



FACULTAD DE DERECHO

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso
al transporte público, Puente Piedra, 2018

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

AUTOR:

Santiago Tarazona Victor Raul

ASESORES TEMÁTICO

Dr. Pedro Santisteban Llontop

MG. Esau Vargas Huaman

ASESOR METODOLÓGICO

Dr. Erick Vildoso Cabrera

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Derechos fundamentales

LIMA – PERÚ

2018



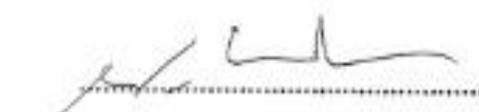
ACTA DE APROBACIÓN DE LA TESIS

Código : F05-PP-PR-02.02
Versión : 09
Fecha : 23-03-2018
Página : 1 de 1

El Jurado encargado de evaluar la tesis presentada por don (ña)
Victor Santiago Toranzo
cuyo título es: Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad
mayora y el acceso al transporte público, dentro de Proceso 2017
.....
.....

Reunido en la fecha, escuchó la sustentación y la resolución de preguntas por el
estudiante, otorgándole el calificativo de: 13... (número) TRECE.....
(letras).

Lugar y fecha: Lima, N. de. Quince de 2018


.....
PRESIDENTE
DR. LUDENA GONZALEZ
GERARDO FASHUEN


.....
SECRETARIO
DR. SANTIAGAN HERRERA
PELRO PABLO


.....
VOCAL
MR. VARELA HERRERA, ESSU

Elaboró	Dirección de Investigación	Revisó	Responsable de SGC	Aprobó	Vicerrectorado de Investigación
---------	----------------------------	--------	--------------------	--------	---------------------------------

Dedicatoria:

En el presente trabajo de investigación se la dedico al colectivo de personas con discapacidad “Juntos Triunfaremos” por ser principal eje de inspiración en base a su realidad vivida de sus asociados, a pesar de su deficiencia física siguen continuando con el trayecto de sus vidas.

Agradecimiento:

A mi madre Julia, mi hermana María, y mi hermano Gorimaqui, por ser personas quienes siempre creyeron y confiaron que terminaría la carrera, su confianza fue siempre mi gran fortaleza para continuar y no desmayar en el camino de esta carrera universitaria.

Declaratoria de autenticidad

Siendo el alumno Víctor Raúl Santiago Tarazona con documento de identidad 44538320, con el fin de cumplir con las disposiciones vigentes en virtud del Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo – Lima Norte, declaro bajo juramento que:

PRIMERO: Declaro que, en el presente trabajo de investigación que pongo en consideración y tema presentada para la obtención del título profesional de abogado, es de mi propia autoría, siendo resultado de mi esfuerzo personal, por consiguiente, reafirmo que no he copiado de otras investigaciones.

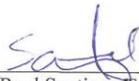
SEGUNDO: Declaro que, en referencia al registro de los datos no he copiado parcial ni total de otros trabajos de investigación, ni formulas, ni citas completas “stricto Sensu”, he respetado las normas nacionales e internacionales de referencias y citas textuales para las fuentes citadas.

TERCERO: Declaro que, este presente trabajo de investigación no ha sido auto plagiada, esto nos quiere decir, sobre la autenticidad del tiempo actual de esta tesis, alegando que anteriormente no ha sido publicada, ni presentada para algún grado académico previo o título profesional de otra casa de estudios, ni ha sido publicado en sitio alguno.

CUARTA: Declaro que, los datos presentado en la sección de resultados son verídicos, rechazando cualquier tipo de falsedad, ni copiados; de manera que, estos resultados se adhieren a la configuración de aportes para este trabajo de investigación.

De ello resulta necesario admitir, que soy consciente de que el hecho de no respetar los derechos de autor, hacer plagio y de encontrarse con la identificación de la presencia de alguna figura de fraude (datos falsos), plagio (no contar con las citas de autores), auto plagio (presentar como nuevo un trabajo que ya habría sido presentado o publicado), piratería (uso ilícito de información ajena) o falsificación (presentar deslealmente las ideas de otros), es objeto de sanciones por mi accionar, sometiéndome a la normatividad vigente de mi centro de estudios - Universidad César Vallejo.

Lima, noviembre de 2018.



Victor Raul Santiago Tarazona
DNI N° 44538320

Presentación

Señores miembros del jurado calificador:

De conformidad con el Reglamento de Grados y Títulos para la obtención y la sustentación de la Tesis de la sección de Grado de la Universidad “César Vallejo”, para optar el grado de Abogado, muestro ante ustedes mi tesis bajo el título: “Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018”, la misma que cedo bajo su consideración; asimismo la presente tesis tiene el fin de analizar si el derecho a la igualdad con la calidad de derecho fundamental se esté regulando como tal en el acceso del transporte público para las personas con discapacidad motora que usan sillas de ruedas en igualdad de condiciones como la población sin discapacidad.

La citada tesis tiene la consideración de seis capítulos: dado el primero bajo la denominación introductoria, en donde se desprende la aproximación temática, donde se realiza los trabajos previos o antecedentes, teorías relacionadas a la investigación; donde refiere en el mencionado capítulo el problema de investigación, así como los objetivos y los supuestos específico general y específicos I y II. En el segundo capítulo se puntualiza el marco metodológico, la misma que se respalda la citada tesis, señalando que esta investigación está bajo el enfoque cualitativo, con un tipo de estudio básica orientada al nivel descriptivo, de igual manera se desenvuelve el diseño de investigación, la muestra, las técnicas e instrumentos de recolección de datos, el rigor científico, el plan de análisis o trayectoria metodológica, la caracterización de sujetos, el escenario de estudio, el análisis cualitativo de los datos y los aspectos éticos.

Posteriormente, se puntualizarán los resultados en el tercer capítulo, permitiendo dilucidar la discusión (cuarto capítulo) para conllevar a las conclusiones (quinto capítulo) y por lo tanto efectuar las recomendaciones (sexto capítulo), en base a todo lo referido, cuentan con el respaldos bibliográficos de autores internacionales y las evidencias contenidas en los anexos del presente trabajo de investigación.

INDICE

CARATULA	i
Título	
Autor	
Asesor	
Línea de Investigación	
PAGINAS PRELIMINARES	
Página del jurado	ii
Dedicatoria	iii
Agradecimiento	iv
Declaración de Autenticidad	v
Presentación	vi
Índice	vii
RESUMEN	viii
ABSTRACT	ix
GENERALIDADES	01
I.- INTRODUCCIÓN	01
1.1 APROXIMACIÓN TEMÁTICA	01
1.2 MARCO TEÓRICO	13
1.3 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	41
1.4 JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO	42
1.5 SUPUESTOS/OBJETIVOS DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN	44
II.- MÉTODO	45
2.1.- DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	45
2.2.- MÉTODOS DE MUESTREO	46
2.3.- RIGOR CIENTÍFICO	49
2.4.- ANÁLISIS CUALITATIVO DE LOS DATOS	52
2.5.- ASPECTOS ÉTICOS	53
III. DESCRIPCIÓN DE RESULTADOS	54
IV. DISCUSIÓN	75
V. CONCLUSIONES	82
VI. RECOMENDACIONES	83
REFERENCIA	84
ANEXOS	87

RESUMEN

La mencionada tesis tiene el objeto de analizar, evidenciar o determinar si el derecho a la igualdad optimiza o influye en el acceso al transporte público en el distrito de Puente Piedra, para las personas con discapacidad motora que usan silla de ruedas, en cumplimiento a las normas nacionales y tratados internacionales que nuestro país es parte, en el transcurso de esta presente investigación se podrá evidenciar un extenso desarrollo en el tema de cumplimiento o incumplimientos del derecho a la igualdad frente al acceso en el transporte público de la población de estudio, así como el conocimiento del grupo estatal que está involucrado en la fiscalización y reorganización para la reforma en el sector del servicio de transporte y las sanciones que deriven con el incumplimiento de la misma.

Para lograr los objetivos se entrevistó a 3 abogadas especializadas en derecho constitucional, a 5 representantes de colectivos de personas con discapacidad, y a 1 encargado de la Oficina Municipal de Apoyo para las Personas con Discapacidad - OMAPED del distrito de estudio, las cuales brindaron información en temática de discapacidad, ayudando en perfilar y mejorar perspectivas relacionadas a la realidad en el tema de transporte para esta población, además el amparo del incumplimiento basados en la dignidad de la personas humana y vida digna en acceder a un transporte público accesible como la población sin discapacidad

Los resultados alcanzados en las entrevistas planteadas de las personas anteriormente citadas fueron materia de análisis, con el derechos comparado, doctrinas en derechos fundamentales, llegando a concluir que el Estado no ha implementado hasta la fecha políticas públicas para la reforma del transporte público accesible de manera rígida, existiendo dosis de desigualdades en la sociedad, asimismo no cumple con lo dispuesto en las leyes nacionales, como la Ley 29973, Ley General de las Personas con Discapacidad en el título de accesibilidad, conllevando a una clara vulneración del derecho de la igualdad, dado que las medidas de accesibilidad está figurada en el Principio del Diseño Universal.

PALABRAS CLAVES: Derecho a la Igualdad, Accesibilidad, Persona con Discapacidad Motora, Principio del Diseño Universal y Transporte público.

ABSTRAC

The aforementioned thesis has the purpose of analyzing, evidencing or determining whether the right to equality optimizes or influences access to public transportation in the Puente Piedra district, for people with motor disabilities who use wheelchairs, in compliance with the national norms and international treaties that our country is a part of, in the course of this present investigation it will be possible to demonstrate an extensive development in the matter of compliance or breaches of the right to equality as opposed to access in public transport of the study population, as well as the knowledge of the state group that is involved in the inspection and reorganization for the reform in the transport service sector and the sanctions that derive from the breach of the same.

To achieve the objectives, three lawyers specialized in constitutional law were interviewed, 5 representatives of groups of people with disabilities, and 1 in charge of the Municipal Office of Support for Persons with Disabilities - OMAPED of the study district, which provided information on thematic of disability, helping to profile and improve perspectives related to reality in the transport issue, as well as the protection of non-compliance based on the dignity of the human person and a dignified life in accessing an accessible public transport as the population without disability

The results obtained in the interviews with the aforementioned persons were subject to analysis, with comparative rights, fundamental rights doctrines, concluding that the State has not implemented public policies for the reform of accessible public transport until now, of inequalities in society, also does not comply with the provisions of national laws, such as Law 29973, General Law on Persons with Disabilities, leading to a clear violation of the right to equality, given that accessibility measures are included in the Principle of Universal Design.

KEY WORDS: Right to Equality, Accessibility, Person with Motor Disability, Principle of Universal Design and Public Transport.

I. INTRODUCCIÓN

1.1 APROXIMACIÓN TEMÁTICA

El derecho es un medio de regulación de conductas en contenido ético que se debe velar para la vivencia en armonía dentro de una sociedad, asimismo son intereses en la vida social del hombre y de las agrupaciones sociales expresada por mandatos en los cuerpos normativos o leyes bajo su interés de alcanzar su existencialismo de libertad protegiendo la misma, en tal sentido, para garantizar estos derechos debe existir la autoridad del Estado para que salvaguarde la seguridad jurídica y el goce de la misma, dado así que el derecho son intereses sociales protegidos por los órganos Estatales.

De acuerdo a lo definido de una lectura integral de los artículos 3 y 43 de la Constitución Política actual, nuestro país es un Estado Social y Democrático de Derecho, muy ajeno de salvaguardar derechos individuales y políticos, crea políticas sociales inclusivas.

Como se desprende del título de la presente investigación, el derecho de las personas con discapacidad motora y su derecho a la igualdad al acceso del transporte público como parte de su existencialismo de libertad de decidir su proyecto de vida y alcanzar su interés común y social, aun así, en la actualidad no se está protegiendo esta libertad ontológica como derecho fundamental debido a las barreras de accesibilidad existente no pudiendo realizarse como una persona libre dentro de una sociedad, situación que desampara lo prescrito en la Constitución Política del Perú por parte del poder público estatal.

Es así que la finalidad del derecho es velar por el amparo de la protección jurídica de la libertad a escoger su libre albedrío como persona humana parte de una nación en la situación particular que se encontrara a causa de alguna discapacidad lográndose alcanzar su proyecto de vida bajo la protección de sus derechos inherentes.

Se conoce por el derecho a la igualdad, que toda emanación por parte del Estado, debe ser de manera igualitaria velando el cumplimiento del ordenamiento jurídico establecido a nivel nacional, asimismo, brindar seguridad jurídica, y que la aplicación o regularización de la norma sea de manera igualitaria para todos, sin distinguir u omitir por lo regulado en el artículo 2 inciso 2 de nuestra Constitución Política del Perú, si bien es cierto, no sanciona de manera expresa la discriminación por adolecer algún tipo de discapacidad, pero no es menos cierto que se desprende lo precisado “de cualquier

otra índole”, brindando protección jurídica tácita al grupo con discapacidad de estudio, aclarando que todo trato diferente es ilícito.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 7 del cuerpo normativo precitada, nos señala que: “la persona incapacitada para velar por si misma a causa de una deficiencia física o mental tiene derecho al respeto de su dignidad y a un régimen legal de protección, atención, readaptación y seguridad” (Rioja, 2013, p. 48).

Por lo anteriormente precisado, el Estado peruano se adjudica el compromiso de amparar medidas de mejoras adecuadas para erradicar las desventajas orgánicas y brindar el trato preferencial de acuerdo al cuerpo normativo que lo regule, con el fin de alcanzar los objetivos de su plena participación de igualdad de condiciones en el ámbito de la misma sociedad o lugar donde resida para su pleno desarrollo en todos los ámbitos de su proyecto de vida de las personas con cierta discapacidad.

El Perú es un Estado de Derecho, por ende, debe crear o implementar políticas públicas inclusivas sobre temáticas de discapacidad en accesibilidad o cualquier otra índole que mejore la calidad de vida de esta población, salvaguardando la inclusión de las personas con discapacidad para su bienestar y desarrollo social, en juicio a su dignidad como persona y al ordenamiento jurídico de salvaguardar su inclusión y seguridad de naturaleza humana como las demás personas.

De ello puede inferirse que, el artículo 1 nos señala que la dignidad de la persona humana es el eslabón de los derechos fundamentales prescritos en el artículo 2 de nuestra Carta Magna actual, para su regularización y eficacia, sin embargo, la realidad en el país y en el distrito de estudio, estas situaciones se contraponen a los preceptos jurídicos existentes por las barreras de desigualdades existentes frente al acceso del transporte público.

Confirmando lo anteriormente descrito, la realidad de nuestra sociedad actual en el distrito de Puente Piedra refleja la existencia de cadenas de injusticia, desigualdades, y de cierta manera discriminación en el distrito de estudio, reflejando el transporte público inaccesible como un mecanismo infractor de derechos para el uso de las personas con discapacidad que usan aparatos biomecánicas como es una de ellas la silla de ruedas, estas barreras existentes de accesibilidad de cierta manera los excluye y los aleja de lo prescrito en los artículos precedentes.

El distrito Puente Piedra es una de las jurisdicciones más jóvenes dentro de los 43 distritos de Lima, siendo considerado en la actualidad un área urbana, se fundó el 14 de febrero de 1925, con 22 km de distancia a Lima capital, cuenta con una población de 383 mil ciudadanos según estadística del INEI (2017), asimismo, con una población de 631 personas con discapacidad motora inscritos en CONADIS quien brinda esta información en el año 2014.

2

Sin embargo, aún existen zonas de asentamientos humanos o pueblos jóvenes por más que hayan transcurrido varios años, cuya existencia trae consigo barreras inadecuadas en la accesibilidad para las personas con discapacidad, que se tienen que enfrentar a diario con limitaciones a los servicios básicos, al empleo, a la educación, a la rehabilitación, al deporte, convirtiéndose en problemas sociales que aun en el siglo XXI no han sido totalmente erradicadas, muestra de ello es el transporte público que de cierta manera excluye a la población con discapacidad motora que usan silla de ruedas, de tal forma que los aleja cada vez más de la frase bandera que todo político vocifera para ser elegidos en cada campaña electoral como “inclusión social”.

En mención al artículo 2 de la Ley General de la Persona con Discapacidad N°29973 define a la persona con discapacidad como: “aquella que tiene una o más deficiencias físicas, sensoriales, mentales o intelectuales de carácter permanente [...]” (Congreso de la República, 2013, p. 15).

Asimismo, el fin de la ley precitada es la promoción de los derechos que les asiste a las personas con discapacidad bajo su protección jurídica dentro de su realización en términos de igualdad de derechos, asimismo promueve su desarrollo integral e inclusión plena en el entorno social.

Con referencia a lo señalado anteriormente, la discapacidad puede afectar a la persona en distintos grados de dificultad en su cuerpo, pero solo tocaremos en relación a la discapacidad motora que usan aparato biomecánica como es la silla de ruedas, siendo tema de esta presente investigación, la deficiencia física que se presentan en situaciones particulares sobre las características humanas, conlleva a consecuencias en la limitación de la movilidad en el control del cuerpo, así como de los miembros inferiores y son necesariamente la implementación de aparatos biomecánicas para su desarrollo en la sociedad.

Por tal motivo, para esta clasificación de individuos con movilidad reducida para desplazarse de un lugar a otro usaran el apoyo de aparatos biomecánica como bastones o silla de ruedas, pero nos centraremos completamente en las personas con movilidad reducida que usan silla de ruedas para su desplazamiento cotidiano quienes son el colectivo de estudio de esta presente tesis.

Pese a lo elevado de las cifras sobre las 1 3 nas con discapacidad motora en líneas precedentes, esto constituye uno de los sectores más discriminados por barreras de accesibilidad en infraestructura, edificaciones y también en los sistemas de transporte por parte de la sociedad y política pública del Estado, si no se presentan de manera expresa, se puede deducir que son de manera tácita debido a la no regularización de las normas jurídicas nacionales como internacionales que nuestro país a creado y es parte de ello, en ese sentido refleja dificultad en el disfrute de sus derechos humanos, dañando su dignidad intrínseca, así como el principio a la igualdad como los otros ciudadanos que no cuentan con alguna discapacidad.

Asimismo, lo prescrito en la Ley N° 28735 Ley que regula la atención de las personas con discapacidad, mujeres embarazadas y adultos mayores en los aeropuertos, aeródromos, terminales terrestres, ferroviarios, marítimos y fluviales y medios de transporte, solo se hará comentario a los preceptos jurídicos de nuestro interés en relación a esta presente investigación, en el artículo 2 nos hace mención a continuación sobre el ámbito de aplicación:

- Los aeropuertos.
- Aeródromos.
- En los terminales terrestres.
- Ferroviarios.
- Empresas de servicio terrestre de pasajeros, así como interprovincial.

Mientras que en el artículo 3 nos menciona que las autoridades administrativas, las empresas de los servicios terrestres, así como los interprovinciales deben adoptar medidas o mecanismos de accesibilidad para transportar a los usuarios con discapacidad de conformidad con el inciso 2 del numeral 2.1 del mismo artículo nos señala que se debe implementar plataformas elevadoras para el acceso de las personas con discapacidad que usan silla de ruedas. Bajo ese tenor, en el literal 4.2 del artículo 4 nos hace mención que en el servicio especial, el Consejo Nacional para la Integración de las

Personas con Discapacidad (CONADIS) en coordinación con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones dictarán capacitación a los involucrados de la presente ley. Asimismo, de sus alcances y el deber de cumplirlos ésta instrucción.

Ante el incumplimiento de lo descrito en la ley precitada, nos menciona en su artículo 6 sobre las sanciones que serán de acuerdo a la gravedad de la infracción y su aplicación será representado a la sanción de amonestación o multa a las empresas involucradas en no cumplir lo establecido, hasta con 50 UIT (Unidades Impositivas tributarias, sin perjuicio de las sanciones que se adopte en la Ley N° 27920, por inobservancia de Normas Técnicas de Edificación, cuando conciernan

Para Baldo y Ochoa (2009, p. 25), el derecho humano asume como propósito la protección indisoluble e integral de la persona humana en todo lo que conserva la dignidad, que es una aptitud indisoluble a la misma en cuanto es simultáneamente autónomo e idéntica a sí misma.

Cabe precisar que, la discapacidad es una categoría social que está en permanente cambio por sus diversas manifestaciones en el cuerpo de la persona que la padece, representándose en visible o invisible, cuya exégesis se encuentra íntimamente influida por las actitudes, prejuicios, estereotipos y paradigmas que permanecen en la sociedad y no están siendo consideradas en ser erradicadas por el Estado.

Hoy en día la determinación de quien tiene o no una discapacidad no depende únicamente de las características personales que padezcan los individuos, sino de cómo la sociedad donde ellos viven se organizan o preparan el entorno físico para su inclusión o inserción en ella, ya que, el Estado debe garantizar políticas inclusivas de calidad de acuerdo a lo establecido al diseño universal para que las ejecute en su regularización frente al acceso del transporte público para este sector con discapacidad motora así como para las demás discapacidades que padezcan.

Para Samaniego (2016), nos señala que las personas con movilidad reducida constituyen un porcentaje del sector más discriminado y excluido de los servicios de la sociedad, vienen siendo personas discriminadas de manera directa e indirecta, impidiéndoseles ejercer plenamente sus derechos humanos como la igualdad y otros que afectan su vida digna (p. 17).

Esta situación incurre en inobservancia ante los cuerpos normativos existentes en

nuestro país y países supranacionales, que el Perú suscrito, asimismo, está siendo vulnerado el derecho al libre desarrollo de la persona, entre otros. La vulnerabilidad tiene relación a la falta de facilidades y contextos accesibles en la sociedad para el libre desarrollo de la persona con discapacidad de estudio menoscabando su proyecto de vida que desea escoger de acuerdo a su ser ontológico como la libertad. En resumidas cuentas, se estaría incumpliendo el artículo 7 de nuestra Constitución Política donde se desprende que los sujetos que padecen alguna discapacidad son inherentes del derecho al respeto de su dignidad y a un régimen legal de atención, protección, seguridad y readaptación frente a la sociedad de un determinado Estado.

No existe en la actualidad sistemas de mecanismos en accesibilidad frente al transporte público para la inserción de esta población con discapacidad en el distrito de Puente Piedra, sin embargo existen cuerpos normativos que brinda protección jurídica para su regularización en el sistema de transportes públicos, tales como: la Ley N° 28735 Ley que regula la atención de las personas con discapacidad, mujeres embarazadas y adultos mayores en los aeropuertos, aeródromos, terminales terrestres, ferroviarios, marítimos y fluviales y medios de transporte, la Ley General de las Personas con Discapacidad N° 29973, Decreto Supremo 007-2008-MIMDES Plan de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad 2009-2018, Norma Técnica 120 Accesibilidad para Personas con Discapacidad y de las Personas Adultas Mayores, asimismo mediante Decreto Legislativo N° 1098 se le confiere competencia al Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables en relación a la promoción y protección de los derechos de la población con discapacidad, sin embargo no se está dando la regularización de manera oportuna y debida, conllevando su inobservancia para la protección que les asiste al colectivo de estudio.

Asimismo es importante precisar que el artículo 15 de la Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, señala que la persona que padece alguna discapacidad tiene el derecho de acceder en igualdad de condiciones que las demás personas a los medios de transportes públicos de la manera más independiente y segura, en ese contexto, la referida ley dispone en su artículo 80 que la entidad con facultado para conocer y aplicar las infracciones y sanciones por la inobservancia de la presente norma es el CONADIS (Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad).

Por otro lado, se creó la ORDENANZA N° 208 QUE REGULA LAS NORMAS DE ACCESIBILIDAD URBANÍSTICA Y ARQUITECTÓNICA PARA EL DISTRITO DE SAN ISIDRO. La presente ordenanza especifica técnicas de diseño de accesibilidad de aplicación obligatoria para la creación de proyectos y ejecución de obras en los espacios públicos y privados, así como la implementación de vehículos públicos que permitan el desplazamiento de manera igualitaria como en el público en general, tal es así que en la referida ley precisa en su artículo 19 sobre la implementación de plataformas elevadoras que permiten la entrada y salida de uso de fácil acceso y seguro para el público que use silla de ruedas dentro del transporte público que circulen en el distrito de San Isidro, asimismo, esta plataforma debe considerar las medidas de acuerdo a lo establecido en el artículo 09 de la presente Ordenanza Municipal.

A través de la Resolución Legislativa N° 29127, se suscribe la Convención que regula los derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo; certificada por el poder Ejecutivo, a través del Decreto Supremo N° 073-2007-RE, ocupando obligaciones universales como Estado Parte, como es el de implementar medidas de índole efectivos para la regulación de los derechos de las personas con discapacidad que sean reconocidos en la presente Convención, de las cuales tocaremos artículos de nuestro interés de estudio:

- Que, el artículo 1 dispone el compromiso de promover, salvaguardar y certificar el goce pleno de los derechos de manera equitativa frente a todos los derechos humano que les asiste a esta población vulnerable con el respeto de su dignidad como persona y como parte de esta nación.
- Que, el artículo 4, se desprende que los Estados partes se ven obligados en adoptar políticas inclusivas que sean pertinentes para hacer efectivos los derechos frente a la accesibilidad en todos los ámbitos.

Además, existe el Plan de Igualdad de Oportunidades (PIO) para las Personas con Discapacidad 2009-2018, fue ratificado mediante Decreto Supremo N° 007-2008-MIMDES con fecha 22 de diciembre del año 2008, siendo un mecanismo político que resalta compromisos y recursos de los distintos organismos, fue aprobado mediante Decreto Supremo N°007-2018-MIMDES, este instrumento técnico político, que tiene como fin de aportar planificaciones de mejoras en beneficiar, proteger y fomentar el disfrute completo en la calidad de vida de las personas con discapacidad con respeto a

su dignidad que es inherente a ellos. Además, recoge las inquietudes y la problemática planteados por éste colectivo vulnerable, con el fin de aportar mejoras en la calidad de vida de estos sujetos con discapacidad facilitando su inserción en la sociedad.

Está formulado en 4 aspectos, tales como desarrollo social, educación, salud y trabajo, y cuenta con una Comisión Multisectorial encomendada por la evaluación, seguimiento y monitoreo en la que participan los organismos involucrados y las asociaciones de personas con discapacidad, a través de la responsabilidad de llevar a cabo este plan, es el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables deberá impulsar a todos los Ministerios y Organismos políticos que estén relacionados con la discapacidad para su regularización.

Así también existen normas internacionales para la protección universal de los derechos de la población con discapacidad que nuestro país es parte, comprometiéndose a certificar y promover el pleno ejercicio de todos sus derechos, tales como:

- La Declaración Universal de los Derechos Humanos (1948).
- El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (1966).
- El Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (1966).
- La Convención Internacional sobre la eliminación de todas las Formas de Discriminación Racial (1969).
- La Convención sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (1979)
- La Convención contra la Tortura y Otros tratos o penas crueles inhumanas o degradantes (1987).
- La Convención sobre los derechos del Niño (1989).
- La Convención sobre los Derechos de las Personas con discapacidad (2006).

La Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad – OEA, afirmando que el colectivo con discapacidad les asiste los mismos derechos fundamentales y libertades humanas como las demás personas y este conjunto de derechos no pueden manifestarse en desigualdades reflejada en la discriminación que está relacionada con la restricción, distinción y exclusión por padecer alguna distinción a consecuencia de adquirir una discapacidad, ya que la presente Convención tiene los objetivos de prevención y eliminación de alguna exclusión al colectivo estudiado, asimismo, están relacionados a

la dignidad e igualdad que les adhiere como persona que son parte de una nación. Para llevar la esencia de la presente Convención, los Estados que forman parte con sus legislaciones nacionales están obligados de implementar medidas accesibles requeridas para erradicar la discriminación contra las personas con discapacidad y atenuar su plena inserción en la sociedad a través de políticas públicas en favor de éstos últimos.

La Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, fue implementada el día 13 de diciembre del año 2006 en la asamblea realizada por las Naciones Unidas, siendo considerada una de las cartas internacionales más avanzadas en cuanto su aparición hasta a fecha, vinculada en la protección de los derechos humanos del colectivo con discapacidad, haciendo la diferenciación en un enfoque asistencial en el reconocimiento del modelo social en relación de derechos humanos.

Cabrera (2013) Señala que, se entiende por ley, aquel ordenamiento jurídico con características de carácter general, obligatorio, impersonal y abstracto, que de alguna manera obliga a sancionar indirecta o directa en asunto de inobservancia de lo prescrito, asimismo es una prescripción dictada por órganos competente del Estado, con el propósito de regular en el acrecentamiento del alto nivel, las diligencias, facultades, responsabilidades establecidas por la Constitución Política para regular con carácter obligatorio y funcional la conducta humana social en la convivencia de éstos (p. 62).

