

**FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA**

**Paisaje urbano y la privación de entornos peatonales inclusivos en vías
del metropolitano en la avenida Universitaria - Comas 2023**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Arquitecto

AUTOR:

Sanchez Condezo, Pedro Luis (orcid.org/0000-0003-1377-0904)

ASESOR:

Mg. Arq. Trujillo Marcelo, Rolando Alfonso (orcid.org/0000-0001-8760-7195)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo sostenible y adaptación al cambio climático

LIMA - PERÚ

2023

Dedicatoria

Dedico mi tesis a mi madre y a mi abuela que está en el cielo, pues sin ustedes dos, no lo hubiera logrado. Sé que desde el cielo me bendecirás todos los días y me guiaras por el buen camino, por ese motivo doy en ofrenda este trabajo, que es el fruto de sus enseñanzas, las amo.

Agradecimiento

A mi asesor, el arquitecto Rolando Trujillo por compartirme sus conocimientos temáticos y metodológicos. Asimismo, de alentarme al desarrollo de mi proyecto.

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, TRUJILLO MARCELO ROLANDO ALFONSO, 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: "Paisaje urbano y la privación de entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria - Comas 2023", cuyo autor es SANCHEZ CONDEZO PEDRO LUIS, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 12.00%, 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, 26 de Diciembre del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
TRUJILLO MARCELO ROLANDO ALFONSO DNI: 33261122 ORCID: 0000-0001-8760-7195	Firmado electrónicamente por: ROLANDOTM el 27- 12-2023 10:13:32

Código documento Trilce: TRI - 0708598



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Declaratoria de Originalidad del Autor

Yo, SANCHEZ CONDEZO PEDRO LUIS estudiante de la FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA de la escuela profesional de ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, declaro bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "Paisaje urbano y la privación de entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria - Comas 2023", es de mi autoría, por lo tanto, declaro que la Tesis:

1. No ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
2. He mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicada, ni presentada anteriormente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

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

Nombres y Apellidos	Firma
SANCHEZ CONDEZO PEDRO LUIS DNI: 43572368 ORCID: 0000-0003-1377-0904	Firmado electrónicamente por: PSANCHEZCO el 21- 07-2024 00:35:37

Código documento Trilce: INV - 1645087

ÍNDICE

CARATULA	
DEDICATORIA	i
AGRADECIMIENTO	ii
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD DEL ASESOR.....	iii
DECLARATORIA DE ORIGINALIDAD DEL AUTOR.....	iv
ÍNDICE DE TABLAS.....	vii
ÍNDICE DE GRÁFICOS Y FIGURAS	viii
RESUMEN	viii
ABSTRACT.....	ix
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO.....	4
III. METODOLOGÍA:	10
3.1. Tipo y diseño de investigación.	10
3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización.	11
3.3. Escenario de estudio.	11
3.4. Participantes.....	13
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.	15
3.6. Procedimientos	15
3.7. Rigor científico	16
3.8 Método de análisis de datos.....	17
3.9 Aspectos éticos.	17
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	18
V. CONCLUSIONES.....	27
IV. RECOMENDACIONES.....	29
REFERENCIAS.....	30
ANEXOS	35

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA N°1: ANEXO 1.....	35
TABLA N°2: ANEXO 2	36
TABLA N°3: ANEXO 3	37
TABLA N°4: ANEXO 4	39
TABLA N°5: ANEXO 5	41
TABLA N°6: ANEXO 6.....	43
TABLA N°7: ANEXO 7.....	44

ÍNDICE DE GRÁFICOS Y FIGURAS

Figura 1 -	12
Figura 2 -	12
Figura 3 -	12
Figura 4 -	14
Figura 5 -	20
Figura 6 -	21
Figura 7 -	22
Figura 8 -	24
Figura 9 -	25
Figura 10 -	45
Figura 11 -	46

RESUMEN

La presente investigación tuvo como objetivo determinar de qué manera el paisaje urbano afecta los entornos peatonales inclusivos que se encuentran en los alrededores de las vías del metropolitano en la avenida Universitaria, cruce con Comas. Se aplicó una metodología de enfoque cualitativo, de diseño no experimental y de tipo básico, los instrumentos de recolección de información fueron las fichas de observación al lugar de estudio y entrevistas semi estructuradas a los especialistas del tema.

Los resultados manifestaron que existe un efecto causado por la posible ausencia de un paisaje urbano integrador en los entornos peatonales inclusivos, ya que, no se presenta una inclusión entre las áreas verdes, las personas y veredas. No se cumplen con los requisitos necesarios para una movilidad adecuada y las áreas verdes no están cuidadas, esto permite evidenciar que existe una ausencia de mejorar la calidad de vida de las personas. Se ha logrado concluir que, antes de la ejecución del tramo del metropolitano en la avenida universitaria, si existía una inclusión del paisaje urbano y una armonía entre el usuario y el sector de estudio, finalmente se puede observar que solo se ha delimitado las áreas vehiculares dejando de lado al peatón.

Palabras clave: Paisaje urbano, entornos peatonales, inclusivos.

ABSTRACT

The objective of this research project was to determine how the urban landscape affects the inclusive pedestrian environments found in the surroundings of the metropolitan roads on Universitaria Avenue, intersection with Comas, a qualitative, design approach methodology was applied. non-experimental and basic type, the information collection instruments were observation sheets at the study site and semi-structured interviews with specialists on the subject.

The results showed that there is an effect caused by the possible absence of an integrating urban landscape in inclusive pedestrian environments, since there is no inclusion between green areas, people and sidewalks. The necessary requirements for adequate mobility are not met and the green areas are not cared for, this shows that there is a lack of improving people's quality of life. It has been concluded that, before the execution of the section of the metropolitan on University Avenue, if there was an inclusion of the urban landscape and a harmony between the user and the study sector, it can finally be observed that only the vehicular areas have been delimited. leaving aside the pedestrian.

Keywords: Urban landscape, pedestrian environments, inclusive

I. INTRODUCCIÓN

En la actualidad, el crecimiento acelerado de las ciudades evidencia desafíos significativos en términos de calidad de vida y accesibilidad para todos los habitantes. En este contexto, el paisaje urbano desempeña un papel fundamental en el desarrollo de la sociedad ya que muestra la calidad de los entornos urbanos y la inclusión que tiene el peatón con referencia a su transitar diario. Es importante mencionar que, una correcta inclusión del entorno al peatón garantiza la movilidad, seguridad y participación equitativa entre el espacio y la persona, asimismo, no escatima género, capacidad física o cualquier otra condición. (Valenzuela. y Talavera, 2015, p.33)

Por otra parte, las ciudades enfrentan desafíos espaciales en cuanto a la integración de las personas con discapacidad, estos peatones en su mayoría de casos sufren problemas de accesibilidad debido a la falta de planificación y crecimiento poblacional. La movilidad urbana y la participación ciudadana es limitada, debido a que suelen tener una calidad de vida discriminada en gran parte de la ciudad latinoamericana, ya que, su movilidad urbana puede verse restringida debido a los obstáculos temporales, carencia de infraestructuras adecuadas y la falta de conciencia acerca de sus necesidades. (Balbuena, 2023)

Por lo tanto, la incapacidad de algunas personas de poder transitar libremente por las calles suele reflejar la exclusión. En la actualidad se estipula que son alrededor de 1300 millones de personas, equivalente a un 16% en la población mundial, experimentan una discapacidad significativa. Esta cifra va aumentando debido a la incrementación de enfermedades no transmisibles y por el cual se espera un incremento sobre la esperanza de vida de la población según la Organización mundial de la salud. (OMS, 2023)

Asimismo, en Latinoamérica y el Caribe residen aproximadamente 85 millones de individuos con discapacidad, lo que equivale al 14.7% de la población de la región. Las estadísticas revelan que los hogares albergan a personas con discapacidad y estos enfrentan una mayor incidencia de pobreza, movimiento, salud, etc., afectando a aproximadamente uno de cada cinco hogares. (Banco Mundial, 2021).

En este mismo contexto, en la ciudad de Santiago de Chile a pesar de los avances tecnológicos y planificaciones urbanas, el espacio público en algunos sectores sigue siendo insuficiente ya que se presenta desigualdades espaciales, convirtiéndose en una barrera para la movilidad de las personas mayores y otros grupos, como niños, mujeres y personas con discapacidad. Es común encontrar cruces peligrosos, tiempos de semáforos reducidos, aceras en mal estado y deficiencias en los servicios, lo que representa un desafío para las personas mayores al limitar sus desplazamientos y promover la falta de movilidad. (Herrmann et al, 2021, p.21)

En el año 2017, en Lima Metropolitana se puede hacer una comparación respecto a la población con discapacidad en comparación con el resto de las ciudades del Perú, alcanzando un 31.2%, lo que equivale aproximadamente a 1,150,000 personas. Esta diversidad de población que utiliza el espacio público requiere se adopte una perspectiva de diseño que trascienda al usuario estándar. Es necesario realizar cambios en los servicios e infraestructuras públicas referente al paisaje urbano para adaptarlas a las necesidades y características de todas las personas, considerando aspectos de género, edad y discapacidad. (MML, 2021).

En el distrito de Comas se refleja esta problemática de accesibilidad haciendo referencia al paisaje urbano respecto a aquellas personas que sufren de alguna discapacidad y también para las personas mayores de edad, dado que no están acondicionados los espacios públicos para la peatonalización inclusiva. (Andina, 2023)

Por otro lado, es importante destacar que, en la vía del metropolitano el tramo comprendido de la avenida universitaria en el distrito de Comas, no se ha implementado ninguna medida de movilidad sostenible. Además, es relevante mencionar que en toda el área de estudio existe una carencia de planificación en cuanto a la plantación de árboles, diseño de aceras y falta de equipamiento urbano. Por el cual, aparece la pregunta de investigación: **¿Cómo el paisaje urbano incide en los entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria?**

Como justificación, los resultados de la presente investigación servirán para los urbanistas, arquitectos, planificadores urbanos, autoridades municipales y otros actores involucrados para el diseño y la nueva gestión de los futuros espacios urbanos. Además, contribuirá a promover que es importante generar conciencia sobre la inclusión en el paisaje urbano y a fomentar los desarrollos políticos y acciones que puedan dar una mejor calidad de vida a todas las personas de la ciudad.

Por lo expuesto, se plantea el siguiente **objetivo general**: Determinar de qué manera el paisaje urbano incide en los entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria. De acuerdo con ello, los objetivos específicos son: **Objetivo específico 1)** Identificar como el deterioro de espacios públicos incide en la movilidad de las personas en el entorno peatonal. **Objetivo específico 2)** Determinar de qué manera la poca integración espacial incide a la participación ciudadana de entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria. **Objetivo específico 3)** Identificar de qué manera la escasa de movilidad sostenible incide a la seguridad de entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria.

II. MARCO TEÓRICO.

Uno de los problemas que enfrenta la sociedad en la actualidad, es el nivel de incidencia que afronta el paisaje urbano, con respecto al desarrollo de entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida universitaria, esto demuestra la ausencia de vegetación y de movilidades sostenibles que se ausenta en el sector estudiado, por ello se viven desafíos y conflictos muy importantes, respecto a lo urbano y al paisaje urbano.

