar al confort psicológico y al bienestar de una persona, dicho eso vemos como las personas entrevistadas ante el suceso que se viene presentando en la zona de estudio, están siendo afectadas en su confort Psicológico y en su bienestar emocional evidenciando una influencia negativa.

Como segundo objetivo específico tenemos el de explicar la influencia de la seguridad corporal en la capacidad de movilidad de los residentes en el periodo de ejecución de la ampliación del metropolitano.

Surgió un problema que atender de manera inmediata dentro de la ampliación del metropolitano el cual tenía que ver con personas con un cuidado especial debido a su deficiencia de movilidad, no todos tenemos las mismas ventajas de movilidad, dentro de los residentes que viven en la zona afectada, encontramos a un grupo de discapacitados y adultos mayores, quienes han sido los más afectados ante este suceso

del metropolitano y su ampliación, como lo dijo Stockins (2021) una mayor accesibilidad de servicios, depende mucho de la capacidad de movilidad, dicho esto podemos observar cómo han sido afectados debido a que la construcción afectó accesos los cuales perjudicaron en su movilidad dentro de la zona de estudio y en su desplazamiento de un lugar a otro, de manera que se sienten limitados, desprotegidos y hasta discriminados.

Dentro de las personas entrevistadas tenemos a 4 personas discapacitadas, las cuales dos de ellas tienen una gran historia de amistad y apoyo, hablamos del señor Chira y Medina, se tuvo la oportunidad de conversar y poder entrevistarlos a los dos juntos, el señor Chira tiene la discapacidad auditiva y el señor Medina la discapacidad visual, se apoyan uno al otro hasta cuando salen, nos comentaron como pasaron de tener días normales, cotidianos, a tener que adaptarse a un espacio donde se derrumbó todo lo que ellos ya habían percibido, nos comentaron también como se sienten limitados con una movilidad restringida y llena de peligros en donde se ven perjudicados y afectados emocionalmente ante discriminaciones y dificultades de movilidad dentro de la zona de estudio.

Deci y Ryan (2000) su teoría dice que el confort psicológico necesita la satisfacción de tres necesidades fundamentales, sentirse conectado y apoyado por los demás, sentirse libre para elegir y controlar las propias acciones y sentirse eficaz y competente en las propias actividades. Una teoría que denota las necesidades que piden nuestros entrevistados Chira y Medina.

Como tercer objetivo específico tenemos al demostrar la influencia de la interacción de los residentes con el entorno físico en la Accesibilidad de servicios en el periodo de ejecución de la ampliación del metropolitano.

La observación y las tomas de fotografía que se realizó, permitieron demostrar y poner en evidencia como los residentes de la zona y alrededores cuentan con un entorno físico interferido por el desarrollo de las obras de construcción, lo cual no permite tener una accesibilidad adecuada, presentándose muchas barreras arquitectónicas en la zona. El entorno inmediato que se presenta en la zona de estudio

ha sufrido un cambio en cuanto a su estética urbana, vialidad urbana, conectividad, usos de suelos, entre otros, donde el tema de la accesibilidad no se encuentra presente para ninguno de los residentes. El cambio notable que presenta la zona de estudio ha perjudicado de manera directa a los residentes de todas las edades, en donde con la ayuda de los entrevistados y fichas fotográficas se pudo demostrar la influencia de los residentes que tienen con ese entorno físico actual, ante una accesibilidad que ha sido olvidada por la construcción del metropolitano, donde los más perjudicados han sido los residentes discapacitados, adultos mayores, y niños, sufriendo una alteración con su entorno y estilo de vida anterior, ante un entorno con una interferencia de movilidad

Se comparte la idea de Lazarus y Folkman (1984) donde nos comenta como las personas responden a situaciones estresantes en un entorno donde interactúan, donde estas repercuten en la salud psicológica, teoría la cual concuerda con los temas de accesibilidad e interacción con el entorno presentes en la zona de ampliación del metropolitano. En concordancia también con David Levinson (1998) comenta que la accesibilidad desempeña un papel importante al determinar opciones de movilidad lo cual influye en la expansión de las ciudades y hábitos de desplazamiento, se puede observar como la accesibilidad es clave para un libre desplazamiento y una adecuada movilidad urbana, la cual se encuentra interferida por la construcción dentro de la zona de estudio.

Por último, tenemos a Jan Gehl (2010) quien comparte una teoría que se centra en el diseño de una planificación urbana pensada en la persona como eje de movilidad, pensando en un mejor estándar de vida para las personas, fomentando un movimiento activo y sostenible. Esta última teoría se basa mucho en la persona como eje de movilidad y planificación, tema que se debe manejar mejor al momento de hacer proyectos de gran envergadura, los cuales deberían ser pensados más en las personas, la comunidad en sí, quien va ser la beneficiaria ante la satisfacción de sus necesidades de vida.

V. CONCLUSIONES

1. Con respecto al objetivo general se concluyó que la movilidad urbana influye de manera negativa y significativa en la organización social que fueron participe de la investigación, la cual se genera por una interferencia de movilidad presente en este periodo de construcción el cual afecta de manera directa a su bienestar físico y emocional, los cuales son puntos claves para un buen confort Psicológico. Los cambios viales fueron uno de los sucesos que más impactaron en los residentes y en su estado de estrés, de la misma manera las congestiones vehiculares ocasionadas por los cierres de vías principales y alternos que no permitieron tener una adecuada accesibilidad a los servicios presentes en la zona, la falta de accesibilidad a personas discapacitadas y adultas mayores que por ser personas de cuidado especial, se vieron más afectadas psicológicamente ante la ausencia de rampas, señales, entre otros, debido a la construcción de la ampliación del metropolitano.
2. Con respecto al primer objetivo específico se concluyó que el bienestar y satisfacción emocional de los residentes de la zona, influye de manera perjudicial en sus necesidades de vida, debido a que los residentes ya vienen siendo afectados psicológicamente por una interferencia de movilidad y los sucesos que aquejan dentro de la zona, esta incomodidad es llevada muchas veces a los centros de labores, universidades, escuelas, mercados, en donde al realizar sus actividades, estas se ven perjudicadas notoriamente al no ser realizadas a un mismo nivel de eficiencia, su día a día se torna más alterado en cuanto a su comportamiento habitual, se generan las incomodidades dentro y fuera de la zona lo cual afecta a su bienestar y calidad de vida.
3. Con respecto al segundo objetivo específico se concluyó que la seguridad corporal influye de manera inclusiva ante la capacidad de movilidad de los residentes de la zona, donde dos grupos sociales fueron las más perjudicadas claramente, las personas con discapacidad y las personas adultas mayores, quienes nos compartieron su sentir de abandono y discriminación que

provoco la construcción del metropolitano al demoler todo para hacer una obra nueva, recordemos que son personas con un trato especial y delicado por su condición, la cual se perjudica con mayor rapidez y el sentir que tienen se vuelve más vulnerable.

4. Con respecto al tercer objetivo específico se concluyó que no existe una adecuada interacción de los residentes con el entorno físico donde residen, debido a la presencia de las obras de construcción se rompió la percepción de la estética urbana cotidiana que tenían, donde la accesibilidad tomo gran protagonismo en casi todo el tramo de la construcción, donde dicho líneas arriba, se notó más perjudicada el grupo de los discapacitados y adultos mayores de la zona.

VI. RECOMENDACIONES

1. Para el objetivo general se recomienda volver hacer un estudio de enfoque mixto a más profundidad debido a que en la actualidad si bien es cierto no se encuentra operativo aun el metropolitano tramo norte, pero se siguen presentando problemas de accesibilidad entre los residentes de la zona debido a las rejas metálicas de gran metraje sin ningún paso peatonal que hoy en día siguen afectando a la población en su bienestar físico y psicológico, en un enfoque mixto se podrá evidenciar a ciencia cierta los niveles en porcentajes de como afecta a los residentes cada problema presente en la zona de estudio, como la contaminación sonora, ambiental, entre otro.
2. Para el primer objetivo específico se recomienda hacer un estudio con profesionales en psicología para que puedan enfatizar y diagnosticar a los residentes que han sido afectados por todos los sucesos que ocasiono y dejo en ellos esa sensación de incomodidad en su bienestar y satisfacción emocional, para que así puedan afrontar y mejorar esas secuelas que dejaron la construcción del metropolitano en esa etapa de su vida, en

especial al grupo de personas con discapacidad y adultas mayores que son más sensibles en temas de afectación.

3. Para el segundo objetivo específico se recomienda hablar con las autoridades municipales para que todas esas personas que se sienten discriminadas ante el periodo de construcción la cual les dejó ese mal sabor de la inclusión, puedan integrarlos poco a poco con un buen sistema de transporte cuando ya este operativo, y brindarle facilidades en los viajes. Del mismo modo considerar la concientización de la población respecto a un usuario discapacitado y adulto mayor, quienes requieren de una mayor atención y comprensión.

4. Para el tercer objetivo específico se recomienda invertir en la estética urbana y el paisajismo de la zona, ante una construcción que les afecto en todo sentido, brindarles aire puro y sostenibilidad en la zona, la implementación de más áreas verdes y de recreación que tengan un tipo de conexión con cada paradero del metropolitano podría ser también una opción para una buena interacción de las personas y su entorno inmediato, implementar un circuito de ciclovías y paraderos diferenciados en cada estación ayudaría de igual manera en esta interacción, sería un buen inicio para una mejor accesibilidad y movilidad urbana sostenible de todos los residentes de la zona, y puedan tener una mejor cohesión social y calidad de vida.

REFERENCIAS

- AJURIA GUERRA ESCUDERO, Miguel Ángel, & RAMÍREZ SAIZ, Alba. (2021). *Estrategia de restauración ambiental en la cuenca sur del río Manzanares de Madrid*. *Estoa. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 10(20), 46-65
<https://doi.org/10.18537/est.v010.n020.a03>
- ALCÂNTARA VASCONCELLOS, E. (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá: CAF. Retrieved from
<http://scioteca.caf.com/handle/123456789/414>
- ALCOCER-GARCÍA, Pablo, CHUNG-ALONSO, Peter, & CORREA-FUENTES, Dora Angélica. (2022). *Acceso de servicios de emergencia hacia los espacios públicos: relación de distancia y tiempo*. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 24(1), 54-62. Epub August 25, 2022.
<https://doi.org/10.14718/revarq.2022.24.1.3892>
- AMAMBAL OLIVA, J. I., & JAMANCA GERÓNIMO, M. B. (2021). *Contaminación sonora y la calidad de vida urbana, distrito de La Victoria, Lima, 2021*.
- APPLETON, J. (1984). Prospects and Refuges Re-Visited. *Landscape Journal*, 3(2), 91–103. <http://www.jstor.org/stable/43322970>
- ARAGÓN, M. (2020). *Movilidad urbana y bienestar subjetivo: reflexiones desde la ética*. *Salud bienestar colect*, 44-52.
- ARDILA, Rubén (2003). *Calidad de vida: una definición integradora*. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 35(2),161-164. [fecha de Consulta 19 de octubre de 2022]. ISSN: 0120-0534. Disponible en:
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=80535203>

- MATAIX GONZÁLEZ Carmen (2010). *Movilidad urbana sostenible: un reto energético y ambiental*. Argumentos para la cultura.
- CChC (Cámara Chilena de la construcción). (2019, 12 de Julio). *¿Cómo impacta la movilidad en la calidad de vida urbana? | Conferencia Ciudad 2019* [Video].
Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=GorZZcXy78g&t=1083s>
- CEPAL. (2021, Abril). *Taller técnico: Consulta sobre el estudio sobre encuestas de origen – destino en América Latina*.
<https://www.cepal.org/sites/default/files/presentations/indicadores-movilidad-pauline-stockins-cepal.pdf>
- 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*.
- DAZA, W. G. I. (2018). Investigación educativa desde un enfoque cualitativo: la historia oral como método. *Voces de la Educación*, 3(6), 93-110.
- FERNÁNDEZ-FERNÁNDEZ, Alba-María. (2021). *Movilidad urbana de la población en la ciudad de Encarnación, Paraguay. Desarrollo urbano y gestión ambiental*. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 23(1), 34-42. Epub July 10, 2021. <https://doi.org/10.14718/revarq.2021.2286>
- FLORES-LUCERO, María-de-Lourdes, GUEVARA-ROMERO, María-Lourdes, & SILVERIO, Juan-Carlos. (2022). *Movilidad marginal en los asentamientos irregulares de la Zona Metropolitana Puebla-Tlaxcala. El caso de Cuitláhuac*. *EURE (Santiago)*, 48(145), 1-22.
<https://dx.doi.org/10.7764/eure.48.145.07>

- FUSTER GUILLEN, Doris Elida. (2019). Investigación cualitativa: Método fenomenológico hermenéutico. *Propósitos y Representaciones*, 7(1), 201-229. <https://dx.doi.org/10.20511/pyr2019.v7n1.267>
- GARCÍA-LUNA, A.,C., & MALVACEDA-ESPINOZA, E. (2022). Percepción de la calidad de vida urbana en residentes del área metropolitana de monterrey, méxico: Su importancia psicoeducativa. [Perception of Urban Quality of Life in Residents of the Metropolitan Area of Monterrey, Mexico: Psychoeducational Importance] *Propósitos y Representaciones*, 10(1), 1-14. doi:<https://doi.org/10.20511/pyr2022.v10n1.1452>
- GONZÁLEZ-ALVO, Inés, & CZYTAJLO, Natalia. (2022). *Movilidad y género en contextos de vulnerabilidad: el caso del Sistema Metropolitano de Tucumán*. *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, (73), 35-56. <https://doi.org/10.17141/iconos.73.2022.5232>
- GUEVARA ROMERO, María Lourdes, FLORES TORRES, Jorge Omar Daniel, & FLORES LUCERO, María de Lourdes. (2022). *Análisis de las condiciones de movilidad peatonal por la fragmentación territorial. Caso: Barrio de las Lajas, Unidad Territorial Atlixcáyotl, Puebla, México*. Estoa. *Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 11(21), 251-271. <https://doi.org/10.18537/est.v011.n021.a14>
- HANSZ, M., HERNÁNDEZ, D. & RUBINSTEIN DA SILVA, E., ¿Qué implica la accesibilidad en el diseño e implementación de políticas públicas urbanas?: Concepto, instrumentos para su evaluación y su rol en la planificación de la movilidad urbana. Estados Unidos de América. Recuperado de <https://policycommons.net/artifacts/304827/que-implica-la-accesibilidad-en-el-diseno-e-implementacion-de-politicas-publicas-urbanas/1221998/> el 13 Jun 2023. CID: 20.500 .12592/t1jx9t.

HERNÁNDEZ AJA Agustín (2009). *Calidad de vida y medio ambiente urbano. Indicadores locales de sostenibilidad y calidad de vida urbana*. Revista INVI, 24(65) Retrieved from <https://www.proquest.com/scholarly-journals/calidad-de-vida-y-medio-ambiente-urbano/docview/2183672919/se-2>

HUAQUISTO CÁCERES, Samuel, & CHAMBILLA FLORES, Isabel Griscelda. (2021). *ESTUDIO DEL RUIDO GENERADO POR LA MAQUINARIA DE CONSTRUCCIÓN EN INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA*. Investigación

& Desarrollo, 21(1), 87-97. Recuperado en 05 de noviembre de 2022, de http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2518-44312021000100007&lng=es&tlng=es.

DE PAULA RODRIGUES Kallil, L. (2022). A problemática da mobilidade urbana em Anápolis (GO) entre 2011 e 2018. *Ateliê Geográfico*, 16(1), 118–142. <https://doi.org/10.5216/ag.v16i1.72359>

ROBERT, J., GOUËSET, V. ., DEMORAES, F. ., VEGA CENTENO, P. ., PEREYRA, O. ., FLECHAS, A. L. ., Lucas, M. ., MORENO LUNA, C. ., MORENO, M. M., PARDO, C. F. ., PINZÓN RUEDA, J. A. ., PRIETO, G. ., SAENZ ACOSTA, H. ., & VILLAR-URIBE, J. R. . (2022). *Estructura urbana y condiciones de movilidad en las periferias populares de Lima y Bogotá: desafíos y método de análisis*. *Territorios*, (46). <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.9942>

LANGE VALDÉS, Carlos. (2011). *Cultural dimensions of urban mobility*. Revista INVI, 26(71), 87-106. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582011000100004>

LEVA, G. (2005). *Indicadores de calidad de vida urbana. Teoría y metodología*.

LIZÁRRAGA MOLLINEDO, C. (2006). Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. *Economía, sociedad y territorio*, 6(22), 283-321.

MAQSOOD, Mehmooda, & ZUMELZU, Antonio. (2021). *Assessing Sustainable Urban form in Social Housing Neighbourhoods*. *Revista de urbanismo*, (44), 149-165. <https://dx.doi.org/10.5354/0717-5051.2021.54756>

MONTESTRUQUE BISSO, O. A. (2017). *Identificación del espacio de la movilidad como articulador entre los sistemas de transporte masivo y el espacio público*; caso: El metropolitano de Lima y su vínculo con el espacio público inmediato.

MORENO ALBA, Daniel Felipe, FIGUEROA, Óscar, & GURDON, Carole. (2021). Desigualdades urbanas: costos y tiempos de viaje en el Área Metropolitana de Santiago. *Revista INVI*, 36(102), 54-79. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582021000200054>

PÁRAMO, Pablo, & BURBANO, Andrea. (2019). *The Walkability of Bogotá: Objectives and Socio-spatial Conditions that Promote and Limit this Experience*. *Revista de Arquitectura (Bogotá)*, 21(2), 12-21. <https://doi.org/10.14718/revarq.2019.21.2.2642>

POMA SALAZAR, M. F. (2021). Lima: los desafíos de la movilidad urbana en el camino hacia la sostenibilidad. *Limaq*, (008), 127-147. <https://doi.org/10.26439/limaq2021.n008.5555>

QUINTERO-GONZÁLEZ, J. R. (2017). *Del concepto de ingeniería de tránsito al de movilidad urbana sostenible*. *Ambiente y Desarrollo*, 21(40), 57-72. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.ayd21-40.citm>
doi:10.11144/Javeriana.ayd21-40.citm

SAGASTEGUI VASQUEZ, E. (2018). *Análisis de movilidad urbana y sistema de transporte sostenible en la ciudad de Trujillo*. Provincia de Trujillo. La Libertad.

SANGRONI-LAGUARDIA, Naylet, MEDINA-NOGUEIRA, Yuly Esther, TÁPANES-SUÁREZ, Elaine, SANTOS-PÉREZ, Orlando, PÉREZ-CASTAÑEIRA, Jessie Arlene, & SÁNCHEZ-SUÁREZ, Yasniel. (2021). *Principales modelos de gestión de calidad de vida urbana asociada al transporte*. *Ingeniería Industrial*, 42(3), 42-53. Epub 20 de octubre de 2021. Recuperado en 18 de octubre de 2022, de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-59362021000300042&lng=es&tlng=es.

