



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

La inaccesibilidad de las personas con discapacidad motora en el
espacio público vial, del distrito de Ventanilla, 2021

Caso de estudio: Av. 200 Millas, del Asentamiento Humano
José Olaya Balandra

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Arquitecto

AUTORES:

Cueva Castro, Freddy Rodrigo (ORCID: 0000-0003-0883-7369)

Portal Cárdenas, Elvira Estelita (ORCID: 0000-0002-3734-4961)

ASESOR:

Mg. Arq. Reyna Ledesma, Víctor Manuel (ORCID: 0000-0002-8552-860X)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Urbanismo Sostenible

Lima - Perú

2021

DEDICATORIA

Freddy Rodrigo Cueva Castro:

A mis padres; Yessica y Luis, por formarme con valores y siempre darme ánimos para cumplir con mis metas, mis hermanos Luis Ángel y Luis pablo, a mis abuelos, a Sheyla mi preciosa novia, a toda mi familia, a mi guía espiritual Pbro. Luis Alberto Celis y mi padre espiritual, Mons. Guillermo Elías Millares, por confiar en mí y darme palabras de aliento cuando más lo necesitaba.

Elvira Estelita Portal Cárdenas:

Esta tesis se la dedico a Dios, por darme la fuerza para seguir continuando, a mi mamá Clori y a mi tía Flor por apoyarme en todo momento, a mis hermanos Fernando y Dayana, a mi novio Stefano y a todas aquellas personas que formaron parte de este largo camino universitario y sobre todo a aquellos que me dijeron que nunca me rindiera mandándome todo su apoyo para continuar en este proyecto.

AGRADECIMIENTO

Freddy Rodrigo Cueva Castro:

A Dios por la oportunidad de tener salud, y bienestar, a mi familia por apoyarme en este proceso profesional, a nuestro asesor el Mg. Arq. Víctor Manuel Reyna, y al Arq. Jaime Huerta Peralta, por su paciencia y toda la enseñanza que nos proporcionó en el periodo de estudio y entrevista.

Elvira Estelita Portal Cárdenas:

En primer lugar, a Dios por darme la salud, sabiduría y mucha paciencia, a mi familia por brindarme su apoyo para poder cumplir esta meta, a nuestro asesor Arq. Víctor Reyna Ledesma, que hizo parte de este proceso integral de formación, brindándonos su apoyo, conocimientos y paciencia.

Presentación

Señores miembros del jurado:

En cumplimiento del Reglamento de Grados y Títulos de la universidad César Vallejo presentamos ante ustedes la tesis titulada “La inaccesibilidad de las personas con discapacidad motora en el espacio público vial, del distrito de Ventanilla, 2021. Caso de estudio: Av. 200 Millas, del Asentamiento Humano José Olaya Balandra”

El siguiente proyecto tiene como finalidad determinar la relación que existe entre nuestras variables que son, la Inaccesibilidad de la persona con discapacidad motora y el espacio público vial, correspondiente a un enfoque cualitativo, de diseño fenomenológico, de tipo básica y con una metodología inductiva.

La presente investigación está compuesta por 6 capítulos. El primer capítulo narra la realidad problemática, la formulación del problema general, las justificaciones y los objetivos. En el segundo capítulo se presenta los antecedentes nacionales e internacionales, el marco teórico y el marco referencial. En el tercer capítulo se da a conocer el diseño de la investigación, la definición conceptual y la operacionalización de las variables y sus respectivas dimensiones, la muestra, las técnicas e instrumentos para la recolección de datos, el rigor científico, el método de análisis y los aspectos éticos. En el cuarto capítulo se presenta los resultados y la discusión en contraste a nuestros antecedentes. En el quinto capítulo se presenta las conclusiones temáticas de la investigación. En el sexto capítulo se presenta las recomendaciones, así como también las referencias y los anexos que fundamentan toda a investigación.

Señores miembros del jurado, sometemos a vuestra consideración y esperamos que cumpla con los requisitos de aprobación para obtener el título de Bachiller de Arquitectura.