A nivel internacional, de acuerdo con Páez, S. (2020) el artículo menciona que el urbanismo y el paisaje van de la mano con las grandes ciudades del mundo dando muestra de la importancia del cuidado de estos paisajes, por la cual incluyen al hombre para que sean participes, de esta forma se generaría la implementación de nuevos espacios públicos, teniendo una mejor accesibilidad y habitabilidad de acuerdo con sus necesidades. Asimismo, el avance de las urbanizaciones y de las infraestructuras que van en aumento, siendo éstas necesario para un desarrollo y mejoramiento de la ciudad.

Por otra parte, los autores Velastegui, M., Mosquera, A., Proaño, E. y Shiguango, Z. (2022) se sostiene que, en América Latina, muchos servicios públicos y espacios para personas con discapacidad no cumplen con las normas establecidas. La falta de adecuaciones en la vía pública causa accidentes y dificultades para aquellos que utilizan sillas de ruedas. Es necesario realizar mejoras y concientizar tanto a la población como a las autoridades sobre la importancia de la inclusión. Sin embargo, se ha observado una falta de interés de las autoridades en investigar esta problemática. Por lo tanto, recomiendan que se deben considerarse dentro de las planificaciones urbanas, elementos inclusivos en la arquitectura a nivel urbano, para que garantice el acatamiento y el respeto con las normas.

Según Díaz, K. (2022), la investigación menciona que las barreras arquitectónicas son obstáculos físicos que restringen y complican el libre movimiento de los peatones que viajan paso a paso. Estas limitaciones aún se encuentran presentes en las instituciones educativas y esto perjudica la educación

de personas con dificultades de movilidad. En esta investigación, se analizó un ejemplo de centros educativos ubicados cerca de la entrada para explorar el nivel de obstáculos arquitectónicos y accesibilidad en estos lugares. El objetivo principal es proponer la incorporación de instituciones educativas superiores en la ciudad, eliminando las barreras arquitectónicas. Además, el estudio busca educar a la población sobre la importancia de considerar aspectos sociales en el proceso de diseño urbano. Se empleó un enfoque de análisis fundado en la observación y recolección de información, incluyendo encuestas a residentes de toda zona para verificar datos concretos. Se determinó que la ciudad presenta problemas de accesibilidad ocasionado por la existencia de numerosas barreras arquitectónicas, lo que resulta en la exclusión de ciertos individuos mientras otros no se ven afectados.

Birche (2021) la investigación acerca del diseño del paisaje urbano y la privación de entornos peatonales, planteó como objetivo el analizar las infraestructuras de los espacios de encuentro y así poder evidenciar el contraste con la armonía de las áreas urbanas. El enfoque fue cualitativo y los instrumentos de recolección de datos fueron las fichas de observación y entrevistas. En cuanto a los resultados, se pudo conocer que, el diseño de los entornos peatonales suele estar sujeto a la morfología del lugar, por lo que, el paisaje urbano y el comportar de las personas generan una apropiación de los espacios. Finalmente se logra concluir que, existen cantidades de actividades que privatizan los espacios peatonales, generando una inaccesibilidad espacial.

Lunecke (2020) en la investigación de identificación de elementos del paisaje urbano y su privatización de los entornos peatonales, proyectó como objetivo identificar los elementos del paisaje urbano y como el usuario percibe la privación de los espacios, para lo cual, realizó una investigación de enfoque mixto logró encuestar a 120 personas realizando fichas de observación, asimismo entrevistó a 20 personas que transitan por las calles de Santiago de Chile. Obteniendo como resultado que, la percepción de las personas indica que la accesibilidad es limitada debido al poco espacio que existe para movilizarse, asimismo, refieren a que las veredas son angostas y se encuentran en mal estado,

como los cruces peatonales y, en especial, el tráfico motorizado por el ruido vehicular. Finalmente, en base a los resultados, propone recomendaciones para una planificación y un diseño de calles que promuevan e incentiven a la caminata.

A nivel nacional, Sánchez, (2020), el artículo tiene como objetivo desarrollar estrategias de itinerarios peatonales con el fin de mejorar la accesibilidad urbana en la avenida Balda del Cercado de Chiclayo. El enfoque utilizado fue cuantitativo, basado en la recolección de datos para comparar su hipótesis planteada. La recopilación de sus datos fue a través de entrevistas utilizando un cuestionario de veinte ítems, así como mediante fichas de observación que evaluaron tres dimensiones: aspecto urbano, aspecto sociocultural y componentes normativos. Como resultados revelaron que el 63% de los espacios destinados a la circulación presentaban condiciones muy deficientes debido a un dimensionamiento incorrecto. Además, el 61% consideró que las rampas y pendientes también eran de mala calidad, lo que las convertía en obstáculos. Se observó que el 55% de los flujos presentaban condiciones pésimas, así como el 52% del mobiliario y la arborización existente, lo cual afectaba directamente la accesibilidad de los transeúntes. En las conclusiones del estudio se destacó la falta de importancia que el gobierno local otorga a la accesibilidad, así como la indiferencia de los componentes normativos hacia las estructuras viales existentes. Como conclusión, indica una influencia significativa y negativa en la interacción entre el entorno físico y las personas que lo utilizan.

Según Mamani, A. (2017), el estudio se enfoca en investigar el nivel de acceso de las personas con discapacidad (PCD) a los espacios públicos en la región de Puno, así como determinar si la ciudad brinda oportunidades para que las PCD participen en las actividades de la organización OMAPED - Puno. Utilizó una encuesta como instrumento de recolección de datos, empleando un enfoque cuantitativo y descriptivo. Mediante este método permitió identificar las obstaculaciones presentes en los lugares públicos que dificultan el desplazamiento independiente, estable y equitativo de las PCD, así como su incapacidad para llevar a cabo tareas diarias y poder recurrir a las reuniones realizadas por la organización OMAPED. En conclusión, revela que los espacios

públicos no tienen la accesibilidad para las personas con discapacidad, lo que les impide moverse de manera autónoma, segura y equitativa.

Por otro lado, tenemos a Cabrera, F. (2019), el artículo tiene como objetivo verificar si las características de la ciudadanía sin autonomía evidencian la necesidad de actualizar el desarrollo del planeamiento y diagnóstico de los espacios públicos en Lima. Su metodología es mixta, en la cual incluyó cinco áreas de estudio y analiza cinco tipos de ciudadanos mediante diversas técnicas, como estudios documentales, observaciones directas, entrevistas a profundidad, formularios y líneas de movimiento. Los hallazgos de la investigación revelaron que cada persona privada de libertad configuraba un entorno particular basado en sus propias singularidades, percepciones y hábitos. Además, sus aspiraciones para superar los desafíos de desplazarse en espacios públicos eran contradictorias, se observa que la forma en que los ciudadanos privados de sus derechos se movilizan según sus características físicas y psicológicas, así como su orientación espacial. Los resultados indicaron que era posible proponer una metodología de evaluación para entornos de proximidad inclusivos.

Para, Chona y Verbel (2019) la investigación del paisaje urbano y la movilidad de los peatones, se pudo conocer que, el objetivo fue analizar las cualidades de los entornos peatonales y el efecto que causa el paisaje urbano. Por lo cual, ante el desplazamiento de las personas se ha podido evidenciar que las personas y los vehículos dentro del paisaje urbano ha generado daños y variaciones en el entorno peatonal. La metodología empleada fue cualitativa, utilizándose instrumentos de entrevista y fichas de observación los cuales permitieron conocer la seguridad, confort y atracción de los espacios peatonales. Como resultados mostraron que, la calidad peatonal influye en los transeúntes ya que, el paisaje urbano evidencia la necesidad por fortalecer la movilidad mediante la accesibilidad. Sin embargo, existen actividades que privatizan los ambientes, generando deficiencias en el área urbana.

Para Cardona (2020) la investigación de paisajes urbanos y privación de espacios peatonales, tiene como objetivo analizar la frecuencia de actividades

peatonales que se realizan en las calles del centro de Lima, por lo que, busca conocer como es la relación con el espacio físico, espacio social y el espacio de ocio. Mediante su enfoque cualitativa da a conocer la influencia del paisaje urbana a la movilidad peatonal, entrevistando a especialistas en el tema. De acuerdo con sus resultados mostró la calidad del espacio público y cómo el paisaje urbano se desarrolla en el tiempo, asimismo se indica los aspectos necesarios que la movilidad peatonal debe tener.

Como base teórica de la primera categoría, Durán, M. (2020), en su artículo analiza los desafíos que enfrentan las ciudades en términos de sostenibilidad y propone claves y estrategias para abordarlos. Su enfoque principal es el paisaje urbano como elemento fundamental en la planificación y el desarrollo de ciudades sostenibles. A través de diversos estudios de casos y ejemplos prácticos, explora cómo el diseño y la gestión adecuada del paisaje urbano pueden contribuir a la calidad de vida de los habitantes, la eficiencia energética, la biodiversidad, la movilidad sostenible y la integración social.

Asimismo, Busquets, J. (2021) la investigación explora la importancia de la planificación urbana y del diseño arquitectónico sensible al contexto, destacando cómo el paisaje urbano puede contribuir a la calidad de vida de las personas y a la identidad de un lugar. Además, se aborda temas como la sostenibilidad, la movilidad, la participación ciudadana y la preservación del patrimonio en relación con la arquitectura, la ciudad y el paisaje urbano.

Según, Seto, K. (2020), el artículo analiza la evolución del paisaje urbano y sus implicaciones para la sostenibilidad de las ciudades y cómo el crecimiento y la transformación de las ciudades afectan el paisaje urbano, incluyendo la expansión urbana, la densificación, la pérdida de áreas verdes y la fragmentación del paisaje. También, explora cómo estos cambios pueden influir en la calidad de vida de los habitantes urbanos y en los servicios ecosistémicos proporcionados por el paisaje, así como la importancia de un enfoque integral y sostenible en la planificación y el diseño urbano para abordar los desafíos del paisaje urbano en el siglo XXI.

Para Velastegui, et al, (2022) se hace referencia a los espacios públicos, la accesibilidad arquitectónica y a la garantía de acceso sin barreras para personas con discapacidad en lugares públicos o privados. Su objetivo es permitir un acceso y desplazamiento libre e independiente, sin obstáculos. La accesibilidad es una cualidad esencial del entorno construido, ya que posibilita el acceso a viviendas, tiendas, teatros, parques y lugares de trabajo. Por ello, a ser accesible garantiza que las personas puedan participar en actividades sociales y económicas para las cuales el entorno construido ha sido diseñado.

Asimismo, Pozueta, et al, (2013) se menciona que la integración social se define a través de las personas caminando en espacios públicos, esto fomenta la interacción social, promoviendo el encuentro, la identificación, el conocimiento mutuo y las relaciones entre ellas. Por ello, esto contribuye a fortalecer el tejido social y afianzar la integración en los vecindarios, siendo un requisito fundamental para sociedades estables, sólidas y solidarias. La interacción social y la apreciación del entorno urbano que se experimenta al caminar pueden aumentar el sentido de comunidad y fomentar la participación, el voluntariado, y en última instancia, la mejora hacia la salud social.