SILVA-ROQUEFORT, Rebeca, & MUÑOZ, Francisco. (2019). *Ergonomía urbana como estrategia adaptativa del espacio público. Un análisis crítico al paradigma urbano actual*. *Bitácora Urbano Territorial*, 29(2), 159-168. Epub August 30, 2019. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n2.70141>

SIMANCAS YOVANE, Katia (2003) *Reacondicionamiento bioclimático de viviendas de segunda residencia en climas mediterráneo*. <http://hdl.handle.net/10803/6113>

SOTO-VILLAGRÁN, Paula. (2022). *Paisajes del cuidado en la Ciudad de México. Experiencias, movilidad e infraestructuras. Íconos*. *Revista de Ciencias Sociales*, (73), 57-75. <https://doi.org/10.17141/iconos.73.2022.5212>

SUAZO PEREDA, Víctor, & CÁRDENAS PIÑERO, Andrea. (2021). *Modos de habitar periurbano en Santiago de Chile: megaproyectos residenciales cerrados y transformaciones en la vida cotidiana*. *Revista de urbanismo*, (45), 87-107. <https://dx.doi.org/10.5354/0717-5051.2021.61157>

TEJADA CALDERÓN, J., VILLALBA LINARES, L., HUACO ZÚÑIGA, L., & GONZALES TACO, P. (2017). *Modelo de optimización del tráfico y mejora de la movilidad urbana en el entorno de la Universidad Católica de Santa María de Arequipa* –2015. *Veritas*, 15(1), 67-79. doi:10.35286/veritas.v15i1.8

TORRES, J. A. J., & VALENCIA, A. B. T. *Movilidad urbana y calidad de vida*. César Correa Arias 39 Vicuña, Magdalena, Orellana, Arturo, Truffello, Ricardo, & Moreno, Daniel. (2019). *Urban integration and quality of urban life: Dilemmas in metropolitan contexts*. *Revista INVI*, 34(97), 17-47. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-83582019000300017>

VILLANI D, COGNETTA C, REPETTO C, SERINO S, TONIOLO D, Scanzi F, RIVA G. Promoting Emotional Well-Being in Older Breast Cancer Patients: Results From an eHealth Intervention. *Front Psychol*. 2018 Nov 27;9:2279. doi: 10.3389/fpsyg.2018.02279. PMID: 30538650; PMCID: PMC6277478.

WEY, W.M., WEI, W.L. *Urban Street Environment Design for Quality of Urban Life*. *Soc Indic Res* 126, 161–186 (2016). <https://doi.org/10.1007/s11205-015-0880-2>

ANEXOS

Tabla 5. Tabla de categorización

CATEGORIA DE ESTUDIO	DEFINICION CONCEPTUAL	SUB CATEGORIAS	CODIGOS
<p>MOVILIDAD URBANA</p>	<p>Según Stockins (2021) son todos los desplazamientos que realiza toda persona dentro de una determinada espacio o lugar, para así poder satisfacer sus necesidades de vida, donde la oportunidad a una mayor accesibilidad de servicios, depende de su capacidad de movilidad.</p>	<p>NECESIDAD DE VIDA</p>	TRABAJO
			EDUCACIÓN
			SERVICIOS
		<p>ACCESIBILIDAD DE SERVICIOS</p>	EQUIDAD
			INCLUSION
			BARRERAS ARQUITECTONICAS
		<p>CAPACIDAD DE MOVILIDAD</p>	DISCAPACITADOS
			ADULTO MAYOR
			JÓVENES Y ADULTOS
<p>CONFORT PSICOLÓGICO</p>	<p>Según Serino et al.(2018) es la percepción subjetiva de seguridad, bienestar y satisfacción emocional que resulta de la interacción de una persona con su entorno físico y social.</p>	<p>BIENESTAR Y SATISFACCIÓN EMOCIONAL</p>	ÁNIMO
			ESTRES
			EQUILIBRIO
		<p>SEGURIDAD CORPORAL</p>	PERCEPCIÓN
			MOVILIDAD SIN RESTRICCIÓN
			PROTECCIÓN PERSONAL
		<p>INTERACCIÓN CON EL ENTORNO FÍSICO</p>	VIALIDAD URBANA
			ESTÉTICA URBANA
			CONECTIVIDAD

Nota: *Elaboración propia*

Tabla 6. Matriz de categorización

TEMA DE INVESTIGACION	TITULO DE INVESTIGACION	PROBLEMA GENERAL	PROBLEMA ESPECIFICO	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	CATEGORIAS	SUB CATEGORIAS	CODIGOS	FUENTES	TECNICAS	
MOVILIDAD Y CALIDAD DE VIDA URBANA	MOVILIDAD URBANA Y CONFORT PSICOLÓGICO EN EL PERIODO DE EJECUCIÓN DE LA AMPLIACIÓN DEL METROPOLITANO, COMAS, LIMA, 2021-2023	¿DE QUÉ MANERA INFLUYE LA MOVILIDAD URBANA EN EL CONFORT PSICOLÓGICO EN EL PERIODO DE EJECUCIÓN DE LA AMPLIACIÓN DEL METROPOLITANO, COMAS, LIMA, 2021-2023?	¿De qué manera influye el bienestar y satisfacción emocional de los residentes en su necesidad de vida en el periodo de ejecución de la ampliación del metropolitano, Comas, Lima, 2021-2023?	EXPLICAR LA INFLUENCIA DE LA MOVILIDAD URBANA EN EL CONFORT PSICOLÓGICO EN EL PERIODO DE EJECUCIÓN DE LA AMPLIACIÓN DEL METROPOLITANO, COMAS, LIMA, 2021-2023	Explicar la influencia del bienestar y satisfacción emocional de los residentes en su necesidad de vida en el periodo de ejecución de la ampliación del metropolitano, Comas, Lima, 2021-2023	MOVILIDAD URBANA	NECESIDAD DE VIDA	TRABAJO	(02) Adulto Mayores	Entrevista Semiestructurada	
									(03) Discapacitados		
									(02) Jóvenes / (02) Adultos		
									(04) Comerciantes		
								(04) Transportistas			
								EDUCACION	(02) Jóvenes / (01) Adultos		Entrevista Semiestructurada
									(01) Transportistas		Ficha de observación
								SERVICIOS	(03) Adulto Mayores		Entrevista Semiestructurada
									(03) Discapacitados		
									(02) Jóvenes / (02) Adultos		
			(04) Comerciantes								
			(04) Transportistas								
			EQUIDAD	(04) Adulto Mayores	Entrevista Semiestructurada						
				(03) Discapacitados							
				(02) Jóvenes / (02) Adultos							
				(03) Comerciantes							
			(04) Transportistas								
			ACCESIBILIDAD DE SERVICIOS	INCLUSION	Entrevista Semiestructurada						
							(04) Adulto Mayores				
				(04) Discapacitados							
(02) Jóvenes / (02) Adultos											
(04) Comerciantes											
(04) Transportistas											
BARRERAS ARQUITECTÓNICAS	Entrevista Semiestructurada										
		(04) Adulto Mayores									
	(04) Discapacitados										
	(02) Jóvenes / (02) Adultos										
Ficha de observación											
	(04) Comerciantes										
(03) Transportistas											
CAPACIDAD DE MOVILIDAD	DISCAPACITADOS	Entrevista Semiestructurada									
	ADULTO MAYOR	(04) Discapacitados									
		(04) Adulto Mayores									
		(02) Discapacitados									
(04) Comerciantes											

			los residentes en el periodo de ejecución de la ampliación del metropolitano, Comas, Lima, 2021-2023?		los residentes en el periodo de ejecución de la ampliación del metropolitano, Comas, Lima, 2021-2022				(04) Transportistas				
								JOVENES Y ADULTOS	(04) Adulto Mayores (02) Discapacitados (04) Comerciantes (04) Transportistas	Entrevista Semiestructurada			
						CONFORT PSICOLÓGICO	BIENESTAR Y SATISFACCION EMOCIONAL	ÁNIMO	(04) Adulto Mayores (04) Discapacitados (02) Jóvenes / (02) Adultos (04) Comerciantes (04) Transportistas	Entrevista Semiestructurada			
									ESTRES	(04) Adulto Mayores (04) Discapacitados (02) Jóvenes / (02) Adultos (04) Comerciantes (04) Transportistas	Entrevista Semiestructurada		
										EQUILIBRIO	(04) Adulto Mayores (04) Discapacitados (02) Jóvenes / (02) Adultos (04) Comerciantes (04) Transportistas	Ficha de observación	
											PERCEPCIÓN	(04) Adulto Mayores (04) Discapacitados (02) Jóvenes / (02) Adultos (04) Comerciantes (04) Transportistas	Entrevista Semiestructurada
			¿De que manera influye la interacción de los residentes con el entorno físico en la accesibilidad de servicios en el periodo de ejecución de la ampliación del metropolitano, Comas, Lima, 2021-2022?		Demostrar la influencia de la interacción de los residentes con el entorno físico en la accesibilidad de servicios en el periodo de ejecución de la ampliación del metropolitano, Comas, Lima, 2021-2022.			SEGURIDAD CORPORAL				MOVILIDAD SIN RESTRICCIÓN	(04) Adulto Mayores (04) Discapacitados (02) Jóvenes / (02) Adultos (04) Comerciantes (04) Transportistas
									PROTECCION PERSONAL				(04) Adulto Mayores (02) Discapacitados (02) Jóvenes / (02) Adultos (04) Comerciantes (04) Transportistas

							INTERACCIÓN CON EL ENTORNO FÍSICO	VIALIDAD URBANA	(04) Adulto Mayores	Entrevista Semiestructurada
									(02) Discapacitados	
									(02) Jóvenes / (02) Adultos	
									(04) Comerciantes	
								(04) Transportistas	Ficha de observación	
								ESTÉTICA URBANA	(04) Adulto Mayores	Entrevista Semiestructurada
									(03) Discapacitados	
									(02) Jóvenes / (02) Adultos	
									(04) Comerciantes	
								(04) Transportistas	Ficha de observación	
								CONECTIVIDAD	(04) Adulto Mayores	Entrevista Semiestructurada
									(04) Discapacitados	
							(02) Jóvenes / (02) Adultos			
							(04) Comerciantes			
							(04) Transportistas	Ficha de observación		

Nota: *Elaboración propia*

Tabla 7. Participantes de la entrevista de investigación

Nº	APELLIDOS	EDAD	SEXO	ORGANIZACIÓN SOCIAL	TIPO DE USUARIO
1	Callao Herrera	64	masculino	Adulto mayor	Esposos residentes en los alrededores
2	Miranda Lozada	61	Femenino	Adulto mayor	
3	Vasquez Muños	76	Femenino	Adulto mayor	Esposos residentes dentro de la zona de estudio
4	Cabrera Tambo	79	Masculino	Adulto Mayor	
5	Anticona García	44	Masculino	Discapacitado (Locomoción)	Residentes dentro de la zona de estudio
6	Walter Chiara	54	Masculino	Discapacitado (Auditiva)	
7	Medina Bendezú	52	Masculino	Discapacitado (visual)	
8	Cabrera Vargas	54	Masculino	Discapacitado (comunicativa)	
9	Callao Miranda	34	Masculino	Adulto	Trabajador residente fuera de la zona de estudio
10	Hernán pereza	49	Masculino	Adulto	Trabajador residente dentro de la zona de estudio
11	Quispe Herrera	27	Femenino	Joven	Residentes universitarios fuera de la zona de estudio
12	Perales Sánchez	24	Femenino	Joven	
13	Luisa Gutiérrez	48	Femenino	Comerciante	Residente dentro de la zona de estudio (local)
14	Sandoval Alfaro	50	Femenino	Comerciante	Residente fuera de la zona de estudio (local)
15	Elmer de la Cruz	39	Masculino	Comerciante	Residente dentro de la zona de estudio (ambulatorio)
16	Tarazona Osorio	49	Femenino	Comerciante	Residente fuera de la zona de estudio (ambulatorio)
17	Cabrera Vasquez	55	Masculino	Transportista	Movilidad particular fuera de la zona de estudio
18	Francisco Vergara	51	Masculino	Transportista	Transporte público
19	Moran Castillo	26	Masculino	Transportista	Taxista frecuente de la zona
20	Acosta Matos	33	Femenino	Transportista	Movilidad particular dentro de la zona de estudio

Nota: *Elaboración propia*

Tabla 8. Guía de entrevista

GUÍA DE ENTREVISTA SEMI ESTRUCTURADA		
Título de investigación: Movilidad Urbana y Confort Psicológico en el periodo de ejecución de la ampliación del metropolitano, Comas, Lima, 2021-2023.		
Entrevistador: Anthony Yafec Cabrera Sandoval		
Entrevistado:		
Perfil del entrevistado:		
Hora de inicio: 00:00	Hora de finalización: 00:00	Fecha: 00 / 00 / 2023
DATOS DE GUÍA		
Sub categoría 1: Necesidad de vida		
Código 1: Trabajo		
1. ¿De qué manera usted se ha visto afectado en lo laboral ante este cambio vial?		
Código 2: Educación		
2. ¿Qué desafíos has enfrentado al dirigirte a tu centro de estudio?		
Código 3: Servicios		
3. ¿Cómo crees que la construcción de la ampliación del metropolitano influye en los accesos a los diferentes servicios de la ciudad?		
Sub categoría 2: Accesibilidad de servicios		
Código 4: Equidad		
1. ¿Crees que todas las personas tienen igualdad de oportunidades para acceder a los servicios de la zona? ¿Porqué?		

Código 5: Inclusión
2. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de la falta de accesibilidad en los servicios para la inclusión de las personas con necesidades especiales?
Código 6: Barreras arquitectónicas
3. ¿Qué opinas sobre la importancia de contar con rampas accesibles en los espacios públicos y privados?
Sub categoría 3: Capacidad de movilidad
Código 7: Discapacitados
1. ¿Cómo crees que la movilidad urbana actual afecta la capacidad de movilidad de las personas discapacitadas dentro de la zona?
Código 8: Adulto mayor
2. ¿Cuál es tu percepción sobre los desafíos de movilidad que enfrentan los adultos mayores dentro de la zona?
Código 9: Jóvenes y adultos
3. ¿Cómo crees que le puede afectar la movilidad urbana de esta zona en la capacidad de movilidad de jóvenes y adultos?
Sub categoría 4: Bienestar y satisfacción emocional
Código 10: Ánimo
1. ¿Consideras que el estado de ánimo de las personas en esta zona es mayormente positivo, negativo o variado? ¿Por qué?
Código 11: Estrés
2. ¿Cuáles crees que son los factores que contribuyen al estrés de las personas dentro de la zona?
Código 12: Equilibrio
3. ¿Consideras que la mayoría de las personas mantienen un equilibrio emocional ante contratiempos que ocurren en la zona?
Sub categoría 5: Seguridad corporal

Código 13: Percepción
1. ¿Cómo ha influido en tus actividades diarias alguna situación o incidente que haya impactado en tu percepción de seguridad dentro de la zona?
Código 14: Movilidad sin restricción
2. ¿Alguna vez te has sentido restringido físicamente y psicológicamente ante una situación de movilidad dentro de la zona?
Código 15: Protección personal
3. ¿Qué medidas de protección conoces para salvaguardar tu integridad física y psicológica?
Sub categoría 6: Interacción con el entorno físico
Código 16: Vialidad urbana
1. ¿Cómo describirías el entorno físico de las vías del metropolitano dentro de la zona?
Código 17: Estética urbana
2. ¿Cómo crees que el entorno físico en esta zona afecta la calidad de vida de las personas que viven aquí?
Código 18: Conectividad
3. ¿Cómo crees que podría mejorar la conectividad de las personas con el entorno físico dentro de la zona?

Nota: *Elaboración propia*

Entrevista Transcrita 1.

Residente: Callao Herrera

Edad: 64 años

Perfil: Adulto mayor

Preguntas:

1. ¿De qué manera se ha visto afectado en lo laboral ante este cambio vial?

Me afectado por cambio de ruta del alimentador los carros están pasando por otros lados y no todos tienen la misma ruta con el rápido y las combis es estar preguntando o tengo que caminar más allá porque ya no paran o no pasan por mi paradero tengo que irme por otra avenida es confuso y cansado te hace cambiar el humor.

2. ¿Qué desafíos has enfrentado al dirigirte a tu centro de estudios?

Mi hija es estudiante se ha visto afectado en sus horarios tiene que salir más temprano y aunque es cerca su universidad por que estudia en la universidad cesar vallejo sé que sale con tiempo porque se genera tráfico en toda la avenida universitaria y mucho de sus profesores no tienen consideración.

3. ¿Cómo crees que la construcción de la ampliación del metropolitano influye en los accesos a los diferentes servicios de la ciudad?

No me he visto afectado hasta el momento porque soy una persona que no soy mucho de salir mis hijos todo lo hacen ahora por el internet ahora la tecnología creo que los ayuda y nos ayuda a nosotros así que no podría dar un referente me gusta estar más en casa.

4. ¿Crees que todas las personas tienen igualdad de oportunidades para acceder a los servicios de la zona? ¿Porqué?

No creo porque depende de la distancia del usuario hacia las estaciones a donde se dirijan las personas son diferentes y tienen diferentes necesidades no podría opinar con referentes a las demás personas, pero los jóvenes no tendrían problemas.

5. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de la falta de accesibilidad en los servicios para la inclusión de las personas con necesidades especiales?

No hay un personal adecuado y suficiente para ayudar a un discapacitado y ni a nosotros porque las personas no son conscientes muchos jóvenes pasan de

frente ignoran, nos ignoran la verdad es un problema grave ya de la sociedad no solo de las autoridades porque se comienza de uno mismo.

6. ¿Qué opinas sobre la importancia de contar con rampas accesibles en los espacios públicos y privados?

Comparto la idea de implementar rampas y condiciones que permitan la accesibilidad de las personas discapacitadas y personas a las cual nos facilite para poder utilizar de ellas.

7. ¿Cómo crees que la movilidad urbana actual afecta la capacidad de movilidad de las personas discapacitadas dentro de la zona?

El sistema de transporte es de por si mayormente informal, desorganizado y sin condiciones de brindar un servicio exclusivo al discapacitado inclusive a nosotros que somos personas ya mayores que necesitamos ayuda y muchas veces tener facilidades para movilizarse porque eso es lo que se espera.

8. ¿Cuál es tu percepción sobre los desafíos de movilidad que enfrentan los adultos mayores dentro de la zona?

La informalidad, la falta de paraderos formales y señalizaciones de autoridades de transporte la falta de conciencia de las personas con nosotros que nos encontramos en una etapa más de paciencia y de cuidado para poder

9. ¿Cómo crees que le puede afectar la movilidad urbana de esta zona en la capacidad de movilidad de jóvenes y adultos?