[...] el principio de igualdad quedó subsumido dentro del principio de legalidad. Por consiguiente, se consideraba como iguales a aquellos a quienes la ley considera como tales [...] En ese sentido, se consideraba que la ley era igual para todos, porque esta reunía las características de universalidad y generalidad (V. García, 2013, p. 166)

El principio de legalidad está relacionado con el principio de igualdad, siendo el primero una disposición legal suscrita en la Carta Magna mientras que el segundo es una capacidad inherente a la dignidad intrínseca de la persona humana. Los seres humanos somos diferentes como físicas y psicosomáticas, sin embargo, todos compartimos algo en común intrínsecamente como la dignidad en naturaleza de seres humanos, tales, así como la capacidad de pensar y el trato en igualdad de condiciones como el resto de la ciudadanía

Con relación a los preceptos jurídicos citados no están siendo ejecutadas por los organismos de control como sería en este caso el Sistema Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (SINAPEDIS) en coordinación con el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) quienes deben formular, crear, coordinar, gestionar y supervisar políticas públicas de accesibilidad, así también las municipalidades que tienen el deber de fiscalizar y supervisar el cumplimiento de esta obligación en virtud del principio de diseño universal con la única finalidad de erradicar barreras y limitaciones impuestas al entorno que imposibilitan el acceso a la igualdad de la población con discapacidad en el uso del acceso al transporte público.

Un porcentaje de los vehículos de transporte público urbano debería estar acondicionado a la implementación de raras⁹ eléctricas para el acceso a estos sistemas de vehículos públicos. Esta herramienta de implementación al transporte debe estar sujeta a alguna norma técnica para que los paraderos iniciales tengan también accesibilidad, de la misma manera por dentro del vehículo, dándose a interpretar que en nuestro país ningún transporte terrestre cuenta con la mínima accesibilidad inclusiva (Huerta, 2007, p. 75).

Desde hace 10 años aproximadamente, existen dos sistemas integradas al mecanismo del transporte público que vienen ofreciendo servicios con accesibilidad parcial para personas con movilidad reducida que usan sillas de ruedas, conocido el primero como el METROPOLITANO teniendo su sistema integrado desde la Estación Naranjal ubicado en el distrito de Independencia; y segundo la línea del Tren Eléctrico siendo el paradero de inicio la estación Grau, sin embargo estas empresas precitadas están alejadas del distrito de estudio y no cuentan con mecanismos implementados de accesibilidad para trasladar a éste colectivo toda vez que son empresas nuevas y se debió tener en cuenta dentro de las cláusulas del contrato de concesión la accesibilidad en estos medios de transportes públicos para no excluir a esta población que tiene esta discapacidad, situación que a todas luces vulnera el derecho a la igualdad de las personas con movilidad reducida que usan silla de ruedas.

Conforme ante lo narrado, se denunció éste hecho ante el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual (INDECOPI) por la falta de idoneidad en el servicio prestado, quienes informaron mediante Cédula de Notificación de fecha

31 de marzo del año 2014 con expediente 114-2014-2014, el siguiente análisis e interés de esta presente investigación, a continuación, se detalla lo siguiente:

- Que, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual (INDECOPI), no cuenta con competencia para sancionar a estas concesionarias, la razón es que, dicha competencia ha sido asignada a otro organismo por norma expresa con rango de ley.
- Que, mediante Ordenanza Municipal N° 1599 que Regula la Prestación del Servicio de Transporte Público Regular de Personas en Lima Metropolitana, regula en su artículo 3 que las actividades de servicios de transportes públicos se regirán por las autorizaciones estipuladas en el contrato de concesión, en ese contexto es importante precisar que se estipula el 10 por ciento de ésta flota de buses que deben ser accesibles para personas con discapacidad motora, cabe precisar que esto nos daría una cifra de un alimentador accesible en todas las rutas de servicios que brindan la empresa concesionaria y que en la cláusula décimo primera se desprende que corresponde a INVERMET supervisar el cumplimiento de lo estipulado en el contrato, conllevando a la desigualdad frente al público en general.
- Que, ante la falta de implementación de rampas accesibles para el acceso de estos alimentadores del METROPOLITANO deberá inspeccionar, fiscalizar y sancionar mediante las disposiciones del contrato de concesión por la sociedad a cargo de la revisión del cumplimiento de las obligaciones establecidas es de competencia de INVERMET.

Asimismo, la implementación de estos vehículo tiene que ser de manera progresiva en el servicio de transportes públicos con el objetivo que sean accesibles e idóneos para el traslado de la población con discapacidad dentro de nuestra sociedad, la entidad que estaría a cargo de la antes mencionado tendría que ser en este caso el Ministerio de Transporte y Comunicaciones adaptándolos para esta población.

Con respecto a la Ley General de las Personas con Discapacidad N° 29973, sufre una leve modificatoria en lo prescrito del artículo 20, por la incorporación de la ley N° 30412 que tiene como fecha de publicación el día 14 de enero del 2016 en el Diario Oficial El Peruano, incorporando lo prescrito por el párrafo 20.4 el mismo que estipula, la exoneración en el pase libre o la gratuidad del pasaje en los servicios del transporte

públicos terrestre urbano e interurbano para personas con discapacidad con el diagnóstico de severa, la misma que será demostrado mediante certificado médico de discapacidad severa expedido por algún médico del MINSA, ESSALUD y Hospital de la Policía, posteriormente el certificado citado será registrado en el CONADIS para su emisión del Carnet que las acredite como persona de esta condición de vida, cuya característica es de color amarillo, teniendo en cuenta para su clasificación que tienen que ser usuarios que dependen de algún apoyo biomecánica, y que necesitan la asistencia de otra persona para realizar sus actividades cotidianas, sin embargo se enfrentan paradójicamente su regulación a nivel nacional de este ordenamiento jurídico, debido a la falta de implementación de vehículos públicos accesible en la ciudad, calles o distritos, no siendo ajeno el distrito de Puente Piedra que es jurisdicción de estudio.

Bajo esa tesis, la accesibilidad forma parte en un primer plano de carácter transversal a todos los ámbitos en que se desarrolle el ser humano y admite que el grupo social con discapacidad severa ejerza sus derechos humanos universales como todos los ciudadanos sin ningún tipo de distinción o clasificación por lo que adolezca. Ciertamente que acceda, en igualdad de condiciones como el público en general a los medios de transportes de la manera más independiente y segura posible en virtud a su dignidad como persona humana.

[...] la dignidad les otorga a los derechos fundamentales la fuerza vinculante y la máxima protección jurídica frente al Estado y a los particulares [...] los derechos fundamentales en general son derechos subjetivos, pero que exigen un deber objetivo de protección tanto del Estado como de los particulares.
(Landa, 2010, p. 12)

La discriminación, la desigualdad y la injusticia social afectan la vida del hombre y el entorno de los centenares de personas con movilidad reducida. Las barreras y limitaciones expuestas en la infraestructura en el acceso del transporte, los prejuicios de la sociedad y los estereotipos de los representantes políticos afectan el goce y ejercicio de los derechos fundamentales como es el derecho a la igualdad que se adhiere al principio de diseño universal, limitando su participación e inclusión social como los demás ciudadanos.

Todo ciudadano es igual ante la ley y no deben ser tratados de manera desigual por tener alguna discapacidad, la ley no discrimina sino crea justicia a los desiguales, asimismo, tienen características principios de generalidad y universalidad, así como su eficacia erga omnes.

1.2 Marco Teórico

La dignidad de la persona

El ser ontológico del hombre no es la razón como lo venían referenciando los autores filosóficos como Boecio, Santos Tomas Aquino y Aristóteles, sin embargo en la nueva concepción estructural del ser humano bajo el existencialismo ontológicamente es la libertad, esta libertad es el ejercicio de ejecutar el libre albedrío en cada acto que damos en nuestras vidas que tiene el ser humano en tomar decisiones en su destino o en su proyecto de vida, éste último nos quiere decir que el hombre puede decidir lo que él desea ser o hacer en su proyecto de vida personal cumpliendo sus metas trazadas.

Para Fernandez (2012, p. 53) señala que la ¹²ad es impreciso, teniendo como tributo principal la capacidad del hombre en decidir en su mundo interior como exterior, por sí mismo, sus íntimos proyectos de existencia los que se expresan en la realidad de la vida a través de las conductas de la persona humana, esta libertad supone la probabilidad de permanencia de su vivir como es el proyecto de vida, que quiere decir el querer ser o hacer en su vida, el poder precisar su proyecto personal de acuerdo a su estilo de vida.

Cierto es que, la estructura existencial de la persona humana de acuerdo a la ontología es la unidad psicosomática formada y sostenida en su libertad. Por lo tanto, la dignidad es innata e inherente a la persona humana encontrando que sea única, irrepetible y singular, en su fundamento en la identidad, libertad y derecho a su libre desarrollo y su realización integral.

Para el autor Español Perez (1991) nos menciona que los derechos fundamentales conforman la garantía principal con las que describen al hombre de un Estado de Derecho de que el carácter jurídico y político en su vinculado se guiará hacia la valoración de respeto y la promoción de su esencia humana en su estricta esfera individual (p.20)

Estos derechos fundamentales se presentan en el cuerpo normativo como preceptos de valoración objetivos y al mismo tiempo un ente de protección de los escenarios

jurídicos subjetivos, asimismo, son un ente legitimador de las circunstancias constitucionales del Estado Social y Democrático de derecho, debido que conforman los conjeturados de los mismos.

Es importante precisar, que el ser humano es el máximo creador del ordenamiento jurídico llevando al centro y eje del derecho, salvaguardando de esta manera su libertad, con la finalidad de lograr, establecer y cumplir con su proyecto de vida, para dignificar su existencia, tutelando su bien común e interés social en un determinado lugar, reflejando que es el titular de los derechos fundamentales catalogado como sujeto por excelencia que nuestra Carta Magna del año 1993 ha determinado explícitamente, esclareciendo que la Entidad Estatal es el actor que debe su exigibilidad y cumplimiento.

Ahora bien, la sublevación que expresó el redescubrimiento de la libertad como ser ontológico del hombre, Fernandez (2011) nos señala que le permite ser es, que el ser humano domina como efecto de este notorio ¹³ io, la esfera central del derecho, quien llega a comprenderse la coexistencia de la persona. (p. 43).

Es importante precisar que el ser humano, es paralelamente el destinatario, el protagonista y el creador de las normas jurídicas, por lo tanto, es innegable el centro y el eje del derecho, siendo creados por hombres para proteger su libertad con la finalidad de lograr desempeñar y continuar concerniente a su proyecto de vida, de adecuar la misión que se han impuesto para explicar y dignificar su existencia. Motivo por el cual el hombre crea leyes para que sea fin en sí mismo, su dignidad intrínseca alcanza respeto, su racionalidad y su voluntad individual lo estipulan.

Después de todo, los derechos de la persona se asientan en su dignidad, proviniendo del libre albedrío que se proponga lo que desea ser, entonces se puede decir que la dignidad es indisoluble a la libre indeterminación del querer, para no padecer su destino sino por el contrario a su elección (Baldo y Ochoa, 2009, p. 23).

La dignidad de la persona es el respeto que el sujeto merece, lo que puede legalmente apelar a otras personas, dado así que la dignidad de la persona no es más que la creencia de lo humano por lo humano, en la actualidad los derechos humanos tienen el carácter

de ser reconocidos de manera universal y es por esta naturaleza existen. Llegando a la idea que el problema de fondo de los derechos de las personas es más que nada político, ya que a través de la misma puede tener alcances de mejores condiciones en la convivencia de la sociedad del grupo de estudio. Asimismo, el libre desarrollo permite que el ciudadano pueda desenvolverse como lo mejor le parezca sin limitar algún derecho de otra persona, así como la inclusión de las personas con discapacidad motora que son a base de políticas inclusivas o accesibles para su desarrollo en la vida.

Es importante precisar que el libre desarrollo es un derecho de la persona que está reconocido en la Constitución Política del Perú de 1993, en el inciso 1 del artículo 2, afinando que es la línea recta de la autonomía individual que está formada al libre desarrollo de la personalidad humana que está en la esfera de los derechos fundamentales. Desde el punto de vista de la viabilidad se reconoce que todo derecho debe estar amparado por el poderío de la autoridad Estatal para lograr su eficacia jurídica.

14

Mediante el derecho al libre desarrollo precitado, nos aclara que el derecho reconoce al hombre como una categoría humanizada que se desarrolla mediante actividades de manera integral como persona humana, con la finalidad de reafirmar la realización de su proyecto de vida independiente con la racionalidad de su libre albedrío bajo expresiones singulares a sus propias actitudes e intereses en el núcleo de la sociedad con la reafirmación de las políticas del Estado.

En la esfera de la Igualdad de derechos de toda persona humana y del principio de su inherente dignidad, al respecto la Declaración Universal de Derechos Humanos, citado en su artículo 2, desprendiéndose que toda persona podrá ejercer de los derechos humanos y sus libertades fundamentales, sin condición o distinción alguna.

La dignidad de la persona humana les vincula derechos fundamentales, es la fuerza difusa y fórmula de seguridad con protección jurídica ante la entidad Estatal y los particulares, asimismo estos derechos fundamentales también son reconocidos como derechos subjetivos que nacen del derecho natural con esferas de satisfacción y pretensiones de legítimas razonable de los intereses públicos sociales.

Se desprende de lo anteriormente narrado que la dignidad del hombre se transforma a ser un principio constitucional transportador de los preceptos sociales y de los derechos oponibles de hombres y mujeres frente al órgano Estatal. La libertad les abre la puerta del espíritu ya que recurre a la moral para presentar una determinada conducta frente a una situación de interés personal como su proyecto de vida.

La dignidad de la persona humana para Landa (2010), lo define como: “[...] principio de actuaciones positivas para el libre desarrollo de la persona y de sus derechos” (p. 42). Esto quiere decir que la actuación que emana por la administración pública deben ser de manera positiva sin disminuir o vulnerar derechos de la persona en relación a sus derechos fundamentales a través de políticas públicas para su libre desarrollo de la persona y no enfrentarse a distintas barreras que pueda ser creada por la sociedad.

Estos derechos fundamentales son derechos garantizados en la Constitución Política, asimismo, gozan del impulso jurídico por su clasificación en el poder constituyente, dependiendo su naturaleza ya sea política, social, civil o económica siendo de naturaleza progresiva de acuerdo a las actuaciones por parte de los poderes públicos, con noción especial de salvaguardar su esfera humana sin menoscabar sus derechos humanos ante la presencia de obras públicas.

Por consiguiente, ante lo expuesto en párrafos precedentes se puede deducir que la dignidad de la persona humana es un derecho fundamental subjetivo de su misma naturaleza de ser persona humana, y que su libertad ontológica permitirá que se desarrolle su proyecto de vida sea cual fuera en su condición de vida, como es el caso de las personas con discapacidad motora que dependerá siempre de la accesibilidad que la sociedad y el Estado puedan facilitar para su libre desarrollo ante los servicios públicos que prestara una Empresa Estatal o Privada con el fin de estar dentro del público en general.

Derecho a la igualdad

La igualdad es un principio establecido de las Naciones Unidas, asimismo, en el prefacio de la Carta de las Naciones Unidas se desprende que los fines básicos es de asegurar la seguridad de los derechos fundamentales del ciudadano frente a su dignidad y valor del hombre, también señala en su artículo 1 de la precitada Carta que uno de los

objetivos de las Naciones Unidas es efectuar la cooperación internacional en el desarrollo y seguridad del respeto a los derechos humanos y su valor fundamental de todos los hombres sin hacer su clasificación o separación por ningún motivo.

La igualdad tiene dos vistas convergentes, dado el primero como un principio superior de las actividades y la organización de un Estado Social y Democrático de Derecho; mientras que el segundo se colige como un derecho fundamental del hombre.

A tenor del contenido, en referencia al derecho a la igualdad está situado en los siguientes antecedentes de las disposiciones jurídicas, entre las cuales tenemos:

- La Declaración Universal de los derechos Humanos entre sus artículos 1,2 y 7.
- Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, artículo II.
- Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos, artículo 2 y 26.
- Convención Americana sobre Derechos Humanos, artículo 1,2, 13 y 24.
- Declaración de los derechos del Hombre y del Ciudadano, artículo 1.

Bajo la mirada histórica, el Derecho a la Igualdad fue una de las preciadas conquistas más significativas que originó la Revolución Francesa, y asimismo de la Revolución Americana, ambas terminaron en concebir este derecho como una expresión difusa y obligatoria en su abstractividad, en una simetría de contenido jurídico para todos los hombres, sin alguna distinción entre ellos, ya que fueron creados iguales.

El derecho a la igualdad está previsto en el inciso 2 del artículo 2 de la Constitución Política vigente, y en el inciso 1 del artículo 26 del cuerpo normativo pre citado. Cabe recordar que en nuestro país su regulación tuvo reconocimiento desde nuestra Constitución Política del año 1823. Como derecho fundamental representa la declaración de la existencia de un poderío dentro del patrimonio jurídico del ser humano, adherida a su esencia, que trata igual a los demás, por tal motivo deviene en el derecho subjetivo de alcanzar un trato igual y sin privilegios.

Para D. García (2009) nos menciona que no solo se proyecta en prohibir tratos desiguales, sino también, ser aplicada en cuanto se encuentren en la misma situación, dejando sin efecto diferenciados, establecidas en condiciones sociales o personales de sus destinatarios. Asimismo, su pretensión individualiza que cada sujeto pueda contraponer su petitorio frente al Estado, para que éste lo tutele, proteja y respete como

el único ente regulador (p. 323).

Cabe aquí señalar que, se entiende por derecho fundamental, con rangos difusos a aquellos derechos humanos que salvaguarda la norma positiva, íntimamente adherida en el ordenamiento constitucional, que gozan de una consistente y relevante defensa oponible a todos que trate menoscabar su esencia de la persona humana. No solo alcanza prohibir tratamientos diferenciados, sino de acuerdo al derecho en su aplicación por igual sin alguna diferenciación.

Para Rosental y Iudin (2000) el derecho a la igualdad toma singulares acepciones, dado así que los ciudadanos de una misma sociedad disfruten el goce de las mismas disposiciones normativas para su desarrollo en la misma sociedad, sin embargo, estas disposiciones varían a la realidad de acuerdo al espacio y tiempo en donde se desenvuelven (p. 273).

El derecho a la igualdad es un precepto que reconoce a toda persona en igualdad de derechos, la inhibición de toda acción legislativa o jurisdiccional tiende a la diferenciación arbitraria, permitiendo que la ley no regule de manera uniforme presentando figuras como discriminación, privilegios en unos sobre otros, vulnerando ciertos derechos del hombre. Asimismo, se reconoce que éste derecho son uno de los pilares de rango constitucional que realiza la convivencia armónica en una sociedad.

Para V. García (2013) el derecho a la igualdad representa que todos los individuos parte de una misma sociedad deben recibir un trato de carácter igualitaria por parte del Estado. Es decir, que una acción directa o indirecta que difiere a lo señalado anteriormente no está permitida, mostrándose estos tratos diferenciado a la desigualdad como ser discriminados por algún trato social (p. 291).

La esencia de igualdad mejora en identificar la afectación o no afectación de los derechos fundamentales y servicios Estatales, se forma atribución exigible individual o grupal, por intermedio de la cual las personas deben ser asistidas simétricamente y homológamente percibiendo la esencia de las leyes como regularizar estas, constantemente que no consten razones instituidas para un procedimiento diferente, por tal motivo el respeto a la igualdad es la manifestación de neutralidad por parte del ente administrativo.

Briel (2011) La igualdad es un postulado imprescindible para la eficacia de la libertad (p. 301).

En ese sentido, en el Derecho Internacional sobre los Derechos Humanos consta una cláusula de orden general de derechos ya sea hombres o mujeres, cuyo contenido erradica actos de manera expresa y tácita de discriminación, situación que desmedra la dignidad de la persona humana. El derecho a la igualdad es regulado y oponible ante todo acto ilícito que pueda originar la sociedad o el Estado.

A tenor del contenido de las disposiciones antes glosadas se puede inferir que la igualdad es un derecho fundamental, que permite al hombre a desarrollarse en igualdad de condiciones como las demás personas, y que el órgano ejecutor que debe velar por este derecho es el Estado a través de sus órganos a cargos, es sin duda entonces reconocer que ante la existencia de un sector con discapacidad, éstos deben ser tratados de manera igual como a los iguales sin menoscabar su integridad personal y libre desarrollo, frente a esto se puede deducir que el Estado debe crear políticas reintegradoras con la finalidad de erradicar una situación que pueda menoscabar su esencia humana, y reinsertarlos a la sociedad como una población de iguales condiciones como los demás ciudadanos que no tienen cierta discapacidad.

Discapacidad

La discapacidad no individualiza ni cambia de categoría a la persona al adquirirla, sino siguen siendo catalogadas persona humana inherente a su dignidad, gozando la misma protección de sus derechos, para su libre desarrollo personal y social, no excluyéndolos sino eliminando las barreras que les impida ser consideradas como personas libres a su libre desarrollo.

La definición de discapacidad a lo largo de los años ha venido variando, desde una visión animista, que se consideraba como un castigo divino, por el pago del pecado, o una posesión diabólica. Posteriormente esta visión para estas personas, han ido mutando para su mejor desarrollo con la aparición de las Convenciones de las Naciones Unidas implementando en todos los países que son parte la inclusión para las personas con

discapacidad eliminando todo tipo de discriminación.

La discapacidad es toda reducción o pérdida temporal o permanente de la capacidad de ejecutar una actividad dentro del parámetro o margen que se considera normal para el individuo en el desarrollo de sus actividades diarias.

La discapacidad es una categoría social en constante cambio, cuya exégesis está relacionada subjetivamente por las diversas barreras, actitudes y paradigmas, frente a la opresión de la deficiencia y el resto de que la sociedad refleja hacia los sujetos que tienen esta condición de vida, la no adaptación y rehabilitación de la sociedad por parte de la Entidad Estatal los convierte en población vulnerable ante las barreras existentes.

Para la Organización Mundial de la Salud (OMS) nos aclara que la discapacidad es el detrimento o menoscabo que afecta la capacidad del ser humano en la realización de actividades que está considerado en el margen normal para la persona, asimismo puede manifestarse en permanente, reversible, temporal o irreversible. Es una restricción funcional, resultado de una deficiencia, c 19 expresa en la actividad cotidiana (Del Aguila, 2014, p. 21).

La discapacidad es una condición humana que restringe funciones del cuerpo según el menoscabo que afecte la movilidad de la persona que puede ser temporal o permanente según las restricciones en realizar las actividades cotidiana o de manera normal, se clasifican en distintos segmentos en la discapacidad, tales como visión, audición, cognición pero en esta investigación solo abarcaremos a la persona con discapacidad motora frente a la vulneración de su derecho al acceso del transporte público.

La discapacidad es permanente en la persona que la padece cuando la sociedad no está preparada para su inclusión, el desinterés del Estado hace visible que la persona en situación de presentar alguna afectación en la restricción funcional no pueda valerse por sí misma al enfrentarse a esta ciudad inaccesible.

Cabe precisar que, la discapacidad es una categoría social que está en permanente cambio por sus diversas expresiones manifestadas en el cuerpo de la persona que la

padece, siendo esta visible o no visible, cuya exégesis se encuentra íntimamente influida por las actitudes, prejuicios, estereotipos y paradigmas que permanecen en la sociedad.

Bajo esa tesitura de preceptos jurídicos y en relación al objeto de la Constitución Política, y estando previsto en lo señalado: “la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado” (Rioja, 2013, p. 12)

Hoy en día la determinación de quien tiene o no una discapacidad no depende únicamente de las características personales que padezcan los individuos, sino de cómo la sociedad donde ellos viven se organizan o preparan el entorno físico para su inclusión en ella, ya que, el Estado debe garantizar políticas inclusivas de calidad y que las ejecute para su regularización en el acceso al transporte público para este sector con discapacidad motora, así como las demás personas.

Persona con discapacidad motora

La discapacidad motora se manifiesta mediante limitaciones funcional corporal, tal es así que esta discapacidad de estudio, se manifiesta con la movilidad reducida de las extremidades inferiores que puede ser parcial o total dificultando en realizar sus actividades cotidianas de rango normal, n²⁰ por el cual usarán el apoyo de aparatos biomecánica como son en este caso el uso de silla de ruedas que dependerán de ella para con el fin de realizar sus actividades diarias.

Para Huerta (2007) define a la persona con discapacidad motora como aquel sujeto que presenta limitaciones para desplazarse de un lugar a otro a causa de la pérdida o limitaciones de sus miembros inferiores y tengan que usar silla de ruedas para de alguna manera pueda suplir del menoscabo, asimismo este colectivo son las que necesita adecuaciones para poder desplazarse de manera óptima e independiente por la sociedad (p. 28).

En la presente investigación se tocará el tema de las personas con discapacidad motora que usan silla de ruedas para la ejecución de sus actividades de rango normal, entre ellas tenemos a las personas paraplejas, los cuadripléjicos, los hemiplejas o amputados que no pueden caminar, asimismo a los afectados por discapacidades severas como polio, esclerosis, espina bífida, parálisis cerebral, entre otras, que no puedan caminar y tengan

que usar este aparato biomecánica de manera independiente o de un apoyo asistencial.

Las personas con discapacidad motora se clasifican en:

- Los cuadripléjicos (diagnósticos de parálisis parcial o total de las extremidades inferiores o superiores).
- Los parapléjicos (diagnósticos de parálisis parcial o total de las extremidades inferiores o superiores).
- Los hemipléjicos y amputados, que están imposibilitados para caminar.
- Los diagnosticados de forma severa como: lesión medular, espina bífida, polio, parálisis cerebral, esclerosis múltiple, Imposibilitados para caminar.
- Personas adultas mayores (imposibilitados para caminar).

El uso de silla de ruedas permite a las personas con discapacidad motora como herramienta en reinsertarse a la sociedad por la pérdida de la función o movilidad de sus piernas y para ello la ciudad debe estar adaptada para su inclusión con políticas estatales.

Las dificultades principales más álgidos que puedan enfrentar las personas que usan silla ruedas son:

- Dificultad de afrontar pendientes ²¹ comunicativos.
- Dificultad de afrontar desniveles y gradas.
- Dificultad de transitar por lugares angostos.
- Necesidad de lugares anchos de circulación y maniobra para el uso de la silla de ruedas.
- Posibilidad de caídas por volcaduras o resbalones de la silla de ruedas.
- Restricción del alcance manejable y percibido.

La accesibilidad como derecho

Los lugares urbanos son espacio territorial o el lugar en donde los ciudadanos en general se desenvuelven en sus actividades diarias, la mayor parte en el entorno social y grupal. Sin embargo, en la edificación de las ciudades, no se ha previsto las necesidades de construir infraestructuras en igualdad de condiciones para el sector con discapacidad, originando barreras que no permiten las posibilidades de desarrollo en igual de

ambientes como las demás, asimismo, no permitiendo las mismas oportunidades, políticas y social.

La erradicación de estas barreras que causan desigualdad en los lugares urbanos y su eliminación deben ser tomados de manera prioritario, para compensar las limitaciones que éstas puedan presentar en el desplazamiento, ya que beneficiará a toda la población en general, porque la discapacidad es una condición social que pueda tener toda la población por el envejecimiento que ellas van a presentar, con limitaciones de acuerdo a su detrimento reflejado en el organismo de la persona.

La accesibilidad puede ser conceptualizada por muchas formas, sin embargo, primordialmente es la posibilidad que tiene el ciudadano, con o sin discapacidad, que pueda desarrollarse en un espacio adecuado, interactuando en todas las actividades sociales y económicas, disfrutando de los bienes públicos o privados, servicios en condiciones iguales.

Nuestro cuerpo normativo en temática de discapacidad como la ley N°29973, Ley General de las Personas con Discapacidad, nos dice que la accesibilidad puede ser conceptualizada como el derecho de las personas con discapacidad al goce de infraestructuras, edificaciones, así como el transporte público, que deben tener las condiciones mejoradas para el desarrollo ²² actividades de igualdad como las demás para su plena integración en la sociedad como el desarrollo del proyecto de vida que desean alcanzar.

La falta de elevadores eléctricos o plataformas en los transportes públicos, constituyen una clara vulneración de derechos, presentando obstáculos físicos que impiden o limitan la libertad al libre desarrollo de las personas con discapacidad motora que usan sillas de ruedas. Estos obstáculos son llamados también como barreras de accesibilidad que no permite el libre desplazamiento creando desigualdades en el goce de los derechos fundamentales. Asimismo, esta barrera no solo limita el libre acceso sino también vulnera los derechos fundamentales de la persona, como el derecho a la igualdad que es el eje en que se debe seguir para conseguir igualdad de condiciones.

Acceso al transporte público

La accesibilidad es una vía o dispositivo para el acceso del entorno en el medio físico que el hombre haya creado, y para su adaptación se debe implementar mecanismos adecuados a la infraestructura en todos los ámbitos que presten servicio en la sociedad, con la finalidad de facilitar la movilidad y el desplazamiento independiente, sin sacrificio que se pueda manifestar en la persona que vive con alguna discapacidad, propiciando su inclusión y la equiparación de oportunidades inclusivas para su desarrollo humano en igualdad de condiciones.