Cueva Castro, Freddy Rodrigo

Portal Cárdenas, Elvira Estelita

ÍNDICE DE CONTENIDOS

	Pág.
Carátula	
Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Presentación.....	iv
Índice de contenidos.....	v
Índice de tablas.....	vi
Índice de gráficos y figuras.....	viii
Resumen.....	ix
Abstract.....	x
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO.....	6
III. METODOLOGÍA.....	16
3.1. Tipo y diseño de investigación.....	16
3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización.....	17
3.3. Escenario de estudio.....	20
3.4. Participantes.....	20
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	25
3.6. Procedimiento.....	26
3.7. Rigor científico.....	26
3.8. Método de análisis de datos.....	27
3.9. Aspectos éticos.....	28
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	28
V.CONCLUSIONES.....	53
VI. RECOMENDACIONES.....	55
REFERENCIAS.....	57
ANEXOS.....	65

Índice de Tablas

	Pág.
Tabla N°1: Categoría 1: Inaccessibilidad de las personas con discapacidad motora..	17
Tabla N°2: Categoría 2: Espacio público vial.....	19
Tabla N°3: Usuarios del A.H. José Olaya Balandra con discapacidad.....	21
Tabla N°4: Sujetos seleccionados para la entrevista.....	22
Tabla N°5: Especialistas expertos entrevistados.....	23
Tabla N°6: Selección de la muestra.....	24
Tabla N°7: Validez del instrumento de recolección de datos de las categorías Inaccessibilidad de las personas con discapacidad motora y Espacio público vial.....	27
Tabla N°8: Respuestas a la pregunta 1 obtenidas de la entrevista a los usuarios con discapacidad motora que circulan y conocen la vía de estudio (Av. 200 Millas).....	29
Tabla N°9: Respuestas a la pregunta 2 obtenidas de la entrevista a los usuarios con discapacidad motora que circulan y conocen la vía de estudio (Av. 200 Millas).....	30
Tabla N°10: Respuestas a la pregunta 1 obtenidas de la entrevista de expertos.....	31
Tabla N°11: Respuestas a la pregunta 2 obtenidas de la entrevista de expertos.....	32
Tabla N°12: Respuestas a la pregunta 3 obtenidas de la entrevista a los usuarios con discapacidad motora que circulan y conocen la vía de estudio (Av. 200 Millas).....	36
Tabla N°13: Respuestas a la pregunta 4 obtenidas de la entrevista a los usuarios con discapacidad motora que circulan y conocen la vía de estudio (Av. 200 Millas).....	37
Tabla N°14: Respuestas a la pregunta 7 obtenidas de la entrevista a los usuarios con discapacidad motora que circulan y conocen la vía de estudio (Av. 200 Millas).....	38
Tabla N°15: Respuestas a la pregunta 3 obtenidas de la entrevista de expertos.....	39
Tabla N°16: Respuestas a la pregunta 4 obtenidas de la entrevista de expertos.....	40

Tabla N°17: Respuestas a la pregunta 7 obtenidas de la entrevista de expertos.....	41
Tabla N°18: Respuestas a la pregunta 5 obtenidas de la entrevista a los usuarios con discapacidad motora que circulan y conocen la vía de estudio (Av. 200 Millas).....	42
Tabla N°19: Respuestas a la pregunta 6 obtenidas de la entrevista a los usuarios con discapacidad motora que circulan y conocen la vía de estudio (Av. 200 Millas).....	43
Tabla N°20: Respuestas a la pregunta 5 obtenidas de la entrevista de expertos.....	44
Tabla N°21: Respuestas a la pregunta 6 obtenidas de la entrevista de expertos.....	45

Índice de gráficos y figuras

	Pág.
Figura°1:.....	66
Figura°2:.....	66
Figura°3:.....	67
Figura°4:.....	67
Figura°5:.....	68
Figura°6:.....	68
Figura°7:.....	69
Figura°8:.....	69
Figura°9:.....	70
Figura°10:.....	70
Figura°11:.....	71

RESUMEN

La investigación fue desarrollada desde el criterio de la arquitectura inclusiva con respecto a la inaccesibilidad de las personas con discapacidad motora en la Av. 200 Millas como espacio público vial de estudio, desde una visión orientada hacia la realidad actual. El objetivo de la investigación es determinar de qué manera influye el espacio público vial en la inaccesibilidad de las personas con discapacidad motora del Asentamiento Humano José Olaya Balandra. Es de enfoque cualitativo, de tipo básica, de diseño fenomenológico, con un nivel correlacional y una metodología inductiva en donde la muestra fue de 4 usuarios con discapacidad motora que transcurren por la zona de investigación y 4 usuarios expertos en temas de accesibilidad, planeación urbana y experiencias vividas. Para la recolección de los datos se realizó entrevistas, un mapeo y una ficha de observación relacionadas a las variables de estudio. La información fue procesada en el software Atlas.ti 9, en donde se obtuvo la interpretación citada de las entrevistas concluyendo en la relación y la influencia que tiene con las variables de estudio de la investigación, logrando evidenciar la inaccesibilidad en el espacio público vial.