Actualmente por no encontrarse operativo y cierre de calle afecta al crear desvíos de ruta demandando mayor tiempo en el transporte.

10. ¿Consideras que el estado de ánimo de las personas en esta zona es mayormente positivo, negativo o variado? ¿Por qué?

Variado porque no todos se sienten afectadas o beneficiados y eso depende de las circunstancias que se está viendo en el momento muchos tienen asuntos personales y algunas tienen desafíos o circunstancias diferentes no todos somos iguales.

11. ¿Cuáles crees que son los factores que contribuyen al estrés de las personas dentro de la zona?

Caos vehicular los malos olores, el ruido es muy desesperante en la calle y las autoridades deberían poner multa como lo ponen en otros distritos, pero uno de

los principales factores es por el cambio de rutas se genera tremendo tráfico en las vías tanto principales como alternas.

12. ¿Consideras que la mayoría de las personas mantienen un equilibrio emocional ante contratiempo que ocurren en la zona?

No, todos comparten el mismo estado de ánimo el apuro o la urgencia que puedan estar pasando, pero aun así creo yo que es difícil mantener el equilibrio emocional.

13. ¿Cómo ha influido en tus actividades diarias alguna situación o incidente que haya impactado en tu percepción de seguridad dentro de la zona?

En mi percepción tal vez aún no he tenido con mi persona algún altercado, pero si he visto la inseguridad que se tiene día a día y de las pocas soluciones que se dan, muchos de mis amigos, compañeros han pasado con la desgracia de estas personas que no tienen conciencia de los actos que están cometiendo poniendo en riesgo a otras personas que muchas familias esperan en casa y es muy indignante como ciudadano.

14. ¿Alguna vez te has sentido restringido físicamente y psicológicamente ante una situación de movilidad dentro de la zona?

. Si, cuando hubo paro de alimentadores o muchas veces el mismo metropolitano no tiene la cantidad unidades adecuada para poder abastecer a todos lo que necesitamos movilizarnos igual al transporte público que muchas veces tampoco se pueden tomar por la cantidad de gente que va en ella.

15. ¿Qué medidas de protección conoces para salvaguardar tu integridad física y psicológica?

Mayor patrullaje y acción de serenazgo que permita tener un mayor control de la seguridad de las personas que están transitando en ellas sin estar con el temor de que nos pueda suceder algo o hasta nuestra familia podría estar en peligro.

16. ¿Cómo describirías el entorno físico de las vías del metropolitano dentro de la zona?

Creo que debería haber más accesos que permita llegar más rápido a las estaciones como puentes peatonales y no es tan extensa para cruzar de un punto a otro más a nuestra edad que es más cansado de poder caminar.

17. ¿Cómo crees que el entorno físico en esta zona afecta la calidad de vida de las personas que viven aquí?

Afecta por mayor contaminación por gases de la combustión y contaminación sonora sumado el tráfico creo que es el punto que se debe primero solucionar porque afecta al salir a la calle.

18. ¿Cómo crees que podría mejorar la conectividad de las personas con el entorno físico dentro de la zona?

Mejorando la infraestructura peatonal mayor orden en el tránsito y recuperación de espacios públicos creo que ese sería bueno tener en cuenta.

Entrevista Transcrita 2.

Residente: Miranda Lozada

Edad: 61 años

Perfil: Adulto mayor

Preguntas:

1. ¿De qué manera se ha visto afectado en lo laboral ante este cambio vial?

Estoy llegando tarde a mi trabajo por el mal manejo que se está teniendo de las nuevas rutas de transporte que está habiendo es difícil poder organizarse ya que también el cierre de las calles que son muchas veces diferentes y genera nuevas rutas.

2. ¿Qué desafíos has enfrentado al dirigirte a tu centro de estudios?

Mis nietos tienen problemas con la entrada de sus clases por las vueltas que se tienen que dar y la mala señalización, los semáforos que ni funcionan se debe buscar solución.

3. ¿Cómo crees que la construcción de la ampliación del metropolitano influye en los accesos a los diferentes servicios de la ciudad?

Sí, porque de estación en estación tengo que caminar mucho para llegar a mi trabajo y ahí pierdo mucho tiempo en solo tener que caminar mas, aunque me empieza a doler la rodilla y como tengo problema para poder desplazarme tengo que tomar moto taxi y eso suma a un gasto mas también que no estaba planeado.

4. ¿Crees que todas las personas tienen igualdad de oportunidades para acceder a los servicios de la zona? ¿Porqué?

No, porque vivimos en diferentes zonas y diferentes modos de vida hasta diferentes accesos muchos han salido beneficiados sin considerar tal vez a las otras personas que estamos más lejos inclusive estamos cruzando la calle, pero tenemos que tomar moto taxi solo para poder llegar porque de lo que uno caminaba más fácil ahora se complica.

5. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de la falta de accesibilidad en los servicios para la inclusión de las personas con necesidades especiales?

Se tiene que capacitar a personal que pueda ayudar a los discapacitados y deberían tomar más en cuenta estos temas también en los colegios centro de estudio que es algo que debemos aprender para que la sociedad sea mejor.

6. ¿Qué opinas sobre la importancia de contar con rampas accesibles en los espacios públicos y privados?

Está bien, es necesario por la cantidad de accidentes que se han registrado y además es importante para cualquier persona que la necesite claro también hay muchos muchachos que no saben utilizar y los usan de manera inapropiada creando un mal uso.

7. ¿Cómo crees que la movilidad urbana actual afecta la capacidad de movilidad de las personas discapacitadas dentro de la zona?

Actualmente está desorganizado la movilidad para los discapacitados la falta de conciencia de las autoridades para estas personas

8. ¿Cuál es tu percepción sobre los desafíos de movilidad que enfrentan los adultos mayores dentro de la zona?

Falta de paraderos, señalizaciones que son muy escasas cada cierto lugar tienen y muchas de estas se encuentran en mal estado rotas desgastadas también la iluminación de ciertas calles deberían ser mejoradas.

9. ¿Cómo crees que le puede afectar la movilidad urbana de esta zona en la capacidad de movilidad de jóvenes y adultos?

Las rutas cambiadas, los desvíos afectan la llegada de tiempo al trabajo hacen que sean una de los principales desafíos que deben pasar los jóvenes en estos tiempos por el cambio de ruta y la congestión vehicular que se genera.

10. ¿Consideras que el estado de ánimo de las personas en esta zona es mayormente positivo, negativo o variado? ¿Por qué?

Variado porque tenemos diferentes maneras de pensar, reaccionar y tomar los problemas de acuerdo al estado de ánimo que nos encontremos, pero en mi opinión siempre es variado.

11. ¿Cuáles crees que son los factores que contribuyen al estrés de las personas dentro de la zona?

No respetan las señalizaciones, el caos que tiene el tráfico excesivo de los días y los olores que botan los carros crea muchos dolores de cabeza la gente apretada gritando queriendo llegar a su destino y los conductores que muchas veces ponen en riesgo yendo por otros lados inclusive se suben a la vereda creando peligro y nervios.

12. ¿Consideras que la mayoría de las personas mantienen un equilibrio emocional ante contratiempo que ocurren en la zona?

No, son muy variados por las circunstancias que sucedan más a sus alrededores como de su trabajo o hasta familiares porque nadie sabe que le puede pasar y con todos los cambios que se está habiendo en las calles con el transporte ayuda a que una persona no pueda manejar.

13. ¿Cómo ha influido en tus actividades diarias alguna situación o incidente que haya impactado en tu percepción de seguridad dentro de la zona?

Me ha perjudicado porque tengo que caminar siendo persona mayor pésimo servicio al colocar los paraderos y eso que muchos de esos paraderos no son paraderos creo son conocidos como paraderos informales, pero son peligrosos muchos de ellos se paran en medio de la pista miedo da de que puedan subirse al poco espacio.

14. ¿Alguna vez te has sentido restringido físicamente y psicológicamente ante una situación de movilidad dentro de la zona?

Si por caos vehicular y la desinformación de desvíos los continuos robos que también hay cuando los carros causados por el tráfico ellos aprovechan para poder subir o jalar las cosas de las personas, la iluminaria de noche también es un peligro muchos no funcionan los semáforos muchos de ellos no funcionan en la noche.

15. ¿Qué medidas de protección conoces para salvaguardar tu integridad física y psicológica?

Mayor patrullaje policial, salir acompañada el mejor manejo de un mantenimiento de los equipamientos señales que se encuentran en mal estado por el tiempo y también de las personas porque no saben cuidar también sus alrededores, cámaras de vigilancia o un centro de control para que así puedan ayudarnos más rápido en caso de algún peligro.

16. ¿Cómo describirías el entorno físico de las vías del metropolitano dentro de la zona?

Es una obra que parece bonita de vista, aunque sus postas son muy chicas para que pasen los carros en realidad, pero se ve novedoso algo bonito que da otro toque a la comunidad, pero tenemos que ver la funcionalidad creo que falto un poco

más de estudio tal vez para un mejor manejo de ellas hasta el momento no está en funcionamiento por problemas que está teniendo y esperemos que se solucionen y solucionen nuestros inconvenientes.

17. ¿Cómo crees que el entorno físico en esta zona afecta la calidad de vida de las personas que viven aquí?

La contaminación, el ruido de todo los vehículos y las personas uno sale estresada ya de su casa o de su trabajo las personas que viven cerca de las avenidas creo que debe ser un dolor de cabeza ya que todo el día deben manejar con eso y es horrible nomas cuando uno se transporta me imagino las personas que viven por ahí.

18. ¿Cómo crees que podría mejorar la conectividad de las personas con el entorno físico dentro de la zona?

Recuperación de áreas públicas y mejorar el tránsito, áreas verdes se debe observar ver que le faltaría a la comunidad, pero para mí en la actualidad falta más área verde y ciclovía porque veo varios muchachos que anda con su bicicleta en las pistas y da miedo verlos con los carros poniendo en peligro su vida.

Entrevista Transcrita 3.

Residente: Vasquez Muñoz

Edad: 76 años

Perfil: Adulto Mayor

Preguntas:

1. ¿De qué manera se ha visto afectado en lo laboral ante este cambio vial?

He visto que se han visto afectado por el tráfico, lo han guiado por otro lado eso es lo que no gusta hasta el momento hasta que se arregle, en mi caso yo más me dedico actualmente estar con mis nietos en casa, pero si estoy enterada de la situación.

2. ¿Qué desafíos has enfrentado al dirigirte a tu centro de estudios?

Los jóvenes pasan muchas cosas porque no hay movilidad, la movilidad pasa lleno, hay que correr para poner tomarlos y por eso en los metropolitanos hay que hacer colas largas.

3. ¿Cómo crees que la construcción de la ampliación del metropolitano influye en los accesos a los diferentes servicios de la ciudad?

Claro en llegar más rápido se llega más rápido, pero con dificultades las personas tenemos que salir temprano para poder hacer algún trámite ya que el tráfico nos puede hacer llegar tarde.

4. ¿Crees que todas las personas tienen igualdad de oportunidades para acceder a los servicios de la zona? ¿Porqué?

Claro que no, muchas personas no tienen la posibilidad mayormente porque viven muy lejos y no hay ayuda para quienes lo necesitamos nos sentimos abandonados en muchas veces por la falta de apoyo hacia nuestra persona cuando queremos o necesitamos algo.

5. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de la falta de accesibilidad en los servicios para la inclusión de las personas con necesidades especiales?

Porque no hay atención, no los ayudan, se caen y sufren porque no hay apoyo no hay ayuda para que suban los discapacitados a los micros o al metropolitano.

6. ¿Qué opinas sobre la importancia de contar con rampas accesibles en los espacios públicos y privados?

Que si les convendría tenerlo esas rampas a los discapacitados, para que puedan acceder más rápido, más seguridad son personas que muchas veces están solitas y necesitan estos accesos para poder movilizarse mejor.

7. ¿Cómo crees que la movilidad urbana actual afecta la capacidad de movilidad de las personas discapacitadas dentro de la zona?

Bastante les afecta no llegan a la hora, no los recogen a los discapacitados hasta nosotros mismo sufrimos

8. ¿Cuál es tu percepción sobre los desafíos de movilidad que enfrentan los adultos mayores dentro de la zona?

Bastantes desafíos, sufrimos el adulto mayor sufrimos porque pasan los carros no nos recogen porque somos una carga.

9. ¿Cómo crees que le puede afectar la movilidad urbana de esta zona en la capacidad de movilidad de jóvenes y adultos?

A los jóvenes porque tienen que madrugar que tienen que ir y no encuentran la movilidad para llegar temprano a su centro de estudio.

10. ¿Consideras que el estado de ánimo de las personas en esta zona es mayormente positivo, negativo o variado? ¿Por qué?

Variado porque muchas personas nos sentimos nervioso por las cosas que vemos y a veces nos sentimos tranquilos cuando vemos que esta todo normal o no tenemos algún apuro.

11. ¿Cuáles crees que son los factores que contribuyen al estrés de las personas dentro de la zona?

Bueno viendo a los rateros que te asaltan o cuando pelean una persona se estresan tantas formas de ver estrés en las personas también teniendo sus problemas en sus trabajos y el tráfico no ayuda.

12. ¿Consideras que la mayoría de las personas mantienen un equilibrio emocional ante contratiempo que ocurren en la zona?

No porque muchas veces te sientes impotente porque no te puedes ir rápido, no puedes pasar de un lado a otro te pones mal.

13. ¿Cómo ha influido en tus actividades diarias alguna situación o incidente que haya impactado en tu percepción de seguridad dentro de la zona?

Una se va con el miedo que te puedan robar, que te puedan jalonear en el transporte eso pasa siempre que salimos de casa ese miedo.

14. ¿Alguna vez te has sentido restringido físicamente y psicológicamente ante una situación de movilidad dentro de la zona?

Bastante porque uno sale y no encuentra la movilidad o la movilidad que necesita uno tiene una emergencia y no encuentra o se complica porque debemos caminar o simplemente no hay como llegar.

15. ¿Qué medidas de protección conoces para salvaguardar tu integridad física y psicológica?

Cuidarme no exponerme que me puedan pasar algo, observando mis alrededores no estar lugares oscuros y salir con uno de mis hijos o nietos para que me ayude hacer los trámites que necesito hacer acompañándome al hospital en lo que necesite.

16. ¿Cómo describirías el entorno físico de las vías del metropolitano dentro de la zona?

Está bien si lo terminaran como debería ser pensando en todos nosotros sin perjudicar a las personas que los necesitan para poder llegar rápido.

17. ¿Cómo crees que el entorno físico en esta zona afecta la calidad de vida de las personas que viven aquí?

Nos afecta porque faltan muchas cosas no tenemos apoyo, muchas cosas nos faltan, falta que piensen en nosotros en los discapacitados y en muchas personas por que las necesidades son grandes.

18. ¿Cómo crees que podría mejorar la conectividad de las personas con el entorno físico dentro de la zona?

Con mejor movilidad, semáforos, señales que ayuden a poder movilizarnos con mayor fluidez y no cayendo en esta mala obra o no pensada en persona como nosotros y las personas discapacitadas.

Entrevista Transcrita 4.

Residente: Cabrera Tambo

Edad: 79 años

Perfil: Adulto Mayor

Preguntas:

1. ¿De qué manera se ha visto afectado en lo laboral ante este cambio vial?

Yo actualmente me encuentro retirado, pero veo las personas que están teniendo problemas por no poder cruzar o a veces ya ni paran los carros por se desvían es un caos.

2. ¿Qué desafíos has enfrentado al dirigirte a tu centro de estudios?

Tengo a mis nietos, bisnietos que he visto afectados por esta construcción ya que no pueden moverse, cruzar las pistas tienen que dar vueltas y el tiempo muchas veces le falta, hasta les pueden robar por ir por zonas que ni ellos a veces conocer para poder cruzar de un extremo a otro.

3. ¿Cómo crees que la construcción de la ampliación del metropolitano influye en los accesos a los diferentes servicios de la ciudad?

Me parece que es imparcial, algunos beneficiados algunos no, pero mucho caos ya uno como persona mayor nos cuesta dirigirnos a los servicios, nos complican nuestro tránsito.

4. ¿Crees que todas las personas tienen igualdad de oportunidades para acceder a los servicios de la zona? ¿Porqué?

En mi condición ya avanzada es más difícil la verdad, nosotros se nos dificulta, pero tal vez las personas jóvenes se le hará más fácil poder llegar o caminar hasta los lugares.

5. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de la falta de accesibilidad en los servicios para la inclusión de las personas con necesidades especiales?

Las consecuencias son muy diversas ellos como mi persona nos sentimos como si fuéramos una carga para los demás y muchas veces las autoridades no piensan en nosotros, nosotros necesitamos otra forma de trato más especial.

6. ¿Qué opinas sobre la importancia de contar con rampas accesibles en los espacios públicos y privados?

En realidad, es muy importante contar con rampas si no las personas discapacitadas como cruzarían o desplazarían, pero las autoridades deben ser considerada, mucho nos faltan.

7. ¿Cómo crees que la movilidad urbana actual afecta la capacidad de movilidad de las personas discapacitadas dentro de la zona?

Les afecta mucho porque le dificulta moverse ir de un lado a otro hasta para uno mismo.

8. ¿Cuál es tu percepción sobre los desafíos de movilidad que enfrentan los adultos mayores dentro de la zona?

Yo enfrento todos los días al salir el temor de ser empujados, insultados por los mismos conductores, caminar de un punto tan lejano, por eso deberían pensar mejor sus planes de construcción las autoridades.

9. ¿Cómo crees que le puede afectar la movilidad urbana de esta zona en la capacidad de movilidad de jóvenes y adultos?

Creo que ellos al ser jóvenes tienen más posibilidades de movilizarse, pero también la dificulta es el desvío de los carros llegan tarde, incluso mis nietos mucho se tardan en ir a sus estudios y trabajos.

10. ¿Consideras que el estado de ánimo de las personas en esta zona es mayormente positivo, negativo o variado? ¿Por qué?

Yo considero que es variado, pero más negativo que positivo porque es un caos y se ve en la gente, peleas, gritos, ruidos en las horas punta especialmente como en la mañana y noche.

11. ¿Cuáles crees que son los factores que contribuyen al estrés de las personas dentro de la zona?

Las cosas que contribuyen pueden ser el cambio de ruta de muchos carros que se han desviado por esta ampliación o las nuevas rutas que han generado, el cierre de las rejas que han puesto en las estaciones que no dejan caminar.

12. ¿Consideras que la mayoría de las personas mantienen un equilibrio emocional ante contratiempo que ocurren en la zona?

Siempre va ver un estrés de salir de casa porque sabe a lo que uno se enfrenta saliendo nomas a la calle peor con esta construcción.