Por otro lado, para Gonzáles (2018) el artículo define que la movilidad es como una práctica social que implica desplazarse entre lugares para llevar a cabo actividades cotidianas. Esto asocia el traslado de personas y bienes, combina deseos o necesidades de viaje con la capacidad objetiva y subjetiva para satisfacerlos. De esta manera, en la interacción surgen las condiciones de acceso a la vida cotidiana para diferentes grupos sociales. Es importante tener en cuenta que la movilidad debe satisfacer las necesidades que varían en tiempo y espacio, según los diferentes grupos sociales. Para comprender, estudiar y abordar los desplazamientos, es necesario considerar los elementos relacionados con las personas que los realizan, como la diferenciación social, la edad, el género y sus percepciones, entre otros factores.

Por otra parte, en referencia a la base teórica de la segunda categoría, según Solanes, L. (2019) el estudio menciona la importancia de diseñar ciudades que sean caminables y sostenibles, con un enfoque específico en la peatonalidad inclusiva. Argumenta que, las ciudades deben ser planificadas y diseñadas considerando a los peatones como una prioridad, garantizando su accesibilidad, seguridad y bienestar. De acuerdo con ello, los aspectos clave relacionados con la peatonalidad inclusiva pueden incluir: accesibilidad, seguridad, diseño inclusivo y participación ciudadana.

De acuerdo con Vargas, B. y Lara, A. (2020), se mencionan que existen conceptos ideales para crear espacios inclusivos para personas con discapacidad, en ese sentido, presenta principios para mejorar la calidad de los espacios públicos en relación con el entorno urbano, esto beneficia el bienestar físico y psicológico al proporcionar comodidad a los usuarios a través de áreas verdes y mobiliario urbano adecuado. Tiene como objetivo proporcionar una herramienta para evaluar la calidad de los espacios públicos de la ciudad y contribuir al análisis de su valoración.

III. METODOLOGÍA:

3.1. Tipo y diseño de investigación.

El presente trabajo de investigación requiere determinar de qué manera el paisaje urbano afecta la privación de entornos peatonales inclusivos, en este estudio se llevará a cabo una investigación de campo que implicará entrevistas personalizadas con los residentes de la zona de estudio. Además, se recopiló información a través de la observación directa en el campo. Es importante destacar que las categorías no fueron sometidas a un proceso experimental, lo cual indica un diseño no experimental, es de corte transversal, ya que el proceso será la recolección de datos y se programó en fechas específicas. Este estudio se consideró de nivel descriptivo, ya que se analizarán ambas variables con el objetivo de conocer y describir sus características, rasgos, propiedades y cualidades.

El trabajo de investigación se basa en un enfoque cualitativo, que permite un análisis y descripción detallada de las categorías involucradas. El objetivo es llegar a conclusiones que incorporen la participación ciudadana de manera espontánea, a través de sus experiencias habitacionales en la zona de estudio. Asimismo, se realizará un análisis con imágenes reales para enriquecer la comprensión y representación visual de los resultados.

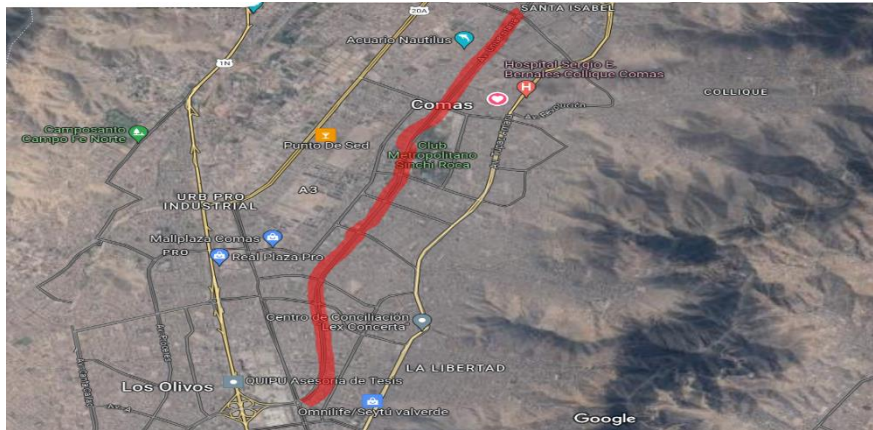
3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización.

En referencia a la ejecución de las categorías del proyecto de investigación, tenemos como primera categoría el paisaje urbano, por el cual tenemos como subcategorías, espacios públicos, integración social, movilidad sostenible. Como segunda categoría tenemos a la peatonalidad inclusiva, el cual tiene como subcategorías a la sostenibilidad, inclusión social y exclusión, de acuerdo a los nombrado previamente se ha planteado una matriz de categorización en donde podremos encontrar lo antes mencionado en la introducción con respecto a nuestro problema general y como también el objetivo general. (ver anexo 2)

3.3. Escenario de estudio.

El área de estudio se encuentra en el trayecto de la avenida del metropolitano, de la avenida universitaria en el distrito de comas, una zona comercial y residencial con una alta afluencia de peatones. Actualmente, se observan diversas limitaciones y barreras arquitectónicas que dificultan la movilidad y la experiencia peatonal, especialmente para personas con discapacidad. Aceras estrechas, falta de rampas de acceso, cruces peligrosos y escasa señalización son algunos de los desafíos identificados.

FIGURA N°1: Vía del metropolitano en avenida universitaria. (Comas)



Fuente: propia

FIGURA N°2: Escenario de estudio. (N°1)



Fuente: propia

FIGURA N°3: Escenario de estudio. (N°2)



Fuente: propia

3.4. Participantes.

Para una evaluación del paisaje urbano y desarrollo de entornos peatonales inclusivos, los participantes que pueden responder al problema de investigación son: Peatones en general: Personas que transitan a pie por el área de estudio, incluyendo residentes locales, visitantes, trabajadores y estudiantes. Personas con discapacidad: Aquellas que presentan alguna forma de discapacidad, como movilidad reducida, discapacidad visual o auditiva, entre otras.

Expertos en accesibilidad: Profesionales especializados en accesibilidad urbana, arquitectos, urbanistas o ingenieros que cuenten con conocimientos técnicos sobre el diseño inclusivo. Autoridades municipales y planificadores urbanos: Representantes de entidades gubernamentales responsables de la planificación y el diseño urbano, quienes pueden proporcionar información sobre regulaciones y políticas existentes. Organizaciones de personas con discapacidad: Grupos o asociaciones que defienden los derechos y las necesidades de las personas con discapacidad, aportando su experiencia y perspectivas en relación con la accesibilidad y la movilidad.

Figura N°4 - Fuente: propia

**LISTA DE PARTICIPANTES
ESPECIALISTAS DE SOCIOLOGIA - CULTURA URBANA**



GLORIA RUIZ ORTIZ
ARQUITECTA

CARGO: ARQUITECTA EN IMPLEMENTACION
EN EQUIPOS DE INFRAESTRUCTURAS.



GERARDO REGALADO REGALADO
DOCTOR EN SOCIOLOGIA , MSC.
PLANIFICACIÓN Y GESTION URBANA

CARGO: DOCENTE EN LAS UNIVERSIDADES
USMO, UNI, UAP, UPN, UNAL.



KATHERINE BRIGHITH CHAVEZ MENDOZA
INGENIERA INDUSTRIAL COLEGIADO.

CARGO: ESPECIALISTA EN SEGURIDAD Y
SALUD EN EL TRABAJO

3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.

Por naturaleza del enfoque cualitativo para la recolección de datos referente al paisaje urbano y desarrollo de entornos peatonales inclusivos se utilizará la Observación directa: que consiste en realizar observaciones sistemáticas del área de estudio para recopilar información sobre el flujo peatonal, las condiciones del entorno urbano, la accesibilidad y posibles barreras arquitectónicas. Entrevistas: Se realizará entrevistas semiestructuradas a los participantes, como peatones en general, personas con discapacidad y expertos en accesibilidad. Las entrevistas permiten obtener información cualitativa detallada sobre las experiencias, percepciones y necesidades relacionadas con el paisaje urbano y desarrollo de entornos peatonales inclusivos.

Ficha de observación: Este instrumento servirá para el registro del comportamiento, como las actitudes del fenómeno de estudio, realizamos la observación teniendo en cuenta nuestros objetivos establecidos de nuestro trabajo de investigación y así llenar nuestra ficha de observación como los datos reales, que se transcribirán con las observaciones sin alguna alteración sobre la información real.

3.6. Procedimientos

El siguiente trabajo de estudio se realizará mediante un desarrollo metodológico el cual determinó el problema de nuestro sector seleccionado, para después fijar el objetivo principal de nuestra investigación y por siguiente los objetivos específicos. y para el desarrollo de la investigación realizaremos un intenso estudio de los documentos de todos los autores mencionados. Luego especificaremos el tipo y también que clase de diseño se utilizara para el estudio

de las categorías y subcategorías, para poder localizar nuestro escenario de estudio y también los participantes para este estudio.

Asimismo, se realizará el diseño de la siguiente investigación y se propondrá los instrumentos para la recolección de datos y lograr desarrollar nuestros objetivos planteados en la investigación, utilizaremos un modelo de ficha de observación para seleccionar los espacios y poder estudiar sus características, cada experto nos dará a conocer la relación mediante sus entrevistas la relación que existe entre el paisaje urbano y el desarrollo de entorno peatonales inclusivos. Luego procesaremos la información obtenida de los instrumentos, agrupando y sintetizando todos los datos que serán recolectados, los cuales se verificarán para así poder recaudar información más exacta.

3.7. Rigor científico

En un enfoque de investigación cualitativa, la rigurosidad científica, según lo descrito por Sánchez et al. (2018), implica seguir un proceso disciplinado que va más allá de plantear simples preguntas. Se requiere mantener una conducta ética y apropiada a lo largo de todo el proceso de investigación. El objetivo de esta investigación es alcanzar resultados reales que sean apropiados para comprender la problemática planteada. La credibilidad se establecerá a través de los resultados obtenidos en el campo de acción, respaldando la originalidad del trabajo de investigación.

Estos resultados serán documentados y adjuntados. La auditabilidad se verificará mediante la conexión de diferentes teorías que respaldan la lógica en relación a la categoría de investigación. La conformabilidad de esta investigación se sustentará en los descubrimientos científicos relacionados con las conclusiones y recomendaciones de la literatura científica. Además, se respaldará mediante la revisión y la aprobación crítica por parte de expertos en el tema.

3.8 Método de análisis de datos

Se aplicará el siguiente método para el análisis de datos. (i) Transcripción y codificación de entrevistas: Se transcribirán todas las entrevistas realizadas en el estudio y se llevará a cabo una codificación exhaustiva. Se identificarán temas, patrones y categorías relevantes relacionados con el paisaje urbano y desarrollo de entornos peatonales inclusivos. Se asignarán códigos a los fragmentos de texto que aborden cada tema identificado. (ii) Análisis de contenido de las transcripciones: Se realizará un análisis de contenido para extraer información significativa de las transcripciones. Se identificarán las palabras clave, conceptos y enfoques más recurrentes en relación al paisaje urbano y desarrollo de entornos peatonales inclusivos. Los datos se agruparán en categorías y sub temáticas.

