



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

Barreras arquitectónicas y su impacto en la accesibilidad del
Parque Zonal Sinchi Roca, periodo 2009 - 2023.

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Arquitecto

AUTORES:

Altamirano Garcia, Milagros Geraldine (orcid.org/0000-0001-7105-5162)

Yzarra Obregon, Edson Rafael (orcid.org/0000-0001-7672-0723)

ASESOR:

Mg. Espinola Vidal, Juan Jose (orcid.org/0000-0001-7733-7558)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo sostenible y adaptación al cambio climático

LIMA – PERÚ

2023

Dedicatoria

A nuestros padres, fuente inagotable de apoyo y sacrificio, cuyo amor y aliento han sido el motor que nos impulsa a perseguir nuestros sueños. A nuestros amigos y seres queridos, por compartir este viaje con nosotros y brindarnos inspiración constante. A todos aquellos que, de alguna manera, contribuyeron a este logro, les dedicamos con gratitud este trabajo.

Agradecimiento

Queremos expresar nuestro sincero agradecimiento a todas las personas que hicieron posible la realización de este trabajo. En primer lugar, agradecemos a nuestro asesor, cuya orientación experta y apoyo constante fueron fundamentales para dar forma a nuestras ideas.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, ESPINOLA VIDAL JUAN JOSE, 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: "Barreras arquitectónicas y su impacto en la accesibilidad del Parque Zonal Sinchi Roca, periodo 2009 - 2023.", cuyos autores son YZARRA OBREGON EDSON RAFAEL, ALTAMIRANO GARCIA MILAGROS GERALDINE, 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, 20 de Diciembre del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
ESPINOLA VIDAL JUAN JOSE DNI: 08518979 ORCID: 0000-0001-7733-7558	Firmado electrónicamente por: JESPINOLAV el 20- 12-2023 15:40:07

Código documento Trilce: TRI - 0702886



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Declaratoria de Originalidad de los Autores

Nosotros, ALTAMIRANO GARCIA MILAGROS GERALDINE, YZARRA OBREGON EDSON RAFAEL estudiantes de la FACULTAD DE INGENIERÍA Y ARQUITECTURA de la escuela profesional de ARQUITECTURA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, declaramos bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "Barreras arquitectónicas y su impacto en la accesibilidad del Parque Zonal Sinchi Roca, periodo 2009 - 2023.", es de nuestra autoría, por lo tanto, declaramos que la Tesis:

1. No ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
2. Hemos 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 asumimos la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de la información aportada, por lo cual nos sometemos a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

Nombres y Apellidos	Firma
YZARRA OBREGON EDSON RAFAEL DNI: 75285664 ORCID: 0000-0001-7672-0723	Firmado electrónicamente por: EYZARRAO el 28-11-2023 20:44:53
ALTAMIRANO GARCIA MILAGROS GERALDINE DNI: 71548166 ORCID: 0000-0001-7105-5162	Firmado electrónicamente por: MALTAMIRANO el 28-11-2023 20:44:20

Código documento Trilce: INV - 1684684

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Declaratoria de autenticidad del asesor	iv
Declaratoria de originalidad de los autores	v
Índice de contenidos	vi
Índice de figuras	viii
Índice de tablas	ix
Resumen	xi
Abstract	xii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	6
III. METODOLOGÍA	14
3.1. Tipo y diseño de investigación	14
3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización	15
3.3. Escenario de estudio	16
3.4. Participantes	17
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	19
3.6. Procedimiento	19

3.7. Rigor ético	20
3.8. Método de análisis de datos	21
3.9. Aspectos éticos	21
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	22
V. CONCLUSIONES	35
VI. RECOMENDACIONES	38
REFERENCIAS	
ANEXOS	

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura N°1: Vía del corredor del Metropolitano - Av. Jamaica: barreras presentes en los cruces peatonales	4
Figura N°2: Ingreso principal parque Zonal Sinchi Roca - Av. Jamaica: barreras presentes	4
Figura N°3: Delimitación de zona de estudio: Parque zonal Sinchi Roca - Distrito de Comas	17
Figura N°4: Estado de las vías en la Av. Universitaria en el año 2023	23
Figura N°5: Estado de las vías en el cruce de la Av. Universitaria con Av. Sangarará en el año 2023	23
Figura N°6: Cruce peatonal y paradero ubicado en la intersección de Av. Universitaria con Av. Jamaica en el año 2023	24
Figura N°7: Vallas de seguridad pertenecientes al corredor del Metropolitano	25
Figura N°8: Mototaxis haciendo uso indebido de la vía en la Av. Jamaica.	25
Figura N°9: Estado de las veredas en la Av. Jamaica	25
Figura N°10: Estación del corredor del Metropolitano ubicado en la Av. Universitaria cercana a la Av. Los Incas en el año 2023	27
Figura N°11: Ingreso del parque zonal Sinchi Roca en Av. Sinchi Roca en el año 2023	28
Figura N°12: Comparativa de ingreso principal del Parque Zonal Sinchi Roca en años 2023 y 2013	30

Figura N°13: Estado de la Av. Jamaica en el año 2013	30
Figura N°14: Cruce peatonal y paradero ubicado en la intersección de Av. Universitaria con Av. Jamaica en el año 2023	31
Figura N°15: Estado de las vías en la Av. Universitaria en el año 2023	33
Figura N°16: Estado de las vías en el cruce de la Av. Universitaria con Av. Sangarará en el año 2023	34
Figura N°17: Comparativa de ingreso principal del Parque Zonal Sinchi Roca en años 2023 y 2013	34

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N°1: Categorías de investigación	15
Tabla N°2: Mapa de actores	18
Tabla N°3: Técnicas e instrumentos de recolección de datos	19

RESUMEN

El trabajo de investigación lleva como título “Barreras arquitectónicas y su impacto en la accesibilidad del Parque Zonal Sinchi Roca, periodo 2009 – 2023 ”, plantea como objetivo general determinar y explicar de qué manera las barreras arquitectónicas han impactado en la accesibilidad del Parque Zonal Sinchi Roca en el periodo 2009-2023, teniendo como justificación científica la premisa que sus resultados contribuyan a un mejor entendimiento del tema referido junto con el impacto y factores que impulsaron este cambio en la accesibilidad del parque y sus alrededores, presentando una metodología de tipo básica con un enfoque cualitativo longitudinal en la cual se pretende evidenciar que el impacto de las barreras en la accesibilidad ha afectado de manera directa al Parque Zonal Sinchi Roca y sus visitantes, esto a través de entrevistas y visitas de campo, y un diseño de investigación fenomenológico para la comprensión y exploración de vivencias de los residentes de la zona. Como conclusión se puede enfatizar que las barreras arquitectónicas han tenido un impacto muy significativo en la accesibilidad, cambiando la manera en cómo las personas realizan sus actividades cotidianas y son afectadas en cuanto a tiempos de desplazamiento con rutas alternas que solo permiten que estas fuerzas externas transformen la zona.

Palabras clave: Barreras arquitectónicas, accesibilidad peatonal, accesibilidad universal.

ABSTRACT

The research work is titled "Architectural Barriers and their Impact on the Accessibility of Sinchi Roca Zonal Park, 2009-2023." The general objective is to determine and explain how architectural barriers have impacted the accessibility of Sinchi Roca Zonal Park during the period 2009-2023. The scientific justification is based on the premise that the results contribute to a better understanding of the topic, including the impact and factors that drove this change in park accessibility and its surroundings. The study adopts a basic methodology with a longitudinal qualitative approach, aiming to demonstrate that the impact of barriers on accessibility has directly affected Sinchi Roca Zonal Park and its visitors. This is achieved through interviews, field visits, and a phenomenological research design to comprehend and explore the experiences of the residents in the area. In conclusion, it can be emphasized that architectural barriers have had a significant impact on accessibility, altering how people carry out their daily activities and are affected in terms of travel times with alternative routes that only allow external forces to transform the area.

Keywords: Architectural barriers, pedestrian accessibility, universal accessibility.

I. INTRODUCCIÓN

En el contexto del urbanismo actual, donde la ciudad se encuentra en un constante proceso de transformación, las barreras arquitectónicas, que se manifiestan como obstáculos físicos en el diseño de los espacios urbanos, emergen como un factor determinante que influye directamente en la accesibilidad y participación de los ciudadanos. Estas barreras pueden adoptar diversas formas, desde escalones en la entrada de edificios hasta aceras estrechas o la falta de rampas, suelen pasar desapercibidas; sin embargo, estos elementos imponen desafíos significativos para aquellos que experimentan discapacidades o limitaciones físicas, así como para otros grupos vulnerables. (1)

Dentro de este contexto la accesibilidad se presenta como un elemento intrínseco para asegurar una convivencia plena, marcado por una creciente conciencia sobre la importancia de la inclusión y la diversidad, esta misma, adquiere un rol fundamental para asegurar la participación equitativa de todos los individuos en la vida cotidiana, estableciendo un solo propósito, el cual consiste en lograr un entorno que pueda ser utilizado por cualquier individuo, independientemente de su grado o tipo de discapacidad que pueda llegar a tener. (2)

A nivel internacional, la presencia de las barreras arquitectónicas juega un papel importante en el desarrollo social de las urbes, ya que estas barreras no solo afectan la autonomía de las personas con discapacidad, sino que también perpetúan la exclusión social. Por ejemplo, en el caso de Chile, se tiene que un 17% de las personas presenta una discapacidad, una cifra muy considerable; no obstante, la mayoría de los espacios fueron diseñados sin tomar en cuenta a este considerable grupo de individuos. Es aquí donde el ex ministro chileno de Vivienda y Urbanismo, Jaime Ravinet, menciona en su manual titulado "Diseño accesible: construir para todos", la necesidad de quitar las barreras arquitectónicas, y así facilitar el desplazamiento de todas aquellas personas que presenten alguna discapacidad, con la finalidad de que estas personas puedan ser acogidas con amabilidad, y se puedan integrar a las actividades propias de la ciudad de una manera digna y adecuada, mejorando así su propia calidad de vida.(3)

En el contexto nacional, se observa que estas barreras dificultan el acceso de las personas hacia los servicios que brindan los equipamientos, algunas barreras arquitectónicas han surgido de manera no intencional, debido a fallos en el diseño de rampas, pasillos estrechos, pasajes bloqueados y muchos otros problemas similares que la ciudad presenta en accesibilidad y movilidad. Es de esta forma que, en el contexto de la capital la Municipalidad Metropolitana de Lima, emite la ordenanza N° 2273 en el año 2020, en el cual promueve la accesibilidad universal en Lima Metropolitana, donde se superan los requerimientos establecidos por la norma A.120 del RNE y es aplicable para tanto edificios, equipamientos comerciales y espacios públicos de toda Lima Metropolitana. (4) Al ser esta una ordenanza que lleva muy pocos años vigente, los cambios no serán inmediatos, es decir, se tendrá un proceso de transformación en los distritos que no cumplan con estos parámetros.

Es en este contexto que, el distrito de Comas ha sufrido cambios en lo que respecta a su infraestructura peatonal y vial, los cuales han sido mayormente destacados dentro del periodo 2009-2023, para un mejor entendimiento de la situación por la cual pasó la zona en cuestión se debe realizar una breve reseña sobre los inicios de actividades los cuales empiezan en el año 2009 en de Abril de para ser exactos, empieza la construcción del metropolitano, un proyecto que tuvo una fecha de culminación en el año 2019, luego de la construcción de este patio de maniobras empezaron a surgir diversos problemas y manifestaciones por parte de cierto grupo de personas los cuales se encontraban en contra de esta intervención alegando que hasta la fecha 2023 los puesto de la estación del metropolitano aún no están en funcionamiento y no se respetaron los espacios peatonales para los pobladores de la zona, es por ello que si bien se han realizado esfuerzos notables para abordar estas barreras, la ciudad aún enfrenta desafíos en la eliminación completa de obstáculos físicos que podrían limitar la movilidad y participación plena de algunos residentes.

Un ejemplo de esta problemática en el distrito sería debido a los proyectos relacionados con infraestructura en transporte tales como el Metropolitano. Y esto puede verse reflejado en las protestas generadas durante el proceso de construcción, ya que habrían ocurrido vulneraciones al Parque Zonal Sinchi Roca allá por el 2009, cuando durante la gestión del exalcalde Luis Castañeda se planteó a ceder hectáreas

de este equipamiento para el patio de maniobras de la empresa operadora del Metropolitano (5), trayendo consigo modificaciones en la accesibilidad a este equipamiento, su entorno y la manera en cómo se interactúa.

Esto se evidencia en las vías destinadas al tránsito del Metropolitano, ya que estas funcionan de manera que segmentan la vía y van impidiendo el paso de las personas de un lado de la calle hacia el parque zonal, no hay presencia de rampas de acceso o pasos peatonales que faciliten el desplazamiento de la calle de un extremo a otro, trayendo consigo problemas a la movilidad de las personas que quieran acceder no solo a este equipamiento, sino a zonas aledañas por donde transita el corredor del Metropolitano o el Parque Zonal Sinchi Roca.

Consecuentemente, al consolidarse el patio de maniobra, se trasladó el ingreso principal del parque zonal de la Av. Universitaria a la Av. Jamaica, donde los usuarios con discapacidades se veían obligados a usar transporte particular o realizar tramos más largos a pie para llegar al nuevo ingreso principal del parque zonal debido a su gran extensión, esto sin duda afecta no solo a las personas con algún tipo de discapacidad sino que a su vez afecta de manera general a la población no solo en el ingreso, sino en las actividades rutinarias de la población tales como, ir al trabajo, educación, ocio y hasta incluso el abastecer de insumos el hogar, los tramos o rutas que se empleaban como un espacio agradable al transitar por los alrededores del parque ahora son áreas descampadas, olvidadas y generan una percepción de inseguridad el cual tiene un impacto en la experiencia y participación de las personas en los alrededores del Parque Zonal Sinchi Roca, generando barreras que imposibilitan o dificultan el desplazamiento de visitantes, personas de paso y residentes de las zonas aledañas, afectando sus actividades cotidianas.

Figura 1

Vía del corredor del Metropolitano - Av. Jamaica: barreras presentes en los cruces peatonales



Figura 2

Ingreso principal parque Zonal Sinchi Roca - Av. Jamaica: barreras presentes



Fuente: Propia

De la misma forma como se muestra en la figura 2 se puede evidenciar que, en el ingreso principal, el comercio ambulante obstaculiza las rampas destinadas a personas en silla de ruedas. Asimismo, existen veredas que rodean al parque zonal que no se encuentran consolidadas en su totalidad. viéndose tramos que son de tierra compactada y con desniveles los cuales dificultan el tránsito peatonal, además de un sendero muy estrecho que obliga a las personas a atravesar la vía donde transita el Metropolitano, a estos elementos que obstaculizan el libre tránsito, se le denominan barreras, las cuales se han vuelto elementos muy repetitivos en los lugares de desplazamientos, recreación o acceso hacia distintos equipamientos.

Por lo tanto, en base a lo previamente mencionado, se presenta la siguiente pregunta: ¿De qué manera las barreras arquitectónicas impactan en la accesibilidad del Parque Zonal Sinchi Roca periodo 2009 - 2023?

De tal forma, se formulan los problemas específicos mediante las interrogantes, ¿Cuáles fueron los factores que impulsaron el proceso de cambio en la accesibilidad del Parque Zonal Sinchi Roca?, seguido por ¿De qué manera los procesos de cambio influenciaron en la accesibilidad peatonal hacia el Parque zonal Sinchi Roca?, y finalmente ¿Cuál es el impacto de las barreras arquitectónicas en la experiencia y participación en el Parque Zonal Sinchi Roca?

El siguiente trabajo de investigación tiene una justificación de tipo teórica, debido a que se generará aportes que puedan ser relacionados a la problemática real del estudio y ofreciendo conceptos amplios (6), se pretende alegar que, bajo esta investigación se dará a conocer de qué manera las barreras han impactado en el proceso de cambio en la accesibilidad en el Parque Zonal Sinchi Roca y que definiendo estos elementos se puedan diseñar mecanismos y mejoras de la infraestructura de transporte y accesibilidad peatonal existente, esta investigación llenará un vacío en la literatura existente, se tomarán perspectivas y puntos de vista de diferentes personas no solo las que tengan algún tipo de limitación, sino que a su vez se tomarán las opiniones de todas las personas tal y como menciona Edward Soja, en su teoría del tercer espacio la cual menciona que para entender un problema debes tomar todas las rutas que pueda llevarte a obtener información, mostrando que las investigaciones de revistas científicas cuando se trataba de accesibilidad solo se enfocan en las personas con algún tipo de discapacidad y no se contemplaba el panorama completo.

Se plantea como objetivo general: Determinar de qué manera las barreras arquitectónicas impactan en el proceso de cambio de la accesibilidad del Parque Zonal Sinchi Roca periodo 2009 - 2023

Como objetivo específico se propone: Identificar los factores que impulsaron el proceso de cambio en la accesibilidad del Parque Zonal Sinchi Roca; a su vez se plantea determinar los procesos de cambio que influenciaron en la accesibilidad

peatonal en el Parque Zonal Sinchi Roca; y finalmente, se plantea determinar el impacto de las barreras arquitectónicas en la experiencia y participación en el Parque Zonal Sinchi Roca.