Palabras clave:

Arquitectura inclusiva, discapacidad motora, espacio público vial, inaccesibilidad

ABSTRACT

The research was developed from the criterion of inclusive architecture with respect to the inaccessibility of the people with motor disabilities in the 200 Millas avenue as a public road space of study, from a vision oriented toward the current reality. The objective of the research is to determine how the public road space influences the inaccessibility of the people with motor disabilities in the Jose Olaya Balandra Human Settlement. It has a quality approach, basic type, phenomenological design, with a correlational level and an inclusive methodology where the sample consisted of 4 users with motor disabilities who pass through the research area and 4 user who are expert in accessibility issues, urban planning and lived experiences. For data collection, interview, a mapping and an observation sheet related to the study variables were carried out. The information was processed in the Atlas.ti 9 software, where the interpretation of the interviews was obtained, concluding in the relationship and the influence it has with the study variables of the research, making evident the inaccessibility in the public road space.

Keywords:

Inclusive architecture, motor disability, public road space, inaccessibility.

I. INTRODUCCIÓN

En el ámbito arquitectónico la inaccesibilidad es la primera barrera física que sufren las personas dependientes, con movilidad física reducida, pero en su gran mayoría las personas con discapacidad, generando en ellas la desintegración social, el aislamiento debido a la falta de circulación continua y la adaptación negativa ante la falta de espacios con accesibilidad y fácil tránsito, en especial en el espacio de uso público como lo son las vías públicas, pues son espacios de tránsito peatonal y vehicular; calles, aceras y cruces peatonales, espacios que favorecen en el acceso que brinda al usuario; sin restricciones y de libre circulación, en su movilidad como la manera de desplazarse sea de forma peatonal o vehicular y en su morfología o aspecto física, que permiten tener facilidad de poder circular dependiendo de las dimensiones. Estas son características físicas del espacio vial, sin embargo, hoy en día se puede apreciar, la carencia de la integración pública inclusiva para las personas con discapacidad motora, el cual es generado por la presencia de barreras físicas, sociales y culturales, evidenciadas por las dificultades que se sitúan en el espacio real. Según Borja (2003) citado por Terrones (2019) el espacio público es el que estructura y delimita el grado de conformidad. Pues sin la existencia de estos espacios se produce una división, hacia los usuarios más vulnerables como son los adultos mayores, discapacitados y usuarios de bajos recursos.

A nivel mundial se ha observado el incremento de personas con discapacidad pues, según la Organización Mundial de la Salud (OMS) el 15% de la población de todo el mundo vive con algún tipo de discapacidad, la tasa de personas va en aumento debido al envejecimiento de los usuarios la cual diariamente contrarrestan las dificultades de accesibilidad e integración en el espacio vial, espacio que conforma parte primordial de la inclusión e integración para que la persona pueda conectarse e interactuar de manera independiente. Ante esta situación la Unión Europea desde el 2010 realiza el Concurso de la Ciudad Accesible (Access City Award), estructurado por el Foro Europeo de Discapacidad y la Comisión Europea, la cual busca la toma de conciencia de los estados ante esta problemática, donde no se da la inclusión social e importancia de los usuarios que poseen alguna limitación física. Para Guamán y

Pesántez (2017) citado por Terrones (2019) indica que, la calidad del espacio de uso público es determinada por medio de una apreciación visual y espacial en base a su función, cuando esté siendo usado por usuarios que tengan diferentes características. Para decretar si existe una óptima accesibilidad se debe tener en cuenta que todos los usuarios tienen distintas particularidades y necesidades.

A nivel de América Latina y el Caribe, se aprecia que el 12% de la población que equivale a 66 millones de personas aproximadamente, sufren algún tipo de discapacidad. Según Linares, Hernández y Rojas (2018) contrario a lo que acontece en los países del continente europeo, los países latinoamericanos no tienen un plan estratégico veraz y eficaz para darle una respuesta al tema de accesibilidad en las personas con discapacidad y esto se puede apreciar debido a que solo se da un manejo de la accesibilidad universal en las zonas que se encuentran en el centro de la ciudad, en estados, o regiones fuertemente desarrollados que a su vez son apoyados por programas sociales o privadas. No obstante, según Hernández (2012) citado por Linares Hernández y Rojas (2018) a partir de la Convención Internacional de Derechos de las Personas con discapacidad, países como Argentina, Brasil, Colombia, Chile, México, se caracterizan por el desarrollo de acciones a promover los derechos del grupo humano vulnerable mediante los planteamientos sobre la accesibilidad en función a los recorridos cotidianos de las personas con discapacidad.