(iii) Se examinarán detenidamente las fotos capturadas durante el estudio del paisaje urbano y desarrollo de entornos peatonales inclusivos. Se registrarán las características relevantes presentes en cada imagen, como elementos arquitectónicos, accesibilidad, señalización, mobiliario urbano y otros factores que puedan influir en la peatonalidad inclusiva. (iv) Interpretación y triangulación: Se realizará una interpretación de los datos integrados, teniendo en cuenta tanto los aspectos cualitativos como los cuantitativos. Se examinarán las similitudes, discrepancias y posibles explicaciones entre los datos recopilados. Se utilizará la triangulación de datos, comparando diferentes fuentes de información, para respaldar las conclusiones y asegurar la validez y confiabilidad de los hallazgos.

3.9 Aspectos éticos.

Esta investigación tendrá en cuenta la veracidad de los resultados, considerando aquellas normas éticas fijadas por la Universidad César Vallejo (UCV) el cual fue difundido por el Consejo Universitario N°0340-2021-UCV. Para las citas o referencias, se seguirá la norma ISO 690. Además, en el proceso de elaboración de los instrumentos de recolección de datos, se aplicarán los parámetros establecidos en el cronograma aprobado por el asesor. Asimismo, en la redacción

de este proyecto se garantizará el correcto uso de citas y se respetarán los derechos de autor. Se demostrará la ausencia total de plagio hacia otros proyectos de investigación y se utilizará un software anti-plagio, como Turnitin, para respaldar y verificar el bajo porcentaje de similitud en los textos.

Principio de beneficencia

Dentro del proyecto de investigación, se favorecerá en incrementar los beneficios y minimizar el daño que pueden obtener los entrevistados.

Principio de justicia

La obtención de la información que necesita, este trabajo se ocupara en ser totalmente transparente y justo para que todas las partes interesadas e involucradas puedan beneficiarse por igual manera.

Principio de no maleficencia

El proyecto de investigación recopilara datos, se ha tratado de no causar algún tipo de perjuicio a los participantes, y así manejar los menores riesgos posibles que puedan ocasionar y respetando su previa autorización para los tipos de datos que nuestros participantes nos proporcionaran.

Consentimiento informado

Los entrevistados deben pasar por una conformidad de participación anticipada, también tenemos que brindarle el conocimiento de sus derechos y responsabilidades.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

El objetivo específico 1: Identificar como el deterioro de espacios públicos incide en la movilidad de las personas en el entorno peatonal

El objetivo específico 2: Determinar de qué manera la poca integración espacial incide a la participación ciudadana de entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria.

El objetivo específico 3: Identificar de qué manera la escasa de movilidad sostenible incide a la seguridad de entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria.

Esta parte de la investigación, luego de analizar la información obtenida por medio de los instrumentos utilizados, los cuales fueron fichas de observaciones y entrevistas. El diagrama de sankey responde al **objetivo general** el cual fue, determinar de qué manera el paisaje urbano incide en los entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria, Ya que luego de codificar las categorías y subcategorías, las entrevistas realizadas mantienen un flujo directo con las fichas de observación, ya que, existen riesgos espaciales que muestran al paisaje urbano con una limitada accesibilidad y movilidad para las personas con discapacidad.

Asimismo, mediante la **figura 4**, puede corroborarse lo mencionado líneas arriba ya que, el diagrama de sankey afirman que existe una incidencia causada por el comportamiento del paisaje urbano en los entornos peatonales inclusivos, mediante la poca participación comunitaria, ya que, no se presenta una ayuda a mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad.

Es así como, el entrevistado Roger Zarate Diaz (35 años) menciona que, las personas con discapacidad suelen ser las más afectadas con respecto a los espacios públicos, ya que ellas no pueden valerse por sí mismas esto muestra lo complejo de la accesibilidad del caso de estudio, asimismo, el poblador Efraín Camones, afirma lo mencionado por el autor anterior y expresa que, ante el precario desarrollo paisaje urbano, las personas enfrentan desafíos y barreras en las vías peatonales.

Figura 4 diagrama de Sankey del paisaje urbano y los entornos peatonales inclusivos

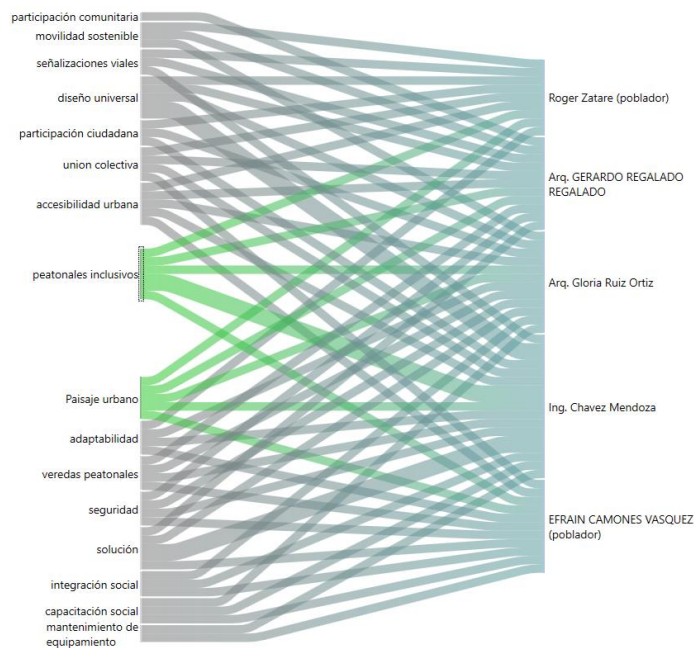


Imagen N°5 - Fuente: Atlas ti

Es por ello, en cuanto a los antecedentes, para Páez (2020) en su investigación, fundamenta que, el paisaje urbano debe expresar el desarrollo espacial como lo muestran las grandes ciudades del mundo, integrando a todas las personas para brindar una mejor calidad de vida, ya que, es necesario el cuidado de paisaje y la ecología incluyan al hombre como peatón. De esta forma se generaría la participación de nuevos espacios públicos, que tengan mejor accesibilidad y habitabilidad. Asimismo, Velastegui y otros (2022) considera y afirma que, en latino América muchos servicios y espacios públicos no cumplen con las normas establecidas, evidenciándose una falta grave contra el entorno peatonal. Mediante la teoría de Durán (2020) este autor bajo su análisis y perspectiva menciona que, las ciudades deben ser el centro de la actividad peatonal por lo que, debe contribuir a mejorar y velar por la calidad de vida de los habitantes, sin dejar de lado otras formas de movilización.

Finalmente, en cuanto a la nube de palabras se ha podido evidenciar que, dentro de los entrevistados, las palabras resaltantes de la investigación fueron la discapacidad, participación, espacio, integración. Estas palabras muestran la viva expresión de la investigación.



Imagen N°6 - Fuente: Atlas ti

En referencia al **objetivo específico 1** se logró identificar como la falta de espacios públicos incide en la movilidad de las personas en el entorno peatonal. Ya que, por medio del diagrama de sankey (figura 7) se ha podido corroborar que las diferentes actividades que se realizan en el espacio público suelen ser afectadas por las limitaciones al momento de movilizarse, asimismo, la falta de espacios públicos afecta a los entornos peatonales, limitando la seguridad, accesibilidad y adaptabilidad de los pobladores. Por lo que, el ingeniero Chávez Mendoza, los pobladores Efraín Camones y Roger Zarate, los arquitectos Gloria Ruiz y Gerardo regalado, consideran que, si existe algún tipo de limitación entre las vías peatonales debido a la falta de espacios públicos, orden, organización poblacional, respeto, etc., ya que los flujos destacan la vinculación de los participantes y las subcategorías analizadas.

Figura 7 diagrama de sankey del espacios públicos y peatonales inclusivos

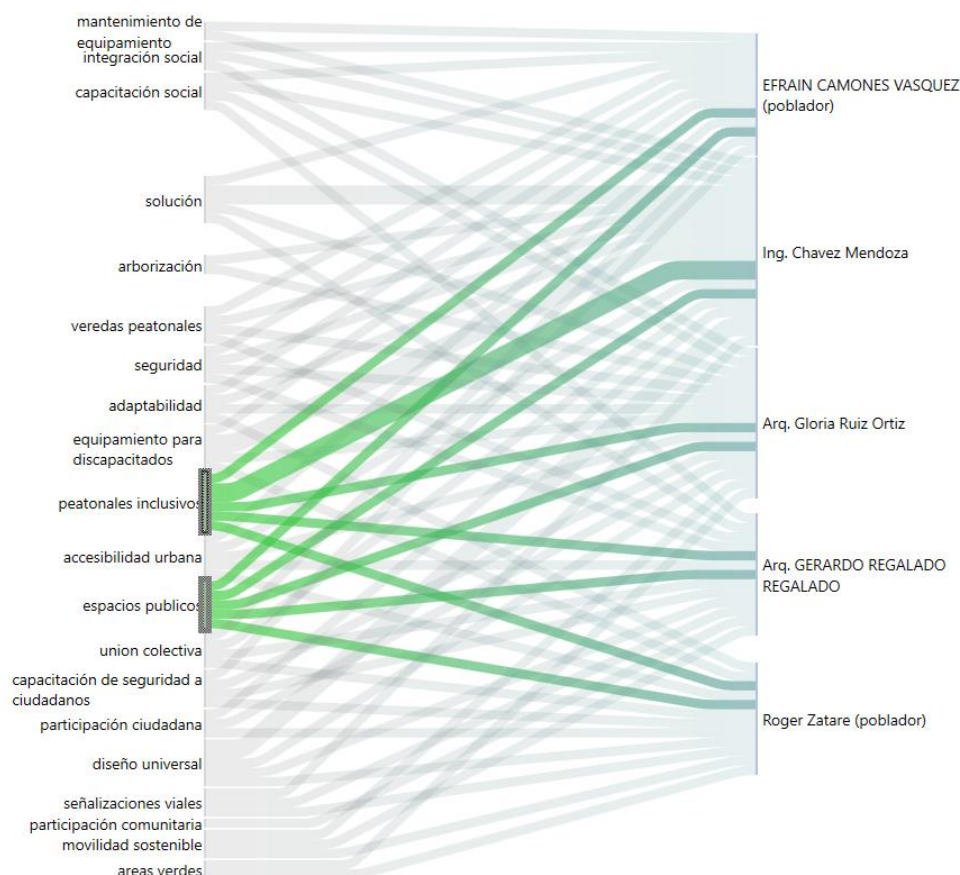


Imagen N° 7 - Fuente: propia

En referencia a los **entrevistados**, para Chávez, Katherine es evidente que, el diseño universal de los espacios viales es afectado debido a que, no se prioriza al peatón y tampoco es primordial diseñar para la persona, es por ello que, se generan obstrucciones en las vías peatonales impidiéndose la movilización libre por las veredas, calles, asimismo, de acuerdo con la arquitecta Ruiz, Gloria, ella menciona que, la ausencia de espacios públicos, son evidenciados debido a la inseguridad ciudadana, la cual genera que ninguna entidad pública invierta en ello, esto viene acompañada del desorden que se tiene en la sociedad, asimismo, de acuerdo al ámbito social el desafío que se afronta es la cultural, ya que, la población, no valora los espacios públicos, como las veredas y estos se ven afectados.