II. MARCO TEÓRICO

Los espacios públicos son elementos que articulan y permiten acceder a los servicios que la ciudad ofrece. En ellos se desarrollan numerosas actividades que son parte de la vida cotidiana de las personas, desde desplazamientos hacia espacios de recreación hasta lugares de estudio, trabajo y abastecimiento. Pero para poder cumplir todas las funciones demandadas, un proyecto exitoso debe considerar el espacio público, así como su capacidad para integrar de manera efectiva elementos formales que ayudan en la mejora de la calidad urbana. Esto implica considerar conceptos clave del diseño urbano, como la continuidad del plano del suelo y visual, la legibilidad espacial del entorno, la comodidad del peatón, entre otros. Estas condiciones son fundamentales, pero no suficientes por sí solas (7). Además, los autores Giraldo y Vásquez, mencionan que se deben crear condiciones favorables para el uso público, como la diversidad de usos y actividades, la participación ciudadana y una alta accesibilidad en términos de modos de transporte, se debe permitir su uso por el mayor número de personas posible, garantizando el uso universal. Es por ello que, los autores Jiménez y Madurga, coinciden en que los espacios públicos pueden evaluarse en término de su diseño, dimensiones, presencia de vegetación, facilidad de acceso y disposición en el espacio. Estos lugares al ser administrados de acuerdo con las leyes nacionales y regulaciones municipales, implica la necesidad de utilizar estándares de calidad adaptados a las distintas categorías de espacios públicos, teniendo en cuenta el entorno natural de las ciudades (8, 9). A manera de ejemplo, los espacios públicos reciben fuerte carga de visitas, razón por la cual, el acondicionamiento de estos espacios con criterios de accesibilidad universal son una excelente oportunidad para que se integren las personas con movilidad reducida y sectores de la población vulnerables como mujeres embarazadas, infantes, entre otros (10).

Sin embargo, no siempre se cuenta con igualdad de oportunidades en los espacios públicos urbanos verdes, en especial en condiciones de accesibilidad.

Iraegui et al. mencionan que, esto es debido a factores como los parámetros locales y el entorno social dentro de la accesibilidad, dichos lugares pueden ser medidos por factores como la distancia, la seguridad, el tráfico cercano, la sensación de confort y seguridad, niveles de polución, todo esto siendo validado por las opiniones e inquietudes de los residentes o personas que con frecuencia visitan estos lugares, (11), se debe tomar en cuenta que los espacios públicos deben ser zonas seguras y protegidas de cualquier amenaza que presente la ciudad, como lo son las barreras arquitectónicas, impidiendo o dificultando el desplazamiento de estos hacia su destino, para resguardar estos espacios públicos deben ser observados desde su planificación, considerando que se lleven a cabo la calidad, el mantenimiento, durabilidad y resguardo de estos espacios, al seguirse dichas pautas, se puede garantizar un cambio positivo en la ciudad, brindando una mejor calidad de vida a las personas y su interacción con los espacios públicos (12).

El desarrollo de centralidades urbanas se plantea como una estrategia compleja pero necesaria para reducir los desequilibrios urbanos. En este sentido, se ha propuesto una metodología que plantea preguntas clave sobre la ubicación de los factores productivos, el desplazamiento de los ciudadanos hacia ellos y su relación con los niveles de pobreza. Se ha observado que la accesibilidad es un factor determinante en los niveles de pobreza, aunque se requiere más investigación para comprender mejor esta relación. (13)

A pesar de los esfuerzos realizados para crear espacios accesibles, dichos esfuerzos no han sido adecuados ni suficientes. La sociedad actual demanda un estilo de vida que se ajuste a las necesidades de la mayoría, conllevando a menudo a olvidar a las minorías vulnerables, las cuales sin duda alguna poseen los mismos derechos que el resto de la población (14). La planificación de espacios es fundamental para garantizar un desarrollo urbano sostenible esto implica considerar las necesidades específicas de cada urbe, ya que no todas las estrategias serán válidas para todas las ciudades. Es importante explorar las diferentes realidades y adaptar las estrategias según las características y particularidades de cada lugar (15).

Se puede considerar que la accesibilidad actúa como un indicador en la fuente de datos que ayudan a entender los medios de transporte utilizados para entrar y salir

de cualquier equipamiento o espacio, el cual puede arrojar una predominancia a la marcha en pie o transporte motorizado (16), la recopilación de datos y monitoreo acerca de un modo de transporte accesible, saludable y sostenible, nos lleva a pensar en un modelo de infraestructura vial pensada en la ciclovía y la mejora de accesibilidad peatonal como propuesta. La difusión de esta forma de movilidad, que conecta espacios verdes y públicos, instalaciones sociales y de atención médica, educativas y culturales, ayuda a abordar muchos desafíos, desde los impactos del sistema de transporte al medio ambiente y el clima; a la promoción de la actividad física para reducir los casos de enfermedades crónicas inducidas por el sedentarismo y las tendencias de envejecimiento. Es precisamente desde esta perspectiva multifacética que la accesibilidad espacial es uno de los principales temas de las futuras agendas urbanas, y exige relaciones más fuertes entre la inclusión social, el medio ambiente y la salud pública (17). Es por ello que, la accesibilidad al ser parte de un componente dentro la movilidad urbana, al verse desde el contexto del desplazamiento, las personas que puedan acceder a los servicios, equipamientos y transporte en el menor tiempo posible, dando como resultado el ahorro de tiempo y por tanto una mejora en la calidad de vida (18, 19).

La accesibilidad universal es un requisito fundamental que debe ser tomado en cuenta para el desarrollo de la ciudad. De acuerdo con los autores Cisternas, M. y Mayordomo et al. coinciden en abordar la accesibilidad como una garantía del derecho inherente el cual todas las personas poseen al disfrutar de los espacios públicos, sin importar sus capacidades físicas o mentales, y de esta forma puedan acceder y utilizar los espacios públicos y privados, los servicios y las tecnologías que ofrecen y sobre todo la comunicación (20, 21). Existen diversas dificultades que limitan el acceso a espacios públicos y equipamientos, la urgencia por promover la accesibilidad urbana expone la alteración de múltiples lugares, sin embargo, estas evidencias muestran una raíz más profunda, donde la mayoría de las urbes fueron concebidas y edificadas desde una perspectiva discriminatoria que, por ende, ignorando las discapacidades sensoriales, mentales y físicas que pueden existir entre los individuos (22, 23). Es por esta razón que, el desarrollo sostenible y la accesibilidad universal se deben encontrar relacionados en todas las etapas de planificación, diseño, gestión y toma de decisiones, tanto en entornos urbanos como

en diversas áreas, reconociendo que es un componente fundamental e integral del espacio urbano (24, 25). Tomando en cuenta el punto anterior, Montejano et al. hacen mención de que, la adaptación y la flexibilidad, son conceptos que deben integrarse y arraigarse en las políticas urbanas al momento de promover la planeación de ciudades que aspiren a ser sustentables e inclusivas para el peatón, mejorando de manera considerable la calidad de vida de todos los sectores de la población incluyendo a los más vulnerables y con limitaciones en accesibilidad y desplazamiento. (26–28)

La accesibilidad, es un factor que puede brindar confort y facilidades para los usuarios, pero también puede limitar u obstaculizar el desplazamiento de los individuos con movilidad reducida en un medio urbano específico (29). Los autores Calle, López y Campillay hacen alusión a que estos usuarios presentan limitaciones dentro del proceso de inclusión social, dentro de estas brechas se tiene la falta de las relaciones interpersonales como lo es la familia, puesto que es un contexto más cercano para este grupo de personas, la familia proporciona un importante apoyo emocional y es el nexo para que se empiece una participación comunitaria mutua (30).

Es por esta razón que, la discapacidad, al verse desde un punto de vista alternativo al tradicional, se puede traducir como la interacción entre personas con deficiencias y su afectación en las barreras dentro de su entorno, no solo físico, sino social y cultural; estas mismas son las que evitan su participación plena en la sociedad en igualdad de condiciones respecto a los demás, vulnerando de esta forma sus derechos. Por consecuencia, el medio es quien debe adaptarse a la persona y no de la manera tradicional donde la persona se debe adaptar al espacio que accede (31). Dentro de la adaptación hacia el espacio existe una conexión entre la comunicación urbana y la discapacidad, la cual al reconocer que la discapacidad es un concepto construido social, cultural y estereotípicamente, que por una falta de objetividad, genera mecanismos de exclusión hacia ciertos individuos, estos mismos mecanismos de exclusión son identificados como barreras urbanas que dificultan el desplazamiento de las personas y el desarrollo de la ciudad, impidiendo al peatón poder ejercer su derecho de libre circulación (32).

Ipiña hace mención que la población debe enfrentar a diario diferentes barreras en el entorno físico, estas son evidenciadas en las veredas en mal estado, pasos o cruces peatonales sin rampas, puentes que poseen rampas con pendientes muy inclinadas, ausencia de semáforos acústicos, señales para invidentes en los cruces; así como espacios públicos como jardines, plazas y parques sin señalizaciones pensadas para personas invidentes, inclusive mobiliario urbano que no se encuentre en condiciones óptimas o que cubra las necesidades de la población. Ortega et al. complementa este punto de vista, recalcando que el incumplimiento del reglamento y normas de accesibilidad en la construcción de espacios y equipamientos de carácter tanto público como privado, se ha dado como resultado espacios que vulneran el libre desplazamiento (33, 34).

La accesibilidad busca que todas las personas ejerzan su derecho de movilidad dentro del espacio público, que al mismo tiempo sea propiciada también por el entorno, donde no existan barreras estructurales e infraestructura que afecte los grupos de personas más vulnerables. Un claro ejemplo de este tipo de estas barreras es la semaforización que no toma en cuenta los tiempos de desplazamiento de las personas que presenten movilidad reducida, ciclovías que puedan ser compartidas con personas en sillas de ruedas debido a la falta de veredas; que no cuentan con las medidas adecuadas o una forma de acceder desde la berma (35). De tal forma, para Gargiulo et al., la accesibilidad es un indicador clave para el desempeño de la calidad del sistema de transporte urbano y el funcionamiento de la ciudad, que va de la mano con la priorización del desplazamiento peatonal.

Es por ello que, la relevancia de la red y el entorno urbano amigable enfocado en las personas se puede percibir mediante la percepción de velocidad y el volumen de tráfico, la estética del vecindario y sobre todo la accesibilidad para los peatones y su seguridad, estas características combinadas ayudan a crear entornos urbanos seguros, atractivos y funcionales, promoviendo el bienestar y la calidad de vida de todos los ciudadanos, sobre todo de los grupos de personas más vulnerables (36, 37). A pesar de que se deseen eliminar las barreras que dividen a las “personas normales” de las personas discapacitadas, no se ha registrado un avance visible en este aspecto, justificándose en ciertos casos, con que este sector de la población es una

minoría y el diseño es generalmente contemplado para las mayorías que no posean algún tipo de discapacidad, ignorando el derecho de que la accesibilidad en el medio físico debe ser para todas las personas sin distinción (38)

Para abordar y entender esta problemática, se tiene como teorías a la inclusión social y a la justicia espacial como base para entender el fenómeno de análisis, debido a que las desigualdades socioespaciales son un fenómeno multidimensional, la cual afecta a numerosas sociedades alrededor del mundo, estas desigualdades son diferencias en términos desde accesos a recursos, oportunidades hasta la calidad de vida las cuales están estrechamente relacionadas con la distribución desigual del espacio urbano y rural (39).

La teoría abordada por Doreen Massey, la cual fue nombrada como "geometrías del poder", argumenta que el espacio no es neutro ni estático, sino que está inducido por las relaciones de poder y desigualdades sociales, de la misma forma destaca la importancia de analizar críticamente cómo se configura el espacio y cómo esto afecta a diferentes grupos y comunidades. Asimismo, plantea la necesidad de cuestionar y desafiar las estructuras de poder y las desigualdades espaciales existentes para buscar un espacio más inclusivo, justo y equitativo (40). A su vez esta teoría se encuentra relacionada con la teoría de la justicia espacial por Edward Soja, donde se tiene una perspectiva de crítica sobre la planeación de las ciudades y las regiones para poder examinar las dinámicas y las injusticias sociales dentro del contexto urbano, para lograr esto se debe tener un punto de vista geográfico el cual examine la justicia espacial, como método para abordar la importancia del espacio en las relaciones de poder y un punto de vista más equitativo (41). Esta teoría hace hincapié en la distribución equitativa de oportunidades y recursos en el espacio urbano, con el objetivo de garantizar que todas las personas tengan acceso a los mismos beneficios sin limitación alguna estas distribuciones se enfocan en el espacio urbano donde es esencial garantizar que todas las personas tengan acceso a los mismos beneficios, independientemente de su origen socioeconómico o étnico. Asimismo, el espacio público al estar adaptado a distintas formas de desplazamiento del usuario es un mecanismo muy eficiente siempre y cuando sean potencializados como un soporte

en la movilidad urbana garantizando los desplazamientos de los ciudadanos y las actividades urbanas (42, 43).

Con un enfoque a nivel individual, se encuentra la teoría de la inclusión social el cual se refiere a garantizar que todas las personas tengan acceso a los mismos derechos, oportunidades y recursos en una sociedad o espacio determinado. Amartya Sen destaca la importancia de la libertad individual como un elemento central del desarrollo y que no son simples receptores pasivos del desarrollo, sino que deben ser agentes activos y participativos en el proceso de desarrollo. La capacidad de elegir y tomar decisiones libres es fundamental para que las personas desarrollen su potencial y lleven una vida plena. (44) La inclusión social abordada desde el punto de vista arquitectónico es abordada por el arquitecto Ronald L. Mace en 1989, donde se da pase a los “siete principios del Diseño Universal”, comprendiendo el uso equitativo, flexible, simple e intuitivo; además de que este diseño sea de bajo esfuerzo físico para los usuarios, sin presentar las limitaciones que comúnmente se encuentran en las zonas urbanas (45). La accesibilidad universal no solo es considerada como un derecho, sino también una oportunidad de fomentar la inclusión. Mientras que la accesibilidad física se centra en eliminar barreras físicas para facilitar la movilidad de las personas con discapacidad, la accesibilidad universal busca diseñar entornos y servicios que sean accesibles y utilizables por todas las personas, sin importar sus características o habilidades individuales (46).

Si bien la accesibilidad es contemplada para todos los de usuarios, el desconocer el estilo de vida de un sector de la población, puede afectar al diseño de las ciudades, es entonces donde se menciona la teoría de la perspectiva del usuario, donde se hace alusión con la activista Judy Heumann, enfatizando en las personas con discapacidades o movilidad reducida, como principales colaboradores en el diseño de proyectos que comprendan el uso público y privado (47). Dentro de esta teoría se tiene a la inclusión espacial la cual está estrechamente vinculada, puesto que son dos dimensiones fundamentales para promover una sociedad equitativa y justa, dentro de la teoría de la inclusión espacial aborda la superación de barreras y desigualdades espaciales que existan en las ciudades, como la falta de acceso a servicios básicos, la exclusión de ciertos grupos de espacios públicos, se encuentra

en la constante búsqueda de crear no sólo entornos físicos, sino también sociales que fomenten la diversidad, integración y la participación activa de todos los residentes, donde todas las personas tengan las mismas oportunidades de una vida plena y lograr participar activamente en la vida comunitaria, es decir toma la relación del individuo con su entorno espacial o urbano. (48)

Si bien la inclusión espacial es una manera de integrar a los diferentes grupos sociales en la toma de decisiones relacionadas con el espacio físico. Edward Soja hace mención de la teoría de un tercer espacio, donde hace referencia a que este es un espacio virtual, surge de la interacción entre el espacio físico y el espacio social, este se encuentra moldeado e incorpora las percepciones individuales, las experiencias subjetivas y las representaciones culturales, reconociendo de esta forma que el espacio no es solo una entidad física sino también una manera en cómo las personas van moldeando a partir de su propia perspectiva y vivencias su entorno físico. (49)

Las barreras arquitectónicas son definidas como obstáculos físicos que dificultan o impiden el acceso y la movilidad de las personas con discapacidades o limitaciones físicas, estas barreras pueden incluir escaleras sin rampas, puertas estrechas, baños inaccesibles, aceras con desniveles, entre otros. Cabe resaltar que muchas de estas barreras tanto físicas como visuales impiden una percepción completa del entorno urbano, dando un enfoque o idea de la zona urbana excluyente. (50)

De la misma manera, al mencionar a la accesibilidad física, que es definida como todo aquello que afecta directamente la capacidad de las personas para llevar una vida diaria independiente y segura, enfocándose no solo en las personas discapacitadas sino también ampliando el radio de afectación hacia los niños, adultos de la tercera edad, mujeres embarazadas, promoviendo el pleno disfrute de los derechos de todas las personas, sin importar su condición física (51)

Por lo tanto, diseño universal en el ámbito del urbanismo que se encuentra definido como aquellas ciudades que se encuentran orientadas a un modelo de inclusión, estandarizando la elaboración de proyectos o equipamientos tomando en cuenta el acceso universal como herramienta para construir un futuro más inclusivo.

(32) gracias a este modelo se puede tomar como punto de partida para realizar proyectos que tengan como principal objetivo la accesibilidad universal, integrando a la población y su correcto uso de los espacios en función de su desplazamiento.

Sin embargo, cuando estas acciones no son tomadas en cuenta o ignoradas en su totalidad generan una vulneración en los derechos principales de las personas, la accesibilidad como un derecho inherente, las cuales son vulneradas cuando no se contemplan proyectos en consideración del desarrollo sostenible y la accesibilidad, asegurando un adecuado desarrollo urbano sin afectar a la población. (32)

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

El presente proyecto de investigación según su finalidad es de tipo básica, donde se realizará una recopilación de información. se define bajo esta categoría puesto a que tiene como objetivo convertirse en una base teórica que podría dar pie a otros tipos de investigación. (52)

Se presenta un enfoque cualitativo, cuyo tipo de estudio es longitudinal debido a que presenta como objetivo determinar de qué manera las barreras arquitectónicas impactan en la accesibilidad y con ello se podrá analizar lo sucedido en un periodo de tiempo de 14 años, lapso de tiempo determinado debido a que entre el año 2009 y la actualidad, 2023, se presencié un hito el cual fue la implementación del patio de maniobras del corredor del metropolitano en el parque zonal Sinchi Roca, donde se podrá hacer un contraste del antes y un después del proceso de cambio de la accesibilidad y como afecto en el entorno urbano del parque zonal ubicado en el distrito de Comas y a la forma en cómo acceden tanto visitantes como residentes de la zona. Así mismo, se establece el enfoque cualitativo en la investigación mediante la formulación de preguntas o hipótesis antes, durante o después del proceso de recopilación y análisis de datos. Este enfoque permite la adaptación o generación de nuevas interrogantes a lo largo del proceso interpretativo, facilitando así una flexibilidad que se ajusta a la evolución de la comprensión del fenómeno estudiado. (6).