13. ¿Cómo ha influido en tus actividades diarias alguna situación o incidente que haya impactado en tu percepción de seguridad dentro de la zona?

Todos los días siempre hay un robo creo que la inseguridad en los paraderos o hasta saliendo de casa nomas es la principal falta que no han podido solucionar las autoridades.

14. ¿Alguna vez te has sentido restringido físicamente y psicológicamente ante una situación de movilidad dentro de la zona?

Muchas veces nosotros somos propensos ante estas situaciones porque no nos respetan o se vulneran muchas veces nuestros derechos, nos ven como un punto más fácil hasta de robar.

15. ¿Qué medidas de protección conoces para salvaguardar tu integridad física y psicológica?

Salir acompañado con mis hijos porque tienen movilidad para poder llevarme, pero las veces que no han podido he tenido que tener mucho cuidado por no ir por zonas solitarias.

16. ¿Cómo describirías el entorno físico de las vías del metropolitano dentro de la zona?

Así a vista parece bonito, pero a mí como adulto mayor no me beneficia en nada por el sobre esfuerzo que tengo que hacer para poder subir a una movilidad si no es le comente por la movilidad de mis hijos creo que sería más complicado y no todos tenemos esas situaciones me imagino a otras personas mayores como se complica.

17. ¿Cómo crees que el entorno físico en esta zona afecta la calidad de vida de las personas que viven aquí?

Vivir en caos, mucho tráfico los constantes conflictos que vivimos día a día en la calle con los cambios vehiculares y los paraderos informales que están existiendo ahora por que no son buenas las ubicaciones de los paraderos que han puesto.

18. ¿Cómo crees que podría mejorar la conectividad de las personas con el entorno físico dentro de la zona?

Creando o construyendo de manera eficaz para todos nosotros que no den la seguridad de poder desplazarnos de manera cómoda y segura pensando y mejorar las pistas que muchas de ellas están en mal estado.

Entrevista Transcrita 5

Residente: Anticona Garcia

Edad: 44 años

RUI: RD110900

Perfil: Discapacidad Locomotor

Preguntas:

1. ¿De qué manera se ha visto afectado en lo laboral ante este cambio vial?

En lo laboral no mucho, tal vez el tiempo el trabajo ya que esto generaría desvíos en las vías de transporte y haya que buscar nuevos puntos al tomar las unidades que lleve al centro de trabajo.

2. ¿Que desafíos has enfrentado al dirigirte a tu centro de estudios?

Mayormente sería los accesos, paraderos de transporte público, así como las unidades y mucho menos hablar del público usuario que no respetan los asientos preferenciales.

3. ¿Cómo crees que la construcción de la ampliación del metropolitano influye en los accesos a los diferentes servicios de la ciudad?

Favorablemente ya que con esto se está llegando a nuevos destinos y esto facilita al pueblo trasladarse desde puntos más lejanos dando así mas acceso a la población en general con estas nuevas rutas de transporte.

4. ¿Crees que todas las personas tienen igualdad de oportunidades para acceder a los servicios de la zona? ¿Porqué?

No todos ya que ciertos sectores de población no se tienen en cuenta debería existir más formas de acceso para los más vulnerables como personas con discapacidad, adultos mayores o tal podemos incluir a los niños y la población en general que son vulnerables.

5. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de la falta de accesibilidad en los servicios para la inclusión de las personas con necesidades especiales?

Las consecuencias son las faltas de oportunidades que estas generan, como el acceso a la educación, el trabajo dificultando así que las personas con discapacidad podrían insertarse y ser útiles en la sociedad al no tener muchas veces igualdad de oportunidades como el resto de la población.

6. ¿Qué opinas sobre la importancia de contar con rampas accesibles en los espacios públicos y privados?

Estas cosas deberían de darse hace mucho tiempo atrás pero nunca es tarde para comenzar permitiendo así la integración de ciertos sectores de la sociedad como son una población vulnerable, personas con discapacidad con esto podrían insertarse mejor a la sociedad y ser útiles dejando de ser así como hemos visto una carga.

7. ¿Cómo crees que la movilidad urbana actual afecta la capacidad de movilidad de las personas discapacitadas dentro de la zona?

Esto afecta en muchos sentidos ya que no todos los lugares públicos como privados no cuentan con los accesos para las personas con discapacidad dificultándole así de tener las mismas oportunidades.

8. ¿Cuál es tu percepción sobre los desafíos de movilidad que enfrentan los adultos mayores dentro de la zona?

Más que todo sería la falta de conciencia de la población ya que los valores y el respeto son cosas que en el último tiempo se han perdido por completo.

9. ¿Cómo crees que le puede afectar la movilidad urbana de esta zona en la capacidad de movilidad de jóvenes y adultos?

Esto depende mucho del enfoque de las personas que están a cargo de estas obras quienes deberían tener en cuenta los criterios técnicos y diferentes necesidades de la población quienes serán los usuarios de este servicio.

10. ¿Consideras que el estado de ánimo de las personas en esta zona es mayormente positivo, negativo o variado? ¿Por qué?

El estado de ánimo va depender mucho de la persona, pero creo yo en lo personal que su ánimo puede mejorar al brindarle mayor comodidad y acceso al momento de transportarse mejorando así la calidad de vida de muchas personas.

11. ¿Cuáles crees que son los factores que contribuyen al estrés de las personas dentro de la zona?

Los factores pueden ser diversos, pero en cuanto al transporte mejorando en la forma de cómo acceder a ellos, esto hará menos estresante la vida de muchos sectores de la población.

12. ¿Consideras que la mayoría de las personas mantienen un equilibrio emocional ante contratiempo que ocurren en la zona?

Más que manejar un equilibrio emoción hemos tenido que lidiar con todo esto el transporte de esta zona es difícil ya para muchos con este trabajo de ampliación

que se viene realizando, espero que se logre mejorar la vida de muchas personas.

13. ¿Cómo ha influido en tus actividades diarias alguna situación o incidente que haya impactado en tu percepción de seguridad dentro de la zona?

En mi vida diaria mayormente la dificultad de trasladarme de un lugar a otro, esperemos que con esta nueva obra muchas cosas mejoren en la zona.

14. ¿Alguna vez te has sentido restringido físicamente y psicológicamente ante una situación de movilidad dentro de la zona?

Físicamente muchas veces por la falta de acceso en los diferentes medios de transporte y psicológicamente por el estrés que esta pueda generar.

15. ¿Qué medidas de protección conoces para salvaguardar tu integridad física y psicológica?

Las medidas de seguridad son pocas sería bueno tener algunos medios de protección como barandas personas capacitadas para las personas con capacidad sobre todo en hora punta donde hay demanda, tener más campañas de concientización para la población en general para que respeten a las personas con discapacidad, adultos mayores que muchas veces están olvidados por las autoridades.

16. ¿Cómo describirías el entorno físico de las vías del metropolitano dentro de la zona?

Esto generaría mucho congestionamiento en cuanto al transporte ya que el metropolitano tiene sus líneas exclusivas además que le daría a las personas mayor opciones de transportes de trasladarse de un lado a otro.

17. ¿Cómo crees que el entorno físico en esta zona afecta la calidad de vida de las personas que viven aquí?

Esto podría afectar de diferentes maneras yo creo que mientras dure las obras esto puede generar molestia en algunos sectores, pero si es para mejora toda obra es buena, mejor bienestar.

18. ¿Cómo crees que podría mejorar la conectividad de las personas con el entorno físico dentro de la zona?

Mejoraría favorablemente, mejores facilidades de acceso en el momento de trasladarse y eso uniría más ciudades con un mejor transporte de calidad si es que es esto lo que se está buscando con estas obras de ampliación.

Entrevista Transcrita 6.

Residente: Walter Chiara

Edad: 54 años

RUI: RD4440

Perfil: Discapacidad Auditiva

Preguntas:

1. ¿De qué manera se ha visto afectado en lo laboral ante este cambio vial?

Si me afectada y si me he visto afectado el motivo de desviación de vehículos en algunos casos la falta de información con discapacidad auditiva, visual, auditiva por la falta de información.

2. ¿Que desafíos has enfrentado al dirigirte a tu centro de estudios?

Los desafíos que se presentan que debemos tener bastante cuidado ser precavidos de ver cómo es nuevos , debemos estar más orientado en ese tema, porque parece mentira pero a veces las personas te indican o cuando desconoces y a veces la persona cuando te contestan bueno el tema que no puede oír entonces la gente te da la respuesta sin desconocer y entonces no lo entiendes teniendo que preguntar a cada rato obviamente porque es un paradero nuevo por eso porque más antes como había paraderos ya no había la posibilidad de preguntar a cada rato pero ahora sí y hay que preguntar.

3. ¿Cómo crees que la construcción de la ampliación del metropolitano influye en los accesos a los diferentes servicios de la ciudad?

Si influye bastante el acceso a nuevos paraderos más de orden, esperando todavía porque falta culminar el tema de las señalizaciones que se ameritan para todas las personas con discapacidad se ve algunas todavía que se tienen que mejorar, pero estamos a la espera de eso.

4. ¿Crees que todas las personas tienen igualdad de oportunidades para acceder a los servicios de la zona? ¿Porqué?

Si la igualdad, claro que siempre las personas con discapacidad tienen menos igualdad porque con los demás de alguna forma alguna persona como es en mi caso un problema auditivo no se puede ver fácilmente tendrían que mirar si llevo un dispositivo o si no lleva un audífono las posibilidades de igualdad se disminuye para unas personas con discapacidad es muy notablemente eso se siente el rechazo ya no tienes la misma igualdad que los demás.

5. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de la falta de accesibilidad en los servicios para la inclusión de las personas con necesidades especiales?

Obviamente también tenemos el mismo problema porque el acceso al transporte al metropolitano o se a cualquier lado tiene su consecuencia para una personas auditiva particular, cobran el pasaje y no escuchas, preguntas algo, te responden y no escuchas por el problema auditivo es mantenerse a veces callado para no preguntar y tampoco no responderte, te sientes aislado, cuando usas el audífono , el audífono ayuda no al 100% que las personas que usan eso nos ayuda el 80% a 70 % no es como si me hablaras y te escuchara, se escucha entre borroso y se dificulta y peor si estas de espaldas.

6. ¿Qué opinas sobre la importancia de contar con rampas accesibles en los espacios públicos y privados?

Es importantísimo las rampas tengo muchos amigos que usan silla de ruedas y esas rampas son a veces utilizados por personas por ejemplo en bicicleta, por ejemplo, personas con perritos y hay personas que deben esperar para poder circular y no se dan cuenta falta un poco más de concientización porque las personas somos desconocidas para la sociedad y falta educación desde el colegio.

7. ¿Cómo crees que la movilidad urbana actual afecta la capacidad de movilidad de las personas discapacitadas dentro de la zona?

Si afecta bastantísimo acá en la zona, los que vivimos muchas zonas no tienen señalización para las personas con discapacidad y ahí hay muchas personas con discapacidad de diferentes maneras por consecuencia de enfermedades, de accidentes, militares o policías que han quedado discapacitados a pesar de tener gran capacidad de discapacitados no hay una buena señalización aquí y tampoco hay apoyo para esas personas.

8. ¿Cuál es tu percepción sobre los desafíos de movilidad que enfrentan los adultos mayores dentro de la zona?

Los desafíos para las personas mayores he visto que también las personas no son apoyadas, hasta los mismo micro buseros usan de paraderos informales en la zona donde cruzan las personas con discapacidad, personas adultas no se hace respetar así que hay bastante desafío para ellos que también necesitan de las personas que están bien.

9. ¿Cómo crees que le puede afectar la movilidad urbana de esta zona en la capacidad de movilidad de jóvenes y adultos?

No deseo contestar.

10. ¿Consideras que el estado de ánimo de las personas en esta zona es mayormente positivo, negativo o variado? ¿Por qué?

Si las personas tienen diferentes caracteres salen de su casa con buena motivación u otros con problemas económico y tantas cosas más y también hay personas que por naturaleza paran renegando entonces encontrarse con esas personas a las personas con discapacidad les afecta cruzarse con personas que están renegando viendo eso es un tema ya personal la actitud de cada persona.

11. ¿Cuáles crees que son los factores que contribuyen al estrés de las personas dentro de la zona?

El tema del estrés afecta a todas las personas. se ve notoriamente en las personas que padecen de esa enfermedad en sus actitudes, aquí en esta zona se ve bastante al menos yo veo.

12. ¿Consideras que la mayoría de las personas mantienen un equilibrio emocional ante contratiempo que ocurren en la zona?

Todas las personas que salen de sus hogares o se van a su trabajo u otro lugar no controlan sus emociones cuando se ven afectado al lado que van por ejemplo al mercado y están con la hora quieren cruzar rápido o ir rápido al trabajo se nota.

13. ¿Cómo ha influido en tus actividades diarias alguna situación o incidente que haya impactado en tu percepción de seguridad dentro de la zona?

Si me ha impactado bastante el ver como las personas no tienen empatía por las personas por ese momento cada uno ve por sus cosas lo más rápido que pueda, suben al bus sin dar preferencia a los adultos igual que a una combi se ha visto eso.

14. ¿Alguna vez te has sentido restringido físicamente y psicológicamente ante una situación de movilidad dentro de la zona?

Si he sentido personalmente que las personas te miran mal hasta las personas que conoces te ven así, porque te saludan y no le contestas porque no lo escuchaste piensan que no los quieres saludar o estas molesto, eso pasa por que desconocen que la persona tiene discapacidad auditiva.

15. ¿Qué medidas de protección conoces para salvaguardar tu integridad física y psicológica?

Esta pregunta no la respondió porque sentía que no le correspondía, ya que es una persona con discapacidad y por respeto al entrevistado no se le puede obligar tomando su decisión como válida.

16. ¿Cómo describirías el entorno físico de las vías del metropolitano dentro de la zona?

Entorno a la ubicación del metropolitano va a mejorar las zonas, la zona estaba antes con basura ahora que va estar el metropolitano bueno esperamos que pueda a ver más orden al menos esperamos eso y como persona con discapacidad esperamos zonas exclusivas para las personas con discapacidad claro que cada uno presentando su carnet de conadis.

17. ¿Cómo crees que el entorno físico en esta zona afecta la calidad de vida de las personas que viven aquí?

En términos generales como vecino y de todos lo que vivimos en esta zona sea muy beneficioso esperando que no haya mucha incomodidad sabemos que los ambulantes siempre van estar ahí, pero ver la manera de reubicarlos en una parte donde no afecta porque muchos de ellos se olvidan que las personas con discapacidad necesitan utilizarlas y mayores también.

18. ¿Cómo crees que podría mejorar la conectividad de las personas con el entorno físico dentro de la zona?

Creo que deberían pensar mejor en las personas que las necesitamos implementando más cosas para acceder a ellas con facilidad.

Entrevista Transcrita 7.

Residente: Medina Bendezu

Edad: 52 años

Perfil: Discapacidad Visual

Preguntas:

1. ¿De qué manera se ha visto afectado en lo laboral ante este cambio vial?

Si me afectado y me ha afectado el motivo de nuevas rutas de vehículos en algunos casos la falta de información con discapacidad visual ya que necesito de una persona que me ayude o me guie en mi caso está mi amigo que nos apoyamos mutuamente.

2. ¿Qué desafíos has enfrentado al dirigirte a tu centro de estudios?

Los desafíos que se me presenta al ser una persona que ni ve es tener bastante cuidado, debemos estar más orientado en ese tema, porque muchas veces las personas no comprenden y no entendemos de acuerdo a nuestra discapacidad.

3. ¿Cómo crees que la construcción de la ampliación del metropolitano influye en los accesos a los diferentes servicios de la ciudad?

Como soy una persona que no pude visualizar no me corresponde responder esta pregunta.

4. ¿Crees que todas las personas tienen igualdad de oportunidades para acceder a los servicios de la zona? ¿Porqué?

Las personas con discapacidad en mi caso es complicado acceder a cada servicio necesitamos ayuda por eso siempre en mi caso tenemos que salir acompañados, pero de no ser así se nos complica al no poder saber dónde estamos ubicados y consultar a una persona es complicado ya que no todos se encuentran dispuestos ayudarnos

5. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de la falta de accesibilidad en los servicios para la inclusión de las personas con necesidades especiales?

En mi condición es indispensable contar con alguien o tener la oportunidad de estar con personas que estén dispuesta de ayudar.

6. ¿Qué opinas sobre la importancia de contar con rampas accesibles en los espacios públicos y privados?

Es muy importante tengo a mis amigos que son discapacitados y necesitan usar las rampas para poder subir a la vereda.

7. ¿Cómo crees que la movilidad urbana actual afecta la capacidad de movilidad de las personas discapacitadas dentro de la zona?

No te podría responder con precisión, pero es depende de cada situación que cada persona presente en mi condición es muy esencial que pueda haber texturas la cual nos ayuda a identificar el espacio.

8. ¿Cuál es tu percepción sobre los desafíos de movilidad que enfrentan los adultos mayores dentro de la zona?

Bueno según con mi amigo presente conversando del tema me indica que muchos paraderos informales gente mayor que no puede cruzar y no solo ellos es un peligro para nosotros.

9. ¿Cómo crees que le puede afectar la movilidad urbana de esta zona en la capacidad de movilidad de jóvenes y adultos?

No te podría responder tampoco esta pregunta ya que es muy difícil en mi condición explicarte los factores que puedan afectar.

10. ¿Consideras que el estado de ánimo de las personas en esta zona es mayormente positivo, negativo o variado? ¿Por qué?

Si el estado de las personas es de cómo se encuentren la persona, pero se escucha siempre gritos y se siente un ambiente de estrés.

11. ¿Cuáles crees que son los factores que contribuyen al estrés de las personas dentro de la zona?

Para mí un factor de estrés es el ruido ya que no me deja conectar con mi entorno y la incertidumbre de donde estar.

12. ¿Consideras que la mayoría de las personas mantienen un equilibrio emocional ante contratiempo que ocurren en la zona?

Creo que las personas no cuentan con ese equilibrio se escucha tantas cosas que se siente claramente el no control de sus emociones.

13. ¿Cómo ha influido en tus actividades diarias alguna situación o incidente que haya impactado en tu percepción de seguridad dentro de la zona?

La empatía de las personas es creo que le falta a la población es algo que lamentablemente muy poco existe.

14. ¿Alguna vez te has sentido restringido físicamente y psicológicamente ante una situación de movilidad dentro de la zona?

Si al salir de mi vivienda no sabes que pueda pasar afuera y eso influye en una situación restringida.

15. ¿Qué medidas de protección conoces para salvaguardar tu integridad física y psicológica?

No te podría responder la pregunta.

16. ¿Cómo describirías el entorno físico de las vías del metropolitano dentro de la zona?

Se evitó la pregunta de acuerdo a su condición física.