Para los antecedentes, Diaz (2022) en su investigación menciona que la ausencia o falta de los espacios públicos es debido a las barreras arquitectónicas que en muchos casos son obstáculos físicos que restringen y complican el libre movimiento

de los peatones que viajan paso a paso, esto genera que no puedan diseñarse libremente una accesibilidad peatonal, asimismo, Birche (2021) considera que, el paisaje urbano y el comportar de las personas generan una apropiación de los espacios evidenciándose una ausencia o falta de espacios públicos, otro punto de quiebre es que existen cantidades de actividades que privatizan los espacios peatonales, generando una inaccesibilidad espacial. Estos antecedentes no corroboran del total lo analizado, ya que, muchas veces se diseña correctamente, pero la actividad que se genera en los entornos peatonales suele dañar el espacio. En cuanto a las teorías para Busquets (2021) la importancia de la planificación urbana es necesaria en cada espacio público ya que, el diseño universal debe ser arquitectónicamente sensible al contexto, contribuyendo a la calidad de vida de las personas y a la identidad de un lugar.

En cuanto al **objetivo específico 2** se logró determinar como la falta integración espacial incide en la participación ciudadana en vías del metropolitano en la avenida Universitaria. Ya que, por medio del diagrama de sankey (figura 8) evidencia que, la limitación de espacios, obstáculos temporales como comercios ambulatorios, mobiliarios, genera exclusiones entre el espacio y el peatón no permitiéndose que, las personas con discapacidad puedan sentirse cómodas en su trayecto. Asimismo, no se brindan en distintos casos el mantenimiento a los equipos o mobiliarios existentes como las bancas, señalizaciones, etc. La participación ciudadana suele ser limitada debido a la falta de integración de los espacios, ya que, se encuentran áreas aisladas sin un sentido de uso y en muchos casos como en este, las autoridades municipales no intervienen, afectando a la participación de la ciudadanía, el cual tiene por naturaleza interactuar.

Figura 8 diagrama de sankey de integración social y participación ciudadana

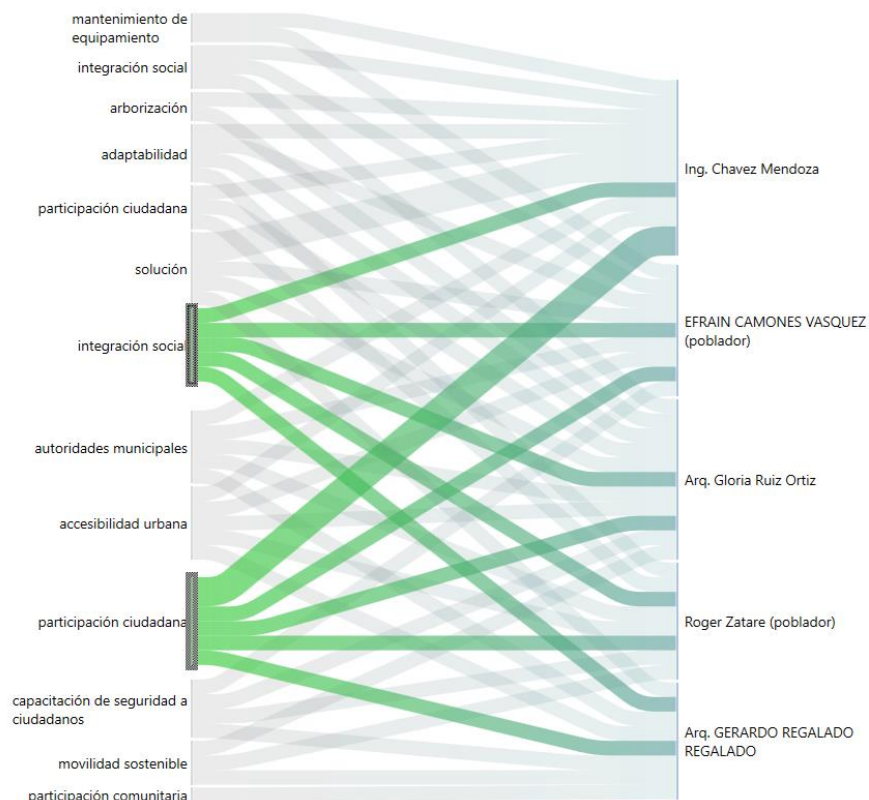


Imagen N° 8 - Fuente: Propia

En cuanto a los entrevistados, para Regalado, Gerardo se ha podido evidenciar que, la participación ciudadana es muy importante, pero si hablamos de participación ciudadana en temas urbanos, realmente no existe mucha participación, ya que no hay mucha concientización ni promoción de los temas urbanos y es por falta de cultura de los ciudadanos. Asimismo, Camones, Donald corrobora mencionando que, la falta de integración, si afecta a la participación ciudadana, porque limitamos aquellos entornos peatonales a las personas con sus capacidades especiales.

Por otro lado, en cuanto a los antecedentes, Lunecke (2020) considera que, falta integración social afecta a la participación ciudadana de entornos peatonales, debido a la poca accesibilidad que se le da a los peatones, ya que hoy en día el tráfico motorizado y el ruido vehicular es el medio que domina la ciudad, siendo afirmado por Sánchez (2020) quien menciona que, la falta de importancia que el gobierno local otorga a la accesibilidad genera que no exista una participación ciudadana, así como la indiferencia de los componentes normativos hacia las

estructuras viales existentes. Por lo tanto, la teoría de Pozueta y otros (2021) evidencia que la integración social se define a través de las personas caminando en espacios públicos fomenta la interacción social, promoviendo el encuentro, la identificación, el conocimiento mutuo y las relaciones entre ellas. Esto contribuye a fortalecer el tejido social y afianzar la integración en los vecindarios, siendo un requisito fundamental para sociedades estables

Finalmente, en cuanto al **objetivo específico 3** se logró Identificar de qué manera la falta de movilidad sostenible incide en la seguridad de entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria. Por medio de la figura 9, el diagrama de sankey, se puede conocer que todos los entrevistados especialistas como pobladores afirman que, la falta de movilidad sostenible ha generado que la accesibilidad urbana sea limitada y la seguridad del entorno peatonal inclusivo no mantengan la seguridad pertinente, limitando la adaptabilidad y la integración social. Es así como, las personas adultas mayores se encuentran excluidos.

Figura 9 diagrama de sankey de integración social y participación ciudadana

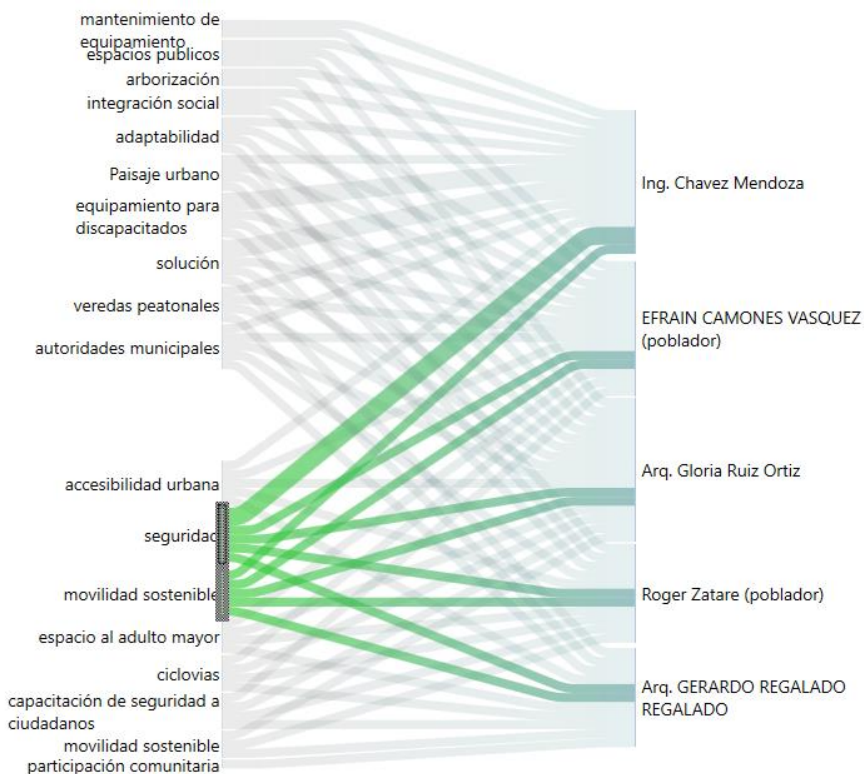


Imagen N° 9 - Fuente: Propia

Es por ello que, mediante los entrevistados, Zarate, Roger muestra primeramente que, la promoción de modalidades sostenibles se promueve, de acuerdo a estudios y proyectos de nuestros gobernantes, ya que ellos son elegidos por nosotros, y la misma población sugerimos nuestros requerimientos para puedan ser ejecutados y cumplidos. Asimismo, Gerardo Regalado, quien menciona que, la movilidad urbana también influye en los medios de comunicación y si hablamos de sostenibilidad, hablamos de temas económicos que puedan autosostenerse, a nivel social, tenemos que buscar esos tipos de movilidad para todos los tipos de edades, porque nos referimos al tema social, económico y ambiental.

Estos criterios son corroborados por los antecedentes, ya que, para Cardona (2020) la falta de movilidad genera un efecto en la calidad del espacio público y por ende en el paisaje urbano que se desarrolla en el tiempo, asimismo los aspectos necesarios que la movilidad peatonal debe tener, están desordenados, asimismo, para Chona y Verbel (2019) la falta de movilidad sostenible genera daños en la calidad del espacio, afectando la seguridad, confort y atracción de los espacios peatonales. Finalmente, en cuanto a la teoría de Velastegui (2022) enfatiza que, la falta de movilidad sostenible afecta a la seguridad de entornos peatonales inclusivos ya que no garantiza el acceso, y las personas con discapacidad no pueden moverse libremente, ya que, la accesibilidad es una cualidad esencial del entorno construido, ya que posibilita el acceso a viviendas, tiendas, teatros, parques y lugares de trabajo.

V. CONCLUSIONES.

A continuación, se mencionará las conclusiones de este trabajo de investigación, el cual lo presentaremos de acuerdo a los objetivos.

En cuanto a la conclusión del proyecto de investigación, en relación con el objetivo general, el cual fue determinar de qué manera el paisaje urbano incide en los entornos peatonales inclusivos en las vías del metropolitano en la avenida Universitaria, Comas. Se pudo determinar que, existe una ausencia de vegetación en el paisaje urbano en el sector estudiado debido a la poca importancia que hoy en día tiene las áreas verdes en los entornos urbanos, por lo tanto, si se pudo encontrar una afectación a las áreas peatonales, asimismo, mediante las delimitaciones viales del metropolitano se ha evidenciado una privatización de áreas públicas, como la inexistencia de paraderos, las áreas peatonales inclusivas son muchas veces inexistentes, por lo tanto, en cuanto a las personas con discapacidad, hay un límite de rampas y movilidad.

Objetivo Específico 1: se logró identificar como la falta de espacios públicos incide en la movilidad de las personas en el entorno peatonal. Por lo tanto se logra concluir que, los espacios urbanos como veredas, paraderos, etc. no fueron contemplados ni planificados para una sociedad inclusiva, asimismo, se puede visualizar medidas mínimas de acuerdo a las normativas vigentes, y por consiguiente las personas con discapacidad encuentran impedimentos para poder movilizarse, por este motivo, se deduce que, la falta de espacios públicos, provoca que exista una afectación en la movilidad de las personas y no se muestre una sociedad inclusiva.