Asimismo, se presenta un diseño de investigación de tipo fenomenológico puesto que se centrará en comprender y describir la experiencia subjetiva de los individuos en relación con el fenómeno de estudio, los estudios fenomenológicos exploran las vivencias, percepciones y significados que las personas puedan atribuir a su realidad, sin presuposiciones o preconceptos previos. (6)

3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización

En este estudio de investigación, se tuvieron en cuenta tanto las variables relevantes como el conocimiento previamente investigado para identificar de manera efectiva las categorías y subcategorías asociadas al tema. Este enfoque se adoptó con el propósito de facilitar un análisis más profundo y estructurado, contribuyendo así a un mejor desarrollo de la investigación. (Ver anexo 1)

Asimismo, la primera categoría de análisis, barreras arquitectónicas, entendido como aquellos elementos físicos que dificultan la accesibilidad y representan obstáculos que imposibilitan la accesibilidad de los individuos (34). Siendo así se desglosan las siguientes 3 categorías: barreras físicas en el desplazamiento, comunicación y orientación, y barreras en el transporte

En la segunda categoría de análisis, accesibilidad, definida como la posibilidad de que todas las personas incluyendo a aquellas con diferentes discapacidades o limitaciones físicas, puedan utilizar y disfrutar de los espacios públicos y equipamientos sin restricciones (53). Siendo así se desglosan las siguientes 3 categorías: diseño Universal, accesibilidad peatonal y accesibilidad en el transporte (Ver anexo 1)

Tabla 1: Categorías de investigación

CATEGORIA DE ANALISIS	CATEGORÍA
Barreras Arquitectónicas	Elementos físicos
	Barreras temporales
	Transitabilidad

Accesibilidad	Transformación Urbana
	Accesibilidad peatonal
	Accesibilidad en el transporte

Nota: Elaboración propia

3.3 Escenario de estudio

En esta investigación se presentará como escenario de estudio los alrededores del parque zonal Sinchi Roca ubicado en el distrito de Comas, en el zonal 04, el cual presenta suelos accidentados y un relieve semiplano entre la avenida Tupac Amaru. El entorno de estudio se encuentra conformado por la avenida Universitaria, la avenida Sinchi Roca, la avenida Jamaica y la avenida Los Incas. La zona de estudio debido al contar con una vía principal la cual es la Av. Universitaria se vuelve un punto de gran afluencia de personas y comercio, a su vez conecta directamente la Av. Jamaica que lleva al ingreso principal actual del parque zonal Sinchi Roca. Las calles y avenidas que circundan el parque se encuentran asfaltadas, sin embargo, algunas de estas veredas se encuentran inconclusas, el parque zonal se encuentra rodeado de muros y enmallado que aísla sus instalaciones del entorno.

Las organizaciones sociales que integran la zona de estudio son tanto ciudadanos de los alrededores del Parque Zonal Sinchi Roca que desempeñan distintas actividades como el comercio y uso del equipamiento recreacional, las juntas vecinales, dirigentes y organizaciones deportivas. Entre las entidades que cumplen un rol importante en la planificación y seguridad de la zona se encuentra el alcalde del distrito y a nivel de lima la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Figura 3

Delimitación de zona de estudio: Parque zonal Sinchi Roca - Distrito de Comas



Fuente: Elaboración propia

3.4 Participantes

En esta investigación, se contó con la participación de diversos actores para obtener la información necesaria y reconstruir el escenario de estudio. Se considerarán funcionarios públicos de la Municipalidad de Comas. Asimismo, se incluirá a comerciantes, dirigentes de organizaciones, visitantes y propietarios de terrenos en el ámbito vecinal cercanos al parque Zonal Sinchi Roca. Estos participantes representan diferentes perspectivas y conocimientos que serán clave para obtener una visión completa y comprensiva del escenario en cuestión, llegando a definirse 10 participantes para la presente investigación.

Tabla 2: Mapa de actores

MAPA DE ACTORES			
GRUPOS	SUBGRUPOS	PERFILES	
MUNICIPALIDAD DE COMAS	Subgerencia de planeamiento urbano y catastro	Técnico de Subgerencia de planeamiento urbano y catastro	P1
CIUDADANOS DE LOS ALREDEDORES DEL PARQUE ZONAL SINCHI ROCA	VISITANTES	Visitante del Parque Zonal desde hace más de 5 años	P2
		Joven varón o mujer	P3
		Adulto varón o mujer	P4
		Adulto Mayor varón o mujer	P5
	RESIDENTES CERCANOS AL PARQUE ZONAL SINCHI ROCA	Residente con más de 10 años de permanencia	P6
	PERSONA CON MOVILIDAD REDUCIDA	Persona con discapacidad (Varón o Mujer)	P7
ORGANIZACIONES SOCIALES	COMERCIANTE	Comerciante con más de 10 años vendiendo	P8
	JUNTA VECINAL	Integrante de junta vecinal	P9

Fuente: Elaboración propia

3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Para la recolección de datos se utilizaron las técnicas de entrevista semiestructurada a residentes de la zona cercana al parque zonal y comerciantes; las encuestas, la cual ayudó a establecer un grado de satisfacción en la accesibilidad hacia el Parque Zonal Sinchi Roca, así como para poder tener una aproximación en el impacto que tienen los entrevistados en la accesibilidad hacia el equipamiento. Y finalmente se realizaron visitas al lugar de estudio para la elaboración de fichas de observación de campo donde se recolectó información de la zona de estudio mediante una ficha de observación.

Tabla 3: Técnicas e instrumentos de recolección de datos

TÉCNICA	INSTRUMENTO	FUENTE
Entrevista	Guía de entrevista	Residentes, Visitantes del parque Zonal, SERPAR, Personas con discapacidad, comerciantes
Encuesta	Cuestionario	Toda la población
Observación	Ficha de Observación	Área de estudio - Visita a campo

Fuente: Elaboración Propia

3.6 Procedimiento

El procedimiento para la recolección de datos se inició con una primera visita a campo con el propósito de observar el lugar de estudio e identificar aquellos elementos existentes que nos aporten a la recopilación de información de acuerdo con la matriz de categorización. Se realizaron consultas a los propietarios de la zona y visitantes para poder conocer más del contexto en los alrededores del parque zonal Sinchi Roca y las posibles afectaciones que puedan representar puntos críticos a ser estudiados en la zona. A partir de esta visita se aplicó la técnica de la observación en puntos estratégicos como las intersecciones del parque zonal y vías más transitadas

para recopilar información en distintos horarios del día como la mañana y tarde, así como los días de mayor afluencia de visitantes que son sábados y domingos, como última actividad se realizó la toma de evidencia fotográfica del estado de la zona de estudio para proceder a elaborar los instrumentos correspondientes a las fichas de observación.

De la misma manera se realizó un primer contacto a las personas que se deseaba entrevistar para conocer su disponibilidad para el aporte de información, se coordinó el día realizar las entrevistas semi estructuradas siguiendo una guía de entrevista, como consiguiente se realizó la recolección de información mediante entrevistas a residentes, comerciantes y visitantes cercanos al parque zonal Sinchi Roca, estas reuniones fueron de mutuo acuerdo de manera presencial, fuera a su vivienda, en un espacio público y a través de una plataforma virtual; mediante zoom. Como continuación de esta recopilación de información, se elaboraron los cuestionarios que fueron entregados en un formato impreso y digital de manera virtual a la población del distrito para poder recopilar la información pertinente para la investigación.

3.7 Rigor científico

En este estudio, se siguió un enfoque rigurosamente científico, asegurando la originalidad de los datos recopilados, siempre y manteniendo una postura objetiva. Se minimizaron las interpretaciones o percepciones personales durante todo el proceso de investigación, garantizando de esta forma la calidad necesaria para la generación de conocimiento en la presente investigación. La calidad de la investigación se sustentó en la aplicación rigurosa de medidas destinadas a preservar la credibilidad del trabajo a lo largo de todo el proceso de recopilación de información. (54).

La fundamentación de esta investigación se centró en garantizar la consistencia en la recopilación de datos y la interpretación de resultados mediante la aplicación de técnicas apropiadas para la obtención de información. La credibilidad de los resultados se respalda en la veracidad de la información proporcionada por los encuestados, así como entrevistados, y se verificó mediante la revisión de fuentes

previas que hayan estudiado el fenómeno en cuestión. Para garantizar la conformabilidad, se mantuvo la transparencia y fidelidad en el proceso de recolección de información, asegurando una neutralización adecuada. Por último, en relación con la transferibilidad, se describieron las características de la zona de estudio y la población participante, con el fin de aplicar los resultados obtenidos en investigaciones similares.

3.8 Método de análisis de datos

En el marco de este estudio de investigación, se adoptó una metodología integral que se centró en la interpretación hermenéutica de los datos recabados a través de entrevistas y encuestas. Se otorgó una atención especial a las experiencias compartidas tanto por dirigentes como por la población local, reconociendo la riqueza de perspectivas que ambos grupos aportan al análisis. Para complementar estas fuentes de información, se emplearon fichas de observación y esquemas desarrollados durante las visitas de campo, con el fin de capturar de manera integral y contextualizada la información relevante.

El enfoque hermenéutico desempeñó un papel crucial en el proceso de análisis al proporcionar un marco interpretativo que permitió profundizar en la comprensión de los datos. Se hizo hincapié en considerar el contexto en el que se desenvuelven los participantes, así como en la interpretación subjetiva que estos ofrecieron. La recopilación de información se llevó a cabo mediante un cuidadoso proceso de selección y análisis de palabras o frases clave proporcionadas por los entrevistados.

Este enfoque no solo facilitó la identificación de información relevante para la investigación, sino que también posibilitó la comparación y contrastación de estos hallazgos con teorías y conceptos existentes. En última instancia, este proceso metodológico riguroso contribuyó a la generación de resultados robustos y enriqueció la comprensión global del fenómeno investigado.

3.9 Aspectos éticos

De Acuerdo con el código de ética de la Universidad César Vallejo, se cumplió con los estándares de rigor científico, en este sentido se ha dado prioridad al uso de

fuentes provenientes de artículos académicos, asegurando la responsabilidad y honestidad en el proceso de investigación asimismo se respetaron las resoluciones de la universidad y de la ley universitaria N°0283-2022-VI-UCV. Se garantizó el cumplimiento de estos principios al proporcionar avances periódicos y al citar todas las referencias utilizadas, evitando cualquier forma de plagio. En relación con los participantes, se les proporcionó un consentimiento informado que delineó claramente la confidencialidad de su participación en el proceso de investigación, tanto durante como después de su involucramiento, preservando rigurosamente su identidad y anonimato. Las personas que fueron encuestadas se mantendrán en el anonimato, de la misma forma, la ética es el esfuerzo personal por seguir las buenas prácticas

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Con respecto a la pregunta general, para determinar de qué manera las barreras arquitectónicas impactan en el proceso de cambio de la accesibilidad del parque Zonal Sinchi Roca, en la cual se realizó la recolección de información pertinente a través de las técnicas y herramientas correspondientes, esto dió como resultado que el impacto de las barreras arquitectónicas en el proceso de cambio de la accesibilidad se debió a factores de limitación en el acceso peatonal, como escaleras sin rampas, desniveles, ausencia de veredas y cruces peatonales, tal y como se puede apreciar en la Av. universitaria (ver figuras 4, 5 y 6). Demostrándose el proceso de cambio y como estas barreras fueron afectadas durante el mismo; a través de la implementación y mejora de esta infraestructura; a su vez, todo esto trajo consigo un impacto en los visitantes y la población local, los cuales han experimentado una mejoría en cómo se accede a los distintos cruces de las avenidas, por otro lado, el sector de la población que presenta limitaciones en la movilidad, se vio afectado negativamente, al encontrarse sectores de vías aún incompletos o en un estado poco apto para la transitabilidad (ver figura 7 y 8).

A manera de contraste, Hansz menciona que la movilidad urbana debe ser considerada como pieza fundamental para la accesibilidad, un medio de llegar hacia un destino de manera más eficiente y práctica (22); así mismo, Montejano et al. Resaltan que, la accesibilidad constituye un componente vinculado a la equidad en el acceso entre residentes, lugares de trabajo y servicios (26). En este contexto, la

accesibilidad peatonal a equipamientos y servicios emerge como un aspecto esencial de la sostenibilidad urbana. (26)

Figura 4

Estado de la Av. Universitaria en el año 2013



Fuente: Google Maps

Figura 5

Estado de la Av. Universitaria en el año 2022



Fuente: Google Maps

Si bien en el periodo de años transcurridos hubieron cambios en la mejora de las vías y veredas que forman parte del entorno externo del parque zonal y un nuevo ingreso principal en la Av. Jamaica y Av. Sinchi Roca, solo se encuentra aperturado el ingreso en la Av. Jamaica, donde existe una carencia de cruces peatonales debidamente señalizados y rampas para el acceso a este equipamiento recreacional (ver figura 7); de manera similar, se generaron nuevas barreras, debido a la implementación de cercos que segmentan las vías en la Av. Universitaria, esto trajo consigo largos tramos de recorrido para los usuarios con limitaciones físicas, obligándolos a optar por movilidad particular, dificultando de esta forma su acceso al

equipamiento y al entorno urbano cercano (ver figura 5). Generando que la población más vulnerable, como lo son los adultos mayores y personas con movilidad reducida, deben optar por medios de transporte particulares que faciliten el poder llegar al ingreso principal o simplemente cruzar la vía de un extremo a otro. Así mismo, las personas que no poseen discapacidades han manifestado que ha habido un gran cambio respecto a la infraestructura destinada al desplazamiento del peatón, sin embargo, todavía se hace presente los problemas en la accesibilidad y barreras para el desplazamiento por el entorno del parque y cuando quieren acceder al mismo.

Esto es comparado con Molina, quien sostiene que la mayoría de los países incluyen la eliminación de barreras arquitectónicas en su legislación, aunque su ejecución es deficiente o insatisfactoria (38). Al respecto, Ipiña afirma que los problemas relacionados con la accesibilidad física están vinculados al diseño urbano ineficiente y a la falta de voluntad y recursos por parte de las entidades gubernamentales para proporcionar y mantener estas infraestructuras. La falta de compromiso del gobierno se manifiesta en soluciones parciales ofrecidas en diversos proyectos a lo largo de toda la ciudad. Además, la falta de rigurosidad en la aplicación de normativas y reglamentos de accesibilidad en los permisos de construcción de espacios e instalaciones públicas y privadas ha generado la creación de espacios fragmentados, propiciando la exclusión de las personas con discapacidad (33).

Figura 6

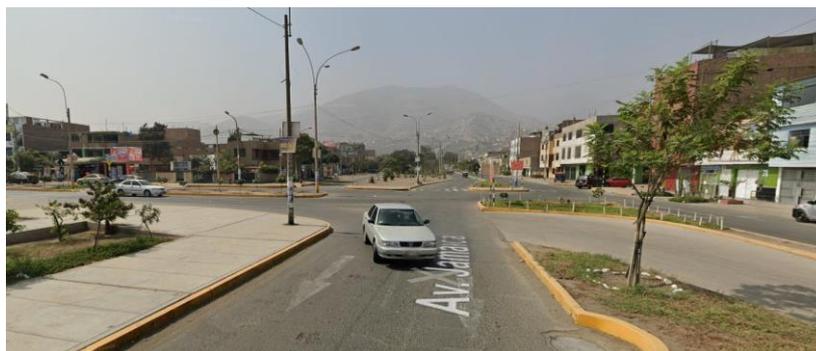
Estado de la Av. Universitaria actual 2023



Fuente: Google Maps

Figura 7

Estado de la Av. Sinchi Roca con Av. Jamaica



Fuente: Google Maps

Figura 8

Estado de la Av. Sinchi Roca en la actualidad



Fuente: Google Maps

Figura 9

Estado de las veredas en la Av. Jamaica en el año 2023



Fuente: Propia

En cuanto a la primera pregunta específica planteada, se identificó que los factores que impulsaron el proceso de cambio en la accesibilidad del Parque Zonal Sinchi Roca en el periodo 2009 - 2023, fueron la búsqueda en la mejora en la movilidad y la ubicación estratégica de este equipamiento debido a su gran magnitud y centralidad. Este periodo de cambio que inició en el año 2009, en el cual las autoridades municipales, distritales en este caso el de Comas, así como de la Municipalidad Metropolitana de Lima con la iniciativa de mejorar los sistemas de transporte y movilidad en el distrito de Comas implementan la expansión de la red del Metropolitano teniendo un periodo de culminación en el año 2019, junto con esta iniciativa se plantea la mejora de infraestructura peatonal destinadas a hacer que la movilidad en la zona sea más eficiente y conveniente, como el asfaltado de pistas en la Av. Universitaria y vías colindantes al parque zonal Sinchi Roca, así como veredas y la reubicación de árboles en el tramo de la Av. Jamaica donde se encuentra actualmente en el año 2023, el ingreso principal del parque zonal. Pero en la actualidad esos procesos de infraestructura peatonal, mejora de calidad de desplazamientos ha quedado en un estado de paralización puesto que se evidencian zonas descampadas o exclusivas para el uso de metropolitano, presentándose problemas en la accesibilidad peatonal, como son veredas y cruces peatonales de las avenidas más importantes que rodean el Parque Zonal Sinchi Roca.