17. ¿Cómo crees que el entorno físico en esta zona afecta la calidad de vida de las personas que viven aquí?

se evitó la pregunta de acuerdo a su condición física.

18. ¿Cómo crees que podría mejorar la conectividad de las personas con el entorno físico dentro de la zona?

Creo que deben pensar más en la persona como nosotros ver métodos que nos ayuden a estar integrado a la sociedad.

Entrevista Transcrita 8.

Residente: Cabrera Vargas

Edad: 54 años

RUI: 03518 -M-2018

Perfil: Discapacidad Comunicativa

Preguntas:

1. ¿De qué manera se ha visto afectado en lo laboral ante este cambio vial?

Creo que me afecta al poder movilizarme se me complica por las nuevas rutas y como tengo que estar preguntando no puedo escuchar bien a la vez también tengo problemas para poder hablar y algunas personas no me entienden tengo que repetir varias veces para que tal vez me puedan ayudar a un así es muy difícil con todo lo que puede estar cambiado me demoro mucho más.

2. ¿Qué desafíos has enfrentado al dirigirte a tu centro de estudios?

Como te comenté creo que la falta de comunicación u orientación que a un no tengo clara para poder movilizarme es confusa varias veces me equivocado de carro o de ruta, pero así tenemos que salir igual a movilizarme espero que se pueda encontrar una solución para las personas con nuestras condiciones.

3. ¿Cómo crees que la construcción de la ampliación del metropolitano influye en los accesos a los diferentes servicios de la ciudad?

Es complicado porque con mi condición se me dificulta, aunque en ciertas oportunidades con la cambia de ruta me ha dejado cerca como es el centro mall que se encuentra por encacha porque el carro está pasando por ahí y en referente a otros servicios también algunos son accesibles, pero otro no es depende de las nuevas rutas pero si he visto que se genera tráfico y al llegar se demora más.

4. ¿Crees que todas las personas tienen igualdad de oportunidades para acceder a los servicios de la zona? ¿Porqué?

Las personas tenemos diferentes habilidades en mi caso al ser una personas que no escucha y habla con claridad se me dificulta tengo compañeros personas que también se le ha dificultado tengo por ejemplo un amigo con silla de ruedas y el al cruzar se dificulta creo que muchas veces.

5. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de la falta de accesibilidad en los servicios para la inclusión de las personas con necesidades especiales?

No tienen tal vez la noción de cómo ayudarnos por la falta de conocimiento, educación muchas veces falta de empatía, la gente tanto como el gobierno no se ponen a pensar en las verdaderas necesidades, lo que pasamos día a día con las adversidades que uno pasa por falta de conocimiento.

6. ¿Qué opinas sobre la importancia de contar con rampas accesibles en los espacios públicos y privados?

Es importante de por si contar con estas rampas, son fundamentales en nuestra vida ya que sin ella no se podría movilizar o acceder a las veredas ahora también cruzar la pista, aunque deberían de haber pensado en donde colocarlas porque muchas de ellas son escasas o muchas veces están muy lejos que optamos muchas veces por bajar con dificultad.

7. ¿Cómo crees que la movilidad urbana actual afecta la capacidad de movilidad de las personas discapacitadas dentro de la zona?

Afecta de una manera desfavorable porque no son conscientes de las dificultades que uno atraviesa en la calle o muchas veces la poca información que colocan en la calle, muchas veces somos víctima de personas que no tienen la educación para poder ayudarnos, cuantas veces somos insultados o hasta somos pesados para ellos porque no se dan la paciencia, somos personas vulnerables.

8. ¿Cuál es tu percepción sobre los desafíos de movilidad que enfrentan los adultos mayores dentro de la zona?

Las personas ya mayores y uno que es ya mayor estamos pasando por momentos difíciles por este cambio mucho de ellos son ignorados y hasta uno como discapacitado trata de ayudarlos porque lamentablemente no hay muchas personas que brinden ese servicio y es una pena ver como no se puede mejores soluciones para todos los que necesitamos.

9. ¿Cómo crees que le puede afectar la movilidad urbana de esta zona en la capacidad de movilidad de jóvenes y adultos?

Los jóvenes tienen la capacidad de adaptarse más rápido a los cambios que se estén implementando lo que si es cierto es que muchos de ellos también pierden tiempo por el tráfico que se está generando en las horas puntas donde no se puede pasar y esa podría ser su desventaja, pero creo que ellos son más adaptables.

10. ¿Consideras que el estado de ánimo de las personas en esta zona es mayormente positivo, negativo o variado? ¿Por qué?

Siempre las personas no estamos con el mismo ánimo y con los mismos problemas, pero debemos saber manejarlo ante dificultades aun así es difícil siempre ser positivo así que considero que es un ánimo variado incluso muchas veces hasta negativo, pero dependerá de las circunstancias que se esté pasando, por mi parte al salir de mi casa ya estoy pensando como poder movilizarme y es una preocupación, pero si es donde conozco salgo más tranquilo.

11. ¿Cuáles crees que son los factores que contribuyen al estrés de las personas dentro de la zona?

El tráfico y la mala ubicación de información porque no se comprende cada día es un ruta nueva o calles cerradas largas colas paraderos informales y el mal manejo de control de los carros, la bulla que se escucha todos los días al salir o hasta en mi casa escucho el claxon de los camiones y carros todo es el factor que nos enfrentamos.

12. ¿Consideras que la mayoría de las personas mantienen un equilibrio emocional ante contratiempo que ocurren en la zona?

No creo que se pueda lograr eso o al menos para mí se me hace muy difícil poder manejar, me incomodo porque sé que las autoridades no han visto solución es de verdad frustrante poder mantener como dijiste el equilibrio emocional,

13. ¿Cómo ha influido en tus actividades diarias alguna situación o incidente que haya impactado en tu percepción de seguridad dentro de la zona?

Las largas calles que uno camino para poder acceder a un autobús es inseguro es cierto que pasa las patrullas pero en los paraderos no autorizados hay estacionados moto taxis y muchos de ellos son ratero no todos pero mucho de ellos te observan y personas que están en los paraderos mismos sospechosas uno tiene que tener cuidado-

14. ¿Alguna vez te has sentido restringido físicamente y psicológicamente ante una situación de movilidad dentro de la zona?

La restricción que uno siente es no tener la seguridad de saber si la ruta o el carro que acabo de tomar es el correcto y si el cobrador me lleva donde debo ir ya que

muchos de ellos se aprovechan y por ganas pasajeros dejan en otra parte y eso lleva a una restricción,

15. ¿Qué medidas de protección conoces para salvaguardar tu integridad física y psicológica?

Siempre uno tiene que estar con cuidado en las calles por que tanto peligro que existe mirar a todos lados y guardar mis cosas bien para no exponer a una persona de mal.

16. ¿Cómo describirías el entorno físico de las vías del metropolitano dentro de la zona?

Se ve que es un proyecto que va a beneficiar en llegar a más lugares, aunque he visto más arriba no recuerdo la calle, pero he visto que se ha empezado a romper muchas barandas y eso es por la falta de poder cruzar aun así es agradable pero también debe ser útil.

17. ¿Cómo crees que el entorno físico en esta zona afecta la calidad de vida de las personas que viven aquí?

Es que no se puede vivir tranquilo sabiendo que saliendo de casa es un caos yo muchas veces trato de quedarme en casa y las pocas veces que salgo voy cerca y acompañado y si afecta porque son cambios que no encontramos solución aún.

18. ¿Cómo crees que podría mejorar la conectividad de las personas con el entorno físico dentro de la zona?

Lo que no he visto zonas verde, arboles más naturaleza y información que nos pueda facilitar, pero si se ve bonito, aunque se puede mejorar.

Entrevista Transcrita 9.

Residente: Callao Miranda

Edad: 34 años

Perfil: Adulto

Preguntas:

1. ¿De qué manera se ha visto afectado en lo laboral ante este cambio vial?

Me ha ocasionado un cambio de ruta y de horario, desorden y desorientación en la zona. Aumento de influencia de colectivos y taxis lo cual genera estacionamiento del tránsito lo cual se vuelve lento.

2. ¿Qué desafíos has enfrentado al dirigirte a tu centro de estudios?

La excesiva gente en los paraderos, el tránsito de vehículo lento, falta de orden y organización en los desvíos de los buses.

3. ¿Cómo crees que la construcción de la ampliación del metropolitano influye en los accesos a los diferentes servicios de la ciudad?

Hoy en día es un estorbo, hasta que no comience su funcionamiento seguirá siendo perjudicial para los que vivimos en este sitio y hasta transeúntes

4. ¿Crees que todas las personas tienen igualdad de oportunidades para acceder a los servicios de la zona? ¿Porqué?

No, falta mejorar los accesos de sus calles aledañas pasar de un lado a otro.

5. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de la falta de accesibilidad en los servicios para la inclusión de las personas con necesidades especiales?

La falta de capacitación del personal, la mala planificación y diseño constructivo.

6. ¿Qué opinas sobre la importancia de contar con rampas accesibles en los espacios públicos y privados?

Creo que debería ser obligatorio y con mejores diseños, no hacerlos por hacer si no cumplir sus estándares constructivos.

7. ¿Cómo crees que la movilidad urbana actual afecta la capacidad de movilidad de las personas discapacitadas dentro de la zona?

Creo que la movilidad urbana aún no está habilitada y capacitada para personas con discapacidad

8. ¿Cuál es tu percepción sobre los desafíos de movilidad que enfrentan los adultos mayores dentro de la zona?

Creo que es por la falta de capacitación del personal, deberían ser prioridad al igual que las personas discapacitadas.

9. ¿Cómo crees que le puede afectar la movilidad urbana de esta zona en la capacidad de movilidad de jóvenes y adultos?

Creo que será favorable en mayoría, tanto como en trasladarse a sus centros de estudio o trabajo.

10. ¿Consideras que el estado de ánimo de las personas en esta zona es mayormente positivo, negativo o variado? ¿Por qué?

Mayormente es negativo, la gente para estresada, cansada, desanimada, mal humorada y algunas desorientada

11. ¿Cuáles crees que son los factores que contribuyen al estrés de las personas dentro de la zona?

La falta de información, de capacitación del personal, la falta de orden y organización, la demora de los buses, la falta de seguridad, la falta de comodidad.

12. ¿Consideras que la mayoría de las personas mantienen un equilibrio emocional ante contratiempo que ocurren en la zona?

Si hay demora de los buses, falta de buses en horas punta y la falta de seguridad.

13. ¿Cómo ha influido en tus actividades diarias alguna situación o incidente que haya impactado en tu percepción de seguridad dentro de la zona?

La acumulación de gente, la cual genera o facilita el asalto o robo de delincuentes, en algunas veces el traslado por la zona.

14. ¿Alguna vez te has sentido restringido físicamente y psicológicamente ante una situación de movilidad dentro de la zona?

Si, estrés ante los inconvenientes del servicio, la falta de orden, organización y seguridad.

15. ¿Qué medidas de protección conoces para salvaguardar tu integridad física y psicológica?

Salir más temprano para evitar la acumulación de la gente en otras ocasiones rutas alternas.

16. ¿Cómo describirías el entorno físico de las vías del metropolitano dentro de la zona?

Creo que falta espacio para el tránsito de personas, mayor información.

17. ¿Cómo crees que el entorno físico en esta zona afecta la calidad de vida de las personas que viven aquí?

En infraestructura y movilidad está bien para las personas, pero afectando el trabajo de otros transportistas y negocios de los alrededores.

18. ¿Cómo crees que podría mejorar la conectividad de las personas con el entorno físico dentro de la zona?

Con mejor información, capacitación del personal, mayor orden y organización, con nuevas formas de seguridad, más buses en horas punta o mejor estrategia en tránsito de buses.

Entrevista Transcrita 10.

Residente: Hernan Pereza

Edad: 49 años

Perfil: Adulto

Preguntas:

1. ¿De qué manera se ha visto afectado en lo laboral ante este cambio vial?

Hemos sido afectado por los desvíos, por el tiempo que demora en llegar a nuestro destino mientras este en construcción la obra, pero cuando termine va beneficiar en el tiempo para llegar a puntos más lejanos de nuestra ubicación.

2. ¿Qué desafíos has enfrentado al dirigirte a tu centro de estudios?

Para cuando esté en funcionamiento la obra va ser de beneficio por el tiempo de llegada al centro de estudio y en consecuencias el desafío es aprovechar el tiempo para estudios.

3. ¿Cómo crees que la construcción de la ampliación del metropolitano influye en los accesos a los diferentes servicios de la ciudad?

Influye positivamente en los servicios de comunicación y transporte porque une varios puntos de la lima metropolitana reduciendo el tráfico.

4. ¿Crees que todas las personas tienen igualdad de oportunidades para acceder a los servicios de la zona? ¿Porqué?

Si hay oportunidades en cuanto a conseguir nuevos puestos de trabajo porque la ampliación de la vía llega a más sectores para unión de varios puntos del departamento de Lima.

5. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de la falta de accesibilidad en los servicios para la inclusión de las personas con necesidades especiales?

La consecuencia es la incomodidad y no movilidad plena perjudicando hasta moralmente a las personas con necesidades especiales.

6. ¿Qué opinas sobre la importancia de contar con rampas accesibles en los espacios públicos y privados?

Es importante por la rapidez y comodidad para el acceso en la movilidad de personas con necesidades especiales.

7. ¿Cómo crees que la movilidad urbana actual afecta la capacidad de movilidad de las personas discapacitadas dentro de la zona?

Actualmente afecta y perjudica la poca implementación de zonas especiales en los paraderos y también en las empresas de transporte.

8. ¿Cuál es tu percepción sobre los desafíos de movilidad que enfrentan los adultos mayores dentro de la zona?

Al igual de personas discapacitadas, las personas mayores necesitan comodidades para el transporte por lo tanto los retos son en encontrar desarrollos y soluciones para implementar el benéficos de estas personas. La ampliación del metropolitano reta a mejorar todos estos problemas.

9. ¿Cómo crees que le puede afectar la movilidad urbana de esta zona en la capacidad de movilidad de jóvenes y adultos?

Afectará en forma positiva ya que en la labor diaria reducirá tiempo, costo para mejor productividad personal y empresarial.

10. ¿Consideras que el estado de ánimo de las personas en esta zona es mayormente positivo, negativo o variado? ¿Por qué?

Es mayormente positivo ya que beneficia la comodidad y confort y por ende el estado de ánimo.

11. ¿Cuáles crees que son los factores que contribuyen al estrés de las personas dentro de la zona?

El estrés se va ver de acuerdo a la demanda y capacidad para toda la población si es suficiente el transporte va perjudicar la espera y desorden.

12. ¿Consideras que la mayoría de las personas mantienen un equilibrio emocional ante contratiempo que ocurren en la zona?

La mayor parte de la población no mantiene un equilibrio emocional ante las adversidades de transporte por muchos años de estrés ocasionados por el transporte.

13. ¿Cómo ha influido en tus actividades diarias alguna situación o incidente que haya impactado en tu percepción de seguridad dentro de la zona?

Ha generado una percepción de inseguridad durante las obras de la ampliación por lo desolado y cercado de la av. Universitaria sobre todo en altas horas de la noche.

14. ¿Alguna vez te has sentido restringido físicamente y psicológicamente ante una situación de movilidad dentro de la zona?

En mi caso no porque veo la manera de poder adaptarme en este cambio y veo de la mejor manera poniendo de mi parte para tener una mejor actitud

15. ¿Qué medidas de protección conoces para salvaguardar tu integridad física y psicológica?

Las medidas de protección mayormente son las señalizaciones y debemos estar atentas a ellos o tal vez se debe implementar más de ellas para que la gente este atenta a ellas y no tengamos problemas.

16. ¿Cómo describirías el entorno físico de las vías del metropolitano dentro de la zona?

El entorno es amplio y cómodo con buenas áreas verdes se ve muy agradable da otro toque a nuestro distrito más cambiado y no el transporte usual que estamos acostumbrados.

17. ¿Cómo crees que el entorno físico en esta zona afecta la calidad de vida de las personas que viven aquí?

Afectará positivamente por la seguridad, movilidad y del transporte público ya que tendrán más facilidades para poder acceder a ellas y están a casi un paso de ellas así que es beneficioso.

18. ¿Cómo crees que podría mejorar la conectividad de las personas con el entorno físico dentro de la zona?

La conectividad va mejorar con la educación vial para el buen orden de uso de este servicio va a adecuar a las personas al correcto uso del transporte por que las personas en estos momentos no saben usar dan mal uso a ellas, lo dañan y eso es porque muchas veces están acostumbradas a no caminar o desplazarse de manera correcta.

Entrevista Transcrita 11.

Residente: Perales Sanchez

Edad: 24 años

Perfil: Joven

Preguntas:

1. ¿De qué manera se ha visto afectado en lo laboral ante este cambio vial?

Me visto afectada por qué tengo que salir más temprano de casa para poder tomar mi movilidad y cuando salgo del trabajo demoro demasiado para llegar a mi casa.

2. ¿Qué desafíos has enfrentado al dirigirte a tu centro de estudios?

Bueno el tráfico porque demoro más tiempo del centro de estudio a mi trabajo y viceversa.

3. ¿Cómo crees que la construcción de la ampliación del metropolitano influye en los accesos a los diferentes servicios de la ciudad?

Bueno creo que el metropolitano ayudara a dirigirse a más lejos en el caso de una movilidad.

4. ¿Crees que todas las personas tienen igualdad de oportunidades para acceder a los servicios de la zona? ¿Porqué?

No igualdad de oportunidades porque hay personas discapacitadas que no tienen esa facilidad para poder acceder a la movilidad.

5. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de la falta de accesibilidad en los servicios para la inclusión de las personas con necesidades especiales?

No todas las movilidades tienen un acceso especial para tipo de personas discapacitadas como las personas con silla de ruedas.

6. ¿Qué opinas sobre la importancia de contar con rampas accesibles en los espacios públicos y privados?

Sería muy importante porque sería una manera rápida y viable para las personas utilizan silla de ruedas, por ejemplo, con bastones y que tengan un sitio especial en la movilidad.

7. ¿Cómo crees que la movilidad urbana actual afecta la capacidad de movilidad de las personas discapacitadas dentro de la zona?

Actualmente se sube como una rampa para que acceda a una movilidad, he visto que muy poco taxis o autos que sean especiales para personas con

discapacitadas como sillas de ruedas y eso no debería de ser viajan muy incómodos en los taxis o inclusive en los transportes por ejemplo la silla de rueda la doblan lo meten a la maleta y se maltrata más.

8. ¿Cuál es tu percepción sobre los desafíos de movilidad que enfrentan los adultos mayores dentro de la zona?