Huertas (2007) nos menciona que la accesibilidad se manifiesta de diversa forma, pero fundamentalmente es la posibilidad que tiene el ciudadano sin o con dificultades de movilidad, en hallar un lugar para suplir la inclusión de infraestructuras, asimismo la utilización de los diversos bienes y servicios por todas las personas en situación de igualdad (p. 192).

Hoy en día el acceso al transporte público como coasters, combis o buses para una persona con movilidad reducida que usa silla de ruedas no están acondicionadas para su implementación, teniendo este colectivo a enfrentarse con barreras y limitaciones vulnerando el goce del derecho a la igualdad como se desprende del artículo 2 inciso 2 de nuestra Carta Magna.

23

En el distrito de Puente Piedra ingresan más de 50 empresas que brindan servicios de transportes públicos para la población en el traslado a sus actividades diarias como a sus centros de estudios, centro laboral, a sus citas médicas, a su recreación, entre otras que permite alcanzar su libre desarrollo, sin embargo ninguna de estas empresas de transporte público son adecuadas para el traslado de la persona con discapacidad motora que usa silla de ruedas haciendo una notoria exclusión dañando sus calidad de vida.

Asimismo, existe la concesionaria de Protransporte que tiene a cargo de los alimentadores que traslada a los pasajeros de los troncales o también conocido como estación Naranjal, para continuar con el recorrido de la ruta alimentadora en el bus del Metropolitano, de igual modo en el distrito de Puente Piedra llegan estos alimentadores que tienen la forma de buses para trasladar a los pasajeros hasta el lugar precitado, sin embargo este mecanismo de transporte público no es totalmente accesible, ya que de los

50 alimentadores solo 1 cuenta con el mecanismo de la rampa eléctrica o levador que solo puede trasladar a una sola persona con esta discapacidad, como anteriormente se precisó, en el distrito de Puente Piedra existe 631 personas con discapacidad motora inscritos en CONADIS, siendo notorio en estos buses que presentan barreras de acceso ocasionando desigualdad frente a las demás personas que no tienen discapacidad.

En el año 2014, la población de estudio cansado de muchos atropellos a sus derechos fundamentales, frente al acceso del transporte público, tomaron el paradero Lecaros en el distrito de Puente Piedra formando barreras humanas impidiendo la circulación del tránsito, lugar dónde estos alimentadores realizan descargas de pasajeros, exigiendo que sean tratados de manera igualitaria como los demás pasajeros sin discapacidad, ya que estas barreras de accesibilidad afectan a su libre desarrollo y crean situaciones de discriminación.

El Programa 24 horas (2014), transmitió lo suscitado de lo antes narrado, el Gerente de la Concesionaria de Protransporte Giuliana Rodriguez informa que cuentan con mecanismos equipados con elevadores para brindar el servicio al colectivo con discapacidad afirmando que no todos los buses cuentan con elevadores o plataformas eléctricas, asimismo indica que los usuarios con discapacidad motora que requieran este transporte deben llamar llamen al Call ²⁴ para conocer la programación de estos buses, para la llegada de los mismos, en el distrito de Puente Piedra, con el fin de programar las necesidades de viaje a la programación que ellos tienen establecidos. En relación a la unidad de buses con rampa menciona que es la cantidad que cumple con la norma de los contratos que los establece.

Ahora bien, con respecto que se tiene que primero llamar al Call Center de Protransporte para las necesidades de viaje esta situación vulnera el derecho a la igualdad y el desarrollo a su bienestar, asimismo está yendo en inobservancia de las normas antes citadas de esta investigación, limitando el derecho a la igualdad, a la dignidad inherente de la persona, el derecho de la accesibilidad, así como las normas internacionales que nuestro país es parte.

En relación al contrato que se realizó con la empresa de Protransporte, con respecto a la cantidad de los buses accesibles, este contrato sería nulo ya que en virtud al artículo V

del Título Preliminar del Código Civil que nos señala que todo contrato es nulo cuando afectase algún derecho fundamental, asimismo la teoría de la ponderación nos afirma que cuando dos derechos fundamentales colisionan se da prioridad al más afectado.

Para Vega (2012) nos menciona que el servicio de transporte de autobús urbano esté cada vez más accesible para las personas con discapacidad. Sin embargo, para la ejecución de la adaptación en los vehículos públicos se están presentando dificultades técnicas, obstaculizando la accesibilidad a este medio de transporte que se recomienda la adaptación de alguna plataforma eléctrica, si bien es cierto este sistema genera un gasto adicional al propietario del vehículo, pero de alguna manera debe ser considerado (p. 193).

En nuestro país el transporte público de pasajeros es el sector con menor desarrollo en las medidas inclusivas para la accesibilidad de las personas con discapacidad que usan silla de ruedas, las instalaciones de plataformas eléctricas darían solución para el acceso de salida y entrada de estos pasajeros no viéndose perjudicado en su vida cotidiana.

La realidad de las personas con discapacidad es que no es un sector homogéneo, todo este colectivo enfrentan barreras diarias de accesibilidad en distintos grados, quienes además tienen que ser superados de forma diferente por sus limitaciones en la actividad diaria, y las restricciones de ellas están encuadrados en la determinación de la discapacidad, por tal motivo de ser amparados por el Estado en dos tipos, siendo el primero con el reconocimiento de las barreras que este sector enfrenta, mientras el segundo la implementación de la legislación adoptada para el mejoramiento de estos aspectos (Junca, 2013, p. 252).

Ambas sistematizaciones puntualizan el problema que menoscaba el acceso a los servicios públicos y refleja el desinterés del Estado de no regularizar y ejecutar las normas creadas para la protección de los derechos fundamentales que en principio está relacionado a la dignidad de la persona, que no solo limita su desenvolvimiento en la sociedad sino también faculta la comisión de tentativa contra el principio de su dignidad.

La iniciativa de crear políticas inclusivas son atribuciones de los organismos del Estado,

el acceso al transporte público debe ser situación de prioridad para la readaptación de las personas que presentan alguna discapacidad en la sociedad, citando a lo previsto en la Ley General de Transporte y tránsito terrestre N° 27181, en su título I De la libre competencia y rol del Estado, artículo 4 inciso 4.3, señala: “El Estado procura la protección de los intereses de los usuarios [...]”. Corroborando lo anteriormente afirmado para el acceso del transporte.

Enciso (2014) nos informa que las autoridades con competencia en el transporte terrestre y su tránsito son: el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, las Municipalidades Provinciales, las Municipalidades distritales, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (p. 193).

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el órgano rector en el ámbito nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, tiene como facultad gestionar y dictar los reglamentos en el territorio nacional, establecido en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181, asimismo ampliar para mejorar el desarrollo de la infraestructura nacional y fiscalizar el cumplimiento progresivo de las normas sobre el servicio accesible del transporte terrestre (Enciso, 2014, p. 194).

Las Municipalidades Provinciales en su jurisdicción correspondiente tienen bajo su competencia la exposición de disposiciones regales, supervisa, detecta infracciones y traslada sanciones por incumplimiento de las mismas. Además, da concesión bajo su jurisdicción del servicio de transporte terrestre a empresas privadas (Enciso, 2014, p.198).

El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual – INDECOPI es una Institución que aplica cuerpos normativos generales sobre la protección del consumidor con el propósito de la idoneidad de los servicios (Enciso, 2014, p. 200). El transporte público presta servicio y deben ser de manera idóneos con resultados en mejores condiciones de calidad en presentación de la efectividad de sus derechos ante todos los usuarios.

Lopez (2012) El derecho al acceso del transporte es un derecho que todas las personas tienen para trasladarse de un lado a otro de manera independiente, como en el transporte público, para tal hecho todas las empresas de transporte y organismos estatales involucrados deben tener el compromiso de respetar el diseño universal inclusivo como

principio fundamental para vigilar la accesibilidad para las personas con discapacidad tenga el pleno ejercicio de transportarse en igual condiciones (p. 201).

Palacios (2010) nos señala de no contar con transporte accesible se convierte en un problema social para las personas con discapacidad, ya que se les limita el acceso a vivir una vida dónde se desarrolle de forma independiente, por tal motivo es relevante que estos colectivos puedan acceder a estos transportes accesibles para una mejor calidad de vida (p. 94).

Es preciso señalar que en el capítulo III sobre la Accesibilidad de la Ley N° 29414 Ley General de la Personas con Discapacidad, nos aclara que se debe regular el cuerpo normativo de accesibilidad para el colectivo con discapacidad en el medio urbano cuyo eficacia está a cargo de las municipalidades que promueven, fiscalizan y supervisan, asimismo en relación a las sanciones se toma en cuenta por lo prescrito en el artículo 81 categorizado como infracción grave por la omisión de implementar accesibilidad.

Por consiguiente, estas barreras de accesibilidad vulneran el derecho fundamental de la igualdad para el acceso del transporte público, como tienen los demás ciudadanos que no tienen alguna discapacidad, por lo tanto, esta desigualdad trasgrede la dignidad de la persona humana, llevándolos a des²⁷ ' lades del disfrute de sus derechos fundamentales.

Principio del diseño universal

En el año 1963 fue creado bajo la denominación Diseño Universal por el arquitecto Ronald Mace en el país de los Estados Unidos, con el enfoque orientado a la eliminación de las barreras físicas que presenten las ciudades urbanas dentro de la convivencia con las personas con o sin discapacidad.

Huerta (2007) Se tiene como conocimiento al principio universal en aquellos servicios y entornos de espacios aptos para el uso máximo o posible que tiene la persona sin adaptaciones o un diseño diferenciado con el fin de mejorar la habitualidad, funcionalidad y seguridad de todos los usuarios sin distinción alguna (p. 278)

Cuentan con siete principios dentro del Diseño Universal o Diseño para Todos, se reúnen en el diseño de mejora para todos, a sabiendas que en este diseño involucran también otros aspectos ya sea el costo, la costumbre en la que se usa, el ambiente o entre otras, que no pueden olvidarse de tenerse en cuenta. Asimismo, estos principios son ajustables y se aplican en las infraestructuras, la arquitectura, en el transporte, páginas web, etc.

Se tiene a continuación los siete principios que implementara la accesibilidad en el entorno que rodea a las personas con discapacidad para desenvolverse de manera independiente:

Primer principio:

Uso equiparable. - proporciona el diseño más útil para el uso de todos los usuarios con diversas capacidades físicas o psicosomáticas, que evite segregar alguno, asimismo cuyo carácter debe contener privacidad, seguridad y garantía que deben estar implementadas para todos.

Segundo principio:

Uso flexible. - el diseño se amolda a una extensa categoría de preferencias y prácticas independientes, que brinde posibilidades de elegir técnicas de uso que pueda maniobrar con ambas manos con exactitud y rigor a ritmo del usuario.

Tercer principio:

Uso simple e intuitivo. - el manejo del ²⁸ tiende a ser fácil de entender, tener en cuenta a los saberes, destrezas lingüísticas, alfabetización o nivel de concentración del usuario, eliminando la complicación innecesaria, siendo permanente la intuición en rango de alfabetización y brinde avisos eficaces.

Cuarto principio:

Información perceptible. - El diseño informa de representación eficaz la comunicación relevante para el usuario, resaltando los contextos ambientales o contenidos sensoriales, para contrarrestar de forma reiterada la información central, brindando contraste suficiente entre la averiguación principal y sus alrededores, haciendo diferenciación que pueda ser detalladas proporcionando compatibilidad con diversas técnicas usadas por sujetos con discapacidad sensorial.

Quinto principio:

Tolerancia al error. - el diseño disminuye los peligros y las consecuencias adversarias de ejercicios espontáneas o accidentales, presentando elementos que disminuye las mismas, factores más accesibles, proporcionando advertencias, características y desalentando acciones involuntarias en trabajos que solicitan cuidado.

Sexto principio:

Que exija poco esfuerzo físico. - El diseño logra ser usado eficiente, agradable y con un mínimo de esfuerzo, permitiendo al usuario ubicarlo en una situación corporal equitativa, de manera razonable los ímpetus necesarios, asimismo minimiza situaciones repetitivas con esfuerzos continuados.

Séptimo principio:

Tamaño y espacio para el acceso y uso. - que facilite una capacidad y espacio adecuados para la vía, importancia, uso, atendiendo el volumen físico, el porte o el movimiento del interesado, brindando la visión concisa frente a los elementos destacados tanto para la persona con y sin discapacidad.

De acuerdo a lo establecido a la Norma G.010 precisa que: para proteger el bienestar de las personas, su satisfacción de vida, salvaguardar el medio ambiente, las mejoras urbanas e infraestructura corresponderán a programarse, entre otras, establecidos por los escenarios del Diseño Universal, garantizando 29 las habilitaciones y construcciones sean competentes para la gran cantidad posible de usuarios, sin necesidad de ajustes ni de un proyecto especializado, concediendo ambientes servibles imparcialmente, de manera segura e independiente.

Este diseño universal amplía y simplifica la actuación de diversas labores cotidiana por nuestros usuarios, bajo este enfoque dirige e erradica barreras inaccesibles, que puedan ser el uso y disfrute de todos los usuarios en diferentes edades y capacidades. Asimismo, este principio es un pilar fundamental que regula el principio de igualdad de oportunidades para el cumplimiento del ordenamiento jurídico que vela por el cumplimiento del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora, que usan silla de ruedas.

Nacionales:

Vilcanqui (2017), en la investigación titulada, Autonomía, seguridad y movilidad desde el punto de vista de la persona en condición de discapacidad visual en la ciudad de Lima, tesis para optar el título de Ingeniero Civil de la Universidad Pontificia Universidad Católica del Perú, en el cuarto párrafo recomienda Vilcanqui (2017):

Con el avance tecnológico que se viene desarrollando, se debe difundir la investigación en los campos de movilidad y accesibilidad pensando en los usuarios vulnerables, ya que la tecnología podría contribuir en mejorar no solo la calidad de vida de estas personas, sino también brindarles la oportunidad de ser seres independientes y autónomos (p. 74).

Con el avance de la tecnología se puede implementar transporte públicos accesibles implementados elevadores eléctricos para las personas con discapacidad motora que usan silla de ruedas, el uso y la finalidad de alcanzar una calidad de vida digna como las personas que no tienen discapacidad en el desarrollo de su bienestar social.

Bravo (2016), en la investigación titulada, Turismo para discapacitados en el Perú, tesis para optar el título de Magister en Administración de Negocios de la Universidad Pontificia Católica del Perú (2016), concluyó lo siguiente:

Los discapacitados no son considerados en la planificación de proyectos, instalaciones recreativas, infraestructura de uso público y transporte público, entre otros, salvo ciertas excepciones (p. 48).

30

Hoy en día el derecho a la igualdad al acceso al transporte público en el distrito de Puente Piedra es un derecho que se viene vulnerando y que afecta la dignidad de las personas con discapacidad motora, su exclusión y las desigualdades de las políticas de gobierno han construido barreras de oportunidades desiguales, debido al acceso del transporte público que no cuentan con los mecanismos tecnológicos adecuados, tales como rampa eléctrica, elevadores portátiles, situación que desmedra en todo sentido el disfrute de sus derechos fundamentales como los otros ciudadanos sin discapacidad.

Vilcanqui (2017), en la investigación titulada, Autonomía, seguridad y movilidad desde el punto de vista de la persona en condición de discapacidad visual en la ciudad de Lima,

tesis para optar el título de Ingeniero Civil de la Universidad Pontificie Universidad Católica del Perú, en el primer párrafo concluye Vilcanqui (2017):

La necesidad que tienen estas personas es lo que los motiva a salir de sus hogares y no dejar que la ciudad los limite por la falta de accesibilidad que las calles y espacios públicos poseen (p. 75).

La necesidad es la carencia de algo que pueda tener cualquier persona y toma su tiempo para poder alcanzarlo, pero si una persona con discapacidad reducida tenga esta carencia tiene que lidiar muchas barreras como la accesibilidad en las calles, como eje principal, el otro factor sería un transporte accesible para que estas personas puedan desarrollarse como una persona sin discapacidad, sin embargo en la realidad sucede que el colectivo con discapacidad motora tiene que poner el doble esfuerzo para poder sanear la necesidad que desmedra en todo sentido su vida digna.

Bravo (2016), en la investigación titulada, Turismo para discapacitados en el Perú, tesis para optar el título de Magister en Administración de Negocios de la Universidad Pontificie Católica del Perú (2016), concluyó lo siguiente:

A pesar de la existencia de la Ley para el Discapacitado, su divulgación es lenta y no permite tener una apreciación única del significado y alcance de la persona con discapacidad (p. 48).

La ley de las personas con discapacidad dentro de los veinte años ha sufrido transformaciones desde la ley N° 27050 publicada en el año de 1999 con rasgos del modelo tradicional asistencialista, pasó a la ley N° 29973 publicada en el año 2012 trayendo consigo modelos inclusivos y con principios fundamentales de la Convención de las Naciones Unidas, sin embargo no se difunde con las personas con discapacidad ocasionando el desconocimiento de esta ley en muchos lugares de nuestro país, asimismo no se respeta su cumplimiento y regularización para la igualdad de derechos como los demás.

Las personas con movilidad reducida que usan sillas de ruedas tienen la misma protección jurídica y la misma capacidad de goce como las demás personas sin discapacidad, el menoscabo que sufre de nacimiento o por casos particulares solo genera una condición de sobrevivencia y no debería restringirse o limitarse sus

derechos, sino todo lo contrario, agregar políticas inclusivas, infraestructuras accesibles en la ciudad, así como en el acceso transporte público para su categoría de ser humano y desenvolvimiento en su vida cotidiana con eficacia plena.

Las municipalidades locales y regionales siendo organismos estatales adyacentes a la población, corresponden ejecutar las funciones de fiscalización de accesibilidad que las leyes le confieren, asimismo el CONADIS debe responder en cuanto a la fiscalización y campañas de verificación sobre accesibilidad en cuanto al transporte de uso público de acuerdo a su facultad y reconocimiento que el ordenamiento jurídico le confiere. Por otro lado, la Defensoría del Pueblo según su Ley Orgánica debe cumplir la observancia de las normas de índole accesibilidad, exigiendo la función de los municipios locales.

El transporte público ya debería estar reformado para el acceso de todas las personas sin condición alguna, ya sea por discapacidad o cualquier otra índole, convirtiendo la igualdad es un derecho fundamental garantista en protección de la dignidad de la persona, el implementar mecanismos para su acceso rápido y fácil son garantías alcanzables para la igualdad de todas las personas con movilidad reducida.

Internacionales:

- Colombia

Martínez, en la investigación titulada “Estrategias para promover la accesibilidad, cobertura y calidad en el sistema de tran: ³² público urbano para la población con discapacidad física: Caso Bogotá.”, tesis para optar el título de Magister en Ingeniería de Transporte Universidad Nacional de Colombia (2015), concluyó lo siguiente:

El transporte público tiene un rol muy importante en la inclusión de las sociedades urbanas modernas, ya que mejoran resultados positivos en el transporte público sin dilaciones de eslabones perdidos. Dado así que un transporte público es inclusivo cuando permita el acceso de a las personas con discapacidad, asimismo en reparar sus intereses mejorando su desplazamiento de manera independiente.

El acceso al transporte público de las personas con movilidad reducida es un derecho

fundamental con garantía de otros derechos constitucionales que suman a su inclusión como las demás personas.

Asimismo, este derecho complementa a la actuación de la libertad y de la igualdad existente de este colectivo que ha sido históricamente discriminada por diversa índole, lo cual se adhiere a la reminiscencia de justicia del Estado Social de Derecho.

Martínez, en la investigación titulada “Estrategias para promover la accesibilidad, cobertura y calidad en el sistema de transporte público urbano para la población con discapacidad física: Caso Bogotá.”, tesis para optar el título de Magister en Ingeniería de Transporte Universidad Nacional de Colombia (2015), concluyó lo siguiente:

En este caso la movilidad se define como una condición deseable para acceder a las oportunidades de participar en las principales dimensiones de la sociedad, por ende, la falta de acceso a la movilidad es un factor que contribuye a problemas de exclusión social (p. 153).

Las personas con movilidad reducida en Colombia son el grupo de las minorías invisibles que vienen siendo discriminadas por su condición cognitiva, física, sensorial o mental. Asimismo, de las políticas sociales y la exclusión al transporte público en grandes porcentajes.

En la medida que las personas con movilidad reducida puedan realizar actividades cotidianas para su interacción en la sociedad las probabilidades al acceso a la ciudad y su inclusión aumentan.

33

Martínez, en la investigación titulada “Estrategias para promover la accesibilidad, cobertura y calidad en el sistema de transporte público urbano para la población con discapacidad física: Caso Bogotá.”, tesis para optar el título de Magister en Ingeniería de Transporte Universidad Nacional de Colombia (2015), recomendó lo siguiente:

Es de vital importancia que como profesionales se dé la prioridad a la temática de accesibilidad en el acceso al transporte público, ya que como creadores de políticas públicas no se debe dejar de lado las condiciones de infraestructura para los usuarios con discapacidad que van a ser parte de las políticas de accesibilidad universal (p. 159).

- **Costa Rica**

Ramírez, en la investigación titulada “Las dimensiones de accesibilidad en la Universidad de Costa Rica sede Rodrigo Facio, un acercamiento desde las perspectivas de discapacidad y género” tesis para optar el título de Maestría Académica en Estudios Interdisciplinarios sobre la Discapacidad de la Universidad de Costa Rica (2015), concluyó lo siguiente:

El término de accesibilidad va en conjunto en relación a las infraestructuras que se pueda presentar en los espacios públicos para el acceso de las personas con discapacidad al transporte; asimismo se da la iniciativa al ente responsable de la consagración de las diferentes carreras profesionales y unidades académicas módulos de estudios sobre inclusión de accesibilidad sean tomados en cuenta en las evaluaciones, promoviendo de esta manera acciones de investigación sobre esta temática social de la discapacidad.

- **MEXICO**

Teresa, en la investigación titulada “Estudiante con discapacidad en la Universidad de Guadalajara, México”, tesis para optar el título de Doctor de la Universidad de Oviedo (2013), concluyó lo siguiente:

El deber de difundir temas en las diferentes asignaturas académicas, para el reforzamiento en capacitaciones y ³⁴consejería a los profesores en materia de discapacidad, para erradicar el trato desigual entre los ciudadanos.

La ciudad exige por parte nuestra un reconocimiento social, así como se enfrentan barreras que se construye en ella, está bajo estructura multidisciplinaria como en otros campos; la ciudad es la ubicación geográfica en la que se manifiestan de manera extrema las situaciones de conflictos sociales, asimismo, se viene retardando de manera formal la política pública que se han ido implementando.

La ciudad tiene muchos ámbitos al mismo tiempo tales como: un espacio laboral, un territorio para que el campesino are la tierra, un espacio para el estudio del niño o el

universitario, un lugar de compra y venta de diferentes clases, un territorio de diversiones, un territorio en la que se encuentra miseria y riqueza, espacio donde habitúan distintas clases de gente profesionales y no profesionales. Hoy en día las ciudades se han convertido en estándares de desarrollo y gestión urbana.

La controversia urbana manifiesta su avance en relación con el desarrollo de la industrialización, el cual aclara como la ciudad juega un rol muy principal para el desenvolvimiento de la producción, sin embargo, se ha venido generando al mismo periodo la enajenación entre los ciudadanos.

La función principal de una ciudad es que sea social, avalando a sus miembros el ejercicio total económico y cultural, el disfrute de las riquezas, la elaboración de propósitos e adquisición de patrocinio elaborados en juicio de equidad, igual comercialización, unificación económica, y valoración ambiental.

La causa que originó la iniciativa de elaborar una Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, se formuló íntimamente de las formulaciones preparatorias de la II Conferencia Mundial de Naciones Unidas que trató sobre la preocupación del Medio Ambiente que con el nombre “Cumbre de la tierra” se conocerá en Río de Janeiro, Brasil, en el año 1992. El Foro Nacional por la Reforma Urbana (FNRU) de Brasil, la Coalición Internacional para el Hábitat (HIC) y el Frente Continental de Organizaciones Comunales (FCOC) unificaron esfuerzos para prescribir en ese tiempo el Tratado sobre Urbanización “Por ciudades, villas y poblados justos, democráticos y sustentables”.

35

En los años noventa, en México, fue tajante para el colectivo de las personas con discapacidad. Particularmente, el día 14 de febrero de 1994, concurrieron aproximadamente, 1500 personas con movilidad reducida en el escenario de la Cámara de Diputados; sus pedidos iban en torno a la formulación de una ley más justa y equitativa, con el fin de erradicar las barreras de marginación y discriminación en las calles de México para lograr su inclusión.

A consecuencia de esta movilización social se crea organizaciones personas con discapacidad para exigir la integración de este sector que son reconocido como vulnerable tal se desprende de la Carta Magna de los Estados Unidos Mexicanos.

- **ECUADOR**

Gualoto, en la investigación titulada “La tutela efectiva del principio de accesibilidad de las personas con discapacidad dentro de la infraestructura Municipal del distrito Metropolitano de Quito” tesis para optar el título de Abogado de la Universidad de Granada (2015), concluyó lo siguiente:

La diversidad en la discapacidad ha sido tratado en distinta forma a raíz de los años desde un lado de una sociedad intolerante, hasta alcanzar el espacio actual quienes reconocieron a las personas con discapacidad iguales derechos como los demás ciudadanos, así también innegables prerrogativas especiales en situación de estado vulnerabilidad; uno de sus principios internacionales en relación a su condición humana es la accesibilidad universal, el cual obliga a las entidades crear políticas estatales en garantizar un desplazamiento autónoma y segura para esta población vulnerable.

Gualoto, en la investigación titulada “La tutela efectiva del principio de accesibilidad de las personas con discapacidad dentro de la infraestructura Municipal del distrito Metropolitano de Quito” tesis para optar el título de Abogado de la Universidad de Granada (2015), concluyó lo siguiente:

Ecuador tiene normativas sobre tutela al principio de accesibilidad para el colectivo con discapacidad; dado así que descarta la falta de ordenamiento jurídico en el cumplimiento de la accesibilidad, por las siguientes razones la vulneración al derecho a la igualdad no descende por la ausencia de instrumentos legales para su regulación, sino por el menoscabo político.

Toda vez que, el reconocimiento del significativo desarrollo jurídico, promovido en iniciativa de la Constitución de la República y el tratado de los Derecho Internacionales, en conjunto con la declaración de los derechos fundamentales de las personas con movilidad reducida, así como nacional e internacional, cabe precisar que a pesar de lo citado anteriormente siguen existiendo dilaciones de vulneran y discriminan a esta población, como describe la oficina del Municipio de Quito, ya que no se ha pronunciado sobre mejoramientos urbanística y arquitectónica que fortalezcan el acceso

de las personas con discapacidad, tampoco propusieron accesibilidad en coyuntura universal para este sector vulnerable.

Gualoto, en la investigación titulada “La tutela efectiva del principio de accesibilidad de las personas con discapacidad dentro de la infraestructura Municipal del distrito Metropolitano de Quito” tesis para optar el título de Abogado de la Universidad de Granada (2015), concluyó lo siguiente:

La coyuntura entre el Gobierno central y Municipio fue muy transitoria; las políticas de cada gobierno y sus ideologías fueron barreras sobre la aplicación de planes de gobierno para las personas con discapacidad que viven en la ciudad de Quito – Ecuador; situación que refleja al Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades sin acciones de coordinación de trabajo. Esto hace que el ejercicio de las personas con movilidad reducida sea vulnerado; dado, así como resultado del principio de accesibilidad para este sector con discapacidad no se cumpliría el mandato de la Constitución de la Republica ya que tiene como objeto eliminar barreras discriminatorias que se presentan en distinta forma. Dejando aislados las obligaciones de las autoridades en implementar proyectos integrales cuya esencia tiene naturaleza jurídica.

Gualoto, en la investigación titulada “La tutela efectiva del principio de accesibilidad de las personas con discapacidad dentro de la infraestructura Municipal del distrito Metropolitano de Quito” tesis para optar el título de Abogado de la Universidad de Granada (2015), recomendó lo siguiente:

Crear agrupaciones sociales con integrantes de las familias de las personas con discapacidad para comités de lucha para ir, presionar y obligar al Distrito Metropolitano de Quito para que ejecute políticas públicas de los ordenamientos jurídicos existentes de mejora en la calidad de vida de las personas vulnerables que padecen de alguna discapacidad.

Gualoto, en la investigación titulada “La tutela efectiva del principio de accesibilidad de las personas con discapacidad dentro de la infraestructura Municipal del distrito Metropolitano de Quito” tesis para optar el título de Abogado de la Universidad de Granada (2015), recomendó lo siguiente:

Con la promulgación del mandato en la Ley Orgánica de Discapacidades, el Consejo Nacional de Igualdad de Discapacidades (CONADIS) tiene el deber fundamental en gestionar ante las autoridades encargadas de programas y planes que fortalezcan a ejecutar el principio internacional de accesibilidad universal para este sector con discapacidad del país, no es otra cosa más que indagar y exigir sobre herramientas de conexión entre los municipios, empresas privadas, gobierno central y las ONG; para estandarizar y mejorar reformas de acceso a salvaguardar sus derechos mediante el acceso a una ciudad accesible para su independencia eliminando barreras.