Estas mejoras en la movilidad y accesibilidad a comparación del año 2009 y la actualidad, 2023; no sólo cambiaron la forma en que los visitantes y residentes locales acceden al Parque Zonal Sinchi Roca, sino que también contribuyeron al aumento en la afluencia de visitantes por la mejora de infraestructura peatonal en este proceso de cambio de la accesibilidad en la zona, y a pesar de que estos cambios aún no se encuentran culminados en su totalidad, son un inicio a la mejora del entorno del parque Zonal y los peatones que desean transitar cerca al equipamiento o deseen acceder a él debido a su importancia e influencia en el distrito de Comas

Respecto a ello, se contrasta con los autores Grande, Funes et al. quienes indican que para tener una calidad del espacio público se deben considerar 2 conceptos fundamentales, desarrollo sostenible y accesibilidad las cuales deben estar relacionadas en todas las etapas del proyecto desde la planificación, gestión y toma

de decisiones para garantizar calidad en el espacio público (42). A su vez el autor Jiménez y Madurga hacen mención que los poderes públicos deben promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean efectivas, se deben remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud, fomentando la participación ciudadana de todos los ciudadanos, demostrando que la integración de la sociedad no solo se centra en lo social sino también en la ciudad (9). El incumplimiento de estos principios de acuerdo con Cisterna Reyes, infringiría en las leyes de la accesibilidad como un derecho inherente, el cual debe ser preservado y resguardado con el propósito de no afectar a la convivencia social o actividades cotidianas de las personas en un entorno urbano o ciudad, afectando el desarrollo sostenible de una ciudad (20).

El segundo factor que formó parte del cambio en la accesibilidad fue la ubicación estratégica del Parque Zonal Sinchi Roca debido a su gran magnitud y centralidad lo convierten en un punto de referencia importante en el distrito, sin embargo, a pesar de que para el año 2023 existan puntos de ingresos tanto en la Av. Universitaria como Av. los Incas, estas se encuentran clausuradas obligando a quienes quieran acceder a este equipamiento a dirigirse a la Av. Jamaica mediante algún tipo de transporte que en su mayoría es transporte privado, ya que a su gran extensión y la falta de infraestructura peatonal de calidad en estas avenidas suponen una barrera en la accesibilidad de los transeúntes.

Figura 10

Estación del corredor del Metropolitano ubicada en la Av. Universitaria cercana a la Av. Los Incas en el año 2023



Nota: Se muestra el estado de las estaciones del Metropolitano que colindan con el parque zonal Sinchi Roca y no se encuentran en funcionamiento

Figura 11

Ingreso del parque zonal Sinchi Roca en Av. Sinchi Roca en el año 2023



Nota: Se muestra el estado de uno de los ingresos principales del parque zonal Sinchi Roca y que en la actualidad se encuentra clausurado y en un estado de descuido

En cuanto a la segunda pregunta específica planteada, se determinó que los procesos de cambio que influenciaron en la accesibilidad peatonal en el Parque Zonal Sinchi Roca fue la implementación de la red del metropolitano en el año 2009, modificando de esta manera la accesibilidad peatonal en aspectos de infraestructura, de la misma forma la asignación de terreno del Parque Zonal Sinchi Roca para su uso como depósito y patio de maniobras del Metropolitano en el año 2019, hoy en día en la actualidad mencionan que se trajo un beneficio a la sociedad la cual hasta la fecha 2023 no ha sido perceptible puesto que según manifiestan los pobladores se encuentra inactivo desde la culminación de las obras, trayendo consigo no solo un abandono sino que a su vez son más notorias las dificultades al transitar por los alrededores del Parque Zonal Sinchi Roca, generando obstáculos físicos que imposibilitan a las personas desplazarse por las vallas que segmentan la Av. Universitaria y obligando a los peatones a realizar largos tramos para poder cruzar al otro extremo de la vía debido a que los cruces peatonales se encuentran a los extremos del parque Zonal y en la intersección con la Av. Sangarará. Esta iniciativa por parte de la Municipalidad de Lima, que en un principio tenía como objetivo brindar beneficios a la movilidad en la ciudad y la reducción de los tiempos de desplazamiento, no ha sido percibida como tal por los habitantes locales. Este estado de inactividad no solo ha resultado en un abandono de la infraestructura, sino también

ha generado obstáculos físicos que dificultan enormemente la movilidad peatonal en la zona.

Esto es contrastado con lo mencionado por Gargiulo, Zucaro y Gaglione, donde diversas capitales provinciales italianas, entre las que se incluyen Milán, Parma y Turín, han dedicado especial atención al problema de la accesibilidad, partiendo de objetivos, que abordan la equidad, la seguridad, la inclusión social y el derecho de todos a acceder a una ciudad sin barreras. Formulando estrategias y medidas para mejorar la accesibilidad urbana, tales como el incremento de la movilidad sustentable, la optimización del alumbrado público, el fortalecimiento de la seguridad en los cruces viales y la disminución de obstáculos o barreras en las aceras y pasos peatonales (36). Asimismo, este hecho de cambio en el entorno respecto a la accesibilidad se puede contrastar con lo que expone Edward Soja en su teoría de la justicia espacial, al destacar la importancia de crear espacios que fomenten la interacción, la diversidad y la inclusión urbana, promoviendo la participación ciudadana, no solo como espectadores, sino que además como expertos que tienen conocimiento de la misma zona, por el simple hecho de residir en ellos (41). Por otro lado, el autor Cuesta menciona que la accesibilidad debe ser pensada en brindar facilidades y oportunidades al grupo de personas que carecen de ellas ofreciendo un modo de inclusión hacia la sociedad y al entorno urbano como una oportunidad de crecimiento cultural, social (32).

Por esta razón, se está investigando eventos registrados a principios de 2009, antes de la transformación de la zona en cuestión. A medida que estos espacios urbanos experimentaron cambios, también se observó cómo las personas llevaban a cabo sus actividades diarias, como ir al trabajo, a la escuela, participar en actividades de ocio o incluso abastecer la despensa del hogar. Estas actividades se vieron afectadas en términos de tiempo de desplazamiento y la necesidad de encontrar nuevas rutas o alternativas. Las modificaciones realizadas entre 2009 y 2019 fueron más evidentes después de la intervención, revelando una falta de inclusión e interacción de la población con el Parque Zonal Sinchi Roca. Esto se evidenció especialmente en los accesos clausurados u olvidados, como las avenidas Sinchi Roca y Universitaria, y la creación de un nuevo espacio de ingreso en la Avenida

Jamaica. En este último, se ha observado en múltiples ocasiones la presencia de comercios en la entrada, lo que dificulta o incomoda a la población, visitantes y personal en tránsito.

Otro cambio importante que afectó a la accesibilidad del Parque Zonal Sinchi Roca fue, respecto a la reubicación de su ingreso principal. Esta modificación no sólo buscaba mejorar la funcionalidad del acceso debido a la intervención del corredor del Metropolitano, sino que también tenía como objetivo prioritario optimizar las condiciones para la circulación peatonal, sin embargo, esto ha generado un aumento en los tiempos de desplazamiento de las personas, y dificultando el acceso a personas con limitaciones físicas, debido a que este ingreso principal no cuenta con rampas que conectan con la Av. Jamaica y cruces peatonales, los cuales solo se encuentran a los extremos de las avenidas. (Ver figura 12 y 13)

Figura 12

Mototaxis haciendo uso indebido de la vía en la Av. Jamaica.



Figura 13

Estado de la Av. Jamaica en el año 2013



Fuente: Google Maps

Figura 14

Cruce peatonal y paradero ubicado en la intersección de Av. Universitaria con Av. Jamaica en el año 2023



Nota: Se muestra el estado de los paraderos de transporte público existentes y carencia de veredas en la Av. Universitaria con Av. Jamaica

Por último, respecto al tercer objetivo específico planteado para el cual se realizó la recolección de información pertinente a través de las técnicas y herramientas correspondientes, se determinó que existe un impacto de las barreras arquitectónicas en la experiencia y participación en el Parque Zonal Sinchi Roca. Aunque el impacto de las barreras arquitectónicas se ha identificado como moderado debido a que generó un impacto tanto positivo como negativo, es importante reconocer que estas barreras pueden tener efectos significativos en la experiencia de las personas y su capacidad para participar plenamente en las actividades ofrecidas por el parque. Estas barreras pueden dificultar el acceso a ciertas áreas, limitar la movilidad de visitantes con discapacidades, y afectar la comodidad y seguridad de todos los usuarios.

El impacto negativo limita la movilidad y el acceso a espacios y servicios, afectan las actividades diarias de las personas, actividades como ir al centros recreativos, centro de labores, ocio y actividades relacionadas a las necesidades básicas, siendo más precisos en el tiempo de desplazamiento perdido que se genera al evadir, rodear o lidiar con estas barreras en la cual se evidencia una ausencia total de aceras peatonales, senderos peatonales entre estos el obstáculo más evidente

son los muros de contención que eviten el desplazamiento en la zona adyacente al Parque Zonal Sinchi Roca en la Av. Universitaria, donde en años anteriores se encontraba su ingreso principal (ver figura 15, 16 y 17).

Este es contrastado con Cisternas, quien hace mención de que las barreras obstaculizan el libre desplazamiento, limitando su accesibilidad hacia algún destino o actividad contradiciendo el principio fundamental de la accesibilidad como un derecho inherente para todos, puesto que la accesibilidad se refiere a la creación de entorno, que puedan ser utilizados y disfrutados por todas las personas, independientemente de sus habilidades o discapacidades (20). Asimismo, Castillo Garcia expresa que poder transitar, ingresar y permanecer de forma segura, autónoma y cómoda en los espacios públicos son algunas de las acciones que engloba el concepto de accesibilidad, es decir son espacios diseñados y pensados en la inclusión e interacción de las personas (51).

Por lo tanto, estos hallazgos subrayan la necesidad de abordar y reducir las barreras arquitectónicas en el entorno urbano cercano al Parque Zonal Sinchi Roca con el fin de mejorar la accesibilidad y la participación de una amplia gama de visitantes. Esto no solo beneficiará a las personas con discapacidades, sino que también enriquecerá la experiencia de todos los usuarios, promoviendo la inclusión y la equidad en el disfrute de este importante espacio público. La consideración de las barreras arquitectónicas y su mitigación debe ser un componente esencial de cualquier esfuerzo de planificación y gestión del parque con miras a garantizar su accesibilidad universal.

Al respecto, Ipiña sostiene que, para lograr la inclusión de todos los usuarios en el entorno público, es fundamental realizar una interpretación clara de los espacios y servicios. Esto implica dar prioridad a la disposición de las circulaciones, así como al diseño de mobiliario, pavimentos y accesorios adaptados para personas con discapacidad. La conexión entre accesibilidad y percepción está vinculada a las actividades llevadas a cabo en las calles y en los espacios de recreación, donde las emociones surgen a partir de la convivencia. Un espacio problemático puede generar emociones desagradables, incomodando al ciudadano. El espacio público, concebido como un punto de encuentro y convivencia diseñado por y para los habitantes, es de

importancia para integración e inclusión de todas las personas que forman parte y comparten la vida en la ciudad (33). Cuando se habla sobre accesibilidad y los espacios urbanos es indispensable mencionar la accesibilidad universal, según Alcivar la accesibilidad universal es un requisito fundamental que debe tomarse en cuenta para el desarrollo de la ciudad como una garantía del derecho de todas las personas a ser integrados de manera equitativa (14). Asimismo reforzando el argumento sobre la accesibilidad, Peral y Lopez en el cual mencionan que una parte importante para el desarrollo de una sociedad es tener en consideración la accesibilidad cognitiva puesto que su objetivo es la creación de entornos que sean comprensibles y utilizables para las personas con diversidad cognitiva, es decir una ciudad moderna o en desarrollo debe pensar y contemplar toda la tipología de su entorno no sólo de enfocarse en la mayoría, sino idear mecanismos que faciliten a todas las personas independientemente de sus capacidades físicas y/o mentales (25).

Figura 15

Estado de las vías en la Av. Universitaria en el año 2023



Nota: La figura muestra bloques de concreto que impiden el paso peatonal y vehicular de la vía en la Av. Universitaria.

Figura 16

Estado de las vías en el cruce de la Av. Universitaria con Av. Sangarará en el año 2023



Nota: La figura muestra el cruce peatonal con donde no se ha culminado las veredas para el paso peatonal en la Av. Universitaria hacia el perímetro exterior del parque Zonal Sinchi Roca

Figura 17

Comparativa de ingreso principal del Parque Zonal Sinchi Roca en años 2023 y 2013

AV. JAMAICA 2013

AV. JAMAICA 2023



Fuente: Google Maps

V. CONCLUSIONES

De acuerdo con los resultados obtenidos mediante la presente investigación se concluye que las barreras arquitectónicas presentes en el entorno del parque zonal Sinchi Roca han impactado en gran medida la accesibilidad de las personas mediante se presentación este proceso de cambio en el entorno del parque zonal y el impacto en la accesibilidad de este equipamiento. El cambio de ubicación del ingreso principal al parque zonal Sinchi Roca, de la Av. Universitaria hacia la Av. Jamaica, trajo consigo un gran impacto al desplazamiento de las personas visitantes como residentes de la zona y cómo estas mismas logran acceder al equipamiento, además que no solo trajo consigo no solo problemas en el tiempo de desplazamiento, sino también un impacto en el aspecto económico.

La transformación en la infraestructura peatonal dentro del distrito de Comas ha sido un proceso de gran relevancia, marcado por una evolución significativa en la consideración de la accesibilidad urbana. En particular, la atención hacia la eliminación de barreras arquitectónicas ha emergido como un eje central en el diseño urbano, reflejando un compromiso tangible con la inclusión y la movilidad para todos los ciudadanos. A lo largo del tiempo, tanto los residentes como visitantes fueron testigos de cambios notables, desde la implementación de rampas accesibles hasta la mejora de cruces peatonales. Este enfoque proactivo no solo se traduce en la conformidad con normativas, sino que va más allá, procurando superar los estándares mínimos para crear entornos urbanos que faciliten la vida diaria de todas las personas.

Desde la perspectiva del ciudadano, estas transformaciones en la infraestructura peatonal no solo representan mejoras físicas, sino también un cambio en la calidad de vida y una mayor sensación de pertenencia a una comunidad que valora la diversidad y la inclusión. En este sentido, la visión de un distrito accesible en Comas no solo se manifiesta en la eliminación de barreras arquitectónicas, sino también en la construcción de una ciudad más cohesionada y amigable para todos sus habitantes.

La intervención del Metropolitano y la utilización de áreas del parque zonal Sinchi Roca para establecer su patio de maniobras, así como la expansión de su red

principalmente en la Av. Universitaria ha generado una oportunidad considerable para mejorar la movilidad y accesibilidad de la población. A pesar de los posibles beneficios, es relevante señalar que, desde el inicio de las actividades de implementación en 2009, el sistema aún no ha entrado en funcionamiento. Esta demora prolongada en el inicio de sus actividades ha generado inquietudes sobre sus posibles impactos. No se puede pasar por alto que esta situación podría tener consecuencias negativas para la población, generando descontento y afectando al sistema de transporte público ya existente. Debido a que este último ha experimentado un cambio y afluencia de transporte público en sus rutas, siendo la Avenida Universitaria una de las más afectadas, dada su importancia crucial en el transporte público y la accesibilidad de las personas al parque Zonal y entorno urbano cercano.

Es esencial abordar esta demora en la implementación del Metropolitano para minimizar las repercusiones negativas en la movilidad de la población y garantizar una integración efectiva del nuevo sistema en el transporte público existente. Además, se deben considerar estrategias para mitigar cualquier impacto adverso en las vías críticas respecto a la accesibilidad de los ciudadanos en el entorno urbano, como la Avenida Universitaria, y sus cruces cercanos que conectan al Parque Zonal Sinchi Roca con el objetivo de mantener la eficiencia y fluidez en el desplazamiento, así como la eliminación de barreras que puedan obstaculizar las experiencias de los usuarios en el entorno urbano.

En el año 2009, la infraestructura peatonal se encontraba en un estado precario, caracterizado por veredas en malas condiciones, caminos sin asfaltar y pasos peatonales desprovistos de una señalización adecuada. Sin embargo, desde entonces, se han producido mejoras notables en la zona, en gran parte gracias a la intervención del Metropolitano. Estas mejoras incluyen la renovación de las veredas, la modernización de las vías destinadas al transporte público y la implementación de señalización en los cruces peatonales, que ahora cuentan con baldosas podotáctiles. Estos cambios han tenido un impacto positivo en la movilidad de las personas y en la infraestructura peatonal de los alrededores del parque.

No obstante, a pesar de estos avances, aún persisten barreras que limitan la accesibilidad de las personas, tanto en el período que abarca desde 2009 hasta 2023. Estas barreras se han vuelto más evidentes debido a una serie de eventos y transformaciones ocurridas en este lapso, que incluyen la intervención del Metropolitano, la creación de un patio de maniobras, las modificaciones en las vías para adaptarlas a la red del Metropolitano. Estos factores han influido en la percepción y la experiencia de accesibilidad en los alrededores del Parque Zonal Sinchi Roca a lo largo de estos años.

VI. RECOMENDACIONES

El estudio acerca de barreras arquitectónicas y su afectación en la accesibilidad genera la necesidad acerca de conocer sobre este impacto, es por ellos que esta investigación de carácter científico busca enmarcar la problemática situada en el parque Zonal Sinchi Roca dentro del periodo (2009-2023) asimismo dejar un antecedente acerca de esta realidad urbana suscitada, la cual pueda servir como comparación o guía en escenarios similares que puedan contribuir de esta manera al entendimiento del tema referido, sobre todo al crecimiento urbano que tiene lima metropolitana con el pasar de años, a su vez poder brindar con ello alternativas más eficientes y mitigar el impacto negativo de estas.