Actualmente ya no veo que se respeta el asiento especial a adultos mayores porque veo que van muchas veces parados en los carros y no debería ser así ya que deberían darles asientos para ellos un asiento especial pero muchas movildades no piensan en eso solo en llenar y muchos por el tiempo suben dado que es incómodo para ellos.

9. ¿Cómo crees que le puede afectar la movilidad urbana de esta zona en la capacidad de movilidad de jóvenes y adultos?

Bueno para nosotros lo jóvenes ya nos afecta porque tenemos que salir más temprano para tomar algún vehículo y hacer colas, ver por donde pasan las combis u ómnibus con las nuevas rutas, es cansado hacer esos cambios porque muchas veces tenemos que caminar para poder llegar al paradero ya que muchos han desaparecidos por el cierre o cambio de ruta.

10. ¿Consideras que el estado de ánimo de las personas en esta zona es mayormente positivo, negativo o variado? ¿Por qué?

Bueno incluyéndome en el estado de ánimo yo creo que en el tráfico o movilidad de viaje nos afecta demasiado nos pone más intensos, amargados por eso causa un efecto negativo.

11. ¿Cuáles crees que son los factores que contribuyen al estrés de las personas dentro de la zona?

Yo creo que puede ser el sonido de los autos, el grito de las personas, algunos choferes malcriados unos pequeños choques así que la gente empieza a discutir, la bulla, el humo de los carros podrían ser uno de los factores de forma negativa.

12. ¿Consideras que la mayoría de las personas mantienen un equilibrio emocional ante contratiempo que ocurren en la zona?

No, porque no todas las personas pueden reaccionar de la misma manera porque hay algunas personas que más fácil se alteran o pone de mal animo entonces si les afecta negativamente a esas personas y hay personas que no influyen porque

muchos se duermen en el carro y no siente, no ven todo el trayecto de esa molestia.

13. ¿Cómo ha influido en tus actividades diarias alguna situación o incidente que haya impactado en tu percepción de seguridad dentro de la zona?

Puede ser en el tráfico algunos carros por querer avanzar más rápido se meten por otras vías o si no se meten por la vereda y eso me causa mucha inseguridad que pueden atropellar a otras personas o cuando se desvían de la ruta uno no sabe si se está yendo por el lado correcto o pueda estar en peligro eso si me causa mucha angustia eso.

14. ¿Alguna vez te has sentido restringido físicamente y psicológicamente ante una situación de movilidad dentro de la zona?

A veces veo que algunos cobradores los grita o los insulta a las personas y si causa impotencia porque uno no sabe cómo podría reaccionar y uno por defender a una persona puede ser dañado o herido a veces también esperando en el paradero como reitero algunos carros se suben a la vereda que podría ser yo en esa situación donde supuestamente estoy en un sitio donde es seguro y no respetan eso.

15. ¿Qué medidas de protección conoces para salvaguardar tu integridad física y psicológica?

Bueno en caso de problemas espero a que venga una patrulla o ir a una para pedir ayuda o en un paradero trato de alejarme mucho de la pista no estas cerca al filo o si no tratar de agarrar un taxi o colectivo.

16. ¿Cómo describirías el entorno físico de las vías del metropolitano dentro de la zona?

Si de alguna forma el metropolitano ayuda mucho, pero en la mañana es tedioso porque hay mucha cola, en los carros también entramos muy ajustados muy apretados entonces es tedioso, no es agradable para viajar.

17. ¿Cómo crees que el entorno físico en esta zona afecta la calidad de vida de las personas que viven aquí?

Creo que nos volvemos muy renegones, molestos, nos causa estrés, ansiedad.

18. ¿Cómo crees que podría mejorar la conectividad de las personas con el entorno físico dentro de la zona?

Creo que podríamos mejorar si tuviéramos horario o más movildades en las horas puntas y así poder recepcionar a más personas y así no se acumularía así se podría facilitar nuestro transporte y llegar más rápido a nuestras casas o trabajo.

Entrevista Transcrita 12.

Residente: Quispe Herrera

Edad: 27 años

Perfil: Joven

Preguntas:

1. ¿De qué manera se ha visto afectado en lo laboral ante este cambio vial?

Si bien es claro este cambio es beneficioso como estructura vial, así como parte del desarrollo de las ciudades, pero a en circunstancias del día a día este nuevo cambio ha repercutido en la movilización de muchas personas y en mi caso este cambio vial a afectado mi movilización laboral, ahora debo programar mis viajes una hora antes para así poder llegar a mis centros de trabajo.

2. ¿Qué desafíos has enfrentado al dirigirte a tu centro de estudios?

He enfrentado los desafíos y el riesgo de posibles accidentes de tránsito ya que ahora debo transitar o cruzar avenidas para poder llegar al paradero para así dirigirme a mi centro de estudios.

3. ¿Cómo crees que la construcción de la ampliación del metropolitano influye en los accesos a los diferentes servicios de la ciudad?

Ciertamente influye de manera positiva, pero creo que se debe haberse considerado la implementación de vías o accesos rápidos para la población y más aún para las personas que presentan alguna discapacidad ya que dependen de la movilización diaria para poder ejercer y realizar sus actividades diarias.

4. ¿Crees que todas las personas tienen igualdad de oportunidades para acceder a los servicios de la zona? ¿Porqué?

No, porque no muchas personas tienen el centro de trabajo hacia la zona de lima muchos necesitan accesos a otras vías para así poderles facilitar el tránsito, así como para la movilización de las personas de tercera edad o con alguna discapacidad.

5. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de la falta de accesibilidad en los servicios para la inclusión de las personas con necesidades especiales?

Las consecuencias son que muchas personas optan por cruzar avenidas o saltar rejas que cuya función es evitar el paso o el tránsito de las avenidas, por otro lado, que esto también dificulta el acceso a las personas con alguna discapacidad

y la lejanía de poder encontrar un acceso rápido a veces es ignorado ya que todo siempre están constantemente apresurado para movilizarse.

6. ¿Qué opinas sobre la importancia de contar con rampas accesibles en los espacios públicos y privados?

Creo que es muy importante y de gran beneficio ya que de esta manera se estará incluyendo a todas las personas que por algún motivo o razones de la vida presentan alguna discapacidad que evite su tránsito de llegar a su destino y de esta manera facilitar la movilización y dar apertura de accesos a calles o avenidas por las cuales estas personas transitan concurridamente.

7. ¿Cómo crees que la movilidad urbana actual afecta la capacidad de movilidad de las personas discapacitadas dentro de la zona?

Creo que afecta en gran cantidad, ya que a diario hay quejas sobre esta planificación que se debió tener en cuenta a las personas con discapacidad para así poder brindarles una movilización rápida y segura.

8. ¿Cuál es tu percepción sobre los desafíos de movilidad que enfrentan los adultos mayores dentro de la zona?

Mi percepción es que estos desafíos si viene es claro tienen a ser un riesgo en algún momento estas causas pueden tener consecuencias que afecten la vida de las personas, tratándose de algún accidente que atente contra la vida de las personas con una discapacidad.

9. ¿Cómo crees que le puede afectar la movilidad urbana de esta zona en la capacidad de movilidad de jóvenes y adultos?

Puede resultar beneficiosa para nosotros jóvenes y adultos, pero también el tráfico genera un estrés que afecta de manera indirecta a las personas.

10. ¿Consideras que el estado de ánimo de las personas en esta zona es mayormente positivo, negativo o variado? ¿Por qué?

El estado de ánimo es variado, algunas veces las personas culpan a las autoridades por no haberse comprometido en elegir un buen plan que considere en su generalidad a las personas con discapacidad y que incluya accesos, pienso que se debió hacer un estudio para ver el acceso y los lineamientos del mismo por donde las personas suelen movilizarse a diario y según eso establecer y ejecutar una obra que resulte en beneficio para todos y no solo para un parte del sector de la población.

11. ¿Cuáles crees que son los factores que contribuyen al estrés de las personas dentro de la zona?

El ruido, el tráfico, las largas colas, el tener que caminar para poder llegar a un paradero, incluso el temor de sufrir un accidente de tránsito puede generar estrés, y una intranquilidad que afecta de alguna manera la estabilidad emocional de las personas

12. ¿Consideras que la mayoría de las personas mantienen un equilibrio emocional ante contratiempo que ocurren en la zona?

Si considero que muchas personas están conscientes de estos contratiempos que surgen por la mala ubicación de acceso y buscan la manera de adaptarse, pero sin embargo esto de alguna manera afecta la calidad de las vidas de las personas

13. ¿Cómo ha influido en tus actividades diarias alguna situación o incidente que haya impactado en tu percepción de seguridad dentro de la zona?

Pues han generado en mí una inseguridad y temor de poder movilizarme tranquilamente ya que hoy en día los autos que pasan cerca de la ampliación del metropolitano tienen una vía de libre acceso y no hay semaforización lo cual las personas optamos por esperar el momento para correr y cruzar las pistas y avenidas.

14. ¿Alguna vez te has sentido restringido físicamente y psicológicamente ante una situación de movilidad dentro de la zona?

Si, muchas veces he sentido una restricción física a causa del temor o el miedo de no poder cruzar ya que ir hasta el acceso me toma mucho tiempo.

15. ¿Qué medidas de protección conoces para salvaguardar tu integridad física y psicológica?

Los semáforos los puentes, las líneas peatonales, la concentración y percepción para poder cruzar as pistas.

16. ¿Cómo describirías el entorno físico de las vías del metropolitano dentro de la zona?

Que es muy beneficiosa, pero está mal ubicado, debería haber mejoras y una consideración para las personas con discapacidad

17. ¿Cómo crees que el entorno físico en esta zona afecta la calidad de vida de las personas que viven aquí?

Afecta mucho, sobre todo genera un estrés del día a día que evita que las personas tengan una mejor calidad de vida ya que todos los días transitan por estas calles o avenida cerca al metropolitano para poder llegar a sus centros de trabajo

18. ¿Cómo crees que podría mejorar la conectividad de las personas con el entorno físico dentro de la zona?

Creando acceso estratégico, como puentes con diseños que aporten a la ciudadanía una tranquilidad para su movilización ya que tratándose de las personas con discapacidad ellas necesitan una integridad física y psicológicamente.

Entrevista Transcrita 13.

Residente: Luisa Gutierrez

Edad: 48 años

Perfil: Comerciante

Preguntas:

1. ¿De qué manera se ha visto afectado en lo laboral ante este cambio vial?

Me ha afectado económicamente ya que ese tramo fue cerrado y ni hay fluidez de clientes en negocio.

2. ¿Qué desafíos has enfrentado al dirigirte a tu centro de estudios?

En la actualidad ni estudio, pero conozco personas que para dirigirse a su centro de estudio han tenido que salir de casa una hora antes de lo acostumbrado porque tienen que caminar mucho por tomar el transporte.

3. ¿Cómo crees que la construcción de la ampliación del metropolitano influye en los accesos a los diferentes servicios de la ciudad?

De verdad es un caos, para llegar a un sitio luego que dar muchos recorridos es caminar a muchos puntos para solo tomar un vehículo que ahora pasa por otros lugares.

4. ¿Crees que todas las personas tienen igualdad de oportunidades para acceder a los servicios de la zona? ¿Porqué?

Sí, porque es un derecho y se debe respetar eso ya que si no estaríamos faltando a ello y es muy importante saber ayudar a las personas que más lo necesitan para crear una sociedad efectiva.

5. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de la falta de accesibilidad en los servicios para la inclusión de las personas con necesidades especiales?

Las consecuencias son muchas depende del caso ya que son personas que requieren de cuidados estrictos y puntuales.

6. ¿Qué opinas sobre la importancia de contar con rampas accesibles en los espacios públicos y privados?

Las rampas son muy importantes, la cual habilita a las personas para acceder a los espacios con seguridad rápida.

7. ¿Cómo crees que la movilidad urbana actual afecta la capacidad de movilidad de las personas discapacitadas dentro de la zona?

Muy problemática para las personas discapacitadas.

8. ¿Cuál es tu percepción sobre los desafíos de movilidad que enfrentan los adultos mayores dentro de la zona?

Lamentablemente es un caos y muchos de ellos deben caminar o hasta correr para poder acceder a un transporte y no les hacen caso porque son personas que necesitan mucha ayuda y paciencia.

9. ¿Cómo crees que le puede afectar la movilidad urbana de esta zona en la capacidad de movilidad de jóvenes y adultos?

Muy estresante, por la pérdida de tiempo para llegar a un sitio específico y eso es de todos los días creando un estrés constante entre nosotros la población más nosotros los comerciantes que no tenemos acceso ahora a poder movilizarnos.

10. ¿Consideras que el estado de ánimo de las personas en esta zona es mayormente positivo, negativo o variado? ¿Por qué?

Negativo, porque nos priva de vender, trasladar, al sentido de superación y por la contaminación de tierra, la cual genera mucha suciedad y malos olores.

11. ¿Cuáles crees que son los factores que contribuyen al estrés de las personas dentro de la zona?

Son varios factores, porque los que tenemos negocios o tienda ya no tiene muchas ventas, porque no hay fluidez de clientes, el que esta residenciado en la zona se nos hace dificultoso tanto de salir de la zona como entrar por los cierres de calles.

12. ¿Consideras que la mayoría de las personas mantienen un equilibrio emocional ante contratiempo que ocurren en la zona?

Muchas personas sí, porque saben que a futuro será muy rentable la ampliación del metropolitano, pero actualmente falta mucho orden para poder llegar a un equilibrio.

13. ¿Cómo ha influido en tus actividades diarias alguna situación o incidente que haya impactado en tu percepción de seguridad dentro de la zona?

Ha incluido mucho la inseguridad por robo ya que al cerrar las calles no pueden patrullar la policía y de eso se aprovechan estas personas de mal vivir que hacen pasar malas experiencias.

14. ¿Alguna vez te has sentido restringido físicamente y psicológicamente ante una situación de movilidad dentro de la zona?

Sí, al momento que nos desalojaron de nuestro punto de venta

15. ¿Qué medidas de protección conoces para salvaguardar tu integridad física y psicológica?

Manteniéndome siempre alerta, mantener la calma en cualquier situación

16. ¿Cómo describirías el entorno físico de las vías del metropolitano dentro de la zona?

Por el momento, avanzando para mejorar esperamos que no surjan más problemas que afecten a la sociedad.

17. ¿Cómo crees que el entorno físico en esta zona afecta la calidad de vida de las personas que viven aquí?

Afecto, por los tramos cerrados y por la contaminación del levantamiento de tierra, la cual en ciertos tramos genera malos olores.

18. ¿Cómo crees que podría mejorar la conectividad de las personas con el entorno físico dentro de la zona?

Mejoraría pensar en tener la esperanza que avance rápido toda esta ampliación del metropolitano. Y este en funcionamiento para ver la mejora.

Entrevista Transcrita 14.

Residente: Sandoval Alfaro

Edad: 50 años

Perfil: Comerciante

Preguntas:

1. ¿De qué manera se ha visto afectado en lo laboral ante este cambio vial?

Laboralmente nos ha perjudicado en la poca afluencia de clientes en el comercio de ropa por la ejecución de las obras ocasionando poco acceso a nuestro lugar.

2. ¿Que desafíos has enfrentado al dirigirte a tu centro de estudios?

Las personas que conozco que estudian solo han tenido demora por los desvíos mientras se ejecutaba la obra.

3. ¿Cómo crees que la construcción de la ampliación del metropolitano influye en los accesos a los diferentes servicios de la ciudad?

Durante la obra ocasiona retraso para llegar a los diferentes servicios por los desvíos ocasionando estrés y pérdida de tiempo.

4. ¿Crees que todas las personas tienen igualdad de oportunidades para acceder a los servicios de la zona? ¿Porqué?

No hay igualdad ya que hay mucha gente que está más alejado de su punto de transporte por falta del orden.

5. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de la falta de accesibilidad en los servicios para la inclusión de las personas con necesidades especiales?

Lo que sucede es que el usuario con necesidad especial va tener incomodidad, estrés y perjudicando a veces la salud física y emocional

6. ¿Qué opinas sobre la importancia de contar con rampas accesibles en los espacios públicos y privados?

Sería bueno para la mayor facilidad de movilidad de personas que usan sillas de ruedas y también movilidad de objetos rodantes y no solo eso sino cualquier discapacidad que necesite ayuda.

7. ¿Cómo crees que la movilidad urbana actual afecta la capacidad de movilidad de las personas discapacitadas dentro de la zona?

Por esta zona no hay mucha facilidad para persona discapacitadas y afecta en tener problemas por la no movilidad adecuada y cómoda.

8. ¿Cuál es tu percepción sobre los desafíos de movilidad que enfrentan los adultos mayores dentro de la zona?

Actualmente es un desafío que enfrentan los adultos mayores por la ampliación del metropolitano los afecta emocionalmente por la poca facilidad para agarrar movilidad ocasionando estrés y por consecuente daños a la salud ya que los paraderos están alejados y a veces varían, hasta que terminen la obra. Cuando se termine la obra se espera que mejore para el beneficio del adulto mayor y todos los que podamos acceder a ella.

9. ¿Cómo crees que le puede afectar la movilidad urbana de esta zona en la capacidad de movilidad de jóvenes y adultos?

Ahora por los desvíos afecta negativamente en el tiempo perdido, mientras dure la obra, por ejemplo, a veces los trabajadores toman rutas un poco más largas hasta nosotros por las restricciones en las vías de transporte durante las obras.

10. ¿Consideras que el estado de ánimo de las personas en esta zona es mayormente positivo, negativo o variado? ¿Por qué?

Es variante porque durante la ejecución de la obra perjudica en el tiempo de movilización a nuestro trabajo u otras actividades, pero se espera con el término de la obra sea mayormente positivo.

11. ¿Cuáles crees que son los factores que contribuyen al estrés de las personas dentro de la zona?

El factor estrés se ocasiona con la movilidad ya que hay más tráfico por los desvíos y también la poca afluencia a los negocios.

12. ¿Consideras que la mayoría de las personas mantienen un equilibrio emocional ante contratiempo que ocurren en la zona?

Considero que al comienzo de la obra no había un equilibrio emocional por la incomodidad y el cambio ya que el negocio de la zona no nos beneficia mientras no se termine la obra inclusive aun así creemos que nos seguirá afectando por el cruce de extremo a otro.

13. ¿Cómo ha influido en tus actividades diarias alguna situación o incidente que haya impactado en tu percepción de seguridad dentro de la zona?

Por ser amplia la avenida se ve desolado mientras está en ejecución la obra y por tanto en las noches hay más inseguridad por actos delincuenciales que han pasado en algunas ocasiones.

14. ¿Alguna vez te has sentido restringido físicamente y psicológicamente ante una situación de movilidad dentro de la zona?

Por supuesto a veces por el tráfico ocasionado por las obras que es un caos.

15. ¿Qué medidas de protección conoces para salvaguardar tu integridad física y psicológica?