Sarango, en la investigación titulada “Estudio de la accesibilidad al medio físico y transporte público, para personas con discapacidad física en el área urbana de la ciudad de Loja.” tesis para optar el título de Ingeniera en Administración Pública. de la Universidad Nacional de Loja (2015), concluyó lo siguiente:

El acceso al medio físico y transporte público se presenta en malas condiciones en un 81% y 73% respectivamente, ya que no poseen las características recomendadas por la Ley y ordenanza, así como medios necesarios para que las personas con discapacidad física circulen libremente.

Sarango, en la investigación titulada “Estudio de la accesibilidad al medio físico y transporte público, para personas con discapacidad física en el área urbana de la ciudad de Loja.” tesis para optar el título de Ingeniera en Administración Pública. De la Universidad Nacional de Loja (2015), concluyó lo siguiente:

Muy a parte de la regularización de la Carta Municipal de Ecuador y la Ley Orgánica de Discapacidades, del distrito de Loja hay ordenanza municipal sobre el objeto de ordenar políticas públicas que mejoren la igualdad de transitar de manera igualitaria entre todas las personas sin distinción de alguna discapacidad garantizando vigencia, promoción y ejercicio de los derechos; cabe recordar que este colectivo desconocen la Ordenanza Municipal de Loja por ende se necesita la propagación de esta norma para su conocimiento.

Sarango, en la investigación titulada “Estudio de la accesibilidad al medio físico y transporte público, para personas con discapacidad física en el área urbana de la ciudad

de Loja.” tesis para optar el título de Ingeniera en Administración Pública. De la Universidad Nacional de Loja (2015), recomendó lo siguiente:

El ayuntamiento y las instituciones públicas, así como las privadas deberían establecer contextos de movilidad en el transporte público con el objetivo de erradicar limitaciones de barreras en la interacción con la ciudad que debe pasar estas personas con discapacidad.

Sarango, en la investigación titulada “Estudio de la accesibilidad al medio físico y transporte público, para personas con discapacidad física en el área urbana de la ciudad de Loja.” tesis para optar el título de Ingeniera en Administración Pública. De la Universidad Nacional de Loja (2015), recomendó lo siguiente:

Crear planes de accesibilidad donde se desprenda niveles de accesibilidad para la mejora de elementos en el entorno del medio físico con el objetivo que no tengan obstáculos en desplazarse de un lugar a otro para usar los distintos niveles de bienes y servicios, así como también los inscritos en ayuntamiento del transporte terrestre , siempre verificando su cumplimiento y condiciones de estas unidades para su cumplimiento y asegurar la capacidad integral de las personas con movilidad reducida al momento que desea transitar de un lugar a otro.

Sarango, en la investigación titulada “Estudio de la accesibilidad al medio físico y transporte público, para personas con discapacidad física en el área urbana de la ciudad de Loja.” tesis para optar el título de Ingeniera en Administración Pública. De la Universidad nacional de Loja (2015), recomendó lo siguiente:

39

El Gobierno Municipal debe hacer prevalecer el cumplimiento de la Ordenanza a fin de respetar los intereses de las personas con movilidad reducida y si no se cumpliera aplicar la norma sancionatoria a través del designio de algún funcionario para que organice con otras entidades programas, planes o proyectos que salvaguarden los preceptos jurídicos de accesibilidad de las personas con discapacidad, igualmente con el cumplimiento del ordenamiento de la ordenanza.

Zarca, en la investigación titulada “Accesibilidad en el transporte público colectivo urbano: una mejor comprensión de la experiencia de discapacidad” tesis para optar el título de doctora de la Universidad de San Carlos de Guatemala (2015), concluyó lo siguiente:

Transmitir accesibilidad en la sociedad gestionando igualdad sostenible y equilibrado en todos los ámbitos favoreciendo al acceso de políticas inclusivas en la movilidad a los sistemas de transportes públicos urbano. Un servicio de transporte es de naturaleza accesible cuando permita a las personas con movilidad reducida a satisfacer sus necesidades y esperanzas en el desplazamiento de manera independiente, para lograrlo es preciso la infraestructura del transporte, estaciones o paraderos tengan los mecanismos adecuados que logren el traslado para las personas con discapacidad motora que usan silla de ruedas.

La aparición de mecanismos accesibles de adaptación en el transporte público permite que las personas con movilidad reducida participen de manera activa en las actividades económicas y sociales, permitiendo a este colectivo satisfacer sus necesidades de manera independiente como las demás personas, para ello será preciso reformar desde el paradero, hasta la infraestructura que va por dentro de los buses con mecanismos de equipos.

1.3 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

40

En la etapa de formulación del problema en una tesis de investigación, busca organizar, limitar el campo expresamente de la idea de investigación en la que desarrollará el proyecto, asimismo esta pregunta contuvo: intervención, asociación o descripción que busca resolver el problema que se va plantear.

Además, precisó cuáles son las interrogaciones que debió ser resueltas. Por último, es el problema que fue el meollo de estudio.

PROBLEMA GENERAL

Es así que se formuló la siguiente pregunta:

¿Cómo el Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influye en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018?

PROBLEMA ESPECÍFICO 1

1.- ¿De qué manera el Derecho a la igualdad de las personas Cuadripléjicos incide en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018?

PROBLEMA ESPECÍFICO 2

2.- ¿Cómo el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapléjico optimiza el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018?

1.4 JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

La presente investigación fue importante desde un enfoque teórico, ya que desarrolló conceptos relacionados al derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora que usan silla de ruedas frente al transporte público quienes son discriminadas de manera indirecta por parte de las políticas públicas del Gobierno Central, Municipal; Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Empresas de transporte público, debido a la falta de accesibilidad en el transporte terrestre urbano para el libre acceso de este colectivo con en igual condiciones c 41 as demás personas, asimismo se conocerá tesis y cuerpos normativos nacionales e internacionales relacionados al título de la investigación, la misma que será instrumento de apoyo y contribuirá con la sociedad, así como la comunidad académica.

De igual manera, desde un enfoque práctico, ésta presente investigación permitió conocer la realidad situacional que afronta el colectivo con discapacidad motora frente a la vulneración del derecho a la igualdad en el acceso del transporte público, por las barreras de las infraestructuras que existen en los vehículos de transportes terrestre que vulneran el derecho fundamental como la igualdad, debido a la limitación de la pérdida

de movilidad de los miembros inferiores que ocasiona una discapacidad y convirtiéndose en una condición humana, situación que el Estado debe preparar la ciudad para la inclusión en virtud del principio a la igualdad sea equilibrada sin barreras de discriminación para ninguna persona que tenga este desmedro.

Una discapacidad no puede limitar el derecho de la dignidad de la persona humana, ya que es un deber fundamental del Estado en preparar políticas reintegradoras de accesibilidad de equidad amparado en el principio internacional de la Organización de las Naciones Unidas como del diseño universal, la discriminación no se presenta de manera expresa pero sí se puede manifestar de manera tácita, como el desinterés de los gobiernos estatales que nos llevó al incumplimiento de las leyes nacionales e internacionales.

El transporte público es una necesidad básica para la ciudadanía porque traslada de un lugar a otro con la finalidad de continuar sus fines sociales, un transporte inaccesible pondría en riesgo a una serie de derechos tales como derecho a la educación, a la salud, a la recreación, al trabajo porque estaríamos limitando de cierta manera a su ejercicio; así como el derecho fundamental que tiene toda persona desde su nacimiento y no puede ser vulnerado porque estaríamos limitando el ser de la persona, nos estamos refiriendo con el derecho a la igualdad.

Así mismo, esta investigación fue importante desde un enfoque metodológico, ya que a través de la regularización de las normas, procedimientos y técnicas metodológicas, buscó a conocer el meollo del ejercicio del derecho a la igualdad en el acceso al transporte público, la misma que se verificará en diversos recursos como: Blogs de transporte accesible, leyes, doctrinas e i⁴² es.

1.5 SUPUESTOS, OBJETIVOS DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

SUPUESTO GENERAL

El derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influye favorablemente en el acceso al transporte público, en su inclusión en términos de equidad al uso del transporte público, implementando vehículos adaptados.

SUPUESTO ESPECIFICO 1

El Derecho a la igualdad de las personas cuadripléjicas incidiría favorablemente en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018 ya que permitiría acondicionar elevadores eléctricos para el acceso al transporte público, para su idónea movilidad de lugares alejados, y no se afecten económicamente con el uso de transportes particulares como taxis.

SUPUESTO ESPECIFICO 2

El derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapléjico optimiza favorablemente el acceso al transporte públicos, 2018, ya que permite a las personas con discapacidad motora, reducir sus actividades diarias, en el trabajo, rehabilitación, educación, recreación, salud, recuperando el principio de la vida digna.

OBJETIVO JURÍDICO GENERAL

Determinar como el Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influye el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018

OBJETIVO JURÍDICO ESPECÍFICO 1

Determinar de qué manera el Derecho a la igualdad de las personas Cuadripléjicos incide en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018.

OBJETIVO JURÍDICO ESPECÍFICO 2

Analizar como el derecho a la igualda⁴³ as personas con discapacidad parapléjico optimiza el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018.

I. MÉTODO

2.1. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

Para Valderrama (2015, p.59) el diseño de investigación tiene por objetivo tres fines: adherir estrategias apropiadas para expresar a la enunciación del problema; accede evidenciar la consecución de los objetivos; accede evidenciar la veracidad o falsedad de las hipótesis.

Asimismo, Hernández (2014, p.126) menciona que la formación del diseño de investigación constituye el lugar donde se relacionan las fases conceptuales del

transcurso de exploración como el planteamiento del problema, el progreso del aspecto teórico y las hipótesis con las fases subsecuentes cuyo carácter es más operativo.

Tipo de investigación

Existen varios juicios para especificar la investigación, estos pueden ser:

Descriptiva

Según Hernández (2014, p.92) la investigación descriptiva investiga describiendo cualidades y particularidades sustancial de diversos fenómenos que se estudie. Detalla estilos de un conjunto o población entre sus caracteres.

La investigación descriptiva refiere un hecho o fenómeno en cuanto a sus particulares, caracteres o conexiones correctas aunado a sus elementos. Como nos señala Tamayo (2015, p.81) sobre los métodos descriptivos que son el segundo rango del conocimiento científico. Presenciando una pluralidad de estudios descriptivos. Los datos descriptivos se pueden clasificar en cuantitativos o cualitativos. Siendo en primer caso que analizan muestras grandes de individuos. Mientras en el segundo se estudian más a profundidad sobre una conglomeración más reducida.

Interpretativa

Tiene como finalidad de ahondar nuestros saberes y comprensión; permite reunir la aparición del individuo, de los actores frente a lo establecido. Existe una concordancia de intervención democrática y demostrativa enlazados en el investigador y el centro indagado. Prepondera la experiencia determinando las causas de los sentidos de los fenómenos a un entendimiento de manera estructurados (Valderrama, 2015, p.83).

Diseño de investigación

45

Teoría Fundamentada:

Es una metodología que recurre una manera sistemático cualitativo para crear teoría que exprese en un nivel conceptual una acción, un área específica o una interacción, ya que es útil cuando no expliquen las teorías disponibles sobre el fenómeno o planteamiento del problema, o cuando tampoco esclarece la muestra de interés;

asimismo esta teoría está en búsqueda de comprender los procesos sociales (Hernandez, Fernandez y Baptista, 2006, p. 111).

Haya ausencia de teorías utilizables medio de la teoría, a través de esta metodología podemos expresar aquellas envolturas que son distinguidos de un establecido espacio de tesis (Aguilar y Morales, 2016, p.249).

Estudios Socio críticos:

Acoge la imagen de la teoría crítica siendo un dogmatismo social que no es estrictamente materialista ni sólo explicativa; sus tributos, ocasionan, de las erudiciones comunitarias y de la indagación del participante. Posee como objetivo originar las innovaciones sociales proporcionando consultas a dificultades definidos presentes en el seno de las comunidades, pero con la interacción de sus miembros (Valderrama, 2015, p.182).

2.2. MÉTODOS DE MUESTREO

Caracterización de sujetos

Gomez (2013) menciona que en el proyecto de investigación científica se conoce por caracterización de sujetos a todos los individuos que son ejemplificado metodológicamente y quienes aportaran información de manera directa o indirecta. A estos individuos se les debe clasificar en lo relacionado con el tema, siempre y cuando se seleccione a los sujetos adecuados que tengan relación en el recojo de información y que se encuentren en situaciones de que ⁴⁶ an facilitar lo peticionado (p.67).

En esta presente investigación, se consideró en base a los siguientes criterios de clasificación de sujetos que se encuentran inmersos con lo investigado:

Tabla N° 1: Sujetos

SUJETO	NOMBRE Y APELLIDOS	GRADO ACADÉMICO	EXPERIENCIA LABORAL	AÑOS DE EXPERIENCIA
--------	--------------------	-----------------	---------------------	---------------------

1	EDUARDO DEL CASTILLO KUSTERMAN	Sociólogo	4 años (Ex trabajador del CONADIS)	8 años en temas de discapacidad
2	OSCAR GOMEZ LOZANO	Docente	15 años (trabajador de la OMAPED de Puente Piedra)	30 años en temas de discapacidad.
3	MARIBEL SILVA MACEDO	ABOGADA	09 años en derecho constitucional	15 años en temas de discapacidad
4	JUANA ESPINOZA PALACIO	Secundaria Completa	3 años como Presidenta de la asociación de personas con discapacidad “Juntos Triunfaremos”	15 años en temas de discapacidad
5	GLADYS PACHECO	ABOGADA	10 años en Derecho Constitucional	8 años en temas de discapacidad.
6	ELISA VELASQUEZ JORDAN	ABOGADA	05 años en derecho constitucional	10 años en temas de discapacidad
7	SAMUEL MEDINA RAMOS	Secundaria Completa	2 años en la OMAPED	35 años en la temática de discapacidad
8	JOSE CHIMOY CHEVEZ	Secundaria Completa	3 años como presidente de la asociación PFCADE	40 años en temas de discapacidad
9	XIOMARA A. FRYE ESPINOZA	ABOGADA	2 años como especialistas en derecho constitucional	06 años en temas de discapacidad

Fuente: Elaboración propia Lima 2018.

Población y Muestra

Población

Es un conjunto acumulado de seres, elementos o cosas que poseen características peculiares perceptibles que pueden ser finitas o infinitas, en muchos casos observables, tangibles y cuantificable con un problema de estudio a fin (Valderrama, 2013, p.182).

La población determinada de esta investigación son las personas con discapacidad motora que tienen movilidad reducida y que para ello deba usar el aparato biomédico como lo es la silla de ruedas en el distrito de Puente Piedra hasta el año 2018.

Muestra

Para Murria (2010) la muestra es aquel subconjunto extraída de la población que está siendo objeto representativo de estudio de un universo cuya finalidad sirve para teorizar los resultados y así certificar los supuestos jurídicos (Murria, 2010, p. 25).

La muestra utilizada para la presente investigación será de 4 representantes de colectivos en temática de discapacidad, tales así como el representante de la OMAPED (Oficina Municipal de Personas con Discapacidad), el presidente del equipo de básquet adaptado, la presidenta de la asociación Juntos Triunfaremos, y el presidente de la asociación PFCADE (Puentepedrineros Formando Capacidades para el Desarrollo), los mismos que padecen de la discapacidad motora y a la vez representan a más de 50 personas con discapacidad en el distrito de Puente Piedra.

2.3. RIGOR CIENTÍFICO

48

Técnicas e instrumento de recolección de datos

Según Hernandez (2013) describe que la etapa de recolectar los datos adecuados implica realizar un plan minucioso que nos proporcione recabar datos con objetivos específicos, tal plan incluye, fuentes de dónde se lograrán identificar los datos de personas, documentos, base de datos, archivos, etc; definir con precisión la localización de estas fuentes; dicho dato debe ser válidos, confiable y objetivos (p.195)..

Podemos utilizar para la recolección de datos como: formularios, entrevistas, pruebas de conocimiento, encuesta, Likert, el focus groups, semántico, el análisis de fuentes de documentos, listas de chequeos, cuestionario, etc.

En el desarrollo de esta investigación se empleó de acuerdo al problema de estudio las técnicas de entrevista, y análisis de fuente documental.

Confiabilidad

En esta presente investigación, los datos que adjunto son confiables en las entrevistas realizadas a presidentes de asociaciones con discapacidad, un representante de la OMAPED y abogados especializado en Constitucional y ex trabajadores del CONADIS, siendo sus aportaciones de gran relevancia.

Análisis de Fuente Documental:

A través de esta técnica el investigador busca en identificar el documento y luego pasará analizarlo usando los métodos científicos, este análisis comprenderá de fuentes normativas, doctrinarias y jurisprudenciales (Valderrama, 2015, p.146).

Entrevistas:

Esta técnica está conformada por las personas que forman parte del desarrollo del estudio, siendo una de ellas el entrevistador, quien formula las preguntas y la otra el respondiente o entrevistado, que al contestar las interrogantes o inquietudes del entrevistador consiguiendo respuestas relacionadas con el problema de investigación (Ramos, 2014, p. 124).

Los instrumentos a utilizar son los siguientes:

Guía de entrevista.

Guía de Análisis de fuente doctrinal y normativa

Validez del Instrumento

Para la Torre (2013) entiende por validez el valor en que la frecuencia muestra con precisión el rasgo, dimensión o característica que se intenta evaluar, y la validez se manifiesta en distintos grados, asimismo es importante determinar el tipo de validez de la prueba (p.206)

El grado óptimo de validez del Instrumento elaborado y practicado se logró a través del juicio de valor de especialistas en el derecho constitucional, personal encargado de la Oficina Municipal de Apoyo de las Personas con Discapacidad OMAPED y representantes de distintas asociaciones de personas con discapacidad, quienes aplicando sus erudiciones, prácticas y experiencias dieron validez a las preguntas de las entrevistas planteada en la investigación.

Los profesionales a cargo de la validación fueron los siguientes:

Tabla N°2: Validez del instrumento

Cuadro de Validación de Instrumentos			
Instrumento	Validador	Cargo o Institución donde labora	Tipo de Docencia
Guía de Preguntas de Entrevista	Mario Chavez Rabanal	Docente de la Universidad Cesar Vallejo 50	DOCENTE TEMÁTICO
	Michael Trujillo Pajuelo		DOCENTE METEDÓLOGO
	Jacqueline Lopez Torres		DOCENTE EN DERECHOS HUMANOS

Fuente: Elaboración propia Lima 2018.

Tabla N°3: Validez del instrumento

Cuadro de Validación de Instrumentos

Instrumento	Validador	Cargo o Institución donde labora	Tipo de Docencia
Guía de Preguntas de Cuestionario	Mario Gonzalo Chavez Rabanal	Docente de la Universidad Cesar Vallejo	DOCENTE TEMÁTICO
	Michael Trujillo Pajuelo		DOCENTE METEDÓLOGO
	Jacqueline Lopez Torres		DOCENTE EN DERECHOS HUMANOS

Tabla N°4: Validez del instrumento

Cuadro de Validación de Instrumentos			
Instrumento	Validador	Cargo o Institución donde labora	Tipo de Docencia
Guía de Análisis Doctrinario, Normativo y	Mario Chavez Rabanal	Docente de la Universidad Cesar Vallejo	DOCENTE TEMÁTICO

2.4. ANÁLISIS CUALITATIVO DE D. 51

Método Inductivo:

Para Bizquerra (2017) explica que con el método inductivo se estudian los argumentos exclusivos a partir de las cuales se obtiene conclusiones de manera general. El objetivo es el hallazgo de generalizaciones y suposiciones a partir de investigaciones metodológicas de la realidad (p. 232).

Método Hermenéutico:

Liliana, Airlines y Doris (2011) describen el método hermenéutico como un modelo interpretativo de los argumentos al terreno ontológico. Alcanzando comprender el significado de las cosas; tal es así que la realidad es un legado de un conjunto heredado de textos, monumentos, relatos, mitos, creencias, narraciones, saberes e instituciones, de lo que se fundamentó de lo es el hombre y el mundo (p. 90).

Unidad Temática y Categorización

Para Jiménez (2012, p.55) las categorías son características de medirse u observarse varían según su enfoque cualitativo y cuantitativo; los temas que se investiga siempre tendrán una o más categorías con la finalidad de agrupar elementos o clasificarlos en clase o serie los temas que se abarca dentro de la investigación para luego ser desarrollados en ese sentido.

En base a lo dicho, para efectos de esta investigación se estableció las siguientes categorías:

La unidad temática se desenvuelve en relación a lo siguiente:

Tabla N°5: Categorización

Categoría	Definición	Sub categoría
El derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora	El derecho a la igualdad es de naturaleza fundamental y está relacionado con la dignidad de la persona, salvaguardando su bienestar social y desarrollo en igualdades de condiciones como las demás personas.	Persona con cuatripléjica
		Persona con paraplejia
		Persona con movilidad reducida
El acceso al transporte público	Es la accesibilidad en acceder de igualdad condiciones a los vehículos de transporte público para trasladar a las personas.	Coaster
		Combis
		Microbús
		Buses

Fuente: Elaboración propia, Lima, 2018.

2.5. ASPECTOS ÉTICOS

La presente investigación se desarrolló con información fidedigna en doctrinas basadas al tema de investigación con especialistas dedicados al tema con años de experiencias en el derecho y a la accesibilidad en igualdad para las personas con discapacidad, asimismo en consideración y respeto de los derechos de autor, se citará las referencias bibliográficas empleadas bajo el estilo American Psychological Association (APA).

II. DESCRIPCIÓN DE RESULTADOS

3.1.1 Descripción de resultados de la entrevista

En esta parte de la investigación se concentró más en traspasar los resultados que se obtuvo con la aplicación del instrumento de validación como la Entrevista, la misma que se visó por especialista metodología y temático, cuya viabilidad se expondrá en la presente tesis.

La descripción de resultados, su aporte reflejó en las respuestas que brindó los entrevistados que tuvieron mucho que aportar con esta presente tesis por estar inmiscuido en temática de discapacidad por ser tema inmerso en la investigación,

asimismo estos resultados nos permitieron complementar con el objetivo general y específico.

La descripción de resultados se desarrolla con el fin de interpretar los resultados conseguidos de la diligencia del instrumento, esto siempre en relación con el problema de la investigación, asimismo con los objetivos planteados y los supuestos planteados. (Valderrama, 2015, p.146).

Por lo que, seguidamente se detalló y examinó la información obtenida de las entrevistas realizadas durante los meses de setiembre a noviembre del presente año, cuya información es de fuente primaria que contrastó con los supuestos específicos de la presente tesis, partiendo que cada en el objetivo general tiene 3 preguntas, en el objetivo específico 1 tiene 4 preguntas y por último en el objetivo específico 2 tiene 3 preguntas, siendo un total de 10 preguntas que procedo a detallar:

Entrevista dirigida a funcionarios públicos, congresistas, activistas de la sociedad civil defensoras de los derechos de la población con discapacidad y abogados especializados en Derecho Constitucional

OBJETIVO GENERAL

Determinar como el Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influye en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018.

Bajo ese tenor, se formuló en el objetivo general las siguientes interrogantes:

1. ¿De qué modo el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora garantiza el acceso del transporte público?

Sobre la presente pregunta formulada a la 54 . Constitucionalista ex trabajadora del CONADIS y madre de un niño con discapacidad, Velasquez (2018) nos menciona, que las Instituciones sujetas al tema de transportes públicos deben establecer políticas o estrategias de ejecución que resulten necesarias para cambiar esta situación que en la actualidad se muestran situaciones deplorables. Asimismo, cuestiona la pregunta recomendando que su orden correcto es si hay la posibilidad del acceso efectivo de este derecho para las personas con discapacidad no solo para observar una sociedad

inclusiva, sino que todo el sistema del transporte consagre igualdad que tanto se requiere.

Asimismo, los entrevistados Espinoza (2018), Gomez (2018), Chimoy (2018) Representantes de asociaciones de personas con discapacidad, y Medina (2018) representante de la Oficina Municipal de Atención a la Persona con Discapacidad (OMAPED) coinciden en el razonamiento del derecho a la igualdad con la implementación de políticas públicas para la inserción de transportes públicos en su circulación en la sociedad, sin vulnerar ni excluir a ningún sector de la población, estas políticas públicas es implementada a través de los organismos del ente estatal para los mecanismos que sean pertinentes.

Cabe precisar que, nos menciona que en virtud del derecho a la igualdad garantiza un trato igualitario a todas las personas sin diferenciación alguna, con el fin de que la población con discapacidad pueda realizar un mejor y adecuado uso del transporte público, y no pueda presentarse diferenciación alguna sino incluso en micros, ómnibus, o cualquier otro vehículo público preste servicio.

Por otro lado, Silva (2018), Kusterman (2018), Pacheco (2018) y Frye (2018), precisan que mediante el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora que pueden acceder de manera accesible de acuerdo a lo establecido en el principio universal, a sus actividades sociales a través de incluir políticas públicas para erradicar barreras u obstáculos de infraestructura, asimismo reafirman que existen cuerpos normativos que regulan la accesibilidad en el transporte y sanciones a su incumplimiento de acuerdo a la gravedad.

Cabe precisar, que los citados entrevistados indican que ante la falta de mecanismos en la infraestructura en los vehículos accesibles pueden presentar signos de discriminación hacia las personas con discapacidad motora, porque de cierta manera los excluye en realizar sus actividades cotidianas como las de ⁵⁵ personas, y no puedan vulnerar este derecho fundamental de esta población.

2. ¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora en el acceso del transporte público?

Sobre esta pregunta formulada, los entrevistados Kusterman (2018), Frye (2018), Silva (2018), Velasquez (2018), Chimoy (2018) y Pacheco (2018) precisaron que la regulación del derecho tiene que ser óptimo para la sociedad, dado así que el Estado

dentro de sus 3 niveles (legislativo, Judicial y Ejecutivo) y con las distintas organizaciones deben lograr que el acceso al transporte público para las personas con discapacidad que usen silla de ruedas, tenga injerencia con resultados positivos en los derechos internos subjetivamente de esta población.

Asimismo, precisaron, que el transporte público en la actualidad en nuestro país no es el adecuado, por tal motivo, se requiere acciones concretas para revertir esta situación desmerecedora de igualdades sociales, por las siguientes razones opinan que este sistema de transporte debe ser de fácil acceso, para desenvolverse a realizar sus actividades diarias de manera en rango normal como cualquier otro ciudadano con la intención de mejorar su calidad de vida.

Esclarecieron, que las personas con discapacidad les asiste los mismos derechos como la población que no padece de alguna discapacidad, pudiendo acceder al sistema de transporte público de acuerdo a sus necesidades deben ser priorizadas, sin dilaciones para su uso, recalcando que su inclusión les permite reinsertarse a la sociedad, pero será posible si el Estado muestra algún interés para alcanzar este objetivo bajo la implementación de vehículo accesibles, garantizando así el derecho a la igualdad.

Por otro lado, uno de los Entrevistados, nos hace mención que el “Derecho a la Igualdad” sobre su génesis que es un trato justo por la sociedad y el Estado sin ninguna discriminación en la elaboración de proyectos públicos establecidos en los principios internacionales, convirtiendo en un servicio inclusivo adaptando condiciones necesarias para no excluir a ninguna población.

Ante ésta pregunta formulada, la activista Espinoza (2018) de la asociación Juntos Triunfaremos, nos refiere que la realidad es penosa, ya que las autoridades necesitan valerse del derecho que tiene las personas con discapacidad para recién realizar los buses inclusivos, no estando la cultura de prevención entre su gobierno, no tomando conciencia que esta población es visible, ; 56 tanto, necesita que su derecho a la igualdad sea como todos.

Por otro lado, ante ésta pregunta formulado el presidente de la asociación de básquet adaptado Gomez (2018), refiere que el derecho a la igualdad es en virtud a la esencia de la persona humana, en su cualidad, ninguna persona debe ser discriminada de manera expresa o tácita, asimismo reflexiona que un país al no contar con vehículos accesibles

se convierte en forma de discriminación, ya que de cierta manera existe la figura de la exclusión.

3. ¿De qué manera el transporte accesible optimiza favorablemente a la inserción de las personas con discapacidad motora con su vida diaria?

Sobre ésta pregunta formulada, los entrevistados Gomez (2018), Pacheco (2018), Chimoy (2018), Kusterman (2018), Frye (2018) y Medina (2018) argumentaron que un transporte con las características de accesibilidad mejora el desplazamiento de la persona con discapacidad motora reinsertándolos a su vida cotidiana, expresando su independencia, en el actuar dentro de la sociedad, afirmando que un transporte público inclusivo para esta población con discapacidad motora, mejora con las asistencias en la rehabilitación, al trabajo, a la educación, entre otras actividades, realizando de manera fácil.