A su vez dejar en claro que si se desea lograr un correcto uso del territorio se debe considerar en primera instancia la calidad del espacio público, el cual debe trabajar de la mano con el desarrollo sostenible y accesibilidad formando parte fundamental en el desarrollo activo de la población logrando así que estos subtemas mencionados anteriormente puedan estar arraigados en todas las etapas de planificación, gestión y toma de decisiones para garantizar así una adecuada calidad en el espacio público.

Es necesario que por parte de las autoridades gobernantes se planteen normativas que ayuden a regular y controlar la ejecución de futuros proyectos que deban contar en primera instancia con una adecuada calidad del espacio público la cual actuará como gestora, generando nuevas pautas en los parámetros urbanísticos que regulen la accesibilidad en el entorno de los proyectos.

Complementando la intervención de las autoridades regidoras en el desarrollo de proyectos, existe otra sección que puede no solo influir en el planteamiento de normativas, sino que sirva como guía para encaminar proyectos que tengan en consideración la accesibilidad y mitigar el impacto de estas barreras, siendo esta sección la misma población, visitantes y residentes de la zona en cuestión, dando una aproximación más certera a las actividades que se realizan cotidianamente.

REFERENCIAS

1. COMUNIDAD DE MADRID. *Ley 8/1993, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas*. 22 de Junio de 1993. [consultado el 19 de Noviembre de 2023] <http://www.madrid.org/bdccm/normativa/normativa/PDF/Accesibilidad/CMLe00081993.pdf>.
2. MARTINEZ MORENO, Jorge. Accesibilidad universal en los entornos naturales y culturales turísticos panameños: una revisión de la literatura." *Revista FAECO sapiens*, 6(1), 144-170. [Consultado el 21 de Mayo de 2023].
3. LOTITO, Franco y SANHUEZA, Horacio. DISCAPACIDAD Y BARRERAS ARQUITECTÓNICAS: UN DESAFÍO PARA LA INCLUSIÓN. *AUS* [en línea]. 2021, (9), 10–13 [consultado el 19 de Noviembre de 2023]. ISSN 0718-7262. Disponible en: doi:10.4206/aus.2021.n9-03
4. MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA. Ordenanza Municipal N.º Ordenanza Municipal N.º 2273 08.10.2020. [Consultado el 22 de de Octubre de de 2023]. Disponible en: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2556057/ORDENANZA%202273%208.10.2020.pdf.pdf?v=1638394362>
5. ASCARZA, Lucero. Demandan a la MML por ceder 10 hectáreas de parque Sinchi Roca al Metropolitano. *Wayka*. 26 De Noviembre de 2020. [consultado el 19 de Noviembre de 2023]
6. HERNÁNDEZ SAMPIERI, Roberto, FERNÁNDEZ COLLADO, Roberto y BAPTISTA LUCIO, Pilar. *Metodología de la investigación*. 6. México D.F: McGraw-Hill, 2014. [consultado el 19 de Noviembre de 2023]
7. BAMBÓ NAYA, Raimundo, DE LA CAL NICOLÁS, Pablo, DÍEZ MEDINA, Carmen, EZQUERRA, Isabel, GARCÍA-PÉREZ, Sergio y MONCLÚS, Javier. Quality of public space and sustainable development goals: analysis of nine urban projects in Spanish cities. *Frontiers of Architectural Research*. Febrero 2023. [consultado el 19 de Noviembre de 2023]. DOI 10.1016/j.foar.2023.01.002.
8. GIRALDO, Tania y VÁSQUEZ, Luis R. Distribución e indicadores de cobertura y accesibilidad del espacio público en Manizales, Colombia. *Revista*

- Colombiana de Geografía*. 1 De Enero de 2021. Vol. 30, no. 1, p. 158–177. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. DOI 10.15446/rcdg.v30n1.84320.
9. JIMÉNEZ, María Consuelo y MADURGA, María Isabel. La normativa de accesibilidad en los espacios públicos urbanizados: estudio comparado. *Ciudad y Territorio Estudios Territoriales*. 10 De Noviembre de 2021. Vol. 53, no. 210. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. DOI 10.37230/CyTET.2021.210.13.
 10. TITE CUNALATA, Gabriel Marcelo, OCHOA AVILA, Migdely, CARRILLO ROSERO, Diego Andrés y TUSTÓN-LANDA, Viviana. Dimensiones para la gestión del turismo accesible en complejos turísticos del Ecuador. *Revista Reflexiones*. 26 De Enero de 2021. Vol. 100, no. 1. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. DOI 10.15517/rr.v100i1.42843.
 11. IRAEGUI, Edorta, AUGUSTO, Gabriela y CABRAL, Pedro. Assessing Equity in the Accessibility to Urban Green Spaces According to Different Functional Levels. *ISPRS International Journal of Geo-Information*. 7 De Mayo de 2020. Vol. 9, no. 5, p. 308. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. DOI 10.3390/ijgi9050308.
 12. DI MASCIO, Paola, D’ALESSANDRO, Daniela, MORETTI, Laura y CORAZZA, Maria Vittoria. Walking on the safe side: a methodology to assess pavements quality conditions for pedestrian. *Transportation Research Procedia*. 2020. Vol. 45, p. 360–367. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. DOI 10.1016/j.trpro.2020.03.027.
 13. HERRERO, Susana y DÍAZ, Ángela. Análisis de la relación entre accesibilidad y pobreza. Estudio de caso en Quito, Ecuador. *AUS*. 2020. No. 27, p. 50–58. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. DOI <https://doi.org/10.4206/aus.2020.n27-07>.
 14. ALCÍVAR VÉLEZ, Danny Emir, FARFÁN INTRIAGO, Marcelo Iván, ARTEAGA COELLO, Helen Sofia, GARCÍA GARCÍA, Ana Cristina y VERA CASTRO, Leydi Laura. La accesibilidad universal al medio físico: Un reto para la arquitectura moderna. *Revista San Gregorio*. En línea. 2018. P. 18–27. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. Disponible en: <https://revista.sangregorio.edu.ec/index.php/REVISTASANGREGORIO/article/view/538>

15. HERMIDA, Carla y BERNAL REINO, Elisa. El estado de la investigación científica sobre movilidad urbana en Ecuador. *Revista Interuniversitaria de Estudios Urbanos de Ecuador*. En línea. 2020. Vol. 05, p. 78–87. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. Disponible en: <http://hdl.handle.net/10469/16968>
16. MORENO MIRANDA, Milton Mauricio. Impactos en la movilidad como resultado del proyecto Transmicable en la localidad de Ciudad Bolívar Accesibilidad, infraestructura y cambios para los habitantes en torno a la estación Mirador del Paraíso. *Revista de Arquitectura*. 3 De Mayo de 2022. Vol. 24, no. 2. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. DOI 10.14718/RevArq.2022.24.3073.
17. GABAUER, Angelika, KNIERBEIN, Sabine, COHEN, Nir, LEBUHN, Henrik, TROGAL, Kim, VIDERMAN, Tihomir y HAAS, Tigran. *Care and the City: Encounters with Urban Studies*. New York: Routledge, 2021. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. ISBN 9781003031536.
18. GRANDE AYALA, Carlos Ernesto, FUNES AYALA, Boris Ernesto, ALFARO HENRÍQUEZ, Manuel Alejandro, MIRANDA VENTURA, Tatiana Mariel y GRACIAS SERRANO, Fabio Ernesto. Accesibilidad en San Salvador, hacia la evaluación de movilidades cotidianas desde el enfoque de la sostenibilidad social. *Territorios*. 14 De Diciembre de 2022. No. 48. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. DOI 10.12804/revistas.uosario.edu.co/territorios/a.11125.
19. BANCO MUNDIAL. *Propuesta y recomendaciones para la formulación de una estrategia para la Bicicleta en Lima Metropolitana* En línea. 2020. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. Disponible en: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/804721589870386400/pdf/Propuesta-y-recomendaciones-para-la-formulacion-de-una-estrategia-para-la-Bicicleta-en-Lima-Metropolitana.pdf>
20. CISTERNAS REYES, María Soledad. Accesibilidad Universal como estándar en derechos humanos y desarrollo sostenible. *Anuario de Derechos Humanos*. 31 De Diciembre de 2020. Vol. 16, no. 2, p. 331. [Consultado el 24 De Abril de 2023]. DOI 10.5354/0718-2279.2020.59182.
21. MAYORDOMO-MARTÍNEZ, Diego, GARCÍA-MATEOS, Ginés y CARRILLO DE GEA, Juan Manuel. Estudio y análisis de la accesibilidad para personas con discapacidad física en el acceso a comercios y locales de la ciudad de Murcia.

- Informes de la Construcción*. 18 De Diciembre de 2020. Vol. 72, no. 560, p. e369. [Consultado el 24 De Abril de 2023]. DOI 10.3989/ic.73866.
22. HANSZ, Martín, HERNÁNDEZ, Diego y RUBINSTEIN DA SILVA, Elías. *¿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*. Washington, D.C., 2018. [Consultado el 24 De Abril de 2023].
23. LEVINE, Jonathan, GRENGS, Joe y MERLIN, Louis A. *From Mobility to Accessibility*. Cornell University Press, 2019. [Consultado el 24 De Abril de 2023]. ISBN 9781501716102.
24. BLANCO, María Cruz. Neuro urbanismo y regeneración urbana para el diseño de espacios públicos accesibles de ciudad inclusiva. *WPS Review International on Sustainable Housing and Urban Renewal*. 20 De Diciembre de 2022. No. 11–12, p. 30–110. [Consultado el 24 De Abril de 2023]. DOI 10.24310/wps.vi11-12.15905.
25. PERAL-LÓPEZ, José. Accesibilidad universal y territorio. TIC y accesibilidad cognitiva. *Revista Prisma Social*. En línea. 31 De Julio de 2019. No. 26, p. 1–26. [Consultado el 24 De Abril de 2023]. Disponible en: <https://revistaprismasocial.es/article/view/3102>
26. MONTEJANO, Jorge, MONKKONEN, Paavo, GUERRA, Erick, ALBERTO, Caudillo, ORTIZ-CHAO, Claudia, ANZALDO, Carlos, GUZMÁN, Ulises, NAVARRO, Patricia, SOLÍS, Norma y GIOTTONINI BADILLA, M. *Densidad, Diversidad y Policentrismo: ¿planeando ciudades más sustentables?* 2017. [Consultado el 24 De Abril de 2023]. ISBN 978-607-97653-5-4.
27. MRAK, Iva, CAMPISI, Tiziana, TESORIERE, Giovanni, CANALE, Antonino y CINDRIĆ, Margareta. The role of urban and social factors in the accessibility of urban áreas for people with motor and visual disabilities. *AIP Conference Proceedings*. En línea. 10 De Diciembre de 2019. Vol. 2186, no. 1, p. 160008. [Consultado el 24 De Abril de 2023]. DOI 10.1063/1.5138076.
28. LUCK, Rachael. Accesibilidad y movilidad en Milton Keynes: Una historia de diseño inclusivo en que los ideales de la planificación urbana y la intención de diseño se encuentran con las políticas de la discapacidad. *Revista Diseña*.

2022. No. 21. [Consultado el 24 De Abril de 2023]. DOI 10.7764/disena.21.Article.6.
29. REGALADO REGALADO, Gerardo D. El capital de la movilidad urbana cotidiana: Motilidad en la periferia de Lima Metropolitana. *Revista de Arquitectura*. En línea. 13 De Diciembre de 2019. Vol. 22, no. 1. [Consultado el 24 De Abril de 2023]. DOI 10.14718/RevArq.2020.3038.
30. CALLE, Ane, LÓPEZ, Amparito y CAMPILLAY, Maggie. Inclusión social de las personas con discapacidad visual: Una revisión sistemática cualitativa. 2021. p. 617–629. [Consultado el 24 De Abril de 2023].
31. TEJADA RÍOS, Juana. Accesibilidad de las personas con discapacidad en España y Portugal: perspectiva jurídica. *Revista Jurídica de Investigación e Innovación Educativa (REJIE Nueva Época)*. 28 De Febrero de 2021. No. 24, p. 93–114. [Consultado el 24 De Abril de 2023]. DOI 10.24310/REJIE.2021.vi24.12140.
32. CUESTA, Óscar y MELÉNDEZ LABRADOR, Sandra. Discapacidad, ciudad e inclusión cultural: consideraciones desde la comunicación urbana. *EURE (Santiago)*. En línea. 2019. Vol. 45, no. 135, p. 273–282. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. DOI 10.4067/S0250-71612019000200273.
33. IPIÑA GARCÍA, Orlando Isaac. Accesibilidad y sensibilización ciudadana en el espacio público. *Bitácora Urbano Territorial*. En línea. 1 De Enero de 2019. Vol. 29, no. 1, p. 155–161. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. Disponible en: <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/60567>
34. ORTEGA LUNA, Iván Darío, ORTIZ HERNÁNDEZ, María Angélica, CERVANTES OLIVARES, Carlos Martín y RODRÍGUEZ IBAGUÉ, Luis Fernando. Accesibilidad al entorno físico en instalaciones de acondicionamiento para personas con discapacidad física: una revisión integradora. *Revista Ciencias de la Salud*. 27 De Enero de 2021. Vol. 19, no. 1. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. DOI 10.12804/revistas.urosario.edu.co/revsalud/a.10151.
35. MORALES REYNOSO, María de Lourdes, GARDUÑO OROPEZA, Gustavo Adolfo y FUENTES REYES, Gabriela. El derecho humano a la movilidad sostenible, segura e inclusiva. Una revisión de los principios fundamentales que enmarcan su incorporación a la Constitución Política de los Estados Unidos

- Mexicanos. *Espacios Públicos*. 7 De Febrero de 2023. Vol. 23, no. 59. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. DOI 10.36677/espaciospublicos.v23i59.20772.
36. GARGIULO, Carmela, ZUCARO, Floriana y GAGLIONE, Federica. A Set of Variables for the Elderly Accessibility in Urban Areas. *TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment*. En línea. De Octubre de 2018. P. 53–66. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. DOI 10.6092/1970-9870/5738.
 37. CORAZZA, Maria y FAVARETTO, Nicola. A Methodology to Evaluate Accessibility to Bus Stops as a Contribution to Improve Sustainability in Urban Mobility. *Sustainability*. 3 De Febrero de 2019. Vol. 11, no. 3, p. 803. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. DOI 10.3390/su11030803.
 38. MOLINA AMAYA, Enma, JIMÉNEZ DILWORTH, Ana, CASTELLANOS DUBÓN, Wilmer, FLORES, Sonia, MARADIAGA, Edna, GONZÁLES, Mauricio y ALGER, Jackeline. Barreras arquitectónicas en establecimientos sanitarios contribuyen a la discapacidad en Honduras. *Revista Médica Hondureña*. En línea. 1 Agosto 2020. Vol. 88, no. 2, p. 70–76. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. DOI 10.5377/rmh.v88i2.11486.
 39. CASTELLS, Manuel. *La cuestión urbana*. 6. 2004. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. ISBN 978-84-323-0139-1.
 40. MASSEY, Doreen. *Imagining Globalization: Power-Geometries of Time-Space*. 1999. [Consultado el 22 De Abril de 2023].
 41. SOJA, Edward W. *Seeking spatial justice*. Minneapolis : University of Minnesota Press, 2010. Globalization and community series. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. ISBN 9780816666676.
 42. ROMERO, Ronal. *Movilidad Urbana y Espacio Público*. En línea. 1. Universidad Piloto de Colombia, 2019. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. ISBN 9789588957814.
 43. SEDANO, Elizabeth, CHUNG ALONSO, Peter y COVARRUBIAS RUESGA, María Silvia del Rocío. La Justicia Espacial y su aplicabilidad en espacios públicos de México. *Revista de Arquitectura*. En línea. 20 De Mayo de 2021. Vol. 23, p. 24–35. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. DOI 10.14718/RevArq.2021.3896.

44. SEN, Amartya. El desarrollo como libertad. *Gaceta Ecológica*. En línea. 2000. No. 55, p. 14–20. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=53905501>
45. MACE, Ronald y FOLLETTE, Molly. *The Universal Design File: Designing for People of All Ages and Abilities*. NC State University, Center for Universal Design, 1998. [Consultado el 22 De Abril de 2023].
46. VEGA, Eugenio. La discapacidad en la sociedad de la opulencia: De la rehabilitación al diseño universal. *I+Diseño*. 2020. Vol. 15, p. 5–22. [Consultado el 22 De Abril de 2023].
47. DISABILITY RIGHTS EDUCATION & DEFENSE FUND. In Memory of Judy Heumann (1947 – 2023). En línea. 2023. [Consultado el 21 De Mayo de 2023]. Disponible en: <https://dredf.org/2023/03/05/in-memory-of-judy-heumann-1947-2023/>
48. FAINSTEIN, Susan S. *The Just City*. En línea. Cornell University Press, 2010. ISBN 9780801446559. [Consultado el 21 De Mayo de 2023]. Disponible en: <http://www.jstor.org/stable/10.7591/j>.
49. SOJA, Edward. *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and other Real and Imagined Places*. 1. Blackwell Publishers, 1996. [Consultado el 21 De Mayo de 2023].
50. MALUCIN TUAREZ, Willians, CARRIÓN BRAVO, Angie y GARCÍA VERA, Evelyn. Turismo accesible para personas con discapacidad física. Caso: cantón Salinas. *Revista Científica y Tecnológica UPSE*. En línea. 21 De Junio de 2019. Vol. 6, no. 1, p. 55–65. [Consultado el 22 De Abril de 2023]. DOI 10.26423/rctu.v6i1.436.
51. CASTILLO GARCÍA, Maysel. ACCESIBILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO, UNA MIRADA DESDE LAS SENSIBILIDADES URBANAS. EL CASO DE LA HABANA. *Urbe. Arquitectura, Ciudad y Territorio*. Junio 2020. No. 11, p. 68–79. [Consultado el 21 De Mayo de 2023]. DOI 10.29393/UR11-11AEMC10011.
52. ARIAS GONZÁLES, José Luis y COVINOS GALLARDO, Mitsuo. *Diseño y Metodología de la investigación*. 1. Enfoques Consulting EIRL, 2021. [Consultado el 21 De Mayo de 2023].
53. UNITED NATIONS ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE. Spatial planning for sustainable urban mobility and accessibility. In: *A Handbook on*

Sustainable Urban Mobility and Spatial Planning. En línea. UN, 2020. p. 15–56. [Consultado el 21 De Mayo de 2023].