Objetivo Específico 2: Determinar como la falta integración espacial incide en la participación ciudadana en vías del metropolitano en la avenida Universitaria. Finalmente se logra concluir que, la falta de integración espacial mediante las separaciones que se han construido para delimitar las áreas, si afecta a la participación ciudadana, ya que, no existe una importancia por parte del gobierno local, en favorecer a la ciudadanía y le da más importancia al campo automotor, el cual desplaza y limita los entornos peatonales, evidenciándose una ausencia de participación social.

Objetivo Especifico 3: “Identificar de qué manera la falta de movilidad sostenible incide a la seguridad de entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria”. En la discusión de este objetivo específico, se determinó que la falta de movilidad sostenible, si afecta la seguridad de entornos peatonales, ya que este la sociedad inclusiva, no puede moverse libremente por falta de vías sostenibles y barreras peatonales, todo esto influye en el confort de las personas con discapacidad, por ende, quedan expuestas a moverse y poder sufrir accidentes, ya que las vías que utilizan no están diseñadas, ni implementadas para su movilidad.

IV. RECOMENDACIONES.

A continuación, se mencionará las recomendaciones del trabajo de investigación los cuales, se presenta de acuerdo con sus objetivos específicos.

Primero, como recomendación general de este proyecto de investigación, con relación a nuestro objetivo general, se considera importante dirigirse a las autoridades involucradas para que se pueda tomar en consideración al peatón por medio de planificación inclusivas, incluyendo al paisaje como espacio de desarrollo para aportar a una sociedad participativa. Asimismo, para las futuras investigaciones se recomienda realizar una investigación mixta, para obtener datos porcentuales acerca del efecto negativo de la falta de paisaje urbano y así generar una triangulación entre resultados cualitativos y cuantitativos.

Objetivo específico 1: Se recomienda a las autoridades que puedan tomar en cuenta la falta de espacios públicos que existen en Comas y la necesidad de mejorar la integración social en el distrito, asimismo, bajo los criterios espaciales, se recomienda a las futuras investigaciones que se analicen investigaciones experimentales y aplicadas a la movilidad de las personas en entornos peatonales. Esto servirá para obtener información actual del comportar de la sociedad.

Objetivo específico 2: Se recomienda a las autoridades pertinentes que, fomente la participación ciudadana en los espacios públicos para mejorar la integración de la población. Asimismo, se recomienda a las futuras investigaciones que generen proyectos acerca de espacios integradores y la participación ciudadana en el distrito de Comas, esto ayudaría a evidenciar la calidad de vida de los habitantes.

Objetivo específico 3: “Identificar de qué manera la falta de movilidad sostenible afecta a la seguridad de entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria”. Se recomienda a los futuros investigadores que, los próximos proyectos, puedan ser orientados hacia la planificación urbana y a la integración social, bajo el diseño fenomenológico.

REFERENCIAS

Comas: municipio de Lima invierte más de 2 millones de soles en nuevas obras sociales en asentamiento humano. [en línea]. Andina.PE. 29 de abril del 2021 [fecha de consulta: 20 de junio del 2023]. Disponible en: <https://andina.pe/agencia/noticia-comas-municipio-lima-invierte-mas-s-2-mllns-nuevas-obras-sociales-aahh-843287.aspx>

BRISEÑO, Ávila. Paisaje urbano y espacio público como expresión de la vida cotidiana. Revista de arquitectura. [en línea]. Julio-diciembre 2018, (20) n.º2. disponible en: <https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/article/view/1562> ISSN: 1657-0308

CABRERA, Félix. Movilidad Urbana, Espacio público y ciudadanos sin Autonomía; El caso de Lima. Tesis (Doctorado en Geografía). Bellaterra: Universidad autónoma de Barcelona, 2019. Disponible en: https://ddd.uab.cat/pub/tesis/2019/hdl_10803_667392/icv1de1.pdf

CINGOLANI, Gastón. La semiosis Social en reconocimiento. Mediatización e individuos en la última etapa de la obra de Eliseo Verón. Revista la trama de la comunicación. [en línea]. Julio 2019, (23) n.º2. Disponible en: <http://www.scielo.org.ar/pdf/trama/v23n2/v23n2a04.pdf> ISSN: 1668-5628

CUESTA, Óscar. Aportes de la comunicación para la inclusión de personas en condición de discapacidad a la vida urbana. Revista latinoamericana de comunicación [en línea]. Noviembre-diciembre 2017, n.º136. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6242340> ISSN: 1390-1079

DÍAZ, Kareen. Propuesta de eliminación de barreras arquitectónicas e integración de un centro pedagógico en la ciudad de Santa Cruz. Tesis (licenciada en arquitectura). Chiclayo: Universidad católica santo toribio de Mogrovejo, 2022. Disponible en:

https://tesis.usat.edu.pe/bitstream/20.500.12423/4531/1/TL_DiazVasquezYamali.pdf

ESQUIVEL, Mariana, HERNÁNDEZ, Oscar y GARNICA, Rubén. Modelo de accesibilidad peatonal. Revista bitácora urbano territorial [en línea]. Julio-diciembre 2013, (23) n.º2. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/748/74830874004.pdf> ISSN: 0124-7913

FILIFE, Carla y MEZA, Michelle. Paisaje, ordenamiento y sustentabilidad: diálogos multidisciplinares con la arquitectura del paisaje. [en línea]. Ciudad de México: Centro de investigación en Arquitectura, Urbanismo y Paisaje, 2021. [fecha de consulta: 15 de junio de 2023]. Disponible en: https://arquitectura.unam.mx/uploads/8/1/1/0/8110907/paisaje_ordenamiento_y_sustentabilidad__1_.pdf ISBN: 978-607-30-5602-1

GARCÍA, Laura. Peatonalidad y peatonalización. El riesgo de confundir propósito con herramienta. Tesis (licenciada en arquitectura). Valladolid: Universidad de Valladolid, 2015. Disponible en: <https://uvadoc.uva.es/handle/10324/15181>

GONZALES, Alexander. Jugar = habitar. lecciones de investigación y didáctica para la arquitectura. Revista arquitectura del sur [en línea]. agosto-octubre 2019, (38) n.º56. Disponible en: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-64662019000200054 ISSN: 0719-6466

GONZÁLES, Inés. Movilidad y paisaje: análisis de caso y propuestas innovadoras de vías de circulación sustentables. [en línea]. junio 2018. Disponible en: <https://rdu.unc.edu.ar/bitstream/handle/11086/11577/1D.3-Gonz%C3%A1lez%20Alvo.pdf?sequence=61&isAllowed=y>

HERRMANN, Marie, FIGUEROA, Cristhian y VEJARES, Paloma. Caminata y vejez: explorando el espacio público peatonal de las personas mayores en los instrumentos de planificación urbana en Chile. Revista brasilera de Gestao Urbana

[en línea]. enero 2021, (13). Disponible en: <https://www.scielo.br/j/urbe/a/KDk5bqPW8D9VVPvMkM5dP3g/?format=pdf> ISSN: 2175-3369

HERRMANN, Marie, MORA, Rodrigo y VÉJARES, Paloma. Identificación de elementos del paisaje urbano que fomentan la caminata en Santiago. Revista de urbanismo [en línea]. enero-mayo 2020, (43) n.º4. Disponible en: <https://revistaurbanismo.uchile.cl/index.php/RU/article/view/55975/64143> ISSN: 0717-5051

LINARES, Oscar. Las concepciones espaciales de sigfried giedion como teoría del proyecto. Revista de investigación y arquitectura contemporánea [en línea]. octubre-enero 2015, n.º5. Disponible en: https://revistas.udc.es/index.php/BAC/article/view/bac.2015.5.0.1034/g1034_pdf ISSN: 2173-6723

MADERUELO, Javier. El paisaje urbano. Revista de estudios geográficos [en línea]. julio-diciembre 2010, n.º269. Disponible en: Recuperado de <https://estudiosgeograficos.revistas.csic.es/index.php/estudiosgeograficos/article/view/322/322> ISSN: 1988-8546

MARINÉ, Nicolás. El paisaje de la casa: visión y domesticidad en los suburbios de Frederick Law Olmsted. Tesis (Doctorado en arquitectura). Madrid: Universidad politécnica de Madrid, 2021. Disponible en: https://oa.upm.es/69130/1/NICOLAS_MARINE_CARRETERO.pdf

MATAMORAS, Edmundo, TEJEIDA, Ricardo y MORALES, Oswaldo (2019). La inclusión de las personas con discapacidad en el sistema turístico del centro histórico de la ciudad de México: diseño de un modelo sistemático de innovación.

MATTOS, Carlos. (2012). Globalización y metamorfosis urbana en América Latina. Recuperado de <https://www.scielo.cl/pdf/eure/v38n113/art08.pdf>

MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA. (2021). Manual de diseño urbano inclusivo para lima metropolitana. Recuperado de: https://www.munlima.gob.pe/wp-content/uploads/2022/09/MANUAL-APROBADO-2022-GDU-1_compressed.pdf

OMS. (2023). Discapacidad. Recuperado de: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/disability-and-health>

PÁEZ, Sandra. (2020). Mejoramiento de los espacios residuales producidos por la infraestructura vial. Caso nudo vial “el tropezón”. Córdoba, Argentina

PÉREZ, Javier y VICENTE, Gonzalo (2020). Espacio, tiempo y paisaje La representación de experiencias y procesos visuales en el análisis, el proyecto y la planificación de los espacios abiertos.

LAMÍQUIZ, Patxi, POZUETA, Julio y PORTO, Mateus. (2020). La ciudad paseable: recomendaciones para la consideración de los peatones en el planeamiento, el diseño urbano y la arquitectura.

RIVERA, S., ESCOBAR, C. y De-León, M. (2017). Una ciudad caminable: elementos teóricos para el estudio de la movilidad peatonal.

SÁNCHEZ (2020). Estrategias de itinerarios peatonales para la accesibilidad urbana en la Avenida Balta del Cercado de Chiclayo.

SERRANO, R. (2018). Movilidad urbana y espacio público: reflexiones, métodos y contextos.

SETO, K, MICHAEL F, BURAK G, Michael K. (2020). *The Evolving Urban Landscape: Implications for Sustainable Cities.*

SOLANES, L. (2019). *Ciudades caminables y sostenibles: Hacia una peatonalidad inclusiva.*

TORRES, C. y VARGAS, E. (2017). Los otros territorios. Renovación urbana, modelos urbano-territoriales, hábitat popular e inclusión social.

TORRES, M. (2020). Exclusión socioespacial y espacio público construido (EPC) en la ciudad de Chiclayo, Perú.

VELÁSQUEZ, M. y JIMÉNEZ, A. (2018). Una visión exploratoria del futuro comunitario de Cancún: consecuencias sociales del modelo de crecimiento turístico en el municipio de Benito Juárez, Quintana Roo.

VELÁSTEGUI, M., MOSQUERA, A., PROAÑO, E. y SHIGUANGO, Z. (2022). Accesibilidad arquitectónica para personas con discapacidad: una revisión narrativa.