Asimismo, con las infraestructuras acondicionadas en el servicio de transporte público, muy aparte de integrarlos a sus actividades que estén en su proyecto de vida, mejora su estilo de vida realizándolas de forma normal que esté dentro de la sociedad y acceden a todas las oportunidades como las demás personas.

En cuanto a esta pregunta formulada, el entrevistado Silva (2018) realiza comparación con nuestro país vecino del sur como Chile, reafirmando que un transporte público accesible, es el mejor mecanismo que se puede implementar para no menoscabar la esfera humana de las personas con discapacidad motora que usan sillas de ruedas. Precizando, además, que la inclusión de estos transportes accesibles mejoró la calidad de vida y reivindicó su derecho a la igualdad.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Evaluar de qué manera el Derecho a la igualdad de las personas Cuadripléjicos incide en el acceso al transporte público.

Bajo esta tesitura, se hicieron las siguientes preguntas a los entrevistados:

4. ¿De qué forma el Derecho a la igualdad de las personas cuadripléjicas incide en el acceso del transporte público?

Para los entrevistados Frye (2018), Pacheco (2018), Medina (2018) y Silva (2018) nos manifiesta que el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad cuádrupléticas el no contar con vehículos accesibles transgrede los derechos humanos de las citadas personas, creando esferas de desigualdades, por tal motivo se debe implementar normas que regule la inserción de transportes públicos adaptados basados en el criterio al derecho a la igualdad para toda la población sin distinción alguna.

Asimismo, señalan, mediante el derecho a la igualdad se debe implementar mecanismos de accesibilidad en el transporte público con atención para la obtención de alcanzar las mismas oportunidades como la demás población.

Por otro lado, señalan que a través del derecho a la igualdad influyen en la relación del Estado y el Hombre, ya que el Estado crea políticas inclusivas para la población en general, y el hombre ejercer sus derechos con el fin de adecuar un sistema de vida en igualdad de condiciones sin diferencia alguna. Aclarando que una deficiencia en la persona no puede reducir el goce de sus derechos en circunstancias igualitarias.

Por otro lado, los entrevistados Kusterman (2018), Chimoy (2018) y Espinoza (2018), expresan que bajo el precepto del derecho fundamental como es la igualdad, el Estado está obligado a crear políticas reintegradoras en los diversos servicios con el fin de reformar la accesibilidad en todas sus esfera social para una sociedad en condiciones de igualdad, asimismo mencionan que el derecho a la igualdad está amparado en una norma y su motivación a que se regularice estará a cargo de representantes del Estado para ello debe crearse un transporte con las mismas condiciones para todos para mejorar una vida independiente para la población con cuádruplejía, de ahí que el derecho a la igualdad influye en que los representantes del Gobierno Estatal se basen en este derecho para la reforma del servicio de transporte con las características que requieran como un público en general.

Bajo esa tesitura, el entrevistado Gomez (2018) presidente de la asociación del básquet sobre silla de ruedas y Velasquez (2018), n 58 alan que el acceso al transporte debe ser inclusivo y ser realizado, sin poder de beneficio para algún sector de la población. Lo resaltante del transporte público es que sólo una empresa a nivel de Lima solo se ha enfocado en otorgar un respaldo social para las personas con esta discapacidad de estudio, logrando que sean ellos los centros de atención y no la empresa. Lamentablemente, ésta política adoptada tendrá efectos positivos, pero en las arcas de la

misma porque otorga cierto beneficio tributario siempre esas acciones contribuyan para el bien de la sociedad.

De acuerdo a la información obtenida mediante éste acápite, además se desprende que ante la falta de vehículos accesibles se excluyen del abanico de los derechos fundamentales, como el libre desarrollo hacia las mismas oportunidades como ciudadanos que son parte de esta nación, vulnerando su legítimo derecho a la igualdad.

5. ¿De qué manera las personas cuadripléjicas se ven afectados económicamente entre la falta de transporte públicos accesibles?

Los entrevistados Gomez (2018), Velasquez (2018), Kusterman (2018), Chimoy (2018), Espinoza (2018), Frye (2018), Pacheco (2018), Medina (2018) y Silva (2018) coincidieron que el colectivo con discapacidad cuadriplejia presentan desorbitante afectación en su económica para movilizarse de un lugar a otro.

Ante las noticias locales se muestra que la economía peruana se encuentra en un ritmo creciente a paso lento pero seguro. Dado que, esta economía óptima no refleja la situación decreciente que crea desigualdades en estas personas, y que no gozan de este derecho que deben tener todos. El Estado justifica su actuar en base a un grupo de personas que están en la misma condición, en consecuencia, eso no permite tener una perspectiva general de las consecuencias económicas que conllevaría a no acceder al transporte público.

Es importante señalar que además los entrevistaron precisaron que a la falta de transportes públicos accesibles, se ven obligados a movilizarse en transportes particulares, creando mucha inversión para ello, con el objetivo que continúe con su desarrollo personal, sin embargo a la falta de éste servicio accesible siembran pérdidas económicas teniendo muchas veces que pagar 50 veces más de un pasaje normal en el servicio de transporte público, dado así que no les permite poder acceder a otras actividades, asimismo origina desequilibrio en la capacidad adquisitiva de ésta población de estudio.

Además, señalaron, que frente la falta de transportes accesibles para la población con discapacidad cuadripléjica, se forma impacto en su nivel socioeconómico, asimismo,

este grupo constituye un sector poblacional con especial riesgo de sufrir más rápidamente y de forma violenta, los efectos de una situación económica indolente y adversa a falta de accesibilidad en el transporte perjudicando su canasta familiar.

Por último, también precisaron la insensibilidad de los taxistas al momento de realizar el cobro por su servicio de trasladar a una persona con discapacidad que usa silla de ruedas, siendo muchas veces de manera indiscriminada con los precios. Reafirmando que único medio para trasladar a este grupo poblacional son los taxis particulares.

6. ¿Por qué la falta de accesibilidad en el transporte público genera desigualdad en las personas cuadripléjicas?

En la presente pregunta formulada, los entrevistados Lozano (2018), Kusterman (2018), Chimoy (2018), Espinoza (2018), Pacheco (2018), Medina (2018) y Silva (2018) coincidieron que el colectivo con discapacidad cuadripléjica ante la falta del mecanismo en la infraestructura en el acceso al transporte público origina desigualdades o clasificación en su uso frente a las personas que no adolecen alguna discapacidad.

Por lo que refieren los entrevistados, que ante las barreras existentes para abordar el servicio de transporte público se crea cadenas de desigualdad por lo que realizan su clasificación para acceder a estos vehículos a falta de mejores infraestructuras como rampas o elevadores eléctricos que podrían ser incluidos dentro de estos vehículos, ante esta falta de mecanismos, nuestro país refleja que no está preparado para obtener una sociedad inclusiva para todos sin excluir a ningún sector de la población. Sin embargo, también refleja la desigualdad en las políticas ⁶⁰ as de gobierno ante la exclusión de sus planes.

Asimismo, afirman que un transporte público que presta servicio para el traslado de los usuarios al no ser accesible presentarán la inaccesibilidad de la misma, que no va permitir que las personas cuadripléjicas desarrolle su proyecto de vida menoscabando su libertad a realizar sus actividades, dando gran relevancia que la accesibilidad es la condición necesaria para que permita en participar en las actividades sociales y económicas para las que fueron construida y concebida.

Para la entrevistada Velasquez (2018), nos aclara que la sociedad en la vida actual está bajo la concepción de no ser inclusiva, de no comprender la situación que ellos viven día a día logrando contaminar a las demás personas a fin que ellos se sientan menospreciados al punto en que no continúen subsistiendo por el rechazo de estas personas es que el país no lo considere a nivel general y específico dentro de sus políticas,

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Analizar como el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapléjico optimiza el acceso al transporte público.

Mediante este objetivo específico 2 se formularon las siguientes preguntas:

7. ¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad paraplejía en el acceso al transporte público?

En la presente pregunta formulada los entrevistados Frye (2018), Espinoza (2018), Chimoy (2108), Silva (2018), Medina (2018) y Gomez (2018) opinaron que la discapacidad paraplejía es aquella pérdida de movimiento de los miembros inferiores dado así que muchos en estos casos necesitan usar el aparato biomecánica como son las sillas de ruedas para realizas sus actividades en el normal, por lo tanto el transporte público debe tener acceso para el traslado de todas las personas en igualdad de condiciones sin excluirlas, implementando mecanismos o herramientas de acuerdo al diseño universal que no desmedra ningún derecho de ningún usuario. Como se desprende de la presente entrevista, en un extremo esclarece que las personas con discapacidad paraplejía les : ⁶¹ los mismos derechos para hacer tratado de manera igual, y el ejercicio de sus derechos debe ser tratado de la misma forma con respaldo de políticas de Estado en formulación a normas que complementes su inserción de manera inmediata.

En relación a lo antes narrado, la entrevistada Kusterman (2018), opina que el Estado debe estar comprometido con la temática de accesibilidad en el transporte público para su accesibilidad, también nos hace referencia que este mecanismo de transporte ya cuenta con nuestros países vecinos como Bolivia y Argentina en base a su regulación en la norma y prioridad en los Estados citados.

El entrevistado Pacheco (2018), opinó que en nuestro país no es fácil el acceso al transporte público para la población con discapacidad paraplejia, creando discriminación frente a la accesibilidad, asimismo el olvido de parte del Estado es otro eslabón que se debe encontrar para el fomento de la implementación de vehículos accesibles para todos.

Para la entrevistada Velasquez (2018), opina que el Estado debe tener el concepto de ser inclusivo y es por ello que se debe impulsar las distintas campañas y acciones a nivel general-específico para que se torne un nuevo de concepto de igualdad logrando que se optimicen el acceso al transporte público.

8. ¿De qué modo la accesibilidad en el transporte público impulsaría en términos de equidad el goce del derecho a la igualdad en la población con paraplejía?

En relación a esta presente pregunta el entrevistado Gomez (2018), precisan que la accesibilidad en el transporte público erradica situaciones en términos de desigualdad en la población con discapacidad, además el citado entrevistado afirma que la discapacidad no es ajena en la humanidad, como es debido por el envejecimiento en la población se va adquirir esta condición en el cuerpo de las personas, por cuanto el Estado debe preparar la ciudad para este tipo de eventualidad no restringiendo algún derecho fundamental.

Los entrevistados Pacheco (2018), Silva (2018), Kusterman (2018), Chimoy (2018), Espinoza (2018) y Frye (2018), afirman que la accesibilidad en el transporte permite a las personas que cuentan con esta discapacidad puedan estar inclusivos, no resaltando las condiciones de vida que puedan adolecer, asimismo con la implementación de flotas vehiculares accesibles se podrá alcanzar la equidad en el goce del derecho a la igualdad, garantizan ⁶² ejercicio de este derecho como a todos, por otro lado, la implementación de plataformas eléctricas en los buses públicos, permite la equidad de los legítimos derechos fundamentales en toda la población, adicionalmente, en la actualidad la tecnología a avanzado a la par con los derechos humanos que han sido de gran apoyo para la reinserción de las personas con condiciones de discapacidad

Para la entrevistada Velasquez (2018), adiciona que la accesibilidad al transporte público tiene que ser sinónimo de igualdad y equidad para todas las personas. Entonces,

este acceso se debe realizar mediante mecanismos utilizados por el Estado con el objetivo de un otorgamiento a éste derecho que últimamente se ha visto involucrado en hechos negativos sociales.

9. ¿En qué modo la inclusión de transportes públicos accesibles optimiza favorablemente al principio de vida digna de las personas con discapacidad cuadripléjica?

En la presente pregunta formulada los entrevistados Frye (2018), Espinoza (2018), Chimoy (2018), Kusterman (2018), Silva (2018), Medina (2018), señalan que con el alcance de un sistema integrado de transportes accesibles ensambla otros derechos que las personas con discapacidad por falta de un transporte universal se han visto vulnerado por no alcanzarlos como los derechos a la salud, al trabajo, a la rehabilitación, al trabajo, entre otros derechos. Con la implementación de estos transportes públicos accesibles generaría esta población se sentirían incluidos y no excluidos del modelo de ciudad que se quiera lograr. Dado así que este tipo de transporte puede mejorar la calidad de vida de las personas, de acuerdo a lo establecido en el artículo 1 de la Constitución Política del Perú, con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas que presentan esta discapacidad en virtud del principio de vida digna.

Asimismo, el entrevistado Velasquez (2018), precisa que toda acción inclusiva conlleva optimizar favorablemente una situación que se basa en derechos y/o principios, permitiendo que las personas con discapacidad de este tipo de discapacidad logren un acceso al derecho.

En ese sentido, el entrevistado Lozano (2018) nos menciona que el transporte público accesible mejora el Estado de Salud de la perso ⁶³ driplejia, alcanzando su calidad de vida digna porque podrá desarrollarse como persona dentro de nuestro Estado.

En referencia ante lo anteriormente narrado, el entrevistado Pacheco (2018) precisa que la vida digna consiste en la población con discapacidad cuadriplejia en el tema del servicio de transporte que debe ser inclusivo para que estos sectores con discapacidad puedan valerse por sí mismo en trasladarse de su lugar de origen a sus necesidades.

10. ¿De qué modo la exclusión de las personas con discapacidad parapléjica crea desigualdad social?

En relación a esta presente pregunta los activistas Gomez (2018) presidente de la asociación de básquet adaptado Juntos por la Inclusión y Chimoy (2018) presidente de la asociación de personas con discapacidad Puente Pedrinos Formando Capacitadores para el Desarrollo y la presidenta de la asociación Juntos Triunfaremos Espinoza (2018) precisan que ser excluido en la actualidad son realidades de países tercer mundista, la ley y su ordenamiento es universal, no restringe ningún derecho de la persona, sino debe considerarse garantías para su desarrollo, que debe garantizarle el Estado, ante la falta de mecanismos de implementación en la infraestructura accesibles en el ámbito que fuera, no permite que esta población se desarrolle de manera igualitaria como las demás personas, formando barreras de desigualdades

Para el entrevistado Pacheco (2018), Medina (2018), refieren que ante la falta de vehículos adaptados origina exclusión a las personas con discapacidad paraplejia frente al servicio del transporte público, mientras que la otra población que no adolece ninguna discapacidad puede acceder con normalidad, esta figura es señalada como desigualdad social ya que todos tenemos los mismos derechos, y esta situación afecta los derechos fundamentales de ésta población.

En suma, el entrevistado Silva (2018), indica que un transporte público que no cuente con las facilidades para el acceso de las personas con discapacidad que use silla de ruedas, no permite desarrollarse como ciudadanos ante la sociedad, y su no regulación crea desigualdades frente a la población.

Para las entrevistadas Kusterman (2018), Frye (2018), precisan las personas con discapacidad parapléjica al notar que otras personas que no tienen discapacidad pueda acceder a las actividades sociales y económicas sin complicaciones, logran identificar una desigualdad que consiste en el respeto de los ⁶⁴ derechos de una cierta población sobre las otras, a diferencia de ambos sectores haciendo distinción que una población si se está respetando sus derechos mientras que la otra no.

De la misma manera, la entrevistada Velasquez (2018), hace mención que toda acción negativa conlleva a crear desigualdad y caos social, en consecuencia, ello se debe revertir mediante acciones positivas y de inclusión social no sólo a nivel de población sino también desde las más altas esferas del país para que así se adopte una idea de cambio en la mente de personas que generen este tipo de situaciones negativas.

3.1.2. Descripción de resultados del Análisis Documental

En el siguiente instrumento, se consideró que el siguiente recojo de instrumentos, fueron aquellos que nos aclararon de la forma óptima mis objetivos, por lo que paso a desarrollar:

Conforme al **objetivo general** que es: **“Determinar como el Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influye en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018”**.

Se analizó el siguiente documento que procedo a detallar:

➤ **Informe Final del Plan de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad: Balance y Propuesta**

El presente informe sujeto a análisis, fue perfilado por el Trabajo preparado para la COMISION ESPECIAL DE ESTUDIO SOBRE DISCAPACIDAD del Congreso de la República del Perú Lima, abril de 2005, concretamente en su interrogante ¿Qué hacer en adelante?, página 04, pone de manifiesto que para tratar a las personas que adolecen alguna discapacidad, con relación a LA POLÍTICA PÚBLICA concierne enfrentar significativos desafíos. Corresponde mutar de un “Estado benefactor” a alianza Estado-empresas-sociedad civil y a progreso de habilidades, debe transformarse de políticas y servicios homogéneos, a políticas y servicios adecuados frente a las necesidades de los usuarios, y el compromiso de lograr que los rangos elevados de disposición política (alcalde distrital y provincial, presidente, congresistas y ministros, etc.) tomen en cuenta la temática de discapacidad.

65

Por tal motivo, un Plan presenta ser necesario, en particular un plan decenal que acceda un enfoque a extenso plazo. Este presente plan, en primer término, será plan elaborado con las aportaciones de las Personas con Discapacidad y la sociedad civil de una forma proactiva y abierta. A través de esa forma se puede recabar la fortaleza de ese grupo poblacional y avalar su proceso. La misma que para trasladarle mayor fuerza debe estar aprobado por el Congreso e incluso por el Consejo de Ministros, con un presupuesto necesario.

Asimismo, este presente informe tiene el objetivo estratégico para la mutación de las políticas públicas, homogéneas y excluyentes a inclusivas para la población con discapacidad, laborando arduamente la conexión entre la sociedad civil como las organizaciones de las personas con discapacidad, el estado, y el sector privado. Se tiene que mostrar la problemática que ocasiona la discapacidad, mejorando el enfoque: de acciones aisladas de ciertos entes públicos, con el fin de mejorar calidad de atención en la sociedad.

Por otro lado, este informe citado recomienda que deban contar con algunos mecanismos sencillos que orienten a realizar de manera idónea las acciones que permitan a promover, integrar, a la población con discapacidad en la sociedad.

ANÁLISIS DE DERECHO COMPARADO”

La problemática de accesibilidad en el transporte público no es ajeno a las realidades de otros países en el mundo, cierto es que, existen muchos países que han ido mejorando en el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad que usan silla de ruedas en el ámbito legal y en mejora de esta población como viene siendo el caso de **ESPAÑA**, país que implementó su marco legal en relación a la accesibilidad con el fin de salvaguardar el derecho de las personas con movilidad reducida desde 1982 hasta la actualidad. La Ley N° 13/1982 para la unificación social de las personas con movilidad reducida (LISMI) allegaba, en su artículo 59 la implementación de herramientas con relación a la inserción de manera progresiva de los transportes públicos accesibles. La misma que fue modificado unos años posteriores bajo la mejora de la Ley N° 51/2003, con fecha 2 de diciembre, bajo la concepción de igualdad de oportunidades, erradicando la discriminación y con empuje en la acción general para las personas con movilidad reducida (LIONDAU), obligando a la elaboración de culturas integrales en la accesibilidad de los distintos mecanismos de transportes. A la ley anteriormente citada la perfecciona el marco legal del Real Decreto N° 1544/2007, de fecha 23 de noviembre, cuyo regulamiento están basadas a las mejores condiciones para un igualitario acceso de las formas de transportes públicos para las personas con discapacidad reducida.

La reciente implementación y adaptación del marco legal de la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, prescrito en la Ley N° 26/2011, con fecha 1 de agosto, integra a la LIONDAU un principal ordenamiento adicional, pretendiendo que los futuros planes en relación a las infraestructuras de servicio de transporte público, serán promovidos por la Administración Estado citado, asimismo se adiciona una memoria de mecanismos de accesibilidad que estudie diversas opciones y que establezca los resultado de técnicas de soluciones adecuadas para certificar la accesibilidad universal y presentar signos de discriminación en la población en general.

De acuerdo a lo anteriormente establecido, el Gobierno de **COLOMBIA** ha ratificado la Resolución 4659 2008, en las que se disponen medidas en temas de accesibilidad en los servicios de vehículos públicos en general. Aclara en su artículo primero la accesibilidad en los mecanismos integrados de los vehículos dónde señalan que para salvaguardar los derechos a la libertad del libre tránsito y a su igualdad de las personas con movilidad reducida frente al acceso de los vehículos públicos, por lo que se deberá incluir servicios especializados en accesibilidad en el transporte, o adherir un porcentaje mínimo de transportes en el servicio masivo que pretendan satisfacer las necesidades de esta categoría de la población relacionado con estudios de oferta de implementos en la respectiva ciudad.

De la misma manera se implementa la Ley 105 de 1993, en la que se disponen sistemas en el transporte, confiriendo facultades y presupuestos entre el Estado y los representantes territoriales, reglamentándose un gran porcentaje de transportes adecuados y se disponen en su artículo 3 mencionando que los servicios públicos de transporte están garantizadas para encaminar en la movilización de las personas a través de vehículos apropiados en cada una de las infraestructura del lugar en condiciones de no discriminar con el li 67 ceso e inclusivo para los pasajeros sujeto a la contraprestación pecuniaria.

Prosiguiendo con la descripción de resultados, se precisa en relación a nuestro **Objetivo Específico I**: “*Evaluar de qué manera el Derecho a la igualdad de las personas Cuadripléjicos incide en el acceso al transporte público*”. Se procede analizar lo siguiente:

ANÁLISIS DE DERECHO COMPARADO”

La problemática de la accesibilidad en el transporte público no es aislado ante la realidad de otros países ya que la discapacidad es una condición humana que todos en algún momento vamos a tener por el envejecimiento de la población, tal es así que el Estado de **ESPAÑA** implementó distintos cuerpos normativos con el fin de objetivizar un mejor acceso al transporte de las personas con discapacidad que usan silla de ruedas en virtud de su carta magna del año 1978, estructurado en la Libertad e igualdad efectiva artículo 9.2, igualdad ante la ley artículo 14, el derecho a vivienda digna regulado en el articulado 47, y su política de prevención, rehabilitación e incorporación social en su artículo 49.

Es preciso recordar, que, por su jerarquía y consecuencia, se desprende del artículo 9.2 de la Carta Magna de España lo siguiente: Los poderes públicos promueven las necesidades para que la libertad y la igualdad ante la ley sean integradas en los derechos de los ciudadanos, sorteando barreras que limitan o restringen su integridad a la participación de todas las personas en el sector de la economía, en la política, en lo social y cultural.

Bajo esta tesitura de la Constitución en mención, se sintetiza de manera decisiva el deber de los organismos públicos de mejorar las barreras que perjudican o retrasan la igualdad y la libertad de los ciudadanos, con autonomía de cuáles fueran sus perspectivas. Comprensiblemente, los obstáculos que impidan el transporte accesible se encontrarían en las prioridades que es menester de remeja, bajo lo prescrito del cuerpo normativo constitucional.

Asimismo, el Estado Español cuenta con la norma ⁶⁸ificada UNE-EN 81-40:2009 que regula la implementación de Ascensores Especiales para el Transporte de Personas y Cargas. Parte 40: Salva escaleras y Plataformas Elevadoras Inclinadas para el uso por Personas con Movilidad Reducida. Esta condición de protección para la elaboración e implementación de ascensores articulados o especiales para el transporte de usuarios con aparatos biomecánica con el fin de garantizar el acceso a los transportes públicos.

Por otro lado, en el país de **ESTADOS UNIDOS**, alrededor de los años 1990 el parlamento del citado país ratificó la Ley ADA (siglas suscritas en inglés) la misma que

prohíbe la discriminación por adolecer alguna discapacidad, se formularon estas reglas para gestionar servicios y lugares en su infraestructura más accesible para la población con discapacidad. Asimismo, en esta citada ley ordena disposiciones frente al mejor prestación de servicio en el transporte público, en los autobuses públicos. En cuanto, se ahonda en el manejo que debe tener los representantes de los niveles del Estado frente al transporte público para no aislar o discriminar en el acceso a la prestación de servicio público en el transporte. En cumplimiento por lo dispuesto en la cita ley, se debe salvaguardar los preceptos de fácil acceso en vehículos nuevos, en las personas que presten servicios de transporte público deben esforzarse en adquirir de manera en compra o alquilar buses nuevos o usado con la descripción de accesibilidad.

Por otras instancias, como en la norma **COLOMBIANA** se ratificó la Ley N° 361 del año 1997 que salvaguarda la protección de los derechos de las personas con discapacidad, por la que se desprende en la de establecer herramientas para la inserción social de las personas con discapacidad, asimismo, este cuerpo legal señala distintos aspectos en conexión con los derechos humanos de los ciudadanos e incorpora compromisos y trabajos del Estado en sus distintos niveles para que los usuarios vulnerables puedan alcanzar la igualdad en el trato para su desarrollo personal y su adaptación social.

De la misma manera, se orientó por parte del Estado de Colombia en el documento CONPES 80, de fecha 26 de julio del año 2004, que esclarece y mejora la política pública en temas de discapacidad entre sus obligaciones de implementarla. En coordinación se presta atención a la Ley N° 1346, bajo el tenor de ratificar la Convención Internacional sobre los derechos de las Personas con Discapacidad, recuperada por la Asamblea General de las Naciones unidad en el mes de diciembre del año 2006; y bajo la misma premisa está el Decreto 470, ratificada del 12 octubre de 2007, en tal sentido se acoge políticas ⁶⁹ inserción pública para la población con discapacidad del distrito Capital.

En suma, en el marco legal colombiano se promulga la Ley 105 del año 1993, siendo que el transporte en sus disposiciones complementarias en el servicio público debe dirigirse a salvaguardar el traslado de las personas a través de transportes adecuados para cada construcción del sector, en contextos como la calidad del vehículo, libertad de

acceso, y seguro para las personas con discapacidad que lo use.

De la misma manera se tiene el gran avance del cuerpo normativo sobre la accesibilidad, estando expreso en el Decreto Presidencial 1660 de 2003, por ende, se ratifica la accesibilidad a las distintas formas de vehículos para la población universal y en atención de la población con discapacidad. Cuyo fin, es que garantice progresivamente la accesibilidad a las formas de vehículos y su transporte de la población en general y en consideración de aquellos que cuentan con una movilidad reducida. Asimismo, está la resolución 4659 del año 2008, por lo que se implementan reglas de accesibilidad para los servicios de transporte público en el ámbito distrital, municipal de pasajeros ratificado por el Ministerio de Transporte.

De modo semejante, para en relación a la accesibilidad se encuentran el conjunto de Normas Técnicas ICONTEC, N° 4407 y N° 4279, N°4139, N°4339, N°4140 y N°4145, N° 4279, las mismas que establecen caracteres mejoradas que deben reunirse en la implementación de la accesibilidad en la infraestructura física y al transporte de vehículos orientados a satisfacer las necesidades de las personas con discapacidad.

Luego, se aplicó el análisis de informe para contrastar lo establecido en el **Objetivo Específico II: “Analizar como el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapléjico optimiza el acceso al transporte público”**.

Análisis de derecho comparado:

El tema de la accesibilidad en el transporte para las personas con discapacidad motora en virtud del derecho a la igualdad es un tema social que no puede ser ajeno ante la población de otros países, sino por lo contrario, han ido evolucionando sus marcos legales de acuerdo a la realidad existente en los Estados, estos cuerpos normativos han sido de gran aporte para el país de **ESPAÑA**, país en que su regulación al tratamiento de estudio como la accesibilidad se ve enfocado como en su norma, Ley N° 13/1982 de fecha 07 de abril, cuya aprobación de la Integración Social de los Minusválidos, (LISMI) sin duda fue el eslabón de un camino con la promoción de la integración plena y con la misma fórmula para erradicar la discriminación de las personas con discapacidad.

LEY 13/1982, con fecha 07 de abril, de Integración Social de los Minusválidos (LISMI), siendo una ley aun vigente, es considerada un marco legal bien estructurada y creada, de tal modo que transcurrido aproximadamente 30 años desde su promulgación por la Cortes Generales continúan aportando un cuerpo normativo plenamente vigente. Con respecto a la temática de accesibilidad general, prescrito en su Título IX es de injerencia exigida que ajustaría en tenerse en cuenta, ya que, en la actualidad, algunas de sus disposiciones siguen aplazados en su cumplimiento (las disposiciones de los ayuntamientos están destinados en un alto rango en sus presupuestos municipales en relación a la erradicación de barreras).

En suma, en el artículo 59 de la ley antes citada LISMI ha establecido la primera disposición de rango legal sobre la preocupación de originar y formular mecanismos en relación a la accesibilidad del transporte público, agrietando las entradas a una reforma de vista en atención de los usuarios y viajeros, con relación a la accesibilidad en el transporte público, ya sea la infraestructura de los diversos sistemas de transportes. Esta radical posición se constituye en reformas general que se concentran en características en cualidades básica en el servicio de transporte público que deben cumplir, con la misión del consumidor final, el viajero desarrolle su máximo protagonismo como usuario de las iniciativas y acciones que promuevan las diversas operadoras. Esta obligación con el pasajero es un compromiso preferente a la idoneidad de la calidad del servicio de transporte, tales infraestructuras están amparadas por tres principios, tales como seguridad, funcionalidad y confort, que se deben tener en cuenta en el diseño y explotación en todos los mecanismos de servicios de vehículos públicos que ofrece el operador.