54. GAETE MORENO, Andrea. La rigurosidad científica: validez y confiabilidad en los paradigmas cuantitativo y cualitativo. *Tema De Investigación Central De La Academia*. 2017. P. 113–125. [Consultado el 21 De Mayo de 2023].

ANEXOS

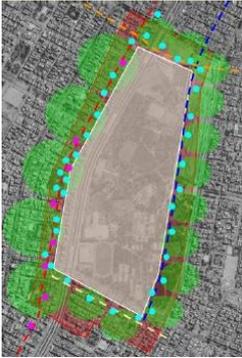
Anexo 01: Matriz de categorización

TEMA DE INVESTIGACION	TITULO DE INVESTIGACION	PROBLEMA GENERAL	PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	CATEGORIA DE ANALISIS	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	CATEGORÍA	SUBCATEGORÍA	CÓDIGO	FUENTE	TÉCNICA	INSTRUMENTO
URBANISMO SOSTENIBLE	Barreras arquitectónicas y su impacto en la accesibilidad del parque zonal Sinchi Roca, periodo 2009-2023	¿De qué manera las barreras arquitectónicas impactan en la accesibilidad del parque zonal Sinchi Roca en el periodo 2009 - 2023?	¿Qué factores impulsaron el proceso de cambio en la accesibilidad del Parque Zonal Sinchi Roca?	Determinar de qué manera las barreras arquitectónicas impactan en el proceso de cambio de la accesibilidad del Parque Zonal Sinchi Roca periodo 2009 - 2023	Identificar los factores impulsaron el proceso de cambio en la accesibilidad del Parque Zonal Sinchi Roca	Barreras Arquitectónicas	Las barreras arquitectónicas son aquellos elementos físicos que dificultan la accesibilidad y representan obstáculos que imposibilitan la accesibilidad de los individuos y su participación en distintas actividades (Ortega, Ortiz, 2021)	Elementos físicos	Estado de los senderos peatonales	SC1	Campo	Observación - Encuesta	Ficha de observación
			Obstáculos físicos en el desplazamiento peatonal		SC2				Campo	Observación	Ficha de observación		
			Obstáculos en la eficiencia y tiempo de desplazamiento		SC3				Campo	Observación	Ficha de observación		
			Barreras temporales		Obstáculos temporales en senderos peatonales			SC4	Adulto (varón o mujer) - Residente con más de 10 años de permanencia - Comerciante (varón o mujer) con más de 10 años de permanencia - visitantes del parque zonal	Entrevista Semiestructurada - Encuesta	Guía de entrevista		
					Evolución de las barreras en el transcurso del tiempo			SC5	Autoridad Municipal - Técnicos del área de SERPAR - Residente varón con más de 10 años de permanencia - Residente mujer con más de 10 años de permanencia - Comerciante (varón o mujer) con más de 10 años de permanencia	Entrevista Semiestructurada	Guía de entrevista		
					Percepción de obstáculos para el desplazamiento en el tiempo actual			SC6	TODOS	Encuesta	Cuestionario		
					¿Cuál es el impacto de las barreras arquitectónicas en la experiencia y			Determinar el impacto de las barreras arquitectónicas en la experiencia y					

								Calidad de los senderos peatonales	SC14	CAMPO	Observación	Ficha de observación
								Facilidades para el desplazamiento en los cruces de vías	SC15	Visitantes del Parque Zonal - Visitantes desde hace 5 años a más - Jóvenes (varón o mujer) - Adultos (varón o mujer) - Adultos mayores (varón o mujer) - Residente con más de 10 años de permanencia - Persona con discapacidad	Entrevista Semiestructurada	Guía de entrevista
							Accesibilidad en el transporte	Paraderos estratégicos	SC16	TODOS	Encuesta	Cuestionario
						Condiciones de la red vial motorizada y no motorizada		SC17	CAMPO	Observación	Ficha de observación	
						Eficiencia en el tiempo de desplazamiento motorizado		SC18	Visitantes del Parque Zonal - Visitantes desde hace 5 años a más - Jóvenes (varón o mujer) - Adultos (varón o mujer) - Adultos mayores (varón o mujer) - Residente con más de 10 años de permanencia	Entrevista Semiestructurada	Guía de entrevista	

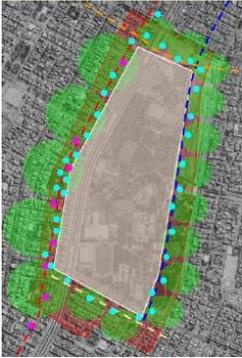
ANEXO 3

Ficha de observación: Obstáculos en la eficiencia y tiempo de desplazamiento

FICHA DE OBSERVACION		
MARCO TEORICO	BARRERAS ARQUITECTONICAS	
CATEGORIA	Elementos Físicos	
SUBCATEGORIA	Obstáculos en la eficiencia y tiempo de desplazamiento	
EVIDENCIA FOTOGRAFICA	MAPA DE INTERVENCION	
<p>AV. JAMAICA</p>  <p>AV. LOS INCAS</p>  <p>AV. SINCHI ROCA</p>  <p>AV. UNIVERSITARIA</p> 		
	SECTORES CRITICOS	
	<p>Para poder acceder hacia el Parque Zonal Sinchi roca se deben atravesar muchos obstáculos, añadiendo que no hay un movilidad directa, esto hace que las personas opten por una caminata larga la cual esta llena de peligros, así como posibles accidentes debido a la poca eficiencia de desplazamiento que ofrecen las veredas o senderos peatonales de los alrededores del Parque Zonal, entre ellos podemos encontrar la apropiación de veredas para comercio ambulatorio, cruces peatonales que se encuentran demasiado lejos, considerándolos en un paraderos y sendero peatón en cada extremo de las avenidas.</p>	
OBSERVACION	DISTRITO	
<p>Sin duda alguna en cuanto a la eficiencia y tiempo de desplazamiento podemos identificar como tales, paraderos informales, cruces peatonales demasiado lejos ubicadas en extremos de las avenidas, veredas en mal estado o en algunos casos la ausencia total de estas mismas, no se cuenta con sistema de guía podó táctil continuo, ya que se evidencia solo en los cruces peatonales de espera, mas no en las veredas para desplazarse de manera adecuada, no cuenta con una guía visual que ayude a lo visitantes frecuentes a poder llegar de manera segura y ordenada.</p> <p>En el ingreso de la Av. Jamaica se encuentra obstaculizado por las rejas de protección que a su vez organizan el pase al Parque.</p>	COMAS	
	LUGAR	
	PARQUE ZONAL SINCHI ROCA	
	FECHA	
	23/09/2023	
TEMA DE ESTUDIO	AUTORES	ASESOR
BARRERAS ARQUITECTONICAS Y SU IMPACTO EN LA ACCESIBILIDAD DEL PARQUE ZONAL SINCHI ROCA	ALTAMIRANO GARCIA MILAGROS YZARRA OBREGON EDSON	ARQ. JUAN JOSE ESPINOLA VIDAL

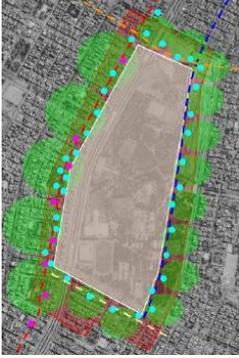
ANEXO 4

Ficha de observación: Obstáculos físicos en el desplazamiento peatonal

FICHA DE OBSERVACION		
MARCO TEORICO	BARRERAS ARQUITECTONICAS	
CATEGORIA	Elementos Físicos	
SUBCATEGORIA	Obstáculos físicos en el desplazamientos peatonal	
EVIDENCIA FOTOGRAFICA	MAPA DE INTERVENCION	
<p>AV. JAMAICA</p>  <p>AV. LOS INCAS</p>  <p>AV. SINCHI ROCA</p>  <p>AV. UNIVERSITARIA</p> 		
		SECTORES CRITICOS
		<p>Dentro de los elementos físicos que obstaculizan el desplazamiento peatonal encontramos que la Av. Universitaria es la zona mas critica debido a los elementos físicos de concreto que impiden el pase de personas y de vehículos, el comercio que dificulta el pase de los ciudadanos y a su vez el ingreso numero 3 del metropolitano que parte a la mitad la avenida universitaria que se encuentra junto al Parque Zonal Sinchi Roca.</p>
OBSERVACION	DISTRITO	
<p>Es notorio que la intervención del Metropolitano en el Parque Zonal Sinchi Roca a tenido un impacto considerable, puesto que se a reducido los ingresos del Parque Zonal en solo 1 el cual es la Av. Jamaica, esto sumando la gran cantidad de dificultad para poder llegar hasta la única entrada, hace que las personas lo piensen 2 veces antes de optar por un Parque.</p> <p>Dentro de los elementos que encontramos bloques de concreto, estacionamientos de vehículos informales obstruyendo el pase de una alameda demuestra el cambio que tomo los alrededores del Parque con la misma población.</p>	COMAS	
	LUGAR	
	PARQUE ZONAL SINCHI ROCA	
	FECHA	
		23/09/2023
TEMA DE ESTUDIO	AUTORES	ASESOR
BARRERAS ARQUITECTONICAS Y SU IMPACTO EN LA ACCESIBILIDAD DEL PARQUE ZONAL SINCHI ROCA	ALTAMIRANO GARCIA MILAGROS YZARRA OBREGON EDSON	ARQ. JUAN JOSE ESPINOLA VIDAL

ANEXO 5

Ficha de observación: Senderos peatonales

FICHA DE OBSERVACION		
MARCO TEORICO	BARRERAS ARQUITECTONICAS	
CATEGORIA	Elementos Físicos	
SUBCATEGORIA	Senderos Peatonales	
EVIDENCIA FOTOGRAFICA	MAPA DE INTERVENCION	
<p>AV. JAMAICA</p>  <p>AV. LOS INCAS</p>  <p>AV. SINCHI ROCA</p>  <p>AV. UNIVERSITARIA</p> 		
	SECTORES CRITICOS	
	<p>Sin duda alguna la zona crítica es la av. Universitaria la cual no cuenta con senderos peatonales, toda la avenida a sido tomada completamente para uso del metropolitano, el cual hasta la fecha no se le a implementado la nueva ruta que se tenia prevista desde hace ya 2 años según nos informan los residentes y transeúntes de la zona.</p> <p>Cabe resaltar que este tramo del Metropolitano que no esta en uso, es utilizado por las personas amantes del deporte (atletismo) así como por los amantes de mascotas considerándolo un lugar seguro para poder pasear a sus mascotas, señalan a su vez que en las noches no se encuentra iluminado debido a la falta total de postes y alumbrado publico en el tramo de la Av. Universitaria junto al Parque Zonal Sinchi Roca.</p>	
OBSERVACION		DISTRITO
<p>Según la observaciones de campo realizadas en diferentes días se puso evidenciar que la zona mas beneficiada sin duda alguna es la Av. Jamaica aunque esto no significa que se encuentre en un 100% de transitabilidad, esto pues debido a la falta de veredas o senderos peatonales para las personas transeúntes, visitantes y residentes de la zona.</p> <p>Tal y como lo demuestran las imágenes recolectadas en campo podemos concluir que en lo que respecta a SENDEROS PEATONALES de los alrededores del Parque Zonal Sinchi Roca no se encuentran en estado optimo para transitar de manera adecuada ni cómoda.</p>		LUGAR
		COMAS
		FECHA
		23/09/2023
TEMA DE ESTUDIO	AUTORES	ASESOR
BARRERAS ARQUITECTONICAS Y SU IMPACTO EN LA ACCESIBILIDAD DEL PARQUE ZONAL SINCHI ROCA	ALTAMIRANO GARCIA MILAGROS YZARRA OBREGON EDSON	ARQ. JUAN JOSE ESPINOLA VIDAL

ANEXO 6

Guía de entrevista: Persona adulta residente de la zona

GUIA DE ENTREVISTA		
Entrevista a Persona Adulta de la zona		
Nombre	-	
Edad	-	
Cargo	-	
Fecha	-	
<p>1. OBSTACULO TEMPORALES EN SENDEROS PEATONALES (SC4)</p> <p>A. ¿Qué tan frecuente es encontrar desmonte y/o desechos en los alrededores del Parque Zonal Sinchi Roca?</p> <p>B. ¿Cuáles son los elementos físicos que obstaculizan su caminar con más frecuencia?</p> <p>2. ELIMINACIÓN DE BARRERAS EN LA ACCESIBILIDAD (SC9)</p> <p>A. ¿Qué tan frecuente es encontrar desmonte y/o desechos en los alrededores del Parque Zonal Sinchi Roca?</p> <p>B. ¿Cuáles son los elementos físicos que obstaculizan su caminar con más frecuencia?</p> <p>3. SISTEMA DE TRANSPORTE (SC10)</p> <p>A. ¿Considera que las distancias para llegar a un paradero de bus son tramos cortos?</p> <p>B. ¿Qué cambios ha podido notar respecto al transporte público en la zona? ¿Ha habido alguna mejoría con su manera de transportarse a su trabajo o vivienda o para realizar sus actividades cotidianas en estos últimos años? Las modificaciones a las vías y las obras del metropolitano son obras que le benefician a usted?</p> <p>4. ACCESIBILIDAD EN PARADEROS DEL TRANSPORTE PUBLICO (SC11)</p> <p>A. ¿Considera que las distancias para llegar a un paradero de bus son tramos cortos?</p> <p>B. ¿Qué cambios ha podido notar respecto al transporte público en la zona? ¿Ha habido alguna mejoría con su manera de transportarse a su trabajo o vivienda o para realizar sus actividades cotidianas en estos últimos años? Las modificaciones a las vías y las obras del metropolitano son obras que le benefician a usted?</p> <p>5. CAMBIOS EN LA ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE (SC12)</p> <p>A. ¿En que está o se encontraban las avenidas del parque Zonal Sinchi Roca antes, durante y después de la implementación del metropolitano?</p> <p>B. ¿Considera que los cambios efectuados han sido de manera favorable para la población de los alrededores del Parque Zonal Sinchi Roca?</p> <p>6. FACILIDADES PARA EL DESPLAZAMIENTO EN CRUCES DE VIAS (SC15)</p> <p>A. ¿Qué avenida considera que es la más descuidada en cuanto a cruces de vías?</p> <p>B. ¿Considera que los cambios efectuados han sido de manera favorable para la población de los alrededores del Parque Zonal Sinchi Roca?</p> <p>7. EFICIENCIA EN EL TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO MOTORIZADO (SC18)</p> <p>A. ¿Ha presenciado dificultades para poder llegar hacia el Parque Zonal Sinchi Roca? ¿Cuáles? ¿Qué factores crees que han contribuido a una mejora o decadencia en los tiempos de desplazamiento en la zona?</p> <p>B. ¿Qué avenidas considera que son las más problemáticas en cuanto tiempo perdido usando un transporte público para llegar al parque Zonal Sinchi Roca?</p>		
TEMA DE ESTUDIO	AUTORES	ASESOR
BARRERAS ARQUITECTONICAS Y SU IMPACTO EN LA ACCESIBILIDAD DEL PARQUE ZONAL SINCHI ROCA	ALTAMIRANO GARCIA MILAGROS YZARRA OBREGON EDSON	ARQ. JUAN JOSE ESPINOLA VIDAL