Lo que conocemos solo viendo los letreros de señales de advertencia y los cercos.

16. ¿Cómo describirías el entorno físico de las vías del metropolitano dentro de la zona?

El entorno se ve moderno limpio amplias vías de transporte y con buenas áreas verdes pero poco acceso.

17. ¿Cómo crees que el entorno físico en esta zona afecta la calidad de vida de las personas que viven aquí?

Actualmente no hay mucha calidad de vida por la poca facilidad y demora a los transportes.

18. ¿Cómo crees que podría mejorar la conectividad de las personas con el entorno físico dentro de la zona?

Los cambios hechos han alejado a muchos clientes mientras la obra está en ejecución, pero se espera cuando se termine la obra se mejore o se planteen soluciones viales para ver más gente que use este servicio y por lo tener más clientes.

Entrevista Transcrita 15.

Residente: Elmer de la Cruz

Edad: 39 años

Perfil: Comerciante

Preguntas:

1. ¿De qué manera se ha visto afectado en lo laboral ante este cambio vial?

En mi negocio se ve afectado por que las ventas no son las mismas antes yo tenía mucha influencia de clientes, pero con esta construcción me he visto afectado, antes yo ganaba 1000 soles diario y ahora 250 o 300 soles diarios y eso para mí es algo que no me favorece como comerciante porque la gente ya no pude cruzar y prefieren irse ahora al mercado que está más arriba a que cruzar todas estas rejas.

2. ¿Qué desafíos has enfrentado al dirigirte a tu centro de estudios?

No estudio, pero veo a varios colegiales que ahora pasan todo corriendo para llegar.

3. ¿Cómo crees que la construcción de la ampliación del metropolitano influye en los accesos a los diferentes servicios de la ciudad?

La ampliación no me ha favorecido a mi como comerciante tal vez a las personas que están más allá o al metro que esta la estación Belaunde, pero nosotros que nos encontramos al medio no ya que no nos ha favorecido en nada.

4. ¿Crees que todas las personas tienen igualdad de oportunidades para acceder a los servicios de la zona? ¿Porqué?

Me imagino que si porque si no sería una discriminación a la persona.

5. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de la falta de accesibilidad en los servicios para la inclusión de las personas con necesidades especiales?

Bueno a las personas con necesidades especiales puede ser las rampas que no he visto muchas y la señalización.

6. ¿Qué opinas sobre la importancia de contar con rampas accesibles en los espacios públicos y privados?

Claro es importante contar con ellas porque facilita a los que necesite, tanto personas discapacitadas como personas mayores.

7. ¿Cómo crees que la movilidad urbana actual afecta la capacidad de movilidad de las personas discapacitadas dentro de la zona?

Afecta mucho porque nomas con estas rejas las parametraran peor ellos que tienen dificultades.

8. ¿Cuál es tu percepción sobre los desafíos de movilidad que enfrentan los adultos mayores dentro de la zona?

Mi percepción es que no están en la capacidad de poder movilizarse solos y necesitan ayuda.

9. ¿Cómo crees que le puede afectar la movilidad urbana de esta zona en la capacidad de movilidad de jóvenes y adultos?

Creo los jóvenes y adultos se ven afectados en el cambio de rutas y la cantidad de gente en los paraderos para tomar un carro.

10. ¿Consideras que el estado de ánimo de las personas en esta zona es mayormente positivo, negativo o variado? ¿Por qué?

Negativo porque no están tranquilos, están renegando cuando no pasa el carro o cuando se van por otro lado.

11. ¿Cuáles crees que son los factores que contribuyen al estrés de las personas dentro de la zona?

Es que la gente ya tiene problemas personales y que vean todo este cambio de vías, carros llenos, o no puedan cruzar de verdad es un dolor de cabeza.

12. ¿Consideras que la mayoría de las personas mantienen un equilibrio emocional ante contratiempo que ocurren en la zona?

No la mantiene es muy difícil con la situación que se está pasando.

13. ¿Cómo ha influido en tus actividades diarias alguna situación o incidente que haya impactado en tu percepción de seguridad dentro de la zona?

Esta zona muchas veces está vacía y los rateros nunca faltan están por ahí rondando.

14. ¿Alguna vez te has sentido restringido físicamente y psicológicamente ante una situación de movilidad dentro de la zona?

Si cuando cerraron para la construcción del metropolitano no podíamos vender y nosotros salimos perjudicados era preocupante.

15. ¿Qué medidas de protección conoces para salvaguardar tu integridad física y psicológica?

Un tiene que salir con cuidado y mirando a todos lados o muchas veces salimos acá con nuestros compañeros para poder cuidarnos.

16. ¿Cómo describirías el entorno físico de las vías del metropolitano dentro de la zona?

Para mi es desagradable no me aportado en nada.

17. ¿Cómo crees que el entorno físico en esta zona afecta la calidad de vida de las personas que viven aquí?

Creo que muchas personas del mercado como yo nos a perjudicado en la influencia de las personas para nuestras ventas y muchas personas en general porque tiene que caminar, porque no hay pase.

18. ¿Cómo crees que podría mejorar la conectividad de las personas con el entorno físico dentro de la zona?

Creando puente o abrir y crear una entrada para que pasen las personas.

Entrevista Transcrita 16.

Residente: Tarazona Osorio

Edad: 49 años

Perfil: Comerciante

Preguntas:

1. ¿De qué manera se ha visto afectado en lo laboral ante este cambio vial?

Me afecta como una persona que vende ya que la gente no desea cruzar la pista para las compras, se ha perdido demasiada clientela, el ingreso no es el mismo.

2. ¿Que desafíos has enfrentado al dirigirte a tu centro de estudios?

No estudio, pero tengo dos pequeños que tengo que llevarlos a estudiar y se me ha complicado porque el trayecto es más largo, dejar mi puesto encargado para ir a recogerlo antes lo hacía en 10 minutos a 15 minutos ahora me tardo más de media hora para poder ir a recogerlos.

3. ¿Cómo crees que la construcción de la ampliación del metropolitano influye en los accesos a los diferentes servicios de la ciudad?

Influye en los accesos claro porque la gente que trabaja en otro sitio llega más rápido, pero nosotros los comerciantes nos afecta ya que no hay vías que ayuden a la gente a cruzar con mayor facilidad.

4. ¿Crees que todas las personas tienen igualdad de oportunidades para acceder a los servicios de la zona? ¿Porqué?

No todas las personas sino en todo caso nuestros negocios no hubieran salido afectados antes esta ampliación, pero las autoridades no les importa.

5. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de la falta de accesibilidad en los servicios para la inclusión de las personas con necesidades especiales?

El mal planteamiento de las obras, no planifican bien y eso se ve reflejado en el abandono de nuestros clientes.

6. ¿Qué opinas sobre la importancia de contar con rampas accesibles en los espacios públicos y privados?

Es necesario contar con rampas porque eso le facilita a las personas que lo necesitan tantas personas discapacitadas que hay de alguna forma deben ser ayudadas.

7. ¿Cómo crees que la movilidad urbana actual afecta la capacidad de movilidad de las personas discapacitadas dentro de la zona?

Las personas discapacitadas son personas que lamentablemente no son ayudadas la falta de rampas o la ayuda que se le pueda brindar es necesaria.

8. ¿Cuál es tu percepción sobre los desafíos de movilidad que enfrentan los adultos mayores dentro de la zona?

Las personas mayores son personas que enfrentan todas estas cosas porque no saben a dónde ir, muchos preguntan y más con esta obra tienen que caminar.

9. ¿Cómo crees que le puede afectar la movilidad urbana de esta zona en la capacidad de movilidad de jóvenes y adultos?

La movilidad a los jóvenes no creo que les afecte ya que llegaran más rápido a otros sitios.

10. ¿Consideras que el estado de ánimo de las personas en esta zona es mayormente positivo, negativo o variado? ¿Por qué?

Es variado porque muchos no tienen el mismo estado.

11. ¿Cuáles crees que son los factores que contribuyen al estrés de las personas dentro de la zona?

El tráfico toda esta calle se llena de carros por las mañanas y no se puede ni pasar.

12. ¿Consideras que la mayoría de las personas mantienen un equilibrio emocional ante contratiempo que ocurren en la zona?

Es muy difícil mantenernos porque me incluyo con tantas cosas que pasan en la calle o hasta en nuestro negocio.

13. ¿Cómo ha influido en tus actividades diarias alguna situación o incidente que haya impactado en tu percepción de seguridad dentro de la zona?

Muchas veces el peligro que se ve los robo o choques porque la gente a veces anda apurada y se meten y habido choque, el peligro de que mis hijos también les puede suceder algo.

14. ¿Alguna vez te has sentido restringido físicamente y psicológicamente ante una situación de movilidad dentro de la zona?

Si creo que eso es de todos los días no solo en mi si no también pensar en mis hijos en su seguridad, mi negocio al momento que salgo es algo que siempre nos tiene pensando.

15. ¿Qué medidas de protección conoces para salvaguardar tu integridad física y psicológica?

Mantenerme alerta, mirar a todos lados cuando salgo, aunque nunca se sabe que te pueda pasar en realidad, pero siempre de alguna forma debemos cuidarnos.

16. ¿Cómo describirías el entorno físico de las vías del metropolitano dentro de la zona?

Para mí es algo que me perjudica por mi negocio no lo veo desagradable pero tampoco lo veo agradable, pero al estar ahí si me molesta por mis ventas.

17. ¿Cómo crees que el entorno físico en esta zona afecta la calidad de vida de las personas que viven aquí?

A mí me afecta y creo que de la mayoría de personas estamos a la espera de que pasara cuando empiece a funcionar porque no veo algo positivo.

18. ¿Cómo crees que podría mejorar la conectividad de las personas con el entorno físico dentro de la zona?

Debe a ver más área verde, seguridad no construcciones se debe hacer un estudio para analizar lo que está faltando, pero para mí áreas verdes son los que falta muchos han talado los arboles antiguos que había y han destruido por no hacer mantenimiento a esas zonas.

Entrevista Transcrita 17.

Residente: Cabrera Vasquez

Edad: 55 Años

Perfil: Transportista

Preguntas:

1. ¿De qué manera se ha visto afectado en lo laboral ante este cambio vial?

Trafico mucho tráfico está ocasionando ese cambio vial incomodando en transporte de todos los días que uno utiliza al dirigirse a los distintos lugares.

2. ¿Qué desafíos has enfrentado al dirigirte a tu centro de estudios?

Más que nada el tráfico a cerrado muchas calles y he tenido que desviar por otro lado para poder bajar y he perdido tiempo.

3. ¿Cómo crees que la construcción de la ampliación del metropolitano influye en los accesos a los diferentes servicios de la ciudad?

Beneficioso para un sector de la población nada mas no para todos.

4. ¿Crees que todas las personas tienen igualdad de oportunidades para acceder a los servicios de la zona? ¿Porqué?

Bueno si habla del metropolitano todos van a tener igualdad ya se tendría que ver la cantidad de personas, con referente a restaurantes u otros servicios del cono norte acá en comas tenemos el mall, bueno yo veo que es para todos, pero las personas que se encuentren más alejadas no van a tener las mismas posibilidades, pero los que viven cerca si van a tener más facilidad a llegar y a los que viven lejos no tanto.

5. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de la falta de accesibilidad en los servicios para la inclusión de las personas con necesidades especiales?

Lo que pasa en el Perú recién se están dando cuenta de esos servicios especiales para los discapacitados hace 15 años a 20 años, porque antes no tenían idea y no pensaban en el futuro y ahora se está haciendo las rampas, las escaleras tipo rampa, acá en el metropolitano que han hecho no veo rampas para nada para pasar de un lado hablando de la av. Universitaria no he visto rampas a que me refiero que esto se ha hecho por hacer no se ha hecho un estudio a futuro.

6. ¿Qué opinas sobre la importancia de contar con rampas accesibles en los espacios públicos y privados?

Bueno para los discapacitados inclusive para los ancianos que caminan despacio ya no puedes subir escaleras para eso no se ha inventado los ascensores que creo que todos los mall identidades privadas más que nada tienen pero si hablamos de un restaurante de 2 o 3 pisos y si viene un discapacitado y el primer piso está lleno no puede acceder a los otros pisos porque los restaurantes tienen escaleras ,porque creo que según la norma creo de a partir del 5to piso pueden hacer ascensor a diferencia de otros países, pero con respecto a las rampas poco a poco se está viendo más o se está dando más importancia acá.

7. ¿Cómo crees que la movilidad urbana actual afecta la capacidad de movilidad de las personas discapacitadas dentro de la zona?

En este aspecto supongo que el metropolitano ya tiene sus herramientas para que un discapacitado tengas el acceso a uno de sus transportes, pero si hablamos en general inclusive un taxi es incómodo, se ve en el metropolitano los asientos para personas discapacitadas o embarazadas o con niño que se diferencia con otro color inclusive, pero en los transportes menores no se ve.

8. ¿Cuál es tu percepción sobre los desafíos de movilidad que enfrentan los adultos mayores dentro de la zona?

Bueno en este aspecto los adultos mayores hablemos de los de 75 años para adelante esa persona ya caminan lento yo creo que es importantes al subir a cualquier transporte porque necesitan ayudan este aspecto es muy cotidiano.

9. ¿Cómo crees que le puede afectar la movilidad urbana de esta zona en la capacidad de movilidad de jóvenes y adultos?

Yo que tengo movilidad y para usando la via de la universitaria la otra vez casualmente me desviaron a la via del metropolitano vi que la pista está diseñada para que entre un solo carro que pasaría si se malograra ese carro como harían, este proyecto se ha hecho pensando en una parte de la población que mayormente tiene carro porque tengo la seguridad de que el metropolitano no se va abastecer, creando paraderos informales hubiera sido mejor ese proyecto por el aire o subterráneo.

10. ¿Consideras que el estado de ánimo de las personas en esta zona es mayormente positivo, negativo o variado? ¿Por qué?

Variado porque hay ciudadano que les conviene porque hay cadenas de tiendas o casas que le conviene porque se ve algo más moderno como también hay

tiendas, restaurante no les conviene porque no van a poder cruzar al otro lado, yo que tengo carro me tendría que dar un vuelton si quisiera ir para el otro lado así que buscaría una opción que este en mi ruta, así que es variado yo a pesar que tengo carro paro renegando porque el metropolitano a ocupado pistas.

11. ¿Cuáles crees que son los factores que contribuyen al estrés de las personas dentro de la zona?

El tráfico y esto seguirá así por las malas obras y no pensamos en el futuro creando paraderos informales.

12. ¿Consideras que la mayoría de las personas mantienen un equilibrio emocional ante contratiempo que ocurren en la zona?

La gente vive estresada porque vive con la mentalidad del tráfico, una persona sale a las 6 am para llegar temprano si sale 6:15 am ya sabe que llegara tarde así que el punto de equilibrio es variado.

13. ¿Cómo ha influido en tus actividades diarias alguna situación o incidente que haya impactado en tu percepción de seguridad dentro de la zona?

Si hablamos de seguridad puede ser de robo o de seguridad a que voy a cruzar una avenida a otro lado todos los días esa seguridad no me da, por ejemplo, hay vías que pasas más rápido y otras donde me demoro, también con el tráfico por la misma congestión los rateros aprovechan y te arranchan tus cosas.

14. ¿Alguna vez te has sentido restringido físicamente y psicológicamente ante una situación de movilidad dentro de la zona?

En mi caso que tengo movilidad muchas veces me he sentido impotente al solo cruzar la universitaria e ir al colegio de mi pequeño que está a media cuadra no poder pasar y tener que ir con mi hijo caminando para que llegue temprano habido impotencia o en otro caso darme todo un vuelton y me demoro.

15. ¿Qué medidas de protección conoces para salvaguardar tu integridad física y psicológica?

Es una poco difícil ya que la zona se sufre de asalto de robo una bala perdida para salvaguardar nuestra vida es difícil lo que podemos hacer es ir por zona segura o donde haya gente, yo con carro debo ver por mis espejos y mis alrededores.

16. ¿Cómo describirías el entorno físico de las vías del metropolitano dentro de la zona?

Según lo que parece, pareciera bonito uno lo ve bonito para un sector para un 20% o 30% de la población, pero si hablamos en forma general debemos pensar en el futuro y es metropolitano va a causar tráfico, caos en la gente porque no está bien diseñado por inclusive han achicado las pistas de verse bonito se ve bonito, pero deben pensar en la población.

17. ¿Cómo crees que el entorno físico en esta zona afecta la calidad de vida de las personas que viven aquí?

En si el metropolitano que afecte no tanto pero que mejore tampoco será para un 20% o 25% que llegara más rápido a su centro de labor o más rápido, pero todo depende de que se abastezca el metropolitano porque uno cuando va a las estaciones principales vas a encontrar colas largas para mí no hay nada que va mejorar tu calidad de vida al contrario está perjudicando a muchos sectores como antes que se podía transitar mejor

18. ¿Cómo crees que podría mejorar la conectividad de las personas con el entorno físico dentro de la zona?

Lo veo difícil porque eso se basa en educación y ya el gobierno central debe hacer buenas obras que nos den buena calidad de vida y puedan fortalecer la seguridad.

Entrevista Transcrita 18.

Residente: Francisco Bergara

Edad: 51 Años

Perfil: Transportista

Preguntas:

1. ¿De qué manera se ha visto afectado en lo laboral ante este cambio vial?

En que hemos tenido que usar vías alternas por donde no hay muchos pasajeros y mi carro consume mucho gas.

2. ¿Qué desafíos has enfrentado al dirigirte a tu centro de estudios?

No estudio, pero he visto como las personas que estudian cruzan de manera imprudente y arriesgando su vida para poder llegar temprano inclusive a padres corriendo con sus niños.

3. ¿Cómo crees que la construcción de la ampliación del metropolitano influye en los accesos a los diferentes servicios de la ciudad?

Influye en poco acceso hacia los servicios para el mantenimiento de mi unidad de trabajo.

4. ¿Crees que todas las personas tienen igualdad de oportunidades para acceder a los servicios de la zona? ¿Porqué?

Si porque a pesar de que están cerradas las vías siempre se consigue un acceso.

5. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de la falta de accesibilidad en los servicios para la inclusión de las personas con necesidades especiales?

El problema es que las personas al no tener acceso a la vía principal relativamente tienen que usar dos o tres vehículos para llegar a su destino.

6. ¿Qué opinas sobre la importancia de contar con rampas accesibles en los espacios públicos y privados?

Si tiene que haber rampas, ya que da opción viable para personas con incapacidad motora.

7. ¿Cómo crees que la movilidad urbana actual afecta la capacidad de movilidad de las personas discapacitadas dentro de la zona?

Debería haber vías preferenciales para las personas con incapacidad, así las otras personas no obstruyen su paso.

8. ¿Cuál es tu percepción sobre los desafíos de movilidad que enfrentan los adultos mayores dentro de la zona?