En este término con un periodo de duración ⁷¹ aproximadamente 20 años, se complementó con nuevas mejoras en la fortaleza legislativo a través de la máxima aprobación de la Ley N° 51/2003, con fecha 2 de diciembre, con una esencia de garantizar la Igualdad de Oportunidades, erradicando Acciones de discriminación, frente a la accesibilidad general de las personas con movilidad reducida, prescrita en la Ley de Igualdad de Oportunidades, No Discriminación y Accesibilidad Universal de las Personas con Discapacidad (LIONDAU), en la que se implementa etapas importantes en el ordenamiento legislativo, y en la vigencia que actualmente se encuentran. Las progresiones de esta etapa legislativa, implementada en el desarrollo de la Ley N°

51/2003, cuenta con su límite más mejorado del Real Decreto N° 1544/2007, con fecha de 23 de noviembre, la misma que se regulan las infraestructuras básicas de implementación en accesibilidad con fines de erradicar la discriminación para su simple acceso y uso en los sistemas de transporte para las personas con movilidad reducida en los distintos tipos de vehículos de transportes terrestres.

En consecuencia, esta reforma profunda legal tiene caracteres universales con la fijación y amparado de la Convención Internacional de Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, reglamentado el 13 de diciembre de 2006, corroborada por España el 30 de marzo de 2007. Por otra parte, concurren cuerpos de normas técnicas que no tienen fuerza obligatoria en su cumplimiento, sin embargo, componen entre sí descripciones técnicas de mejores prácticas, ya que crean esquemas, modelos y criterios que usualmente, están siendo a perfeccionar lo designado en el cuerpo normativo legal, añadiendo, aspectos y referencias no obligatoriamente anexados en el marco jurídico. Además, concierne con el diligenciamiento general de la Accesibilidad Universal y con las instrucciones de verificación y partida en el acceso del transporte público para su accesibilidad universal.

El último objetivo, es de identificar que todo el complemento de descripciones técnicas en Accesibilidad Universal se emplee con severidad, certificando de ese lado que las acciones en el entorno de la infraestructura del acceso al transporte deben tener mecanismos fácil e idóneo en temas de accesibilidad para el conjunto de la población.

Del mismo modo, se señalan las principales normas legales actuales en el Estado de España en relación de Accesibilidad Universal al transporte público, recabando, en números de casos extracciones considerando principal importancia; tales, así como ordenamientos legales en el ámbito del ⁷² oio de transporte están relacionados específicamente sobre la protección de los derechos fundamentales de la población que adolece una discapacidad.

RESOLUCIÓN N° 3447, con fecha de promulgación el 9 DE DICIEMBRE DE 1975, que regula la DECLARACIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS IMPEDIDOS (SIC).

RESOLUCIÓN N° 37/52, con fecha de promulgación DE 3 DE DICIEMBRE DE 1982, que regula el PROGRAMA DE ACCIÓN.

Esta declaración reconcilia los derechos de las personas con movilidad reducida al goce de todos los mecanismos que mejoren su mejor desplazamiento de manera autónomo.

En la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su regla facultativa (ratificada con fecha de 13 de diciembre de 2006 y promulgada por el Estado español el día 21 de abril de 2008)

La presente Convención entra en vigencia en España el día 3 de mayo de 2008. La misma que se reafirma que todos los usuarios deben acceder a disfrutar de los mismos derechos humanos y fundamentales libertades. Tal es así que se viene aplicando en el Estado de España la implementación del artículo 9 donde se señala sobre la accesibilidad: Con el fin de que los usuarios con discapacidad logren vivir de manera emancipado, cuya participación universal en diversos lados de su actividad diaria, asimismo señala que los Estados que son parte acogerán reglas claras para garantizar el acceso en igualdad de condiciones para las personas con discapacidad, en situaciones de igualdad al entorno de la infraestructura del transporte. Dado así que estas medidas, incluyen el reconocimiento y erradicación de barreras frente al acceso del uso del transporte público, garantizando que las entidades privadas que presten servicios públicos a usuarios tienen que conocer todos los exteriores de su accesibilidad para el público con discapacidad

En ese sentido, el país vecino **COLOMBIA** fue incorporando cuerpos normativos en relación al cuidado y bienestar de las personas con discapacidad para su máximo desarrollo, si bien es cierto la ratificación de sus normas de accesibilidad recién hizo notorio en su carta magna del año 1991 que se logró fortalecer de manera explícita en amparar los derechos de las personas con discapacidad, en virtud de sus teorías básicas en relación con la dignidad humana, para que pueda trasladarse de manera independiente o emancipada.

Por lo que, como se desprende del artículo 1 de la Carta Magna menciona que el Estado de Colombia es un estado social de derecho, con esencia de la valoración del respeto de la dignidad humana, asimismo, en su artículo 13 de la misma ley, dispone que el Estado debe salvaguardar a las personas con situación de discapacidad, ya sea física, mental y/o sensorial según se presente, también ordena sancionar alguna discriminación que fuera

en contra de ellos, tal es así que, en su artículo 47 confiere al Estado en crear y organizar políticas de prevención, así como rehabilitación e inserción social para los que presentara alguna discapacidad con las características que tuviera, prestando atención en lo que necesitara.

III. DISCUSIÓN

La discusión de resultados refleja diversas posturas de conocedores dentro del trabajo de investigación, estas posturas expresadas deben ser de manera crítica teniendo en cuenta los resultados tales cual son, sin modificarlos ni presentar alguna enmienda, conteniendo la veracidad dentro de sus mismos intereses, ya sea en el pasado contrarrestar con el presente.

El análisis de resultados está relacionado, en traducir los aciertos en conformidad con el objetivo indicado, asimismo las hipótesis y interrogaciones de indagación expresadas, y primariamente en correspondencia con las teorías formuladas en el marco teórico, con el objetivo de clasificar los invenciones del tesis, ratifican las teorías o se generan debate. (Valderrama, 2015, p.146).

Para esta parte de la investigación se instaló reflexionar los resultados derivados en los trabajos previos, tales como conceptos del marco teórico, las entrevistas formuladas, el análisis del cuerpo normativo, asimismo con el derecho comparado, a continuación, se procede a mostrar lo siguiente:

OBJETIVO GENERAL
Determinar como el Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influye en el acceso del transporte público, Puente Piedra, 2018.
SUPUESTO GENERAL
El derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influiría significativamente en el acceso al transporte público, en su inclusión en términos de equidad con el uso del transporte accesible, implementando vehículos públicos adaptados.

En relación con la implementación de vehículos de transportes públicos la entrevistada Velasquez (2018) coincide con mi supuesto general sobre la responsabilidad de las Instituciones públicas, que están encargadas sobre la regulación de la implementación de los vehículos públicos adaptados para garantizar y salvaguardar los derechos de las personas con discapacidad. Asimismo, los entrevistados Espinoza (2018), Gomez (2018), Chimoy (2018), Representantes de asociaciones de personas con discapacidad, Medina (2018), representante de la Oficina Municipal de Atención a la Persona con Discapacidad (OMAPED) y Martinez (2015) complementan bajo la perspectiva del razonamiento del derecho a la igualdad con la implementación de políticas públicas para la inserción de vehículos públicos accesibles para su circulación en una determinada sociedad.

75

Bajo esta premisa, los representantes del Consejo Nacional de Integración para las Personas con Discapacidad - CONADIS Silva (2018), Kusterman (2018), Espinoza (2018), Pacheco (2018), Velásquez (2018), Frye (2018), Ramirez (2015), Teresa (2013) y Zarca (2015) precisan que mediante el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora se implementen vehículos accesibles de acuerdo a lo establecido en el principio universal. Sin embargo afirmaron que nuestra realidad en temática de accesibilidad en el transporte no es el adecuado, vulnerando este derecho fundamental de la población de estudio.

De la misma manera, los entrevistado y el punto 1.1 de aproximación temática guardan mucha relación con el supuesto general, se desprende que el derecho vela por el amparo de la protección jurídica como persona humana, prescribiendo que el derecho a la igualdad en el acceso del transporte público en el distrito de estudio es un problema de desigualdad social y de cierta manera presenta figura de discriminación por no contar con esta características de transportes. Asimismo, a falta de accesibilidad en el transporte se identifica la vulneración de algunos derechos positivos, como el artículo 1 de la Constitución Política del Perú, la dignidad de la persona que es el fin de la sociedad y el Estado, el artículo 2 inciso 2 el derecho a la igualdad y nadie puede ser discriminado, las mismas que se vulneran a causa de la falta de estos transportes accesibles, en el artículo 7 precisa que: “la persona incapacitada para velar por si misma a causa de una deficiencia física o mental tiene derecho al respeto de su dignidad y a un régimen legal de protección, atención, readaptación y seguridad”.

Por lo expuesto, las personas entrevistadas coinciden en lo expresado en la aplicación de la Ordenanza N° 208 que regula Normas de Accesibilidad Urbanística y Arquitectónica para el distrito de San Isidro, que también debe ser creada para el distrito de estudio, ya que aporta técnicas de diseño de accesibilidad con aplicación obligatoria en la implementación de vehículos públicos que permitan el desplazamiento de manera igualitaria, asimismo en su artículo 19 precisa la implementación de plataformas elevadoras que permiten la entrada y salida de uso de fácil acceso y seguro para el público que use silla de ruedas dentro del transporte público que circulen en el distrito de San Isidro, asimismo, esta plataforma debe considerar las medidas de acuerdo a lo establecido en el artículo 09 de la presente Ordenanza Municipal.

En atención a la Convención Interamericana ⁷⁶ Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad – OEA, las normas nacionales precitadas y los entrevistados se logra afirmar que el colectivo con discapacidad les asiste los mismos derechos fundamentales y libertades humanas como las demás personas, las mismas que no pueden reflejarse en desigualdades con la discriminación que está relacionada con la restricción, distinción y exclusión por padecer alguna distinción a consecuencia de adquirir una discapacidad.

Bajo mis perspectivas, como parte de la población afectada que presenta esta misma problemática de estudio, con Resolución Ejecutiva N° 6784-2003-SEJREG-CONADIS acredito mi condición de persona con discapacidad, puedo afirmar que con la

implementación de vehículos accesibles se salvaguarda el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora que usan silla de ruedas.

OBJETIVO ESPECÍFICO I
Evaluar de qué manera el Derecho a la igualdad de las personas Cuadripléjicos incide en el acceso al transporte público.
SUPUESTO ESPECÍFICO I
El derecho a la igualdad de las personas cuadripléjicas incidiría favorablemente en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018 ya que permitiría acondicionar elevadores eléctricos para el acceso del transporte público, para su idónea movilidad de lugares alejados, y no se afecten económicamente con el uso de transportes particulares como taxis.

Con respecto al supuesto específico I los entrevistados Gomez (2018), Velasquez (2018), Kusterman (2018), Chimoy (2018), Palacios (2018), Frye (2018), Pacheco (2018), Medina (2018), Silva (2018) y Vilcanqui (2017), coincidieron que la población que padece de una discapacidad como la cuadriplejia tienden a verse perjudicados de manera económica en trasladarse de un lugar a otro para realizar sus actividades diarias por la razón de verse obligados a alquilar taxis particulares que muchas veces les realizan el cobro de montos elevados, perjudicando su estabilidad económica.

En el punto 1.1 aproximación temática de la presente investigación y por lo expuesto de los entrevistado está en inobservancia el artículo 7 de nuestra Constitución Política cuyo pronunciamiento refiere que los sujetos que padecen alguna discapacidad así como la cuadriplejía son inherentes del derecho al respeto de su dignidad y a un régimen legal de atención, protección, seguridad y readaptación frente a la sociedad de un determinado Estado. Por ende, el artículo 77 precisa que la Ley 29973, Ley General de la Persona con Discapacidad, señala que la persona que padece alguna discapacidad tiene el derecho de acceder en igualdad de condiciones que las demás personas en los medios de transportes públicos de la manera más independiente y segura, en ese contexto, de lo contrario en el artículo 80 precisa que la entidad con facultado para conocer y aplicar las infracciones y sanciones por la inobservancia de la presente norma es el CONADIS (Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad).

Asimismo, en el artículo 1 y 4 de la Resolución Legislativa N° 29127, se suscribe la Convención que regula los derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo; y los entrevistados establecen que debe existir el compromiso de promover, salvaguardar y certificar el goce pleno de los derechos que les asiste a esta población vulnerable con el respeto de su dignidad como persona y como parte de esta nación. Asimismo, aportan que el Estado está obligado en adoptar políticas inclusivas que sean pertinentes para hacer efectivos los derechos frente a la accesibilidad en todos los ámbitos. En la que, el vehículo de transporte público urbano debería estar acondicionado a la implementación de rampas eléctricas para el acceso a estos sistemas de vehículos públicos.

En el punto 1.1 aproximación temática, encontramos al Ing. Jaime Huertas coincidiendo con los artículos 1 y 4 de la Resolución Legislativa N° 29127, donde se desprende que la accesibilidad del transporte público debe estar sujeta en la Norma Técnica para que los paraderos iniciales tengan también accesibilidad, de la misma manera por dentro del vehículo.

Existen dos sistemas integradas al mecanismo del transporte público como el Metropolitano y el Tren Eléctrico, que vienen ofreciendo servicios con accesibilidad, de lo expuesto discrepo totalmente, afirmando que el Metropolitano si bien es cierto cuenta con el alimentador accesible con rampa eléctrica sin embargo solo se cuenta con uno solo no satisfaciendo a toda la población de manera igualitaria, por otro lado el Tren Eléctrico es un sistema de transporte que no llega al distrito de estudio. En el expediente 114-2014-2014 afirma que a través de la Ordenanza Municipal N° 1599 que Regula la Prestación del Servicio de Transporte Público Regular de Personas en Lima Metropolitana, en la que se desprende en el artículo 3, en relación a las actividades de servicios de transportes públicos se registra 78 % las autorizaciones estipuladas en el contrato de concesión, en ese contexto es importante precisar que se estipula el 10 por ciento de ésta flota de buses que deben ser accesibles para personas con discapacidad motora, cabe precisar que esto nos daría una cifra de un alimentador accesible en todas las rutas de servicios que brindan la empresa concesionaria no siendo suficiente para transportar a la población con discapacidad que usa silla de ruedas, asimismo en la cláusula décimo primera se desprende que corresponde a INVERMET supervisar el cumplimiento de lo estipulado en el contrato, conllevando a la desigualdad frente al público en general. Ante la falta de implementación de rampas accesibles para el acceso

de estos alimentadores del METROPOLITANO deberá inspeccionar, fiscalizar y sancionar mediante las disposiciones del contrato de concesión por la sociedad a cargo de la revisión del cumplimiento de las obligaciones establecidas es de competencia de INVERME. Asimismo, la implementación de manera progresiva del transporte públicos accesibles para las personas con discapacidad en nuestro país, está a cargo del Ministerio de Transporte y Comunicaciones adaptándolos para esta población.

Para afirmar todo lo ya mencionado por los citados entrevistados, y siendo una persona con discapacidad motora que usa silla de ruedas para su desplazamiento de manera en rango normal y con Resolución Ejecutiva N° 6784-2003-SEJREG-CONADIS que acredita mi condición de persona con discapacidad, puedo afirmar que muchas veces los taxistas son demasiados abusivos con la población de estudio en el momento de realizarles el cobro, ocasionando gran impacto en su economía.

OBJETIVO ESPECÍFICO II
Analizar como el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapléjico optimizaría el acceso al transporte público.
SUPUESTO ESPECÍFICO II
El derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapléjica optimizaría favorablemente el acceso al transporte público 2018, ya que permitiría a las personas con discapacidad, en mejorar sus actividades diarias, en el trabajo, rehabilitación, educación, recreación, salud, recuperando el principio de la vida digna.

En referencia al supuesto específico II tiene mucha concordancia con la argumentación de los entrevistados Frye (2018), Espinoza (2018), Chimoy (2018), Silva (2018), Medina (2018), y Gomez (2018), que precisaron que la discapacidad paraplejía al encontrarse la persona con la pérdida de los movimiento de los miembros inferiores, deben usar silla de ruedas para su desplazamie⁷⁹ ra realizar sus actividades de rango normal, por lo que el transporte público debe contar con acceso para el traslado de todas las personas en igualdad de condiciones, ya que éste derecho guarda relación con otros derechos que por la falta de vehículos accesibles no se ven protegidos, como la educación que por factor de lejanía entre el lugar de estudio y alguna universidad se ve perjudicado en no poder realizarse profesionalmente, asimismo, sucede en la rehabilitación que por factor de un vehículo para trasladar a una persona con esa característica de discapacidad muchas veces no son rehabilitadas para mejorar su estado de salud, otro derecho que también se ve vulnerado es las oportunidades laborales que

muchas veces hay demandas en la capital del País, por todo lo antes mencionado se ve desamparado la vida digna del grupo vulnerable de estudio.

Asimismo, los entrevistados antes citados y el punto 1.1 de aproximación temática nos permite reforzar en cuanto a este acápite, y en atención a la referencia de los artículos 3 y 43 de la Constitución Política actual, nuestro país es un Estado Social y Democrático de Derecho, muy a parte de salvaguardar los derechos individuales y políticos, están vinculado a las políticas sociales garantizando que deben ser de manera inclusivas dentro de la regulación de la sociedad. Ante estas ideas se adhiere la Ley N° 28735 que mediante su artículo 3 predispone a las autoridades administrativas, las empresas de los servicios terrestres, así como los interprovinciales deben adoptar medidas o mecanismos de accesibilidad para transportar a los usuarios con discapacidad de conformidad con el inciso 2 del numeral 2.1 del mismo cuerpo normativo disponiendo la implementación de plataformas elevadoras para el acceso de las personas con discapacidad que usan silla de ruedas. Bajo ese tenor, el literal 4.2 del artículo 4 de la misma ley citada nos reafirma que para la inserción del servicio especial, el Consejo Nacional para la Integración de las Personas con Discapacidad (CONADIS) en coordinación con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones brinda capacitación a los involucrados de la presente ley. Asimismo, de sus alcances y el deber de cumplirlos ésta instrucción, con el fin de la inclusión de la personas con discapacidad motora ante la sociedad para el desarrollo de sus actividades de distintos ámbitos.

Ante lo anteriormente afirmado por los puntos precedentes se adhiere con mucha concordancia el Plan de Igualdad de Oportunidades (PIO) para las Personas con Discapacidad 2009-2018, agregando instrumento técnico político, que sirve para planificar mejoras en beneficiar, proteger y fomentar el disfrute completo en la calidad de vida de las personas con discapacidad ⁸⁰ con respeto a su dignidad que es inherente a ellos, estando formulado en 4 aspectos, como desarrollo social, educación, salud y trabajo, para la vida plena en la inserción de esta población

Ante lo asegurado por los entrevistados y el referido 1.1 de la aproximación temática se afirma que la legalidad está relacionado con el principio de igualdad, en tal sentido la creación de ordenamiento jurídico será en viturd a la igualdad en esencia de la persona humana como la dignidad en naturaleza de seres humanos, tales, así que para la inclusión de las personas con discapacidad motora para sus actividades diarias como las

demás personas se debe implementar transportes accesibles públicos para acceder en las mismas condiciones y sea efectiva el derecho a la igualdad.

De conformidad con lo expresado por los entrevistados antes citados y con el 1.1 de la aproximación temática los organismos de control como sería en este caso el Sistema Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (SINAPEDIS) en coordinación con el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) estas implementaciones de reforma en el transporte no están siendo ejecutadas en formular, crear, coordinar, gestionar y supervisar políticas públicas de accesibilidad, así como las municipalidades que tienen el deber de fiscalizar y supervisar el cumplimiento de esta obligación en virtud del principio de diseño universal, para erradicar barreras y limitaciones impuestas al entorno que imposibilitan el acceso a la igualdad de la población con discapacidad en el uso del acceso al transporte público.

Para reafirmar todo lo antes mencionado por las personas entrevistadas, y siendo una persona con discapacidad motora que usa silla de ruedas para su desplazamiento de rango normal, y con Resolución Ejecutiva N° 6784-2003-SEJREG-CONADIS que acredita mi condición de persona con discapacidad, puedo reiterar que por falta de vehículos accesibles se me han afectado otros derechos, como el trabajo, la salud en referencia a la rehabilitación, la educación que muchas veces no existe facilidades para poder desarrollar estas actividades por el tema de un transporte idóneo y accesible.

IV. CONCLUSIONES

Las conclusiones que se van a plantear, son formuladas de acuerdo en lo enmarcado de cada uno de los objetivos que ha dado origen a la presente tesis de investigación, la misma que dará respuestas a las preguntas planteadas, cuyas conclusiones se van a dar en relación a las entrevistas y otros materiales usados, tales conclusiones se proceden a detallar a continuación:

1. Se concluye, que se ha determinado que influye en el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora que usan silla de ruedas, frente al acceso del transporte público, está siendo vulnerado por no contar con mecanismos de accesibilidad, la misma que implementa su libre acceso a sus actividades diarias, situación incurre en inobservancia al artículo 15 de la Ley N° 29973, Ley General de las Personas con Discapacidad, como se evidencian en las entrevistas realizadas y el análisis documental.

2. Se concluye, que se ha determinado que incide en la actualidad, no se cuenta con transportes públicos accesibles para las personas con discapacidad motora que usan sillas de ruedas en el distrito de Puente Piedra, situación que vulnera el derecho a la igualdad como un derecho fundamental que les asiste como las otras personas que no tienen alguna discapacidad, incumpliendo el principio internacional del diseño universal, como se evidencian en las entrevistas realizadas y el análisis documental.

3. Se concluye, que se ha determinado que optimiza la falta de transportes públicos, las personas con discapacidad motora que usan sillas de ruedas se les está vulnerando otros derechos tales como a la educación, salud y al trabajo, situación que construye barreras de desigualdades, ya que estos usuarios no pueden desplazarse libremente desde el distrito de Puente Piedra a otros distritos, tampoco desarrollar sus proyectos de vida como las demás personas, como se evidencian en las entrevistas realizadas y el análisis documental.

VI. RECOMENDACIONES

Luego de haber formulado las conclusiones, se tiende la necesidad de plantear las consecutivas recomendaciones:

1. Se recomienda que, mediante el derecho a la igualdad, las Entidades Estatales deben crear y aplicar normas sancionatorias más rígida, con el fin de adecuar de manera progresiva el servicio de transporte público para el acceso de las personas con discapacidad motora que usan silla de ruedas, en virtud del principio de la vida digna y en concordancia con la Ley General de las Personas con Discapacidad N° 29973 en cuanto a la falta de accesibilidad se refiere la citada norma.
2. Se recomienda que, el órgano estatal que tenga competencia sobre las concesiones de contrataciones, deben establecer cláusulas de implementación de vehículos accesibles dentro de los contratos, en materia de las prestaciones de servicios de

transportes públicos para que las nuevas flotas de vehículos se inserten en condiciones iguales en la sociedad, para el acceso o uso de las personas con discapacidad motora salvaguardando el derecho a la igualdad y a su nivel adquisitivo económico.

3. Se recomienda que, el parlamento del Estado debe crear políticas retributivas en materia tributaria para que las nuevas empresas que presten servicio de transporte público, tengan exoneraciones o condonación en cuanto incorporen vehículos accesibles para trasladar a personas con discapacidad y de la misma manera puedan salvaguardar otros derechos como al trabajo, salud, recreacional y rehabilitación que usan silla de ruedas en razón del respeto a su libertad.

BIBLIOGRAFÍA:

83

BIBLIOGRAFIA TEMÁTICA:

Baldo, C. y Ochoa, C. (2009). *Derecho constitucional económico*. Lima: FONDO EDITORIAL PUCP

Berio, V. (2018). *Nuevo código de tránsito*. Lima: BERRIO

Bravo, H. (2016). *Turismo para discapacitados en el Perú*. (Tesis de maestría).

Recuperado de

http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/6993/BRAVO_PINTO_HILARIO_TURISMO_DISCAPACITADOS.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Briel (2011). *La igualdad es un postulado imprescindible para la eficacia de la libertad*. Lima: EDICIONES LEGALES

- Cabrera, V. (2013). *Derecho Administrativo & derecho procesal administrativo*. Lima: EDICIONES LEGALES
- Congreso de la República (2013). *Ley General de las Personas con Discapacidad Ley N° 29973*. Lince: SERVICIOS GENERALES Q&F.
- Del Águila, L. (2014). *Plan de Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad 2009-2014*. Lima: CEEDIS.
- Enciso, R. (2014). *Derecho de transportes (terrestre, aéreo y marítimo)*. Lima: FONDO EDITORIAL.
- Fernandez, C. (2011). *La responsabilidad civil del médico y el consentimiento informado*. (1°ed.). Lima: MOTIVENSA
- Fernandez, C. (2012). *Derecho de las personas*. (12° ed.). Lima: MOTIVENSA
- García, D. (2009). *Diccionario de jurisprudencia constitucional*. Lima: GRIJLEY.
- García, M (2013). *Estudiante con discapacidad en la universidad de Guadalajara, México*. (Tesis de doctor). Recuperado de http://digibuo.uniovi.es/dspace/bitstream/10651/22254/2/TD_mariateresagarciasanchez.pdf
- Gualoto, F. (2015). *La tutela efectiva del principio de accesibilidad de las personas con discapacidad dentro de la infraestructura municipal del distrito metropolitano de Quito*. (Tesis de grado). Recuperado de <http://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/1034/1/T-UIDE-0844.pdf>
- Huerta, J. (2007). *Discapacidad y diseño accesible*. Lima: SERINSA.
- Lopez, F. (2012). *Libro verde de la accesibilidad*. Madrid: INSEMSA.
- Rioja, A. (2013). *Constitución Política del Perú, y su jurisprudencia en nuestro Tribunal Constitucional*. Lima: JURISTA EDI. -48-
- Samaniego, P. (2016). *Aproximación a la realidad de las personas con discapacidad en Latinoamerica*. Madrid: CERMI.
- .Junca, J. (2013). *Accesibilidad universal de los modos de transporte en España*. Madrid: POLIBEA.
- Martinez, D. (2015). *Estrategias para promover la accesibilidad, cobertura y calidad en el sistema de transporte público urbano para la población con discapacidad física: caso Bogotá*. (Tesis de maestría). Recuperado de <http://www.bdigital.unal.edu.co/8946/1/2299924.2012.pdf>
- Organización Mundial de la Salud. (2011). *Informe mundial la discapacidad discapacidad. Convergencia Educativa*.

Organización Mundial de la Salud. (2001). *Clasificación internacional del funcionamiento de la discapacidad y de la salud*.

Programa 24 horas (10 de abril del 2014). *Protransporte no implementará buses especiales para discapacitados*. [Archivo de video]. De <https://www.youtube.com/watch?v=OKFSDNeIE2Y>

Ramirez, M (2015). *Las dimensiones de accesibilidad en la universidad de costa rica sede rodrigo facio, un acercamiento desde las perspectivas de discapacidad y género*. (Tesis de maestría). Recuperado de <http://www.ts.ucr.ac.cr/binarios/tfgdoc/tfg-doc-2010-01.pdf>

Ramos, M. (2017). *Nuevo código de protección y defensa del consumidor*. Lima: BERRIO

Rosental, M. y Iudin, P. (2000). *Diccionario de filosofía*. (2ª ed.). Madrid: AKAL

Sarango, K. (2015). *Estudio de la Accesibilidad al Medio Físico y Transporte Público, para personas con discapacidad física en el área urbana de la Ciudad de Loja*. (Tesis de grado). Recuperado de <http://dspace.unl.edu.ec/bitstream/123456789/10061/1/Tesis%20Sarango%20Pardo,%20Karen%20Johanna%20.pdf>

Vega, P. (2012). *La accesibilidad del transporte en autobús*. (2ª ed.). Madrid: ARTEGRAF, S.A.

Vilcanqui, A. (2017). *Autonomía, seguridad y movilidad desde el punto de vista de la persona en condición de discapacidad visual en la ciudad de Lima*. (Tesis de bachiller). Recuperado de http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/9393/VILCANQUI_Y_UREMMY_MOVILIDAD_DISCAPACIDAD_VISUAL.pdf?sequence=1

Zarca, L. (2015). *Accesibilidad en el transporte público colectivo urbano: una mejor comprensión de la experiencia de discapacidad*. (Tesis de doctor). Recuperado de https://riuma.uma.es/xmlui/bitstream/handle/10630/12342/TD_ZARCA_DIAZ_DE_LA_ESPINA_%20Luis.pdf?sequence=1&isAllowed=y

BIBLIOGRAFIA METODOLÓGICA

Behar, D. (2015). *Metodología de la investigación*. Madrid: SHALOM.

Gomez, S. (2013). *Metodología de la investigación*. (1ª ed.). Mexico: RED TERCER MILENIO.