ANEXO 7

Guía de entrevista: Adulto mayor residente de la zona

GUIA DE ENTREVISTA		
Entrevista a Persona Adulto mayor de la zona		
Nombre	-	
Edad	-	
Cargo	-	
Fecha	-	
<p>1. OBSTACULO TEMPORALES EN SENDEROS PEATONALES (SC4)</p> <p>A. ¿Qué tan frecuente es encontrar desmonte y/o desechos en los alrededores del Parque Zonal Sinchi Roca?</p> <p>B. ¿Cuáles son los elementos físicos que obstaculizan su caminar con más frecuencia?</p> <p>2. ELIMINACIÓN DE BARRERAS EN LA ACCESIBILIDAD (SC9)</p> <p>A. ¿Qué tan frecuente es encontrar desmonte y/o desechos en los alrededores del Parque Zonal Sinchi Roca?</p> <p>B. ¿Cuáles son los elementos físicos que obstaculizan su caminar con más frecuencia?</p> <p>3. SISTEMA DE TRANSPORTE (SC10)</p> <p>A. ¿Considera que las distancias para llegar a un paradero de bus son tramos cortos?</p> <p>B. ¿Qué cambios ha podido notar respecto al transporte público en la zona? ¿Ha habido alguna mejoría con su manera de transportarse a su trabajo o vivienda o para realizar sus actividades cotidianas en estos últimos años? Las modificaciones a las vías y las obras del metropolitano son obras que le benefician a usted?</p> <p>4. ACCESIBILIDAD EN PARADEROS DEL TRANSPORTE PUBLICO (SC11)</p> <p>A. ¿Considera que las distancias para llegar a un paradero de bus son tramos cortos?</p> <p>B. ¿Qué cambios ha podido notar respecto al transporte público en la zona? ¿Ha habido alguna mejoría con su manera de transportarse a su trabajo o vivienda o para realizar sus actividades cotidianas en estos últimos años? Las modificaciones a las vías y las obras del metropolitano son obras que le benefician a usted?</p> <p>5. CAMBIOS EN LA ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE (SC12)</p> <p>A. ¿En que está o se encontraban las avenidas del parque Zonal Sinchi Roca antes, durante y después de la implementación del metropolitano?</p> <p>B. ¿Considera que los cambios efectuados han sido de manera favorable para la población de los alrededores del Parque Zonal Sinchi Roca?</p> <p>6. FACILIDADES PARA EL DESPLAZAMIENTO EN CRUCES DE VIAS (SC15)</p> <p>A. ¿Qué avenida considera que es la más descuidada en cuanto a cruces de vías?</p> <p>B. ¿Considera que los cambios efectuados han sido de manera favorable para la población de los alrededores del Parque Zonal Sinchi Roca?</p> <p>7. EFICIENCIA EN EL TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO MOTORIZADO (SC18)</p> <p>A. ¿Ha presenciado dificultades para poder llegar hacia el Parque Zonal Sinchi Roca? ¿Cuáles? ¿Qué factores crees que han contribuido a una mejora o decadencia en los tiempos de desplazamiento en la zona?</p> <p>B. ¿Qué avenidas considera que son las más problemáticas en cuanto tiempo perdido usando un transporte público para llegar al parque Zonal Sinchi Roca?</p>		
TEMA DE ESTUDIO	AUTORES	ASESOR
BARRERAS ARQUITECTONICAS Y SU IMPACTO EN LA ACCESIBILIDAD DEL PARQUE ZONAL SINCHI ROCA	ALTAMIRANO GARCIA MILAGROS YZARRA OBREGON EDSON	ARQ. JUAN JOSE ESPINOLA VIDAL

ANEXO 8

Guía de entrevista: Joven residente de la zona

GUIA DE ENTREVISTA		
Entrevista a Persona joven de la zona		
Nombre	-	
Edad	-	
Cargo	-	
Fecha	-	
<p>1. OBSTACULO TEMPORALES EN SENDEROS PEATONALES (SC4)</p> <p>A. ¿Qué tan frecuente es encontrar desmonte y/o desechos en los alrededores del Parque Zonal Sinchi Roca?</p> <p>B. ¿Cuáles son los elementos físicos que obstaculizan su caminar con más frecuencia?</p> <p>2. ELIMINACIÓN DE BARRERAS EN LA ACCESIBILIDAD (SC9)</p> <p>A. ¿Qué tan frecuente es encontrar desmonte y/o desechos en los alrededores del Parque Zonal Sinchi Roca?</p> <p>B. ¿Cuáles son los elementos físicos que obstaculizan su caminar con más frecuencia?</p> <p>3. SISTEMA DE TRANSPORTE (SC10)</p> <p>A. ¿Considera que las distancias para llegar a un paradero de bus son tramos cortos?</p> <p>B. ¿Qué cambios ha podido notar respecto al transporte público en la zona? ¿Ha habido alguna mejoría con su manera de transportarse a su trabajo o vivienda o para realizar sus actividades cotidianas en estos últimos años? Las modificaciones a las vías y las obras del metropolitano son obras que le benefician a usted?</p> <p>4. ACCESIBILIDAD EN PARADEROS DEL TRANSPORTE PUBLICO (SC11)</p> <p>A. ¿Considera que las distancias para llegar a un paradero de bus son tramos cortos?</p> <p>B. ¿Qué cambios ha podido notar respecto al transporte público en la zona? ¿Ha habido alguna mejoría con su manera de transportarse a su trabajo o vivienda o para realizar sus actividades cotidianas en estos últimos años? Las modificaciones a las vías y las obras del metropolitano son obras que le benefician a usted?</p> <p>5. CAMBIOS EN LA ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE (SC12)</p> <p>A. ¿En que está o se encontraban las avenidas del parque Zonal Sinchi Roca antes, durante y después de la implementación del metropolitano?</p> <p>B. ¿Considera que los cambios efectuados han sido de manera favorable para la población de los alrededores del Parque Zonal Sinchi Roca?</p> <p>6. FACILIDADES PARA EL DESPLAZAMIENTO EN CRUCES DE VIAS (SC15)</p> <p>A. ¿Qué avenida considera que es la más descuidada en cuanto a cruces de vías?</p> <p>B. ¿Considera que los cambios efectuados han sido de manera favorable para la población de los alrededores del Parque Zonal Sinchi Roca?</p> <p>7. EFICIENCIA EN EL TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO MOTORIZADO (SC18)</p> <p>A. ¿Ha presenciado dificultades para poder llegar hacia el Parque Zonal Sinchi Roca? ¿Cuáles? ¿Qué factores crees que han contribuido a una mejora o decadencia en los tiempos de desplazamiento en la zona?</p> <p>B. ¿Qué avenidas considera que son las más problemáticas en cuanto tiempo perdido usando un transporte público para llegar al parque Zonal Sinchi Roca?</p>		
TEMA DE ESTUDIO	AUTORES	ASESOR
BARRERAS ARQUITECTONICAS Y SU IMPACTO EN LA ACCESIBILIDAD DEL PARQUE ZONAL SINCHI ROCA	ALTAMIRANO GARCIA MILAGROS YZARRA OBREGON EDSON	ARQ. JUAN JOSE ESPINOLA VIDAL

ANEXO 9

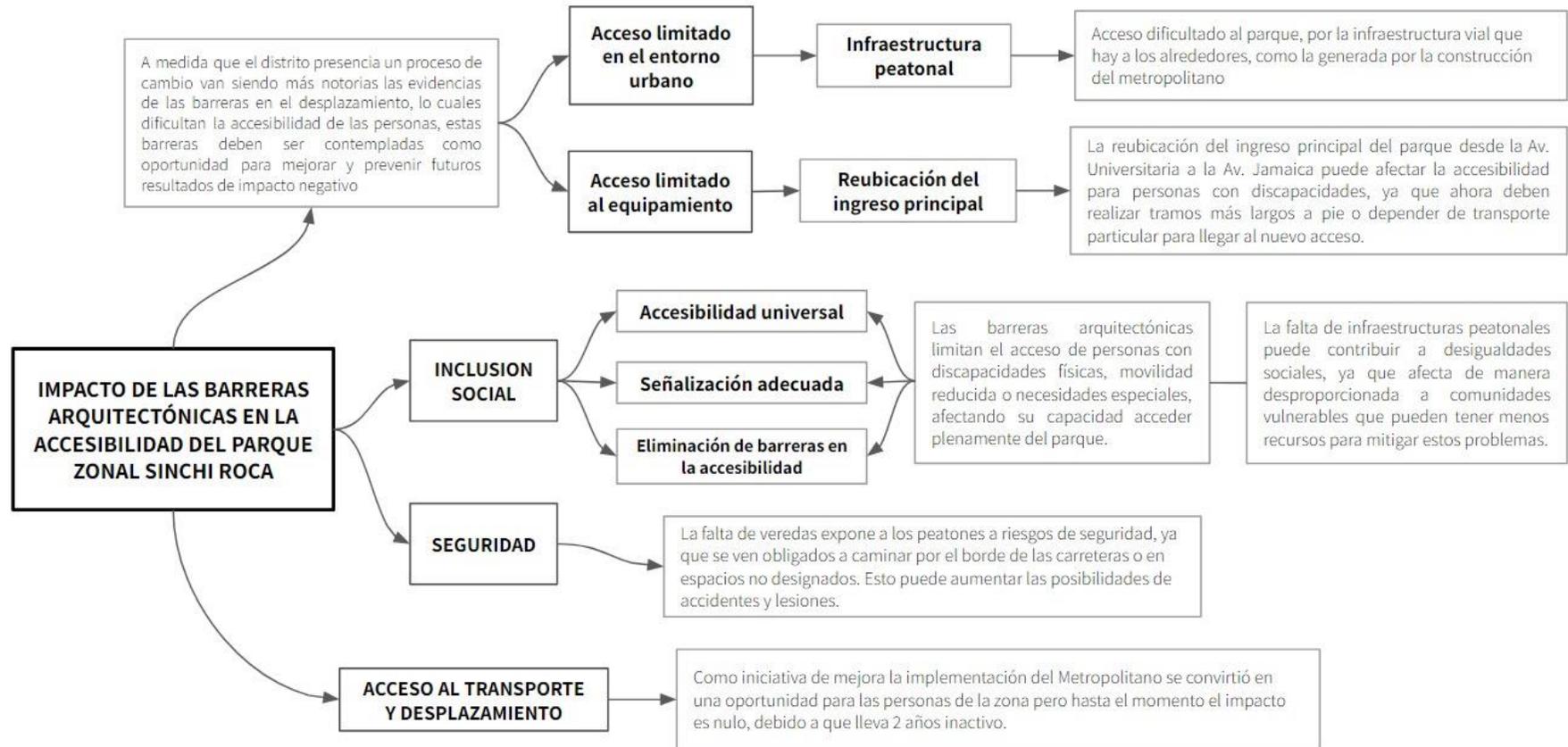
Guía de entrevista: Persona visitante

GUIA DE ENTREVISTA		
Entrevista a Persona visitante de la zona		
Nombre	-	
Edad	-	
Cargo	-	
Fecha	-	
1. OBSTACULO TEMPORALES EN SENDEROS PEATONALES (SC4)		
A. ¿Qué tan frecuente es encontrar desmonte y/o desechos en los alrededores del Parque Zonal Sinchi Roca?		
B. ¿Cuáles son los elementos físicos que obstaculizan su caminar con más frecuencia?		
2. SISTEMA DE TRANSPORTE (SC10)		
A. ¿Considera que las distancias para llegar a un paradero de bus son tramos cortos?		
B. ¿Qué cambios ha podido notar respecto al transporte público en la zona? ¿Ha habido alguna mejoría con su manera de transportarse a su trabajo o vivienda o para realizar sus actividades cotidianas en estos últimos años? Las modificaciones a las vías y las obras del metropolitano son obras que le benefician a usted?		
3. CAMBIOS EN LA ACCESIBILIDAD DEL TRANSPORTE (SC12)		
A. ¿En que está o se encontraban las avenidas del parque Zonal Sinchi Roca antes, durante y después de la implementación del metropolitano?		
B. ¿Considera que los cambios efectuados han sido de manera favorable para la población de los alrededores del Parque Zonal Sinchi Roca?		
4. FACILIDADES PARA EL DESPLAZAMIENTO EN CRUCES DE VIAS (SC15)		
A. ¿Qué avenida considera que es la más descuidada en cuanto a cruces de vías?		
B. ¿Considera que los cambios efectuados han sido de manera favorable para la población de los alrededores del Parque Zonal Sinchi Roca?		
5. EFICIENCIA EN EL TIEMPO DE DESPLAZAMIENTO MOTORIZADO (SC18)		
A. ¿Ha presenciado dificultades para poder llegar hacia el Parque Zonal Sinchi Roca? ¿Cuáles? ¿Qué factores crees que han contribuido a una mejora o decadencia en los tiempos de desplazamiento en la zona?		
B. ¿Qué avenidas considera que son las más problemáticas en cuanto tiempo perdido usando un transporte público para llegar al parque Zonal Sinchi Roca?		
TEMA DE ESTUDIO	AUTORES	ASESOR
BARRERAS ARQUITECTONICAS Y SU IMPACTO EN LA ACCESIBILIDAD DEL PARQUE ZONAL SINCHI ROCA	ALTAMIRANO GARCIA MILAGROS YZARRA OBREGON EDSON	ARQ. JUAN JOSE ESPINOLA VIDAL

ANEXO 9

Mapa conceptual general de resultados y discusiones

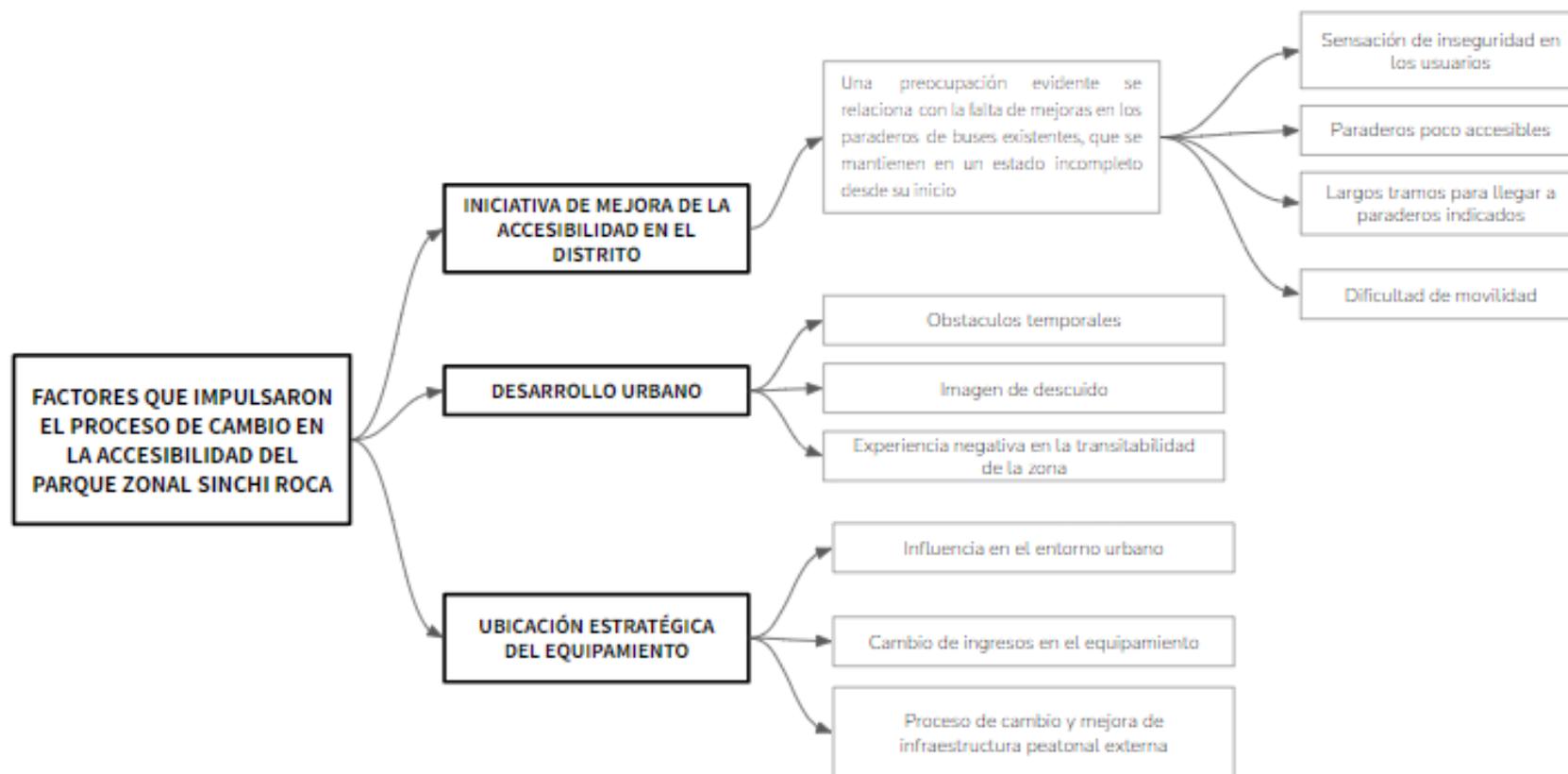
OG.- Determinar de qué manera las **barreras arquitectónicas** impactan en la **accesibilidad** del Parque Zonal Sinchi Roca en el periodo 2009-2023



ANEXO 10

Mapa conceptual del objetivo específico 01

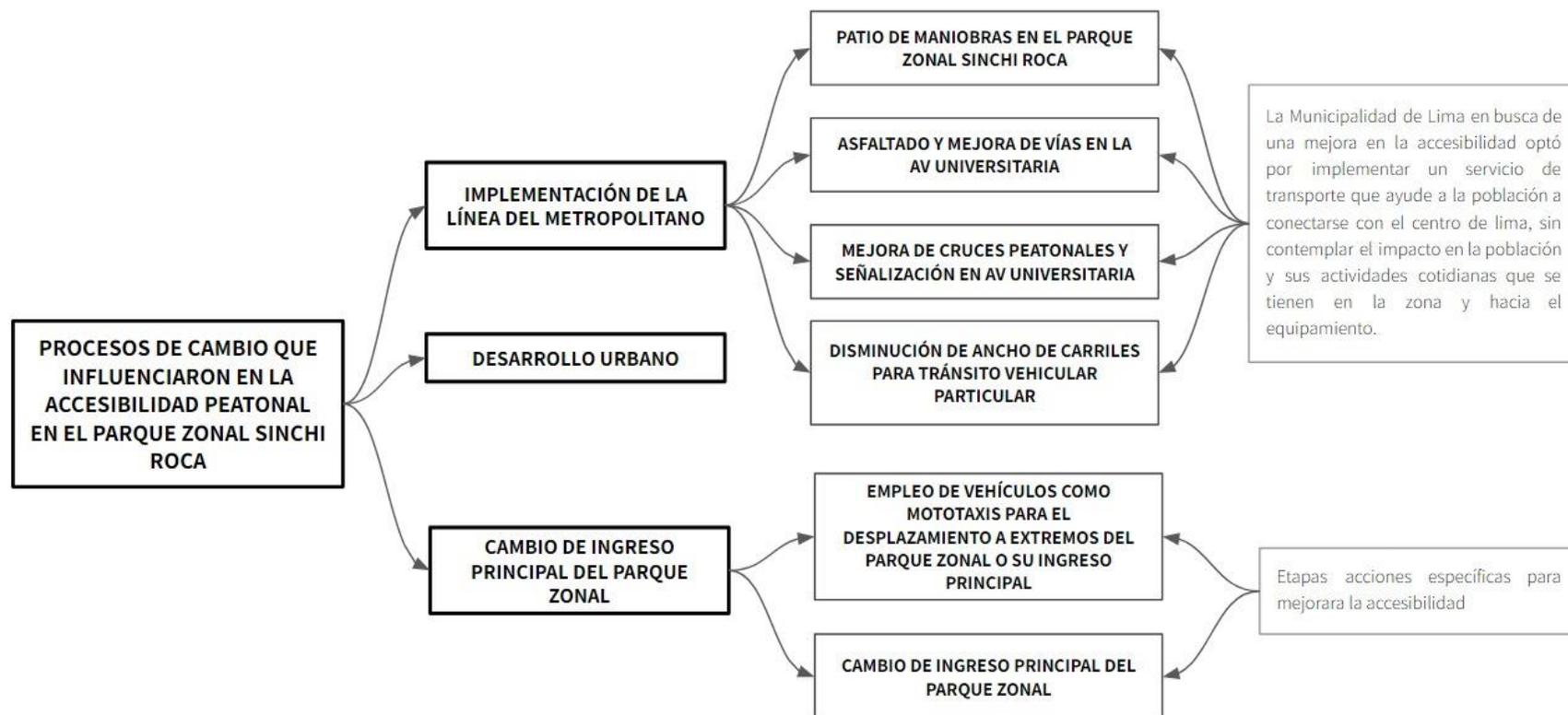
OE.01.- Identificar los factores que impulsaron el proceso de cambio en la accesibilidad del Parque Zonal Sinchi Roca