WALDHEIM, C. (2014). Introduction: landscape as architecture. Recuperado de <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/14601176.2014.893140>

ANEXOS

Anexo 01 – Tabla 1: Tabla de categorización lógica de la investigación

TABLA DE CATEGORIZACIÓN LÓGICA DE LA INVESTIGACIÓN									
Título: Paisaje urbano y la privación de entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria - Comas 2023.									
Definición conceptual de las categorías de estudio	Problema	Objetivos	Categorías	Subcategorías	Códigos	Marco Teórico	Método		
<p>Paisaje urbano: es la zona urbana en la que predominan las construcciones artificiales y en la que prima el desarrollo de actividades industriales y de servicios (Jordan et al., 2020)</p>	<p>¿Cómo la ausencia del paisaje urbano afecta a los entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria?</p>	General	Paisaje Urbano	Espacios Públicos	Accesibilidad Urbana	<ul style="list-style-type: none"> - Paisaje urbano - Infraestructuras - Petonales inclusivos - Personas con discapacidad - Accesibilidad arquitectónica - Integración social - Movilidad 	<p>Tipo: Básica</p> <p>Diseño: No experimental</p> <p>Nivel: Descriptivo</p>		
					Áreas Verdes				
					Arborización				
		Determinar de qué manera la ausencia del paisaje urbano afecta los entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria.			Integración espacial			Equipamiento para discapacitados	
								Espacio al adulto mayor	
								Adaptabilidad	
								Movilidad Sostenible	Veredas peatonales
									Estacionamiento inteligente
					Ciclo vías				
					<p>Petonales inclusivos: es facilitar la circulación de los peatones y personas con condiciones de movilidad reducida. Estas acciones tienen el fin de facilitar la circulación de los peatones y personas con condiciones de movilidad reducida (Zumelzu et al, 2020).</p>			<p>¿Cómo la ausencia del paisaje urbano afecta a los entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria?</p>	Específicos
Identificar de qué manera la falta de espacios públicos afecta al diseño universal de entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria.	Señalizaciones viales								
	Iluminación innovadora								
Determinar de qué manera la falta integración social afecta a la participación ciudadana de entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria.		Participación ciudadana	Participación comunitaria						
			Unión colectiva						
			Capacitación social						
Identificar de qué manera la falta de movilidad sostenible afecta a la seguridad de entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria.		Seguridad	Autoridades Municipales						
			Mantenimiento de equipamiento						
			Capacitación de seguridad a ciudadanos						

ANEXO 02

Tabla 2: Matriz de Categorización.

MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN

Título: Paisaje urbano y la privación de entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria - Comas 2023.

CATEGORÍA DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	CATEGORÍA	SUBCATEGORÍA	CÓDIGOS
Paisaje Urbano	Según Duran, (2020) define el paisaje urbano como elemento fundamental en la planificación y el desarrollo de ciudades sostenibles.	Espacios Públicos	Accesibilidad Urbana	Espacio verde
			Áreas Verdes	
			Arborización	
		Integración espacial	Equipamiento para discapacitados	Visual, auditiva, minusválidos.
			Espacio al adulto mayor	Limitaciones físicas
			Adaptabilidad	Restricciones
		Movilidad sostenible	Veredas peatonales	infraestructura
			Estacionamiento inteligente	Contaminación ambiental y Sonora.
			Ciclovías	
Peatonalidad Inclusiva	Nos indica el papel importante que impone la accesibilidad para el desarrollo en un marco legal para las personas con discapacidad y la dificultad del diseño convencional para entender las necesidades de las personas con discapacidad Vega, P. (2020)	Diseño universal	Mobiliario urbano	Banca, semáforo
			Señalizaciones viales	Señaléticas
			Iluminación innovadora	Faroles, postes
		Participación ciudadana	Participación comunitaria	Aceptación
			Unión colectiva	Mobiliarios inclusivos
			Capacitación social	-
		Seguridad	Autoridades Municipales	Comportamiento social
			Mantenimiento de equipamiento	Decretos, parametros.
			Capacitación de seguridad a ciudadanos	Sensibilización, educación

ANEXO 3: ENTREVISTA SEMI-ESTRUCTURADA - (POBLACIÓN)

“PAISAJE URBANO Y LA PRIVACIÓN DE ENTORNOS PEATONALES INCLUSIVOS EN VÍAS DEL METROPOLITANO EN LA AVENIDA UNIVERSITARIA - COMAS 2023.”

En la actual entrevista, le presentamos una secuencia de preguntas que ayudarán analizar la privación de entornos peatonales en vías del metropolitano en la avenida Universitaria en Comas.

Nombre del Entrevistado: ROGER ZARATE DIAZ

Edad: 35 Ocupación: DISEÑADO WEB

Grado académico: TECNICO COMPLETO

1. ¿De qué manera los espacios públicos influyen en la calidad de vida de las personas discapacitadas en el área Urbana afectada? ¿Por qué?

Las personas con discapacidad son las más afectadas con respecto a los espacios públicos, ya que ellas no pueden valerse por sí mismas, por el cual siempre tienen que depender de otras personas o que tengan algún equipo especial para poder movilizarse, ya que, en este proyecto, se limitaron y excluyeron los espacios públicos que existían en un principio, por ese motivo decimos que realmente afecta a las personas con discapacidad.

2. ¿Cuáles son los principales desafíos y barreras para la integración social en el entorno urbano estudiado? ¿Por qué?

La exclusión es el principal desafío que tienen que afrontar la integración social, ya que las barreras que existen en la actualidad, fueron productos de la intervención de este proyecto sin media las consecuencias que tendría en la ciudadanía.

3. ¿Cómo se promovería el uso de modalidad sostenibles, como caminar, andar en bicicleta o en transporte público, en el entorno?

La promoción de modalidades sostenibles se promueve, de acuerdo a estudios y proyectos de nuestros gobernantes, ya que ellos son elegidos por nosotros, y la misma población sugerimos nuestros requerimientos para puedan ser ejecutados y cumplidos, porque en esta actualidad, vamos perdiendo esa lucha contra aquellos espacios que podrían ser utilizados para la sociedad que solo limita y da paso al ámbito automovilístico.

4. ¿De qué manera el diseño urbano universal en la infraestructura peatonal influye en la autonomía y la accesibilidad de todos los ciudadanos ¿Por qué?

A mi parece si influiría, porque así los estándares de la infraestructura se limitarían a solo pensar en las personas que no tienen ninguna discapacidad, en cambio si los diseños de infraestructura ya estuvieran diseñados para todas aquellas personas que no tienen ese libertad de desplazarse, tendrían menos desafíos que afrontar día a día.

5. ¿Consideras que la falta integración social afecta a la participación ciudadana de entornos peatonales inclusivos?

A mi opinión, la falta de integración, si afecta a la participación ciudadana, porque limitamos aquellos entornos peatonales a las personas con sus capacidades especiales, que pueden ser, personas ciegas, personas discapacitadas y hasta personas con problemas de audición, esto a nosotros los que vivimos en este distrito, nos limita a tener una participación en la cual no podemos hacernos escuchar, con aquellas necesidades que tenemos en esta actualidad.

6. ¿Cuáles son los principales riesgos y desafíos de seguridad que enfrentan las personas con discapacidad en el entorno urbano estudiado?

El principal riesgo que tienen las personas con discapacidad, son los accidentes por el poco espacio que le brinda los pasos peatonales, los paraderos para discapacitados, o los espacios que necesita una persona para poder cruzar las vías automovilísticas, no solo son riesgos que poder sufrir accidentes, sino que también esto, no permite que la personas puedan ser tomadas en cuenta como peatones.

ANEXO 4: ENTREVISTA SEMI-ESTRUCTURADA - (ESPECIALISTA)

“PAISAJE URBANO Y LA PRIVACIÓN DE ENTORNOS PEATONALES INCLUSIVOS EN VÍAS DEL METROPOLITANO EN LA AVENIDA UNIVERSITARIA - COMAS 2023.”

En la actual entrevista, le presentamos una secuencia de preguntas que ayudarán analizar la privación de entornos peatonales en vías del metropolitano en la avenida Universitaria en Comas.

Nombre del Entrevistado: KATHERINE CHAVEZ MENDOZA

Edad: 29 Profesión INGENIERO INDUSTRIAL

Grado académico UNIVERSITARIA COMPLETA

1. ¿De qué manera los espacios públicos influyen en la calidad de vida de las personas discapacitadas en el área Urbana afectada? ¿Por qué?

Realmente las personas con discapacidad, tienen sus espacios muy limitados, ya que ellos no tienen la libertad, que tiene una persona normal, ya que ellos no tienen limitaciones al momento de poder transitar, con este análisis podemos llegar a la conclusión, que realmente los espacios públicos, si influyen en la calidad de vida de las con personas con discapacidad.

2. ¿Qué desafíos y barreras urbanas afrontaran los residentes del área urbana? ¿Por qué?

Los residentes del área urbana realmente afrontan muchos desajios y barreras diarias, ya que hoy en día, no tenemos una buena planificación urbana, por el cual, existen muchos obstáculos que todos los pobladores de este distrito afrontamos todos los días al movilizarnos, los desafíos que afrontamos, son acoplarnos a los pequeños espacios que nos reducen día a día, lo cual es una barrera inminente que tenemos que luchar para poder sobrellevar las cosas.

3. ¿Cómo se beneficiaría la población con la promoción de la movilidad sostenible, como caminar, andar en bicicleta o el transporte público?

Nuestra población, se beneficiaría rotundamente con esta promoción, ya que en esta actualidad, no existe este tipo de promoción para nuestra sociedad y todos sabemos que este tipo de movilidad sostenible, es un bienestar para todos, porque no solo beneficia a la

salud, si no que promueve muchas cosas, que realmente es algo no solo productivo para la sociedad, si no para nuestro planeta.

4. ¿De qué forma contribuiría el diseño universal de las infraestructuras peatonales, en el entorno urbano estudiado? ¿Por qué?

Si hablamos de diseño universal, estaríamos hablando de un solo diseño para toda la sociedad, en cual sería muy gratificante y así no tendríamos la diferencia entre las personas con discapacidad y las personas que no tienen ningún tipo de restricción al momento de movilizarse por las vías peatonales, realmente esto sería una contribución muy generosa hacia este sector estudiado.

5. ¿Cómo la participación ciudadana, fortalecería la promoción de una peatonalidad inclusiva?

En la actualidad, la participación ciudadana, es muy importante, más aún con los medios de comunicación que existen con esta tecnología, el cual nos ayudaría a promocionar e innovar una peatonalidad inclusiva, ya que la libertad de los derechos de expresión, se tienen que respetar, como de poder sugerir, que cosas realmente tenemos que fomentar y así poder promocionar en estos tiempos inclusivos.

6. ¿Cuáles son los principales riesgos y desafíos que enfrentarían las personas con discapacidad sobre la seguridad peatonal en el entorno estudiado?