Hernandez, R. (2014). *Metodología de la investigación*. (6ª ed.). México: EDAMSA.

Hernández, R., Fernandez, C. y Baptista P. (2006). *Metodología de la investigación*. (2ª ed.). Colombia: PANAMERICANA FORMAS E IMPRESOS S.A

Moran, G. y Alvarado D. (2014). *Métodos de investigación*. Mexico: PEARSON.

Valderrama, S. (2015). *Pasos para elaborar proyectos de investigación científica. Cuantitativa, Cualitativa y Mixtas*. (4ª ed.). Lima: EDITORIAL SAN MARCOS.

BIBLIOGRAFÍA DE LA LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

García, V. (2013). *Derechos fundamentales*. (2ª ed.). Lima: EDITORIAL ADRUS.

Landa, C. (2010). *Los derechos fundamentales en la Jurisprudencia del Tribunal Constitucional*. (1ª ed.). Lima: PALESTRA EDICIONES.

Landa, C. (2017). *Los derechos fundamentales*. (1ª ed.). Lima: TAREA ASOCIACIÓN GRÁFICA EDUCATIVA.

Perez, A. (1991). *Los derechos fundamentales*. (4ª ed.). España: EDITORIAL TECNOS

ANEXOS

**MATRIZ DE CONSISTENCIA PARA ELABORACIÓN DE INFORME DE
TESIS**

MATRIZ DE CONSISTENCIA

NOMBRE DEL ESTUDIANTE: Victor Raul Santiago Tarazona

FACULTAD/ESCUELA: Derecho

TÍTULO	
“Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018”	
PROBLEMAS	
Problema General	¿Cómo el Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influye en el acceso al transporte público,

	Puente Piedra, 2018?
Problema Específico 1	¿De qué manera el Derecho a la igualdad de las personas Cuadripléjicos incide en el acceso del transporte público, Puente Piedra, 2018?
Problema Específico 2	¿Cómo el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapleja optimizaría el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018?
OBJETIVOS	
Objetivo General	Determinar como el Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influye en el acceso del transporte público, Puente Piedra, 2018.
Objetivo Específico 1	Evaluar de qué manera el Derecho a la igualdad de las personas Cuadripléjicos incide en el acceso al transporte público.
Objetivo Específico 2	Analizar como el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapléjico optimizaría el acceso al transporte público.
SUPUESTOS JURÍDICOS	
Supuesto General	El derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influiría significativamente en el acceso al transporte público, en su inclusión en términos de equidad con el uso del transporte accesible, implementando vehículos públicos adaptados.
Supuesto Específico 1	El derecho a la igualdad de las personas cuadripléjicas incidiría favorablemente en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018 ya que permitiría acondicionar elevadores eléctricos para el acceso del transporte público, para su idónea movilidad de lugares alejados, y no se afecten económicamente con el uso de transportes particulares como taxis.
Supuesto Específico 2	El derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapléjica optimizaría favorablemente el acceso al transporte público 2018, ya que permitiría a las personas con

	discapacidad, reducir sus actividades diarias, en el trabajo, rehabilitación, educación, recreación, salud, recuperando el principio de la vida digna.
Categorización	<p>Categoría 1: Persona con discapacidad motora</p> <p>Subcategoría 1: Persona con paraplejía</p> <p>Subcategoría 2: Persona con Cuadriplejia</p> <p>Categoría 2: Transporte público</p> <p>Subcategoría 1: Coaster.</p> <p>Subcategoría 2: Omnibus</p>
MÉTODO	
Diseño de investigación	<ul style="list-style-type: none"> - Enfoque: Cualitativo - Diseño: Teoría Fundamentada - Tipo de investigación: Básica - Nivel de la investigación: Descriptivo
Método de muestreo	<ul style="list-style-type: none"> - Población: Personas con discapacidad motora que usan sillas de ruedas - Muestra: 09 involucrados en la temática de discapacidad tales como 4 representantes de asociaciones civiles, 1 sociólogo, 4 abogadas especialistas en derecho constitucional.
Plan de análisis y trayectoria metodológica	<ul style="list-style-type: none"> - Técnica e instrumento de recolección de datos <ul style="list-style-type: none"> ✓ Técnica: Entrevista ✓ Instrumento: Guía de entrevista y Guía documental
Análisis cualitativo de datos	Análisis sistemático, hermenéutico, analítico, comparativo, inductivo y sintético

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

GUÍA DE ENTREVISTAS



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ANEXO 3-GUÍA DE ENTREVISTA

FICHA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A FUNCIONARIOS PÚBLICOS CONGRESISTAS, ORGANIZACIONES CIVILES Y ABOGADOS

TÍTULO: “Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018”

Entrevistado/a:

.....

Cargo/Profesión/ grado académico:

Años de trayectoria laboral:

.....

Institución:

OBJETIVO GENERAL

Determinar como el Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influye en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018.

1. **¿De qué modo el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora garantiza el acceso del transporte público?**

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

2. **¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora en el acceso del transporte público?**

.....
.....
.....
.....
.....
.....

3. **¿De qué manera el transporte accesible optimiza favorablemente a la inserción de las personas con discapacidad motora con su vida diaria?**

.....
.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....
.....

4. ¿De qué forma el Derecho a la igualdad de las personas cuadripléjicas incide en el acceso del transporte público?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

5. ¿De qué manera las personas cuadripléjicas se ven afectados económicamente entre la falta de transporte públicos accesibles?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

6. ¿Por qué la falta de accesibilidad en el transporte público genera desigualdad en las personas cuadripléjicas?

.....
.....
.....
.....

.....
.....
.....
.....
.....

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Analizar como el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapléjico optimiza el acceso al transporte público.

7. ¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad paraplejía en el acceso al transporte público?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

8. ¿De qué modo la accesibilidad en el transporte público impulsaría en términos de equidad el goce del derecho a la igualdad en la población con paraplejía?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

9. ¿En qué modo la inclusión de transportes públicos accesibles optimiza favorablemente al principio de vida digna de las personas con discapacidad cuadripléjica?

.....
.....

.....
.....
.....
.....

10. ¿De qué modo la exclusión de las personas con discapacidad parapléjica crea desigualdad social?

.....
.....
.....
.....
.....
.....

.....

.....

Sello

FICHA DE ENTREVISTAS

ANEXO 3-GUÍA DE ENTREVISTA

FICHA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A FUNCIONARIOS PÚBLICOS
CONGRESISTAS, ORGANIZACIONES CIVILES Y ABOGADOS

TÍTULO: "Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018"

Entrevistado/a: Abog. Glisa VELASQUES JORDAN

Cargo/Profesión/ grado académico: Abog. EN DERECHO CONSTITUCIONAL

Años de trayectoria laboral: 10 años

Institución: Carlos Laneranco La Hoz

OBJETIVO GENERAL

Determinar como el Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influye en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018.

1. ¿De qué modo el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora garantiza el acceso del transporte público?

En principio, las instituciones que se encuentran sujetas al Tema del Transporte deben establecer las políticas institucionales, estrategias y de ejecución que resulten necesarias para garantizar el acceso a este derecho que últimamente se ha visto involucrada en situaciones de plenas. El orden correcto de esta interrogante recae en la posibilidad del acceso efectivo de este derecho para las personas con discapacidad logrando que esta sociedad sea vista observada como una sociedad inclusiva, como que todo el sistema se consagre de la misma manera de comodidad.

2. ¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora en el acceso del transporte público?

Todo derecho tiene que ser óptimo para la sociedad, por eso, el Estado en sus 3 niveles en conjunto con distintas organizaciones deben lograr que el derecho al acceso del transporte para los discapacitados tengan incidencia con resultados positivos en los derechos humanos y subjetivamente en estos personas. El transporte que actual padece al país no es el indicado, por ello se requieren acciones concretas para revertir esta situación desmerecedora de igualdad sociales.

3. ¿De qué manera el transporte accesible optimiza favorablemente a la inserción de las personas con discapacidad motora con su vida diaria?

El acceso al transporte debe ser inclusivo y debe ser realizado sin poder de beneficio para algún sector de la población, lo resultante del transporte público es que solo una empresa a nivel de Lima solo se ha enfocado en otorgar un respaldo social para las personas con discapacidades logrando que sean ellos los centros de atención y no las empresas. Lamentablemente, esta política adoptada tendrá efectos positivos, pero en los años de la misma porque otorga este beneficio tributario siempre y cuando esas acciones contribuyan para el bien de la sociedad.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Evaluar de qué manera el Derecho a la igualdad de las personas Cuadripléjicos incide en el acceso al transporte público.

4. ¿De qué forma el Derecho a la igualdad de las personas cuadripléjicas incide en el acceso del transporte público?

El derecho a la igualdad debe brindarse de manera plena para cualquier persona porque eso denota que en el país existe una cultura de inclusión social para las personas cuadripléjicas, debe existir medidas establecidas por el Estado a través de organismos sociales y políticos a fin de otorgar un mayor cuidado no en el aspecto personal sino con respecto a la protección que deben tener esas personas que al igual de los demás gozan el derecho innato determinado en la constitución. El acceso al transporte público ha sido y es un problema social para esta población por ello debe cambiarse optando en perspectiva de inclusión.

5. ¿De qué manera las personas cuadripléjicas se ven afectados económicamente entre la falta de transporte públicos accesibles?

Hemos observado por los noticios que la economía peruana está en un ritmo creciente a pesar de que se requiere una economía optima no refleja la situación de crecimiento que origina que estas personas no gocen de este derecho que deben tener todos. El Estado garantiza un acceso en base a un grupo de personas que están en la misma condición, in consecuencia, eso no permite tener una perspectiva general de la consecuencia económica que conlleva a no acceder al transporte público.

6. ¿Por qué la falta de accesibilidad en el transporte público genera desigualdad en las personas cuadripléjicas?

La sociedad actualmente tiene la concepción de una ser inclusiva, de no comprender la situación que ellos viven día a día logrando contarnos a las demás personas a fin que ellos se sienta menospreciados al punto en que no continúan cumpliendo por el rechazo de estas personas es que el País no lo considera a nivel general y específico dentro de sus políticas.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Analizar como el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapléjico optimiza el acceso al transporte público.

7. ¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapleja en el acceso al transporte público?

El Estado debe tener el concepto de ser inclusivo y es por ello que se debe impulsar las distintas campañas y acciones a nivel general - específico para que se tome en cuenta concepto de igualdad lo granato que se optimicen el acceso al transporte público.

8. ¿De qué modo la accesibilidad en el transporte público impulsaría en términos de equidad el goce del derecho a la igualdad en la población con parapleja?

La accesibilidad al transporte público tiene que ser visionario de igualdad y equidad para todos las personas o entones, este acceso se debe realizar mediante mecanismos eficientes por el Estado con el objetivo de un otorgamiento a este derecho que últimamente se ha visto la inmediatez en hechos negativos sociales.

9. ¿En qué modo la inclusión de transportes públicos accesibles optimiza favorablemente al principio de vida digna de las personas con discapacidad cuádruple?

Toda acción inclusiva conlleva a optimizar favorablemente una situación que se basa en derechos y/o principios permitiendo que las personas con discapacidad de este tipo logren un acceso al derecho

10. ¿De qué modo la exclusión de las personas con discapacidad parapléjica crea desigualdad social?

Toda acción negativa conlleva a crear desigualdad y tener social en consecuencia. Esto se debe revertir mediante acciones positivas y de inclusión social no solo a nivel de población sino también desde los más altos niveles del país para que así aporte una idea del cambio en los mente de personas que generan este tipo de situaciones negativas.



Sello

SANTIAGO TARAZONA VICTOR



ANEXO 3-GUÍA DE ENTREVISTA

FICHA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A FUNCIONARIOS PÚBLICOS
CONGRESISTAS, ORGANIZACIONES CIVILES Y ABOGADOS

TÍTULO: "Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018"

Entrevistado/a: Xiomara A. Frye Espinoza

Cargo/Profesión/ grado académico: Abg. en Derecho Const. Juvenal

Años de trayectoria laboral: 6 años

Institución: Zavala y Asociados

OBJETIVO GENERAL

Determinar como el Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influye en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018.

1. ¿De qué modo el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora garantiza el acceso del transporte público?

El derecho a la igualdad permite a participar a las personas con discapacidad sin discriminación en toda la vida social a través de los transportes accesibles para su inclusión a sus actividades cotidianas mediante un acceso inclusivo al transporte público mediante políticas públicas en igual de condiciones como las demás; eliminando barreras, así como obstáculos físicos y estipulado en las normas.

2. ¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora en el acceso del transporte público?

El Derecho a la igualdad significa recibir un trato justo por la sociedad y el Estado sin discriminación en la elaboración de proyectos públicos basado en los principios internacionales; no es menos cierto que es precario e inaccesible las condiciones para abordar al sistema de transporte

3. ¿De qué manera el transporte accesible optimiza favorablemente a la inserción de las personas con discapacidad motora con su vida diaria?

Con el transporte accesible adaptado reinserja a las personas con discapacidad motora a sus actividades cotidianas; con este tipo de transporte podrá acceder a todos los servicios básicos como las personas que no presentan esta deficiencia. Asimismo, podrán acceder a todos los programas sociales en igualdad de condiciones.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Evaluar de qué manera el Derecho a la igualdad de las personas Cuadripléjicas incide en el acceso al transporte público.

4. ¿De qué forma el Derecho a la igualdad de las personas cuadripléjicas incide en el acceso del transporte público?

La falta de implementación de vehículo accesible transgrede los derechos humanos de las personas cuadripléjicas originando desigualdades; por ese motivo se debe implementar cuerpos normativos que regule la implementación de transportes adaptados en virtud del derecho a la igualdad de esta población con discapacidad.

5. ¿De qué manera las personas cuadripléjicas se ven afectados económicamente entre la falta de transporte públicos accesibles?

Las personas perjudicadas por una discapacidad, a menudo presentan dificultades serias en su poder adquisitivo, por lo que tienen menor probabilidad de acceder a un vehículo particular. Por lo tanto, su único medio de viaje son los taxis particulares; que ciertamente no refleja a accesibilidad en la ciudad y producto de ello se origina más gasto en su economía para trasladarse de un lugar a otro.

6. ¿Por qué la falta de accesibilidad en el transporte público genera desigualdad en las personas cuadripléjicas?

La falta de transporte público accesible construye e barreos que impiden el acceso de las personas con discapacidad cuadripléjicas para el uso de los vehículos públicos como cualquier ciudadano creando de desigualdad, reflejando además su clasificación por su acceso.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Analizar como el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapléjico optimiza el acceso al transporte público.

7. ¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapleja en el acceso al transporte público?

El transporte debe tener acceso para el traslado de todas las personas en igualdad de condiciones sin excluir a las personas con discapacidades, como implementando mecanismos o herramientas de diseño universal que no desmedra ningún derecho de los usuarios con o sin discapacidad.

8. ¿De qué modo la accesibilidad en el transporte público impulsaría en términos de equidad el goce del derecho a la igualdad en la población con parapleja?

Si se implementara plataformas eléctricas a los transportes públicos como los países desarrollados que salvaguarda los derechos de las personas con discapacidad, permitiendo su libre desarrollo como las demás personas de acuerdo a lo establecido en las leyes.

9. ¿En qué modo la inclusión de transportes públicos accesibles optimiza favorablemente al principio de vida digna de las personas con discapacidad cuádrupléjica?

Con un sistema integrado de transportes accesibles en sãmbala otros derechos que las personas con discapacidad, se estan viendo ultrarados como el derecho a la salud, al trabajo entre otros. Dado así que este tipo de transportes puede mejorar la calidad de vida,

10. ¿De qué modo la exclusión de las personas con discapacidad parapléjica crea desigualdad social?

La desigualdad social consiste en el respeto de sus derechos de una cierta poblacion sobre las otras, creando políticas publicas universales en principio de los derechos humanos y por los convertio que son parte los Estados



Sello

Xiomara A. Frye Espinoza
ABOGADA
CAL 68278

SANTIAGO TARAZONA VICTOR

ANEXO 3-GUÍA DE ENTREVISTA

FICHA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A FUNCIONARIOS PÚBLICOS
CONGRESISTAS, ORGANIZACIONES CIVILES Y ABOGADOS

TÍTULO: "Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018"

Entrevistado/a: Samuel Medina Ramos.

Cargo/Profesión/ grado académico: Encargado de OMAPEO

Años de trayectoria laboral: 35 años

Institución: Municipalidad de Puente Piedra.

OBJETIVO GENERAL

Determinar como el Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influye en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018.

1. ¿De qué modo el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora garantiza el acceso del transporte público?

El derecho a la igualdad es un precepto jurídico que garantiza el trato igualitario a todas las personas sin diferenciación alguna, permite que el Estado realice políticas inclusivas para el desarrollo de la población y más cuando tengan el carácter de vulnerabilidad como son las personas con discapacidad.

2. ¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora en el acceso del transporte público?

Las personas con discapacidad motora tiene el mismo derecho de poder acceder de manera igualitaria al transporte público como las personas sin discapacidad, su inclusión permite reinserirse a la sociedad, pero esta será posible si el Estado muestre interés para alcanzar este objetivo de implementar vehículos accesibles garantizando el derecho a la igualdad.

3. ¿De qué manera el transporte accesible optimiza favorablemente a la inserción de las personas con discapacidad motora con su vida diaria?

El transporte accesible en una ciudad con barreras excluyentes puede permitir alcanzar la inserción de las personas con discapacidad motora en su vida cotidiana, de esta manera pueden conectar con todos sus actividades que se propongan como los demás personas sin menoscabar su derecho a la igualdad.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Evaluar de qué manera el Derecho a la igualdad de las personas Cuadripléjicos incide en el acceso al transporte público.

4. ¿De qué forma el Derecho a la igualdad de las personas cuadripléjicas incide en el acceso del transporte público?

En el derecho a la igualdad influye en la relación entre el Estado y el hombre, ya que el Estado crea políticas inclusivas para la población en general, una deficiencia en la persona no puede reducir el goce de sus derechos en circunstancias igualitarias. Así mismo, la incorporación de estos vehículos es un costo más elevado para los propios dueños que prestan estos servicios.

5. ¿De qué manera las personas cuadripléjicas se ven afectados económicamente entre la falta de transporte públicos accesibles?

por la falta de vehículos públicos accesibles con rampa, las personas cuadripléjicas se trasladan en transportes privados para que puedan realizar sus actividades, esto resulta ser costoso y caro que perjudican su economía familiar.

6. ¿Por qué la falta de accesibilidad en el transporte público genera desigualdad en las personas cuadripléjicas?

La falta de accesibilidad en los Transportes limita el acceso de las personas cuadripléjicas haciendo diferenciación con la población sin discapacidad creando trato desiguales.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Analizar como el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapléjico optimiza el acceso al transporte público.

7. ¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapleja en el acceso al transporte público?

Toda persona con discapacidad de parapleja tienen el mismo derecho de acceder al Transporte público de las mismas condiciones como las otras personas, sin limitarse su dignidad como persona.

8. ¿De qué modo la accesibilidad en el transporte público impulsaría en términos de equidad el goce del derecho a la igualdad en la población con parapleja?

Con la implementación de flotas accesibles en el Transporte público se reivindica los derechos fundamentales de las personas con discapacidad, garantizando el ejercicio del derecho a la igualdad como les asiste a la población sin discapacidad.

11. ¿En qué modo la inclusión de transportes públicos accesibles optimiza favorablemente al principio de vida digna de las personas con discapacidad cuadripléjica?

Con el transporte público accesible mejora la calidad de vida de las personas con discapacidad Cuadripléjica, reinsertándolo a vida digna.

12. ¿De qué modo la exclusión de las personas con discapacidad parapléjica crea desigualdad social?

La desigualdad social se manifiesta por los barreros que excluye a la población que adolece de parapléjica, su exclusión afecta a sus derechos fundamentales que le son inherentes.



SAMUEL MEDINA RAMOS
ENCARGADO DE OMAR

SANTIAGO TARAZONA VICTOR



ANEXO 3-GUÍA DE ENTREVISTA

FICHA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A FUNCIONARIOS PÚBLICOS
CONGRESISTAS, ORGANIZACIONES CIVILES Y ABOGADOS

TÍTULO: "Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018"

Entrevistado/a: José Chimoy Chavez

Cargo/Profesión/ grado académico: Presidente del grupo colectivo.

Años de trayectoria laboral: 40 años

Institución: Asociación de personas con discapacidad puente
pedrino formando capacitadores para el desarrollo.

OBJETIVO GENERAL

Determinar como el Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influye en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018.

1. ¿De qué modo el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora garantiza el acceso del transporte público?

Bajo el derecho a la igualdad, los poderes político
implementaron mecanismos de fácil acceso para las
personas con discapacidad frente a la accesibilidad
que se pueden presentar en los micros, ómnibus, o
cualquier otro transporte terrestre que preste
servicio al público en general.

2. ¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora en el acceso del transporte público?

Toda persona tiene el mismo derecho ante ley, siendo
así que deben implementarse transportes accesibles
para que traslade a las personas con discapacidad de la
misma forma como los demás personas que no tienen
alguna limitación, sino debe ser un servicio
inclusivo con las condiciones necesarias para excluir a
ninguna población.

3. ¿De qué manera el transporte accesible optimiza favorablemente a la inserción de las personas con discapacidad motora con su vida diaria?

Un transporte accesible, con las mejores infraestructuras puede mejorar el estado de vida de una población con discapacidad, ya que permitirá integrarse con sus actividades diarias y podrá realizarlos de manera normal como los realiza las demás personas.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Evaluar de qué manera el Derecho a la igualdad de las personas Cuadripléjicos incide en el acceso al transporte público.

4. ¿De qué forma el Derecho a la igualdad de las personas cuadripléjicas incide en el acceso del transporte público?

El derecho está amparado en una norma y su motivación a que se regularice estará a cargo de representantes del estado, para ello debe crearse un transporte con las mejores condiciones que pueda mejorar la independencia de las personas cuadripléjicos.

5. ¿De qué manera las personas cuadripléjicas se ven afectados económicamente entre la falta de transporte públicos accesibles?

Hacia la falta de transporte público accesible, crea mucha inversión en transportar a las personas cuadripléjicos de un determinado lugar a otro, con el objetivo que continúe con su desarrollo personal, sin embargo por la existencia de estos vehículos, son obligados a trasladarse en taxis, situaciones que lleva a pagar cien por ciento más que en los vehículos, son obligados a trasladarse en taxis situaciones que lleva a pagar cien por ciento más que en los vehículos públicos.

6. ¿Por qué la falta de accesibilidad en el transporte público genera desigualdad en las personas cuadripléjicas?

Ante la falta de vehículos accesibles ocasiona entre la población cierta exclusión de un servicio como es el transporte público.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Analizar como el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapléjico optimiza el acceso al transporte público.

7. ¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapleja en el acceso al transporte público?

Que a todos nos asiste el mismo derecho y no debemos ser excluidos por ninguna forma, sino el estado de crear transporte accesible de fácil acceso para transportar a todos por igual sin imponer ninguna condición que tenga la persona.

8. ¿De qué modo la accesibilidad en el transporte público impulsaría en términos de equidad el goce del derecho a la igualdad en la población con parapleja?

La implementación de vehículos accesibles impulsaría el trato igualitario a todos las personas sin imponer la condición que sujeta, hoy en día la tecnología avanza de manera a la par con los derechos humanos, en países desarrollados como España tienen instrumentos electrónicos que permite a toda la población con o sin discapacidad el goce de ella sin reclamos.

11. ¿En qué modo la inclusión de transportes públicos accesibles optimiza favorablemente al principio de vida digna de las personas con discapacidad cuádruple?

La Cuádruple es una discapacidad que necesita mucho apoyo en la sociedad, sus limitaciones no permite que esta persona deba de usar una silla de ruedas para sus actividades diarias, por ello es importante incluir Transportes públicos accesibles para mejorar su estilo de vida en virtud del artículo 1 de la Constitución Política del Perú.

12. ¿De qué modo la exclusión de las personas con discapacidad parapléjica crea desigualdad social?

Ante la falta de mecanismos de implementación en infraestructura accesibles en el ámbito que fuere, no permitira que las personas con discapacidad parapléjica se desarrollen de manera igualitaria como las demás personas que no tienen discapacidad y que también son parte de la misma nación, formando barreras de desigualdades en la población que padece una discapacidad.

ASOC. DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD
PUENTE PEDRINOS FORMANDO
CAPACITADORES PARA EL DESARROLLO



.....
JOSÉ CHIMOY CHEVEZ
DNI N° 7432692 / PRESIDENTE
.....

.....
SANTIAGO TARAZONA VÍCTOR



ANEXO 3-GUÍA DE ENTREVISTA

FICHA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A FUNCIONARIOS PÚBLICOS
CONGRESISTAS, ORGANIZACIONES CIVILES Y ABOGADOS

TÍTULO: "Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018"

Entrevistado/a: ABOG. Gladis Pacheco Torres

Cargo/Profesión/ grado académico:

Años de trayectoria laboral: 08 años en temas de discapacidad

Institución: DMA Asesores y Consultores S.A.C.

OBJETIVO GENERAL

Determinar como el Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influye en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018.

1. ¿De qué modo el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora garantiza el acceso del transporte público?

Con el derecho a la igualdad regula políticas públicas para la protección de las personas con discapacidad motora en torno a sus derechos fundamentales como acceder a todas las actividades que se presenten en la sociedad de acuerdo a las normas establecidas, además hay sanciones en su incumplimiento.

2. ¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora en el acceso del transporte público?

Las personas con discapacidad motora tienen los mismos derechos que todas las personas que viven en una sociedad, sus necesidades deben ser priorizadas en cuanto la implementación de vehículos accesibles para su acceso.

3. ¿De qué manera el transporte accesible optimiza favorablemente a la inserción de las personas con discapacidad motora con su vida diaria?

Con un Transporte público inclusivo para las personas con discapacidad motora los inserta a la sociedad para el desarrollo de sus actividades diarias, como asistir a su rehabilitación, al Trabajo, a la educación, entre otras actividades que puedan realizar, de una manera fácil.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Evaluar de qué manera el Derecho a la igualdad de las personas Cuadripléjicas incide en el acceso al transporte público.

4. ¿De qué forma el Derecho a la igualdad de las personas cuadripléjicas incide en el acceso del transporte público?

Las personas Cuadripléjicas les asiste los mismos derechos como a todo ciudadano, por lo tanto debe tener las mismas oportunidades frente al acceso del servicio de Transporte público, en virtud del derecho a la igualdad.

5. ¿De qué manera las personas cuadripléjicas se ven afectados económicamente entre la falta de transporte públicos accesibles?

Las personas Cuadripléjicas al intentar realizar sus actividades diarias deben afrontar la realidad a falta de vehículos accesibles, por tal motivo se ven obligados a transportarse en taxis particulares perjudicando su economía.

6. ¿Por qué la falta de accesibilidad en el transporte público genera desigualdad en las personas cuádrupléticas?

Las personas Cuádrupléticas al no acceder de igual manera en sus condiciones al Transporte público muestra en la realidad desigualdad de derechos, frente a los demás Ciudadanos y el olvido de estar incluido de los políticas públicas del gobierno.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Analizar como el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapléjico optimiza el acceso al transporte público.

7. ¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapleja en el acceso al transporte público?

En nuestro país no es fácil el acceso al Transporte público para las personas con discapacidad parapléjica, originando discriminación a este sector, y el olvido de los órganos del Estado para su regulación.

8. ¿De qué modo la accesibilidad en el transporte público impulsaría en términos de equidad el goce del derecho a la igualdad en la población con parapleja?

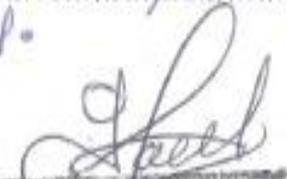
La accesibilidad en el Transporte permite que las personas con discapacidad parapléjica pueda ser incluido el servicio de vehículos públicos, no haciendo notar de esta manera la discapacidad que pueda adolecer algún Ciudadano.

9. ¿En qué modo la inclusión de transportes públicos accesibles optimiza favorablemente al principio de vida digna de las personas con discapacidad cuadripléjica?

Una vida digna consiste en la población con discapacidad cuadripléjica en el tema del servicio de transporte que debe ser inclusivo para que este sector con discapacidad puedan moverse por sí mismo en trasladarse de su lugar de origen a sus necesidades.

10. ¿De qué modo la exclusión de las personas con discapacidad parapléjica crea desigualdad social?

Ante la falta de vehículos accesibles crea exclusión a las personas con discapacidad parapléjica frente al transporte público, mientras que la otra población que no tiene discapacidad puede acceder con normalidad, esta figura es señalada como desigualdad social.


Gladys Pacheco Tarazona
ABOGADA
Reg. C.A.L. 17739

Sello

SANTIAGO TARAZONA VICTOR



ANEXO 3-GUÍA DE ENTREVISTA

FICHA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A FUNCIONARIOS PÚBLICOS
CONGRESISTAS, ORGANIZACIONES CIVILES Y ABOGADOS

TÍTULO: "Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018"

Entrevistado/a: Juana Espinoza Palacios
Cargo/Profesión/ grado académico: Presidenta del grupo colectivo
Años de trayectoria laboral: 15 años
Institución: Asociación juntos Triunfaremos

OBJETIVO GENERAL

Determinar como el Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influye en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018.