ANEXO 11

Mapa conceptual del objetivo específico 02

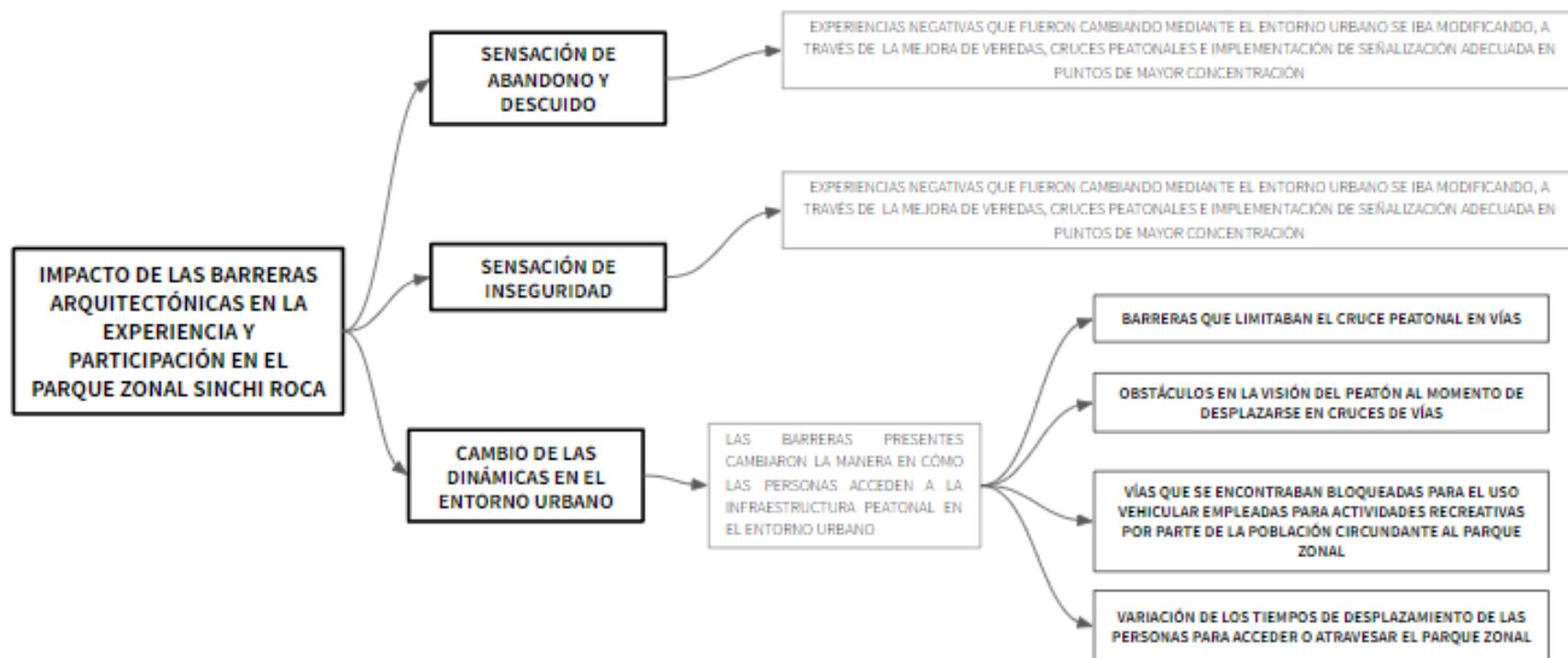
OE.02.- Determinar los procesos de cambio que influenciaron en la accesibilidad peatonal hacia el Parque Zonal Sinchi Roca



ANEXO 12

Mapa conceptual del objetivo específico 03

OE.3.- Determinar el **impacto** de las barreras arquitectónicas en la **experiencia y participación** en el Parque Zonal Sinchi Roca.



LEVANTAMIENTO DE OBSERVACIONES DEL JURADO:

Presentado por:

MILAGROS GERALDINE ALTAMIRANO GARCÍA – EDSON RAFAEL YZARRA OBREGON

Título es:

“BARRERAS ARQUITECTÓNICAS Y SU IMPACTO EN LA ACCESIBILIDAD DEL PARQUE ZONAL SINCHI ROCA, PERIODO 2009 - 2023”

PÁGINAS PRELIMINARES

-Revisar Guía de Elaboración UCV pues no se están siguiendo los parámetros indicados.

- Se revisó la guía de elaboración UCV para respetar los parámetros indicados.

-Revisar paginación, márgenes, toda la forma. Keywords, revisar los términos de Tesouro.

- Se revisó términos de Tesouro y se incorporaron términos relacionados a la investigación.

CAPÍTULO I. INTRODUCCIÓN

-El problema no está claramente diferenciado entre el ámbito internacional, nacional y local. Debe redactarse en ese orden con claridad.

- Se redactó el ámbito internacional, nacional y local, de la misma forma se fue precisando el área de estudio con un breve párrafo fueron incluidos en la introducción.

-Revisar lo concerniente a uso del citado ISO 690, pues está usando citado Vancouver que es para el área de Salud.

- Se revisó las referencias y el citado, siendo estas correspondientes a la norma ISO 690.

Revisar la redacción en todo el documento: Uso de SIGLAS y gramática.

Describir la realidad problemática de manera precisa y concisa.

- Se hizo revisión del documento corrigiendo el uso de siglas y gramática.

-El problema de investigación señala ¿De qué manera los procesos de cambio influenciaron en la accesibilidad peatonal en el Parque zonal Sinchi Roca? O ¿Cuál es el impacto de las barreras arquitectónicas en la experiencia y participación en el Parque Zonal Sinchi Roca? Si va a medir, entonces el estudio es cuantitativo, por lo tanto, estadístico. Si es cualitativo, entonces está mal formulado.

- El enfoque es cualitativo debido a que se recopila información sobre el impacto en relación con la experiencia y vivencia de las personas tal y como lo

demuestra el autor Michael Quinn Patton, destacando la importancia de comprender las experiencias y perspectivas de las personas para evaluar el impacto.

Mejorar la justificación teórica, metodológica, práctica y social.

- Se realizó la justificación teórica basándonos en la necesidad de llenar un vacío en el conocimiento.

CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO

En antecedentes, mejorar la redacción: incluir autor, título, objetivo, metodología, resultados y conclusiones. Deben ser 5 internacionales, 5 nacionales y 5 locales, de los últimos 5 años.

- Se redactaron los antecedentes siguiendo la guía de Elaboración UCV donde indica que se debe realizar una síntesis de referencias bibliográficas, las cuales se encuentran plasmadas en el documento.

Las Bases teóricas precisan de definiciones claras y de modelos teóricos. Mejorar con teorías y enfoques conceptuales que fundamenten la investigación desde la disciplina de Arquitectura.

- Las bases teóricas son explicadas y relacionadas con el tema dando sustento a la investigación con diversos autores, asimismo se realiza la importancia de las teorías y enfoques conceptuales relacionados a arquitectura

Agregar marco histórico del área de estudio

- Se hizo seguimiento de Elaboración UCV, donde no se hace mención de la realización del marco histórico por ende no fue desarrollado dentro del marco teórico.

El Marco Teórico se muestra pobre, no señala la importancia de las variables para Arquitectura. Defina términos.

- Se precisan definiciones relacionadas a la investigación, donde se definen términos como accesibilidad universal, barreras arquitectónicas, entre otros con sus autores correspondientes.

CAPITULO III. MÉTODO

La metodología debe contar con definiciones de autores de los 5 últimos años. Revisar pues tiene autores muy antiguos, mejorar.

- Se hizo una revisión de las definiciones y estas son correspondientes a autores de los últimos 5 años

No muestra claridad sobre el enfoque cualitativo.

- En la investigación se complementó la definición y se detalló acerca del enfoque cualitativo

Describir los instrumentos con fichas técnicas. No es claro cómo realizó el análisis.

- Se describieron los instrumentos con fichas técnicas adjuntadas en los anexos. El proceso de análisis de datos recolectados en campo se detalla en resultados y discusión con un párrafo introductorio a los resultados.

En aspectos éticos incluir las resoluciones de la universidad y la ley universitaria.

- La observación fue subsanada y se incluyeron las resoluciones de la universidad y la ley universitaria, dentro de aspectos éticos.

CAPÍTULO IV. SOBRE RESULTADOS

Los resultados no se presentan adecuadamente por objetivos; solo menciona extractos sin un adecuado análisis de los mismos. En tal sentido, debe ser más explícito señalando el análisis arquitectónico efectuado. Utilicen tablas en este capítulo para realzar los resultados.

- Los resultados se presentan adecuadamente explicando los objetivos de la investigación, se adjuntaron imágenes que describen los resultados obtenidos por objetivos, y se citaron de manera adecuada a los autores para la discusión, de la misma forma se adjuntaron en los anexos cuadros de análisis por objetivos para un mejor entendimiento.

CAPÍTULO IV. SOBRE LA DISCUSIÓN

Utilizar teorías para fundamentar y discutir los hallazgos explicando los aspectos teóricos que toma en cuenta.

Describir la relevancia de la metodología aplicada.

La metodología aplicada tiene relevancia para poder conocer el proceso de cambio respecto a la accesibilidad y la presencia de barreras en la zona de estudio, lo cual se mejoró y fue detallado en la discusión

Citen apropiadamente a los autores.

Se subsanó la observación y se corrigieron aquellos párrafos donde no se citó correctamente a los autores

Citar los anexos para mejor comprensión de su discusión.

Se subsanó la observación y se citaron los anexos, así como figuras para un mejor entendimiento

El contenido carece de solidez teórica.

Se subsanó la observación añadiendo autores que den solidez a los resultados obtenidos.

CAPÍTULO V. CONCLUSIONES

Las conclusiones no responden a los objetivos de investigación. No logra demostrar el impacto.

Se mejoraron las conclusiones y se buscó responder a los objetivos de la investigación.

CAPÍTULO VI. RECOMENDACIONES

Las recomendaciones constituyen aportes de los tesisistas. Debe señalar el cómo va a beneficiar a la población y qué investigaciones sugiere a futuro.

Las recomendaciones se modificaron a aportes de los mismos investigadores de la tesis y sugerencias a futuro.

**Mg. Luis Enrique Salas Salcedo
MIEMBRO DEL JURADO**

LEVANTAMIENTO DE OBSERVACIONES DEL JURADO:

Presentado por:

MILAGROS GERALDINE ALTAMIRANO GARCÍA – EDSON RAFAEL YZARRA OBREGON

Título es:

“BARRERAS ARQUITECTÓNICAS Y SU IMPACTO EN LA ACCESIBILIDAD DEL PARQUE ZONAL SINCHI ROCA, PERIODO 2009 - 2023”

- 1. Las barreras arquitectónicas no aparecen en los resultados, ni descritos, ni mapeados. Se percibe que las fichas se han utilizado poco y no se han volcado en la redacción de los resultados que están escuetos en todos sus puntos. FALTA DESARROLLAR EL TRABAJO.**
 - Las barreras arquitectónicas se plasman en los resultados como elementos que dificultan el desplazamiento de las personas y estas mismas están presentes y evidenciadas en las figuras y anexos adjuntos.
- 2. Una manera de desarrollar el trabajo es utilizar herramientas de procesamiento de información (mapeos, cuadros, gráficos, triangulación de información, etc.) y que no se evidencia en el trabajo**
 - Se elaboró una triangulación de información para tener un mejor entendimiento del procesamiento de información. (se adjunta en anexos matriz de posiciones discursivas y fichas de observación, así como organizadores correspondientes a la triangulación de resultados).
- 3. En la discusión contrastar los resultados con bibliografía que aborde casos específicos de investigación (no trabajos generales que pueden servir para el marco teórico como Massey, 1994 o Susan Fainstein). Además de literatura reciente, de los últimos 5 ó 7 años, no de 1994. Hay que incorporar bibliografía de calidad de revistas indexadas y literatura en inglés en la discusión. Si no encontramos bibliografía en revistas de calidad, tal vez el trabajo no ha desarrollado suficientemente el problema a investigar.**
 - Se subsanó la observación y se realizó discusión se tomaron ideas y teorías de autores cuyas investigaciones no son mayores a 7 años de antigüedad y de revistas indexadas, para fortalecer los resultados obtenidos.
- 4. En los puntos 2 y 3, no se ha elaborado la discusión. TRABAJO INCOMPLETO. Si no encuentran con quien discutir o dialogar**

académicamente, el problema ha sido insuficientemente abordado.

- Se subsanó la observación elaborando la discusión con sus correspondientes autores y sus teorías, demostrando que se hizo una adecuada investigación, contrastando sus argumentos respecto a los resultados obtenidos en la investigación.

5. Si el trabajo es longitudinal, los resultados no evidencian el proceso entre 2009 y 2023 en torno a las categorías y subcategoría abordadas

- En la investigación se han recogido datos del periodo entre 2009-2023, los datos obtenidos han permitido levantar el proceso del antes, durante y en la actualidad. Estos hechos y fechas han sido incluida en los resultados y discusión de la siguiente manera como ejemplo: “Este periodo de cambio que inició en el año 2009, en el cual las autoridades municipales, distritales en este caso el de Comas, así como de la Municipalidad Metropolitana de Lima con la iniciativa de mejorar los sistemas de transporte y movilidad en el distrito de Comas implementan la expansión de la red del Metropolitano teniendo un periodo de culminación en el año 2019, junto con esta iniciativa se plantea la mejora de infraestructura peatonal destinadas a hacer que la movilidad en la zona sea más eficiente y conveniente, como el asfaltado de pistas en la Av. Universitaria y vías colindantes al parque zonal Sinchi Roca, así como veredas y la reubicación de árboles en el tramo de la Av. Jamaica donde se encuentra actualmente en el año 2023, el ingreso principal del parque zonal. Pero en la actualidad esos procesos de infraestructura peatonal, mejora de calidad de desplazamientos ha quedado en un estado de paralización puesto que se evidencian zonas descampadas o exclusivas para el uso de metropolitano, presentándose problemas en la accesibilidad peatonal, como son veredas y cruces peatonales de las avenidas más importantes que rodean el Parque Zonal Sinchi Roca.”. Así mismo se insertaron imágenes correspondientes a este periodo de cambio en diferentes años para mayor claridad.

6. Las referencias bibliográficas deben incluir textos en INGLÉS y debe utilizarse a lo largo del trabajo.

- Se modificó y se empleó el uso de referencias en inglés para mayor solidez en la investigación

7. Hay autores, especialmente en torno a la discusión, que no aparecen en la bibliografía y ésta se encuentra desordenada. REHACER LAS REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

- Se revisó la bibliografía y se insertaron las referencias bibliográficas que no se encontraban citadas en los párrafos correspondientes y referenciadas en la

bibliografía, además siguiendo las especificaciones del sistema de referencias ISO se ha colocado en el mismo orden en el que se presentan en la investigación (sistema numérico ISO690).

8. Obs. 4: La discusión incluye un autor que no tiene que ver con el tema, por lo extenso de su trabajo (Edward Soja), qué tiene que ver Soja con el problema de las barreras arquitectónicas.

- Se consideró a Edward Soja en los resultados como referente para la discusión, puesto que en su teoría de la justicia espacial en su libro Seeking Spatial Justice menciona que “Así como la relación entre espacio y tiempo, lo social y lo espacial están dialécticamente entrelazados, mutuamente, problemáticamente, formativa y consecuentemente” es decir muestra que debe haber una relación, integración e inclusión en la accesibilidad y las personas, los espacios libres de obstáculos y factores externos que alteren su relación mutua (pág. 174), para enriquecer la discusión se ha incorporado a Gargiulo, C. et al. y Cuesta, O. y Meléndez, S. Debido a que en sus investigaciones sobre la relación entre accesibilidad y barreras abordan temas relacionados a la accesibilidad hacia los espacios y cómo estos mismos deben estar interactuar con la sociedad para que así, puedan servir como un ente conector entre el espacio y la sociedad, tal y como lo menciona Edward Soja, la relación mutua, y formativa que se debe tener de los espacios con el aspecto social.

**Dr. Arq. Isaac Sáenz Mori
MIEMBRO DEL JURADO**