Los principales riesgos que afrontan las personas con discapacidad, es la vulnerabilidad que tienen estas personas con la poca infraestructura, que no cuentan como espacios públicos, paraderos para discapacitados, como también cruces peatonales para personas con discapacidad y esto realmente provocaría, que sufran accidentes muy graves con solo poder desplazarse por las vías actuales, por ende tiene que enfrentar desafíos muy grandes todos los días para evitar sufrir los accidentes que la falta de infraestructura provocaría en las personas con discapacidad.

ANEXO 5: ENTREVISTA SEMI-ESTRUCTURADA - (POBLACIÓN)

“PAISAJE URBANO Y LA PRIVACIÓN DE ENTORNOS PEATONALES INCLUSIVOS EN VÍAS DEL METROPOLITANO EN LA AVENIDA UNIVERSITARIA - COMAS 2023.”

En la actual entrevista, le presentamos una secuencia de preguntas que ayudarán analizar la privación de entornos peatonales en vías del metropolitano en la avenida Universitaria en Comas.

Nombre del Entrevistado: DONALD EFRAIN CAMONES VASQUEZ

Edad: 38 Ocupación: CONSTRUCTOR

Grado académico: TECNICO SUPERIOR

7. ¿De qué manera los espacios públicos influyen en la calidad de vida de las personas discapacitadas en el área Urbana afectada? ¿Por qué?

influyen demasiado, ya que las personas discapacitadas tienen más vulnerables con la sociedad, en la actualidad el distrito de comas ha sufrido un cambio rotundo con el proyecto de la vía metropolitano, ya que ahora los únicos accesos peatonales solo son las avenidas que cruzan con la avenida universitaria, y en estos momentos todo espacio publico si influyen rotundamente.

8. ¿Cuáles son los principales desafíos y barreras para la integración social en el entorno urbano estudiado? ¿Por qué?

Los desafíos que afrontaran los ciudadanos serán una tarea de todos los días, por este atentando que ha ocurrido en este distrito, lo cual hace que no exista una integración social entre los ciudadanos y demás, como también las barreras que mediante este proyecto, son evidentes

9. ¿Cómo se promovería el uso de modalidad sostenibles, como caminar, andar en bicicleta o en transporte público, en el entorno?

En nuestro distrito de comas, existen pocos lugares que realmente promuevan las modalidades sostenibles, como ciclovías, que podríamos decir, que no existen ni el tiempo de pandemia, y ni qué decir del tipo de transporte sostenible que no existe en la actualidad, realmente ahora en la actualidad es muy difícil poder promover, ya que los espacios se redujeron, para que realmente pudiéramos proponer tipos de modalidades sostenibles.

10. ¿De qué manera el diseño urbano universal en la infraestructura peatonal influye en la autonomía y la accesibilidad de todos los ciudadanos ¿Por qué?

Realmente un diseño universal, influiría positivamente en la accesibilidad de los ciudadanos, ya que, si estandarizamos dichos diseños universales, no limitaríamos los accesos peatonales para los ciudadanos, como también se excluirían dichas infraestructuras y accesibilidad para las personas con discapacidad como para el peatón.

11. ¿Consideras que la falta integración social afecta a la participación ciudadana de entornos peatonales inclusivos?




Considero que, si afecta a la ciudadanía la falta de integración social, porque realmente a si excluimos a las demás personas que no tienen las mismas cualidades o limitaciones. Y esto excluye a las personas con una discapacidad temporal o permanente, el cual carecería de esa integración social.

12. ¿Cuáles son los principales riesgos y desafíos de seguridad que enfrentan las personas con discapacidad en el entorno urbano estudiado?

Los principales riesgos, son los espacios peatonales para las personas con discapacidad, ya que los entornos peatonales actuales, solo es para gente normal y no con discapacidad, por el cual, toda la avenida, anulaban los cruces peatonales, limitando los accesos y excluyendo a las personas con discapacidad, por el cual el tema de seguridad es más delicado aun, porque esta avenida tiene muertes actuales, que deja muy mal el estudio para los temas de seguridad peatonal.

ANEXO 6:

FICHA DE OBSERVACIÓN

 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	TÍTULO: "Paisaje urbano y la privación de entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria - Comas 2023."
ESCUELA DE ARQUITECTURA	ASESOR: Mag. Arq. Rolando Alfonso Trujillo Marcelo.
AUTOR: Sanchez Condezo, Pedro Luis	CATEGORIA: PEATONES INCLUSIVOS
	
DESCRIPCIÓN:	N° DE FICHA: 01

ANEXO 7:

FICHA DE OBSERVACIÓN




 <p>UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO</p>	<p>TITULO: "Paisaje urbano y la privación de entornos peatonales inclusivos en vías del metropolitano en la avenida Universitaria - Comas 2023."</p>
<p>ESCUELA DE ARQUITECTURA</p>	<p>ASESOR: Mag. Arq. Rolando Alfonso Trujillo Marcelo.</p>
<p>AUTOR: Sanchez Condezo, Pedro Luis</p>	<p>CATEGORIA: PAISAJE URBANO</p>
	
<p>DESCRIPCIÓN:</p>	<p>N° DE FICHA: 02</p>

Figura 10 Pobladores entrevistado

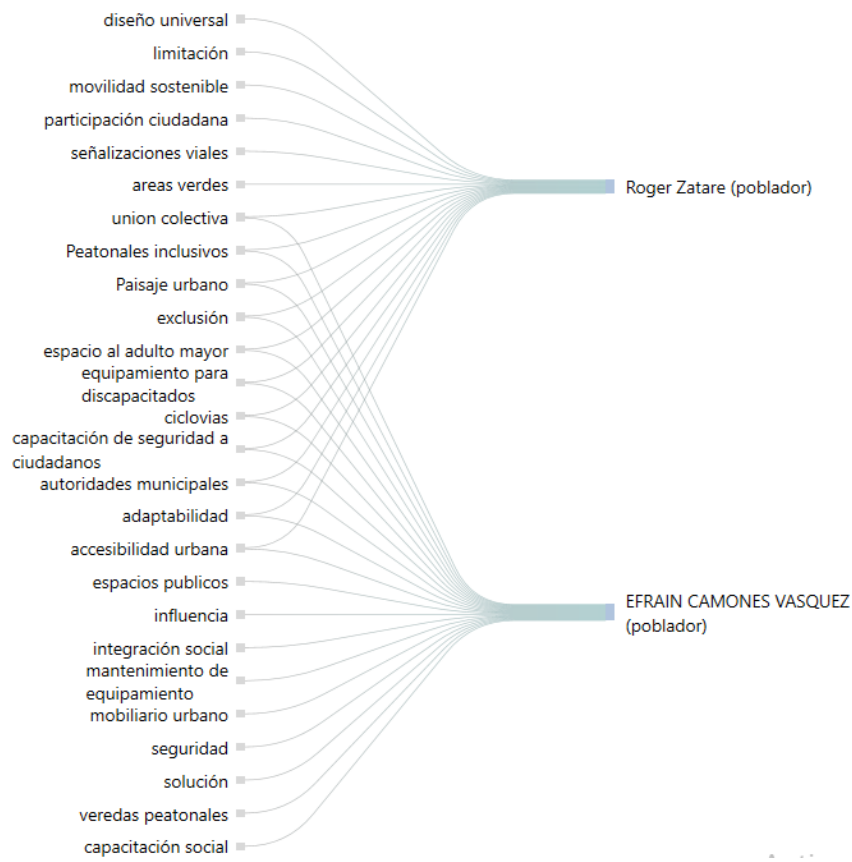


Imagen N° 10 - Fuente: Propia

Figura 11 especialistas entrevistados

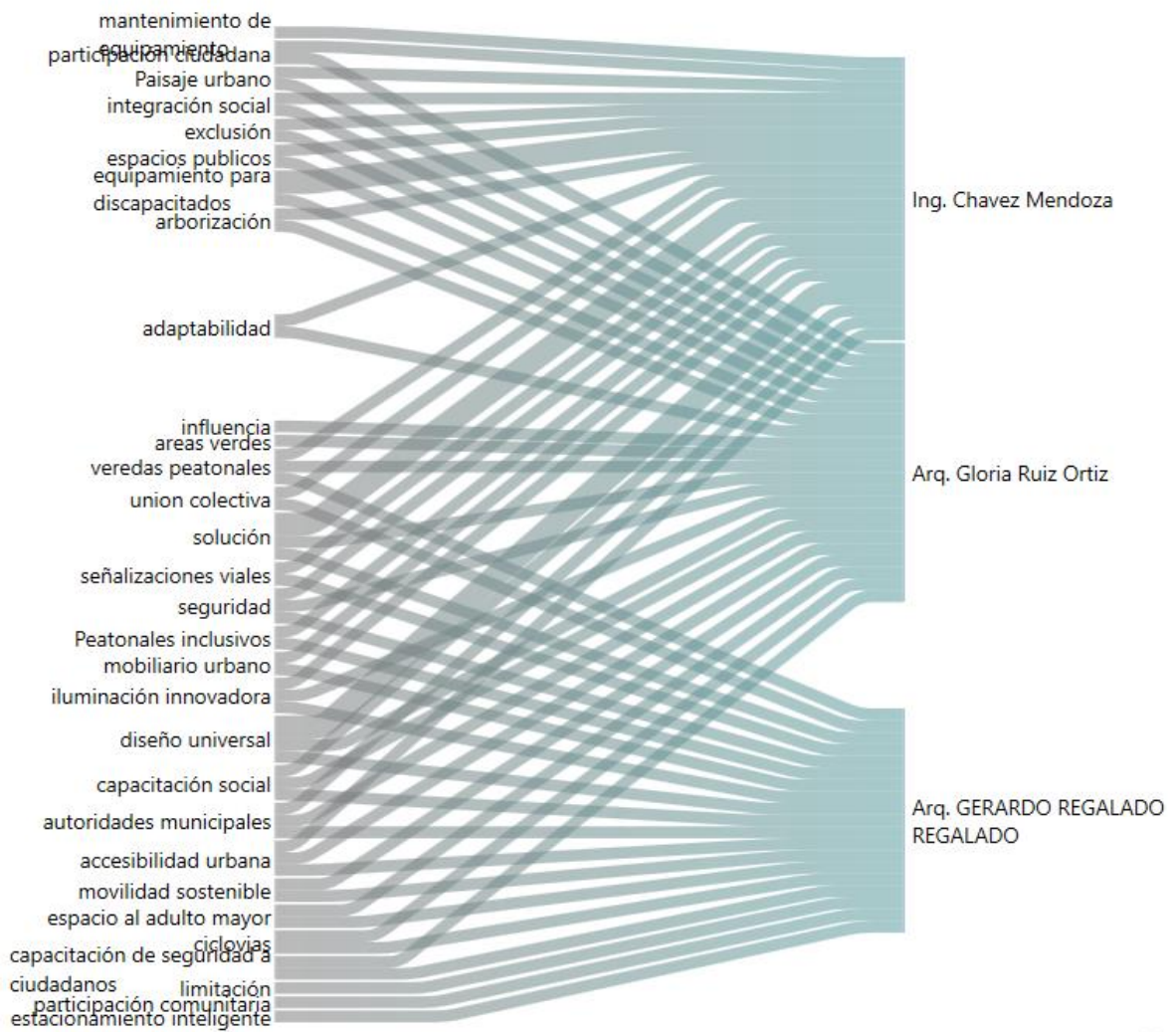


Imagen N° 11 - Fuente: Propia