Que deben cambiar más de lo acostumbrado para tomar un colectivo y llegar a su destino.

9. ¿Cómo crees que le puede afectar la movilidad urbana de esta zona en la capacidad de movilidad de jóvenes y adultos?

Les afecta mucho para tomar un transporte por el gran recorrido que tienen que hacer por el cierre de las vías.

10. ¿Consideras que el estado de ánimo de las personas en esta zona es mayormente positivo, negativo o variado? ¿Por qué?

Variable, porque hay diferentes caracteres de personas y con diferentes situaciones de vida.

11. ¿Cuáles crees que son los factores que contribuyen al estrés de las personas dentro de la zona?

La pérdida de tiempo para trasladarse de un sitio a otro.

12. ¿Consideras que la mayoría de las personas mantienen un equilibrio emocional ante contratiempo que ocurren en la zona?

Si, ya que todos no tenemos el mismo estado de ánimo.

13. ¿Cómo ha influido en tus actividades diarias alguna situación o incidente que haya impactado en tu percepción de seguridad dentro de la zona?

Si me ha afectado, porque cuando se produce un accidente en la vía se pierde mucho tiempo de lo que se pierde normalmente.

14. ¿Alguna vez te has sentido restringido físicamente y psicológicamente ante una situación de movilidad dentro de la zona?

Si, por las altas colas y congestión de personas y autos.

15. ¿Qué medidas de protección conoces para salvaguardar tu integridad física y psicológica?

Usar mi cinturón de seguridad por algún accidente vial que se pueda producir mediante la desesperación de muchos colectivos.

16. ¿Cómo describirías el entorno físico de las vías del metropolitano dentro de la zona?

Muy buena estructura ya que para el futuro será de buena vialidad para el traslado de personas a su destino.

17. ¿Cómo crees que el entorno físico en esta zona afecta la calidad de vida de las personas que viven aquí?

Las personas que se encuentran en paraderos de los metropolitanos no las feo afectadas a las demás dependiendo de su ubicación.

18. ¿Cómo crees que podría mejorar la conectividad de las personas con el entorno físico dentro de la zona?

Tomar la esperanza que termine la obra rápido o esté en funcionamiento porque sigue parada por casi medio año.

Entrevista Transcrita 19.

Residente: Moran Castillo

Edad: 26 años

Perfil: Transportista

Preguntas:

1. ¿De qué manera se ha visto afectado en lo laboral ante este cambio vial?

En mi hora de llegar, desvíos nuevas rutas, trafico más de los habitual.

2. ¿Qué desafíos has enfrentado al dirigirte a tu centro de estudios?

Igual que mi trabajo tengo que salir rápido para poder llegar a la universidad porque si no el tráfico y todo lo que está sucediendo me retrasa y muchas veces tengo problemas con los profesores.

3. ¿Cómo crees que la construcción de la ampliación del metropolitano influye en los accesos a los diferentes servicios de la ciudad?

Creo que es diferente para cada caso, pero he visto que muchos de los negocios inclusive mercados están afectados como otro también están beneficiados, creo que más que nada es de acuerdo a la ubicación que se encuentren.

4. ¿Crees que todas las personas tienen igualdad de oportunidades para acceder a los servicios de la zona? ¿Porqué?

No todos tienen igualdades de oportunidades la falta de sitio hasta para estacionarse es un problema con tantos carros y poco espacio o inclusive no hay donde poder parar es el problema, las personas discapacitadas también tienen problemas, las personas mayores, madres con sus hijos no hay un buen planeamiento.

5. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de la falta de accesibilidad en los servicios para la inclusión de las personas con necesidades especiales?

Las personas discapacitadas necesitan ayuda, que los comprendan y no hay ni personal capacitado, no hay información adecuada para ellos e inclusive muchas

veces no son escuchados lo he visto hasta con un familiar mío y es muy penoso que en nuestro país aún siguen con ese pensamiento.

6. ¿Qué opinas sobre la importancia de contar con rampas accesibles en los espacios públicos y privados?

Es muy beneficioso pero el país debe también implementar mejores métodos de accesos para las personas con discapacidad, personas mayores no todos los espacios públicos y privados cuentan muchos aún tienen una mentalidad errónea o falta más pensar en ello.

7. ¿Cómo crees que la movilidad urbana actual afecta la capacidad de movilidad de las personas discapacitadas dentro de la zona?

Muchas personas discapacitadas andan desorientadas no hay señalización inclusive ponen rejas en largos tramos como si todos pudieran pasar es por eso que digo que la educación y falta de información, capacitación falta en este País.

8. ¿Cuál es tu percepción sobre los desafíos de movilidad que enfrentan los adultos mayores dentro de la zona?

Los adultos mayores son personas que ya no tienen las mismas condiciones físicas que una persona joven lo cual se le dificulta mucho el poder caminar entender lo nuevo que pasa y eso es un desafío para ellos.

9. ¿Cómo crees que le puede afectar la movilidad urbana de esta zona en la capacidad de movilidad de jóvenes y adultos?

Creo que las personas como nosotros es más fácil poder trasladarnos, pero nos trae contratiempo que perjudican en nuestras cosas.

10. ¿Consideras que el estado de ánimo de las personas en esta zona es mayormente positivo, negativo o variado? ¿Por qué?

Dependiendo de cada situación, pero por lo general es negativo con todo el cambio y las pocas soluciones uno se estresa.

11. ¿Cuáles crees que son los factores que contribuyen al estrés de las personas dentro de la zona?

El tráfico, el ruido la falta de solución de los problemas que se ocasionan, semáforos malogrados, mala señalización, desvíos.

12. ¿Consideras que la mayoría de las personas mantienen un equilibrio emocional ante contratiempo que ocurren en la zona?

La sociedad no creo que sepa manejar sus emociones por lo tanto no creo que tengan un equilibrio emocional.

13. ¿Cómo ha influido en tus actividades diarias alguna situación o incidente que haya impactado en tu percepción de seguridad dentro de la zona?

Ha influido de una manera negativa, las inseguridades en la calle también es otro factor de estrés y de miedo al salir uno de su hogar o centro de trabajo y estudio, muchas de estas personas aprovechan todo este caos y la desorientación de las personas para quitarle sus pertenencias.

14. ¿Alguna vez te has sentido restringido físicamente y psicológicamente ante una situación de movilidad dentro de la zona?

Creo que todos pasamos por algún momento eso físicamente al tomar un carro y no avance por el tráfico en mi caso mi vehículo atrapado en toda la congestión, psicológicamente el estrés la frustración de no poder avanzar y no encontrar una solución.

15. ¿Qué medidas de protección conoces para salvaguardar tu integridad física y psicológica?

Mantenerme alerta ante cualquier movimiento brusco de otros carros, las señales de tránsito, los semáforos y vías seguras.

16. ¿Cómo describirías el entorno físico de las vías del metropolitano dentro de la zona?

Se ve agradable, pero le falta pensar más en la persona, todo construcción nueva y moderna se ve bonita, pero debemos ver los resultados y en qué sucederá más adelante.

17. ¿Cómo crees que el entorno físico en esta zona afecta la calidad de vida de las personas que viven aquí?

Es que no hay información necesaria lo cual la gente no está preparada para cambios y ese es el factor de todo algo nuevo.

18. ¿Cómo crees que podría mejorar la conectividad de las personas con el entorno físico dentro de la zona?

Primero en la educación, capacitación y mejora de personal es fundamental.

Entrevista Transcrita 20.

Residente: Acosta Matos

Edad: 33 años

Perfil: Transportista

Preguntas:

1. ¿De qué manera se ha visto afectado en lo laboral ante este cambio vial?

Al dirigirme a mi negocio con todo el cierre de calles y la congestión vehicular que se vive todos los días.

2. ¿Qué desafíos has enfrentado al dirigirte a tu centro de estudios?

No estudio, pero mi hermano es universitario y él se ve afectado en el horario ya que debe salir más temprano de lo habitual para poder llegar a sus clases.

3. ¿Cómo crees que la construcción de la ampliación del metropolitano influye en los accesos a los diferentes servicios de la ciudad?

Creo que para los que tenemos vehículo se nos dificulta en el tiempo de llegada, el parqueo y las vueltas que tenemos que dar para poder conseguir un sitio para dejar nuestro carro.

4. ¿Crees que todas las personas tienen igualdad de oportunidades para acceder a los servicios de la zona? ¿Porqué?

No todas las personas tenemos diferentes condiciones a mí en particular el problema del tráfico y la congestión vehicular hace que no pueda permanecer mucho tiempo en algún servicio.

5. ¿Cuáles crees que son las consecuencias de la falta de accesibilidad en los servicios para la inclusión de las personas con necesidades especiales?

Creo que el implemento de rampas, ascensores para las personas más vulnerables o discapacidades que le impidan el desplazamiento habitual de una persona.

6. ¿Qué opinas sobre la importancia de contar con rampas accesibles en los espacios públicos y privados?

No solo rampas creo que deberíamos buscar nuevas formas de acceso para las personas discapacitadas, personas mayores.

7. ¿Cómo crees que la movilidad urbana actual afecta la capacidad de movilidad de las personas discapacitadas dentro de la zona?

Afecta porque las obras, el diseño de la ciudad no está condicionado para personas que tenga estas condiciones, son cosas que faltan hasta señalización es un factor importante para las personas.

8. ¿Cual es tu percepción sobre los desafíos de movilidad que enfrentan los adultos mayores dentro de la zona?

Creo que al ser mayores las personas creen que son más una carga, muchos de ellos lo digo por experiencia con mis padres y abuelos que cuando tienen que tomar una de estas unidades mucho de ellos no los recogen, inclusive las personas que viajan en el bus se miran entre ellas a ver quién da el asiento y no debería ser así.

9. ¿Cómo crees que le puede afectar la movilidad urbana de esta zona en la capacidad de movilidad de jóvenes y adultos?

Nosotros nos vemos afectado en el tiempo, el tráfico las largas colas que se forman, los paraderos informales.

10. ¿Consideras que el estado de ánimo de las personas en esta zona es mayormente positivo, negativo o variado? ¿Por qué?

Variado es depende de las circunstancias que se encuentre la persona creo que nadie tiene el mismo estado de ánimo como reitero es de acuerdo a cada persona.

11. ¿Cuáles crees que son los factores que contribuyen al estrés de las personas dentro de la zona?

El tráfico, el ruido son el factor principal del estrés porque no se puede salir tranquilo sin saber que hay un embolletamiento de carros al salir nomas a la avenida.

12. ¿Consideras que la mayoría de las personas mantienen un equilibrio emocional ante contratiempo que ocurren en la zona?

Creo que nadie tiene un equilibrio emocional es complicado tenerla, pero según las circunstancias que se está viviendo no creo que exista porque se ve la gente gritando por tomar un carro.

13. ¿Cómo ha influido en tus actividades diarias alguna situación o incidente que haya impactado en tu percepción de seguridad dentro de la zona?

Creo que el factor principal que pueda pasarme es que los carros al estar apurados pasan y no miden o respetan que uno esta con su vehículo y eso ocasione choques o la carga de carros en horas punta hace que muchas personas de mal vivir decidan robar.

14. ¿Alguna vez te has sentido restringido físicamente y psicológicamente ante una situación de movilidad dentro de la zona?

La falta de poder transitar con libertad hace que me sienta restringida y crea un disgusto.

15. ¿Qué medidas de protección conoces para salvaguardar tu integridad física y psicológica?

Es difícil el momento que puedan suceder algo, pero si uno debe tener en cuenta las señales, los semáforos.

16. ¿Cómo describirías el entorno físico de las vías del metropolitano dentro de la zona?

Es una construcción que aparentemente se ve que facilitara la vida de las personas al llegar a su destino espero que se cumpla ese objetivo y no sea peor la situación a la que se está viviendo actualmente, creo que una mejor

organización ayudaría además a ellos la cantidad de autobuses sea las suficiente para abastecer a las personas.

17. ¿Cómo crees que el entorno físico en esta zona afecta la calidad de vida de las personas que viven aquí?

El no poder moverse con libertad ya está afectando la calidad de vida de las personas.

18. ¿Cómo crees que podría mejorar la conectividad de las personas con el entorno físico dentro de la zona?

Deberían implementar las ciclovías en la zona, las personas que hacen deporte hasta los mismos niños usarían esta ciclovía, eh podido observar también a personas cruzando la vía principal poniendo su vida en riesgo cuando necesitan ir al otro lado, de la misma manera la falta de áreas verdes, no taladrando los arboles ni botando basura.

Tabla 10. Ficha de observación 01

GUIA DE OBSERVACION DE CAMPO	
GUÍA N°1	
Observador: Anthony Yafec Cabrera Sandoval	Fecha de observación: 15/03/2023
Sub Categoría: Necesidad de vida	Código: Educación
Hora de inicio: 07:00 am	Hora de finalización: 08:30 am
<p>Descripción de la observación:</p> <p>Durante la visita que se realizó a la zona de estudio se pudo observar como la presencia del cerco que separa las vías del metropolitano de las vías auxiliares, generan un peligro y una barrera de movilidad para los alumnos que se las ingenian para llegar a su centro educativo, cercos los cuales en el tiempo de construcción toman el papel del cerramiento de tela verde que se utilizó, donde se tenía un escenario casi similar a lo que actualmente se puede observar, a diferencia que ahora es un cerco estructural el cual sigue interfiriendo en la movilidad peatonal.</p>	
	

Nota. *Elaboración propia.*

Tabla 11. Ficha de observación 02

GUIA DE OBSERVACION DE CAMPO	
GUÍA Nº2	
Observador: Anthony Yafec Cabrera Sandoval	Fecha de observación: 20/12/2022 y 15/03/2023
Sub Categoría: Accesibilidad de servicios	Código: Barreras Arquitectónica
Hora de inicio: 07:00 am / 02:00pm	Hora de finalización: 08:30 am / 04:00 pm
<p>Descripción de la observación:</p> <p>Durante la visita que se realizó a la zona de estudio se pudo observar, como en un inicio los cerramientos de tela verde que ponían para delimitar la zona de construcción del metropolitano y los cercos metálicos tipo malla ubicados en casi toda la ampliación en la actualidad, tomaron el papel de barreras Arquitectónicas que no permiten un libre tránsito no solo del peatón, sino también de personas adulta mayores y discapacitados donde pone en juego los temas de Accesibilidad.</p>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;">   </div>	

Nota. *Elaboración propia*

Tabla 12. Ficha de observación 03

GUIA DE OBSERVACION DE CAMPO	
GUÍA Nº3	
Observador: Anthony Yafec Cabrera Sandoval	Fecha de observación: 10/01/2023
Sub Categoría: Bienestar y satisfacción emocional	Código: Estrés
Hora de inicio: 02:00pm	Hora de finalización: 03:00 pm
<p>Descripción de la observación:</p> <p>En mi trayecto rumbo al centro de Lima, se pudo observar a las personas tanto dentro y fuera del bus, renegar por dicha construcción presente que no dejaba tener un trayecto continuo, personas estresadas de tanta congestión y retraso, al estar sentados dentro del bus y no avanzar y las personas que tomaron la ruta de a pie. mientras se avanzó se observó también un grupo de personas manifestantes que reclamaban un pase peatonal y una mejor coordinación de la municipalidad ante innumerables desvíos que se presentaban, los cuales mantenía estresada y preocupada a los residentes de la zona.</p>	
	

Nota. *Elaboración propia*

Tabla 13. Ficha de observación 04

GUIA DE OBSERVACION DE CAMPO	
GUÍA Nº4	
Observador: Anthony Yafec Cabrera Sandoval	Fecha de observación: 11/02/2023
Sub Categoría: Interacción con el entorno físico	Código: Vialidad urbana
Hora de inicio: 03:00pm	Hora de finalización: 04:00 pm
<p>Descripción de la observación:</p> <p>Durante la visita que se hizo, se pudo observar como las vías vehiculares se encuentran totalmente invadidas y destrozadas por las obras, lo cual no permite ni garantiza una movilidad eficiente y segura para las personas residentes de la zona y de los alrededores, ya que genera un impacto en toda la red de transporte dentro del entorno urbano, complementado con los cambios viales que se hacen a diario, los residentes no interactúan de forma correcta y natural con dicho entorno inmediato.</p>	

Nota. *Elaboración propia.*

Tabla 14. Ficha de observación 05

GUIA DE OBSERVACION DE CAMPO	
GUÍA Nº5	
Observador: Anthony Yafec Cabrera Sandoval	Fecha de observación: 11/02/2023
Sub Categoría: Interacción con el entorno físico	Código: Estética urbana
Hora de inicio: 06:00pm	Hora de finalización: 07:30 pm
<p>Descripción de la observación:</p> <p>Debido a las intervenciones que se realizaron en todo el tramo de la ampliación del metropolitano, se puede observar que estéticamente el entorno urbano ha sufrido un cambio notable, dejándose a notar los cerramientos de tela verde por casi toda la construcción y todo un proyecto enrejado con largos tramos sin cruce peatonal, mobiliarios destrozados y tumbados, no son parte de una estética urbana que busca mejorar la belleza y el atractivo visual de los espacios para que se dé una agradable interacción con los residentes y visitantes con una mejor calidad de vida.</p>	
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;">   </div>	

Nota. *Elaboración propia.*

Tabla 15. Ficha de observación 06

GUIA DE OBSERVACION DE CAMPO	
GUÍA N°6	
Observador: Anthony Yafec Cabrera Sandoval	Fecha de observación: 01/03/2023
Sub Categoría: Interacción con el entorno físico	Código: Conectividad
Hora de inicio: 05:00pm	Hora de finalización: 06:00 pm
<p>Descripción de la observación:</p> <p>al visitar la zona se pudo observar que no existe una conectividad entre los medios de transporte, los servicios ni los residentes de la zona debido al impacto de la construcción el cual ha creado paraderos informales, avenidas y cruces principales bloqueados, congestión del tráfico, una accesibilidad interferida la cual perjudica más a residentes discapacitados, adultos mayores, niños entre otros, donde se pone en tela de juicio la calidad de vida y la facilidad de movilidad de los residentes y alrededores que sufren el impacto debido a esta gran construcción.</p>	
	

Nota. *Elaboración propia.*



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, UTIA CHIRINOS FERNANDO HERNAN, 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 Urbana y Confort Psicológico en el período de ejecución de la ampliación del Metropolitano, Comas, Lima, 2021-2023.", cuyo autor es CABRERA SANDOVAL ANTHONY YAFEC, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 6.00%, 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, 27 de Julio del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
UTIA CHIRINOS FERNANDO HERNAN DNI: 06102532 ORCID: 0000-0002-4132-6248	Firmado electrónicamente por: FEHERNANUTIA el 04-08-2023 11:43:36

Código documento Trilce: TRI - 0624353