1. ¿De qué modo el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora garantiza el acceso del transporte público?

Bajo el derecho de igualdad, el Estado debe crear leyes que trate de regular vehículos accesibles para el sector con discapacidad motora, con el objetivo que esta población pueda hacer el uso de transporte como las demás población que no tiene discapacidad.

2. ¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora en el acceso del transporte público?

Es penoso que las autoridades no entiendan el valor del derecho que tiene las personas con discapacidad para hacer usar los buses inclusivos y no tomar conciencia que esta población es visible, por lo tanto necesita que el derecho a la igualdad sea como todos.

3. ¿De qué manera el transporte accesible optimiza favorablemente a la inserción de las personas con discapacidad motora con su vida diaria?

El Transporte accesible permite acceder a todo tipo de oportunidades, sea académicas, laboral, rehabilitación, haciendo que su desplazamiento de un lugar a otro no refleje un inconveniente.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Evaluar de qué manera el Derecho a la igualdad de las personas Cuadripléjicas incide en el acceso al transporte público.

4. ¿De qué forma el Derecho a la igualdad de las personas cuadripléjicas incide en el acceso del transporte público?

El derecho a la igualdad influye en que las autoridades se basen en este derecho para implementar en el Transporte público las características que requieren las personas cuadripléjicas para su uso de manera igual como el público en general.

5. ¿De qué manera las personas cuadripléjicas se ven afectados económicamente entre la falta de transporte públicos accesibles?

Al no haber Transporte público accesibles, se ven obligados a movilizarse en Transporte particulares sembrando pérdidas económicas, muchos veces no les permite poder acceder a otras actividades.

6. ¿Por qué la falta de accesibilidad en el transporte público genera desigualdad en las personas cuadripléjicas?

Porque no logran tener las mismas oportunidades de trasladarse como las personas que no tienen alguna discapacidad, y la falta de accesibilidad en el transporte público origina cadena de desigualdades.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Analizar como el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapléjico optimiza el acceso al transporte público.

7. ¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapleja en el acceso al transporte público?

Las personas con discapacidad parapléjica tiene el mismo derecho hacer Tratado de manera igual como los demás y el ejercicio de sus derechos, debe ser Tratado de la misma forma con respeto de políticas inclusivas que debe brindar el Estado de vehículos de transporte públicos accesibles.

8. ¿De qué modo la accesibilidad en el transporte público impulsaría en términos de equidad el goce del derecho a la igualdad en la población con parapleja?

Lograría que las personas con parapleja puedan disfrutar de las mismas oportunidades en el ámbito que fuera como la demás población.

11. ¿En qué modo la inclusión de transportes públicos accesibles optimiza favorablemente al principio de vida digna de las personas con discapacidad cuádrupléjica?

Con la inclusión de transportes públicos accesibles generaría en la población con cuádrupléjica a que se sientan incluidos y no excluidos, del modelo de ciudad que se quiere lograr.

12. ¿De qué modo la exclusión de las personas con discapacidad parapléjica crea desigualdad social?

No donde les las mismas oportunidades de transportes que le permita desarrollarse Acos sus habilidades.



SANTIAGO TARAZONA VICTOR



ANEXO 3-GUÍA DE ENTREVISTA

FICHA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A FUNCIONARIOS PÚBLICOS
CONGRESISTAS, ORGANIZACIONES CIVILES Y ABOGADOS

TÍTULO: "Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018"

Entrevistado/a: ABOG. Maribel Silva Macedo.

Cargo/Profesión/ grado académico: ABOG. Derecho Constitucional.

Años de trayectoria laboral: 15 años en temas de discapacidad.

Institución: DMB Asesores y Consultores

OBJETIVO GENERAL

Determinar como el Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influye en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018.

1. ¿De qué modo el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora garantiza el acceso del transporte público?

El derecho es universal y general, su regulación permite alcanzar su máximo desarrollo para mejorar las condiciones de vida de la población y más cuando se encuentra en situación de vulneración como son las personas con discapacidad, bajo el derecho fundamental como es la igualdad se deben crear políticas inclusivas de todos los ámbitos, así mismo existen normas que regulan la infraestructura de los vehículos públicos.

2. ¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora en el acceso del transporte público?

Opino que el Transporte público de hoy en día debe ser de fácil acceso para las personas con discapacidad motora, que les permita a realizar sus actividades de manera normal como las demás, su fácil acceso al Transporte público puede mejorar su calidad de vida.

3. ¿De qué manera el transporte accesible optimiza favorablemente a la inserción de las personas con discapacidad motora con su vida diaria?

En Chile, hay transporte público accesible que permite a las personas con discapacidad motora o desarrollar sus actividades diarias como cualquier otra sin minucabar su esfera humana, eso se debe implementar en nuestro país para la población que padece alguna discapacidad.

Estos transportes públicos han mejorado la inclusión de las personas con discapacidad que usan silla de ruedas en este país, ya que les reivindica derecho a la igualdad.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Evaluar de qué manera el Derecho a la igualdad de las personas Cuadripléjicas incide en el acceso al transporte público.

4. ¿De qué forma el Derecho a la igualdad de las personas cuadripléjicas incide en el acceso del transporte público?

Bajo el derecho a la igualdad el Estado está obligado a crear normas aplicables para la implementación de transportes accesibles dentro de nuestro país, con el fin de adecuar un sistema de vida de igualdad sus condiciones sin diferencia alguna.

5. ¿De qué manera las personas cuadripléjicas se ven afectados económicamente entre la falta de transporte públicos accesibles?

Ante la falta de transporte accesible para las personas Cuadripléjicas crea impacto en su nivel socioeconómico ya que deberá usar transporte particulares para poder trasladarse a sus actividades diarias. Las personas con discapacidad constituyen un grupo poblacional con especial riesgo de sufrir más rápidamente y de forma más violenta, los efectos de una situación económica adversa a la falta de accesibilidad en el transporte.

6. ¿Por qué la falta de accesibilidad en el transporte público genera desigualdad en las personas cuádrupléticas?

Un Transporte inaccesible, no nos permite que las personas cuádrupléticas se desarrollen como la otra población, sino se verán limitados ante su derecho al libre acceso, disminuyendo su libertad y proyectos de vida. Mientras que la población sin discapacidad pueda acceder de manera rápida y fácil en transporte público.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Analizar como el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapléjico optimiza el acceso al transporte público.

7. ¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapleja en el acceso al transporte público?

Opino que todas las personas sin distinción alguna debemos acceder de manera igualitaria a todas las actividades que nos muestra la sociedad, el transporte público debe estar preparado en mejores condiciones para toda la población como lo señala los convenios internacionales que el Perú es parte.

8. ¿De qué modo la accesibilidad en el transporte público impulsaría en términos de equidad el goce del derecho a la igualdad en la población con parapleja?

Con la implementación de plataformas eléctricas en las buses públicas permite la equidad de los derechos fundamentales entre la población sin diferencias, sino por el respeto de la vida digna; en el ejercicio del derecho a la igualdad.

9. ¿En qué modo la inclusión de transportes públicos accesibles optimiza favorablemente al principio de vida digna de las personas con discapacidad cuadripléjica?

Con la operación de este transporte accesible en la jurisdicción de estudio reinserta a las personas con discapacidad cuadripléjica ante sus necesidades como su rehabilitación, dignificando su calidad de vida.

10. ¿De qué modo la exclusión de las personas con discapacidad parapléjica crea desigualdad social?

Un transporte que no cuenta con facilidades para el acceso de las personas con discapacidad parapléjica no les permite desarrollarse como ciudadanos ante la sociedad, y su no regulación crea desigualdades frente a la población sin discapacidad.



Marihel Silva Macedo
ABOGADA
CAL 46373

Sello

SANTIAGO TARAZONA VICTOR

ANEXO 3-GUÍA DE ENTREVISTA

FICHA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A FUNCIONARIOS PÚBLICOS
CONGRESISTAS, ORGANIZACIONES CIVILES Y ABOGADOS

TÍTULO: "Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018"

Entrevistado/a: Oscar Gomez Lozano

Cargo/Profesión/ grado académico: Presidente de grupo Colección

Años de trayectoria laboral: 30 años en la Temática de discapacidad

Institución: Asociación de personas con discapacidad
Juntos por la inclusión.

OBJETIVO GENERAL

Determinar como el Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influye en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018.

1. ¿De qué modo el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora garantiza el acceso del transporte público?

El derecho a la igualdad es un derecho fundamental de la persona, su aplicación y regulación está a facultad del estado, quien deberá crear políticas inclusivas en el ámbito de transporte para que su uso no se sea diferenciado sino inclusivo.

2. ¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora en el acceso del transporte público?

El derecho de la igualdad es en virtud de la esencia de la persona, por su misma cualidad, ninguna persona debe ser discriminada de forma expresa o tácita al no contar el país con vehículos accesibles. se crea formas de discriminación porque de cuenta manna existe la figura de exclusión.

3. ¿De qué manera el transporte accesible optimiza favorablemente a la inserción de las personas con discapacidad motora con su vida diaria?

Un transporte con las características de accesibilidad mejora el desplazamiento de la persona con discapacidad motora y los reinventa a las actividades cotidianas, su independencia se vea reflejado más que nada en como se ha preparado la ciudad para ellos.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Evaluar de qué manera el Derecho a la igualdad de las personas Cuadripléjicos incide en el acceso al transporte público.

4. ¿De qué forma el Derecho a la igualdad de las personas cuadripléjicas incide en el acceso del transporte público?

Ante la falta de vehículos accesibles para la población Cuadripléjica están siendo excluidos a sus derechos fundamentales como libre desarrollo a los mismos oportunidades como parte de nuestra nación, vulnerando su legítimo derecho a la igualdad.

5. ¿De qué manera las personas cuadripléjicas se ven afectados económicamente entre la falta de transporte públicos accesibles?

Al no existir el servicio idóneo accesible para las personas Cuadripléjicas, este sector se ven forzados a pagar taxis particulares para que los transporten, originando muchos veces el abuso de los taxistas por el incremento desorbitante del pago.

6. ¿Por qué la falta de accesibilidad en el transporte público genera desigualdad en las personas cuádrupléticas?

La falta de rampas eléctricas o elevadores en los transportes público fomenta desigualdades en la nación, porque hace notar que nuestro país no está preparando para tener una ciudad inclusiva para todos, sin dejar a nadie.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Analizar como el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapléjico optimiza el acceso al transporte público.

7. ¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapleja en el acceso al transporte público?

El derecho a la igualdad es un derecho fundamental a la persona, se puede crear un transporte accesible para todos, sin menoscabar la integridad de la persona, sino para que pueda transitar libremente.

8. ¿De qué modo la accesibilidad en el transporte público impulsaría en términos de equidad el goce del derecho a la igualdad en la población con parapleja?

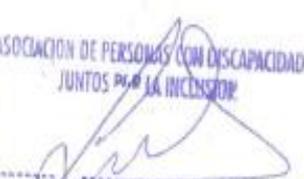
La accesibilidad en el transporte público erradica situaciones en términos de desigualdad en la población con discapacidad, la discapacidad no es ajena, ya que todos en algún momento la vamos adquirir por el envejecimiento de la población, del estado debe proponer a la ciudad para esa eventualidad no limitando algún derecho fundamental.

11. ¿En qué modo la inclusión de transportes públicos accesibles optimiza favorablemente al principio de vida digna de las personas con discapacidad cuádrupléjica?

En el modo que, el transporte público accesible mejora el estado de salud de la persona cuádrupléjica, alcanzando su calidad de vida digna porque podrá desarrollarse como persona dentro de nuestro país.

12. ¿De qué modo la exclusión de las personas con discapacidad parapléjica crea desigualdad social?

Si es excluido en la actualidad son realidades de países Tercer mundista, la ley y su ordenamiento es universal, no restringe ningún derecho de la persona, sino debe considerarse garantías para su desarrollo, que debe garantizarle el Estado.


ASOCIACION DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD
JUNTOS POR LA INCLUSIÓN

OSCAR GOMEZ LOZANO
PRESIDENTE

SANTIAGO TARAZONA VICTOR



ANEXO 3-GUÍA DE ENTREVISTA

FICHA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A FUNCIONARIOS PÚBLICOS
CONGRESISTAS, ORGANIZACIONES CIVILES Y ABOGADOS

TÍTULO: "Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018"

Entrevistado/a: EDUARDO HUMBERTO DEL CASTILLO KUSTGERMAN

Cargo/Profesión/ grado académico: Sociólogo

Años de trayectoria laboral: 7 años en tema de discapacidad

Institución: Ex trabajador del CONADIS

OBJETIVO GENERAL

Determinar como el Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influye en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018.

1. ¿De qué modo el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora garantiza el acceso del transporte público?

En criterio del derecho a la igualdad el Estado crea sistemas de transportes accesibles para toda la población sin distinción de alguna discapacidad que padezca estableciendo en el diseño universal

2. ¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora en el acceso del transporte público?

El sistema de transportes públicos debe estar implementado de mecanismos para el acceso de las personas con discapacidad sin distinción para su uso con el fin que sean tratados de igual manera como las otras personas.

3. ¿De qué manera el transporte accesible optimiza favorablemente a la inserción de las personas con discapacidad motora con su vida diaria?

con la implementación de un sistema de transporte de fácil acceso para la población con discapacidad, para que su vida diaria sea de igual condición que las demás personas, sin menosar alguna actividad que desarrolle en su vida diaria.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Evaluar de qué manera el Derecho a la igualdad de las personas Cuadripléjicas incide en el acceso al transporte público.

4. ¿De qué forma el Derecho a la igualdad de las personas cuadripléjicas incide en el acceso del transporte público?

Bajo el precepto del derecho fundamental que es la igualdad, el Estado crea políticas reintegradoras en los diversos servicios para reformar la accesibilidad en todas sus esferas de la vida social para una sociedad igualitaria para la población en general.

5. ¿De qué manera las personas cuadripléjicas se ven afectadas económicamente entre la falta de transporte públicos accesibles?

Ante la carencia de vehículos accesibles en el servicio de transporte público, origina un desequilibrio en la capacidad adquisitiva de las personas con discapacidad, vulnerando toda una gama de derechos, entre ellos la no discriminación, educación, salud, trabajo, dificultando su libre desarrollo.

6. ¿Por qué la falta de accesibilidad en el transporte público genera desigualdad en las personas cuadripléjicas?

La accesibilidad es la condición necesaria para permitir a las personas a participar en las actividades sociales y económicas por la infraestructura que ha sido concebida, sin embargo en el transporte no se identifica esta accesibilidad, ya que las personas que usan sillas de ruedas no logran su máxima inclusión en el uso del transporte creando desigualdades.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Analizar como el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapléjico optimiza el acceso al transporte público.

7. ¿Qué opina Ud. del derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapleja en el acceso al transporte público?

Opino que el Estado debe estar más comprometido en el tema de un transporte público accesible como algunos de nuestros países vecinos como Bolivia y Argentina, existen normas que regulan este compromiso de manera eficaz, esta situación vulnera el derecho a la igualdad a acceder de igual condiciones como los demás.

8. ¿De qué modo la accesibilidad en el transporte público impulsaría en términos de equidad el goce del derecho a la igualdad en la población con parapleja?

Con un transporte de infraestructura accesible mejoraría la situación de las personas con parapleja y otras discapacidades permitiéndoles a las actividades sociales y económicas dentro de la jurisdicción en la que se desarrollan, eliminando barreras de exclusión y de acuerdo el goce del derecho a la igualdad.

9. ¿En qué modo la inclusión de transportes públicos accesibles optimiza favorablemente al principio de vida digna de las personas con discapacidad cuadripléjica?

con la inclusión de transportes accesibles mejoraría la
calidad de vida de las personas que presentan
este tipo de discapacidad y reinserirlos como
alguien más ciudadano alcanzando sus proyectos de vida
que desea desarrollar en virtud del principio de vida digna

10. ¿De qué modo la exclusión de las personas con discapacidad parapléjica crea
desigualdad social?

Las personas con discapacidad al no tener que otras
personas que no tienen discapacidad pueden acceder a
las actividades sociales y económicas sin complicaciones y se logra
identificar desigualdades y diferencias en ambos sectores
haciendo distinción que una población si se está respetando sus
derechos mientras que la otra no.


Eduardo del Castillo

KUSTERNAN Sello
ONE 46056661

.....
SANTIAGO TARAZONA VICTOR

GUÍA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

ANEXO 4-GUÍA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

OBJETIVO GENERAL

Determinar como el Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influye en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018.

“ANÁLISIS NORMATIVO”

Constitución Política del Perú:

Artículo 3.- Derechos Constitucionales. Numerus Apertus

Artículo 43.- La República del Perú es democrática, social, independiente y soberana.

DESCRIPCIÓN DE LA FUENTE	IDENTIFICACIÓN DEL OBJETO DE ANÁLISIS
Comentarios de la Constitución Política del Perú del año 1993. (Rioja, 2013, p. 48).	Los artículos 3 y 43 de la Constitución Política actual, precisan que nuestro país es un Estado Social y Democrático de Derecho, muy ajeno de salvaguardar derechos individuales y políticos, crea políticas sociales e inclusivas.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Evaluar de qué manera el Derecho a la igualdad de las personas Cuadripléjicos incide en el acceso al transporte público.

“ANÁLISIS NORMATIVO”

Ley N° 28735

Artículo 3.- Accesibilidad

DESCRIPCIÓN DE LA FUENTE	IDENTIFICACIÓN DEL OBJETO DE
--------------------------	------------------------------

	ANÁLISIS
Ley N° 28735 Ley que regula la atención de las personas con discapacidad, mujeres embarazadas y adultos mayores en los aeropuertos, aeródromos, terminales terrestres, ferroviarios, marítimos y fluviales y medios de transporte	Hace referencia que las autoridades administrativas, las empresas de los servicios terrestres, así como los interprovinciales deben adoptar medidas o mecanismos de accesibilidad para transportar a los usuarios con discapacidad de conformidad con el inciso 2 del numeral 2.1 del mismo artículo nos señala que se debe implementar plataformas elevadoras para el acceso de las personas con discapacidad que usan silla de ruedas. Bajo ese tenor, en el literal 4.2 del artículo 4 nos hace mención que en

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Analizar como el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapléjico optimiza el acceso al transporte público.

“ANÁLISIS NORMATIVO”

Constitución Política del Perú:

Artículo 7.- Derecho a la salud. Protección al discapacitado

DESCRIPCIÓN DE LA FUENTE	IDENTIFICACIÓN DEL OBJETO DE ANÁLISIS
Comentarios de la Constitución Política del Perú del año 1993. (Rioja, 2013, p. 48).	De acuerdo a lo establecido en el artículo 7, el Estado peruano se adjudica el compromiso de amparar medidas de mejoras adecuadas para erradicar las desventajas orgánicas y brindar el trato preferencial de acuerdo al cuerpo normativo que lo regule, con el fin de alcanzar los objetivos de su plena participación de igualdad de condiciones en el ámbito de la misma sociedad o lugar donde resida para su pleno desarrollo en todos los ámbitos de su proyecto de vida de las personas con cierta discapacidad.

GUÍA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

OBJETIVO GENERAL

Determinar como el Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora influye en el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018.

“ANÁLISIS DE DERECHO COMPARADO”

PAÍS	NORMA	TEMA	IDENTIFICACIÓN DEL OBJETO DE ANÁLISIS
ESPAÑA	LEY 1/1999, de 31 de marzo.	Atención a las personas con discapacidad en Andalucía	La Constitución Española establece, en su artículo 9.2, que los poderes públicos promoverán las condiciones para que la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; removerán los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitarán la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social. Estos principios son reiterados por el artículo 12.1 del Estatuto de Autonomía para Andalucía.
ARGENTINA	CONSTITUCIÓN POLÍTICA	Corresponde al Congreso	Artículo 19: Proveer lo conducente al desarrollo humano, al progreso económico con justicia social, a la productividad de la economía nacional, a la generación de empleo, a la formación profesional de los trabajadores, a la defensa del valor de la moneda, a la investigación y al desarrollo científico y tecnológico, su difusión y aprovechamiento. Proveer al crecimiento armónico de la Nación y al poblamiento de su territorio; promover políticas diferenciadas que tiendan a equilibrar el desigual desarrollo relativo de provincias y regiones. Para estas iniciativas, el Senado será Cámara de origen.
CHILE	Constitución Política	BASES DE LA INSTITUCIONALIDAD	Artículo 1.-Las personas nacen libres e iguales en dignidad y derechos (...).

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Evaluar de qué manera el Derecho a la igualdad de las personas Cuadripléjicos incide en el acceso al transporte público.

PAÍS	NORMA	TEMA	IDENTIFICACIÓN DEL OBJETO DE ANÁLISIS
------	-------	------	---------------------------------------

ESPAÑA	LEY 1/1999, de 31 de marzo.	Atención a las personas con discapacidad en Andalucía	Artículo 49 de la Ley Fundamental determina que los poderes públicos realizarán una política de previsión, tratamiento, rehabilitación e integración de las personas con deficiencias físicas, sensoriales y psíquicas, a los que prestarán la atención especializada que requieran y los ampararán especialmente para el disfrute de los derechos que en su Título Primero otorga a todos los ciudadanos.
	Ley 2/1988, de 4 de abril	Servicios Sociales de Andalucía	Se dirige a la atención y promoción del bienestar de las personas con deficiencias físicas, psíquicas y sensoriales.
	Constitución Española	Atención a las personas con discapacidad	Artículos: 9.2 de la Constitución establece que los poderes públicos promoverán las condiciones para que la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; removerán los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitarán la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social. La finalidad es alcanzar la igualdad real, no sólo la igualdad formal, que establece el artículo 14, en el que se reconoce la igualdad de todos los españoles ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna.
CHILE	Constitución de Chile	BASES DE LA INSTITUCIONALIDAD	Artículo 1 (...) El Estado está al servicio de la persona humana y su finalidad es promover el bien común, para lo cual debe contribuir a crear las condiciones sociales que permitan a todos y a cada uno de los integrantes de la comunidad nacional su mayor realización espiritual y material posible, con pleno respeto a los derechos y garantías que esta Constitución establece. Es deber del Estado resguardar la seguridad nacional, dar protección a la población y a la familia, propender al fortalecimiento de ésta, promover la integración armónica de todos los sectores de la Nación y asegurar el derecho de las personas a participar con

			igualdad de oportunidades en la vida nacional.
ECUADOR	Constitución Política	Delos grupos vulnerables	Art. 53.- El Estado garantizará la prevención de las discapacidades y la atención y rehabilitación integral de las personas con discapacidad, en especial en casos de indigencia. Conjuntamente con la sociedad y la familia, asumirá la responsabilidad de su integración social y equiparación de oportunidades. El Estado establecerá medidas que garanticen a las personas con discapacidad, la utilización de bienes y servicios, especialmente en las áreas de salud, educación, capacitación, inserción laboral y recreación; y medidas que eliminen las barreras de comunicación, así como las urbanísticas, arquitectónicas y de accesibilidad al transporte, que dificulten su movilización. Los municipios tendrán

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Analizar como el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad parapléjico optimiza el acceso al transporte público.

PAÍS	NORMA	TEMA	IDENTIFICACIÓN DEL OBJETO DE ANÁLISIS
ESPAÑA	Ley 13/1982, de 7 de abril.	Integración Social de los Minusválidos	Significó un avance importante en la mejora de las condiciones de vida de las personas con discapacidad de nuestro país. No obstante, la coincidencia en su fecha de promulgación con la del inicio del desarrollo de los Estatutos de Autonomía supuso algunas dificultades en su cumplimiento por la nueva distribución de competencias administrativas en las materias que esta Ley regulaba.
	<i>LEY 1/1999, de 31 de marzo,</i>	Accesibilidad en el transporte	<p>Artículo 55.</p> <p>1. Los transportes públicos de viajeros cuya competencia corresponda a las Administraciones autonómica y local habrán de cumplir las condiciones de accesibilidad establecidas en la presente Ley y en las disposiciones de carácter reglamentario que regulen las mismas.</p> <p>2. Las administraciones públicas competentes en el ámbito del transporte público elaborarán y mantendrán permanentemente actualizado un plan de supresión de barreras.</p> <p>3. En las poblaciones en que reglamentariamente se determine existirán vehículos especiales o taxis adaptados que cubrirán las necesidades de desplazamiento de personas con movilidad reducida. El número y características de estos vehículos se determinarán reglamentariamente en función de la demanda existente.</p>
ARGENTINA	CONSTITUCIÓN POLÍTICA	Corresponde al Congreso	ARTICULO 9 Legislar y promover medidas de acción positiva

			que garanticen la igualdad real de oportunidades y de trato, y el pleno goce y ejercicio de los derechos reconocidos por esta Constitución y por los tratados internacionales vigentes sobre derechos humanos, en particular respecto de los niños, las mujeres, los ancianos y las personas con discapacidad.
ECUADOR	CONSTITUCIÓN POLÍTICA	De los derechos civiles	ARTICULO 3 La igualdad ante la ley. Todas las personas serán consideradas iguales y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades, sin discriminación en razón de nacimiento, edad, sexo, etnia, color, origen social, idioma; religión, filiación política, posición económica, orientación sexual; estado de salud, discapacidad, o diferencia de cualquier otra índole.
COLOMBIA	CONSTITUCIÓN POLÍTICA	DE LOS DERECHOS FUNDAMENTALES	ARTICULO 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica. El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados. El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

Feedback Studio - Google Chrome
 https://ev.tumitin.com/app/carta/es/?u=1073903909&lang=es&ico=104750553&ss=1

feedback studio TESS SANTIAGO /0 < 13 de 15 > ?

FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

Título
Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018

DESARROLLO DE INVESTIGACIÓN

AUTOR:
 Santiago Tarazona Victor Raul

ASESORES:
 Dr. Erick Vildoso Cabrera
 Dr. Pedro Santisteban Llontop
 Dr. Esau Vargas Huaman

Resumen de coincidencias ✕

16 %

1	pt.scribd.com <small>Fuente de Internet</small>	2 %	>
2	dispace.unibru.edu.pe <small>Fuente de Internet</small>	1 %	>
3	www.rivolidaria.org.pe <small>Fuente de Internet</small>	1 %	>
4	xa.yimg.com <small>Fuente de Internet</small>	1 %	>
5	departamento.pucp.ad... <small>Fuente de Internet</small>	1 %	>
6	www.congreso.gob.pe <small>Fuente de Internet</small>	<1 %	>
7	www.bdigital.unal.edu... <small>Fuente de Internet</small>	<1 %	>

Esperando ev.tumitin.com... Text-only Report High Resolution Activado 🔍

Yo, **Erick Vildoso Cabrera**, docente de la Facultad *Derecho* y Escuela Profesional de *Derecho* de la Universidad César Vallejo sede Lima, revisor de la tesis titulada: "Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018" del estudiante Victor Raul Santiago Tarazona constato que la investigación tiene un índice de similitud de 16 % verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin.

El suscrito analizó dicho reporte y concluyó 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.

Lima 11 de diciembre de 2018



Dr. Erick Vildoso Cabrera

DNI: 09749028



AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE TESIS EN REPOSITORIO INSTITUCIONAL UCV

Código : FDB-PP-FR-02.02
 Versión : 05
 Fecha : 23-03-2018
 Página : 1 de 1

Yo VICTOR RAUL SANTIAGO TARAÑONA, identificado con DNI N° 44538320, egresado de la Escuela Profesional de DERECHO de la Universidad César Vallejo, autorizo No autorizo () la divulgación y comunicación pública de mi trabajo de investigación titulado "Derecho a la igualdad de las personas con discapacidad motora y el acceso al transporte público, Puente Piedra, 2018": en el Repositorio Institucional de la UCV [<http://repositorio.ucv.edu.pe/>], según lo estipulado en el Decreto Legislativo 822, Ley sobre Derechos de Autor, Art. 23 y Art. 33

Fundamentación en caso de no autorización:

.....

FIRMA

DNI: 44538320

FECHA: 11 de Noviembre del 2018

Elaboró	Dirección de Investigación	Revisó	Responsable de SGC	Aprobó	Vicerrectorado de Investigación
---------	----------------------------	--------	--------------------	--------	---------------------------------



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

CONSTE POR EL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA EL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN DE
JOSE JORGE RODRIGUEZ FIGUEROA

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:
SANTIAGO TARAZONA, VICTOR RAUL

INFORME TÍTULADO:

DERECHO A LA IGUALDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD
MOTORA Y EL ACCESO AL TRANSPORTE PÚBLICO, PUENTE PIEDRA,
2018

PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE: ABOGADO (A)

ABOGADO

SUSTENTADO EN FECHA: 11-12-2018

NOTA O MENCIÓN: 13



FIRMA DEL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN

DR. JOSE JORGE RODRIGUEZ FIGUEROA