A nivel nacional, según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) 2017, estimó un total de 3 209 261 usuarios con discapacidad que simboliza el 10.3% del total de la población peruana (ver anexo 3). Ante esta situación el Congreso de la República del Perú aprobó la Ley General de la Persona con Discapacidad N°29973 desde el año 2012, donde en el capítulo III, artículo 15 indica que, el discapacitado tiene el derecho a acceder, de manera imparcial de condiciones con todos los demás, al espacio físico, al transporte, los servicios, del modo más independiente y seguro. También se sabe cómo dato histórico que el Perú fue el país pionero en América Latina sobre la disposición y legislación sobre la accesibilidad, debido a que en el año de 1978 se promulgó la Resolución Ministerial 1379-78-VC-3500, que es “Adecuación

Urbanística y Arquitectónica para Limitados Físicos” sin embargo, en la actualidad se aprecia que el Perú incumple estas mismas leyes, puesto que en el país los espacios viales son inaccesibles para las personas con discapacidad motora. Para Torres (2019) la falta de gestión pública dirigida al desarrollo urbano sostenible, que promueva el diseño inclusivo, y la accesibilidad universal origina aspectos negativos que perjudican directamente a la población y a su grado de confort visual y espacial.

En la provincia constitucional del Callao (Ver Figura 2 y 3), según el (INEI) del 2017, existen 114 750 personas con discapacidad (ver anexo 3) de las cuales según el Consejo Nacional para la Integración de la Persona Discapacitada (CONADIS) del 2021, están inscritos 11 097 (ver anexo 4). No obstante, la información es muy escasa y a su vez muy solicitada, ante esto la provincia optó por proponer planes para el acceso universal, pero estos no se realizaron en su mayoría, por ende, los espacios viales en especial los más alejados de la centralidad se encuentran con déficit de estos espacios y con inexistencia de acceso universal. Para Mazza (2019) citado por Loblowitz (2019) las administraciones públicas deberán edificar un plan de estrategias que se asocie con las necesidades de todos los usuarios con diferentes habilidades y características según su realidad a nivel social, cultural y económico.

A nivel distrital, Ventanilla con una población de 315 600 personas busca hacerle frente a esta problemática, por ende, en conjunto con Plan Internacional Perú (PLAN) y el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS) forma el plan de intervención “Ventanilla Inclusiva”, en la cual se identificó, la cantidad, necesidad y el tipo de discapacidad. Sin embargo, la información sobre esta población es escasa y no se ha logrado un óptimo resultado. De igual manera estos usuarios se ven afectados no solo por la falta de apoyo social, sino también por la inaccesibilidad que se puede presenciar en los espacios de su entorno, ya que muchos de ellos viven en asentamientos humanos. El gobierno regional del Callao se hizo cargo de la rehabilitación de algunas vías principales, pero no en su totalidad, por ende, hoy en día aún existen vías públicas ineficientes para esta población vulnerable. Según Terrones (2019) indica que las ciudades que no puedan progresar y carezcan de

accesibilidad tendrían como resultado una desintegración social pues no se tendría el mismo método de poder acceder, participar y realizar actividades y también pueda estar experimentando el aislamiento, debido a que no logra recorrer los espacios del entorno urbano y poder trasladarse y gozar de las cualidades de espacio como; la conectividad y movilidad.

A nivel local, el Asentamiento Humano José Olaya Balandra fue partícipe del plan de intervención “Ventanilla Inclusiva” (Ver Figura 1) para beneficiar a la población con discapacidad, sin embargo, debido a que faltó un mayor seguimiento y apoyo social a los pobladores con discapacidad motora, para que puedan ser partícipes de las actividades comunitarias y tener una correcta inclusión al espacio urbano. Asimismo, el A.H. José Olaya Balandra llevó más de 18 años con vías públicas ineficientes, por la falta de un planeamiento urbano por parte de las autoridades, las cuales priorizaron la zona céntrica del distrito. No obstante, en el año 2018 el gobierno regional del Callao pone en marcha la construcción de pistas y veredas en el A.H., sin embargo, en la actualidad se puede apreciar que, en la Avenida 200 Millas, estas obras no están completas ni se tomó en cuenta el acceso universal, más aun teniendo como problema o barrera física la topografía de lugar, puesto que, la pendiente es inclinada por determinadas sectores de la vía e imposibilita la correcta circulación generando así una dificultad para las personas con limitaciones físicas (Ver Figura 4, 5, 6, 7 y 8).

Por lo expresado anteriormente se formula el problema general de esta investigación el cual es ¿De qué manera influye el espacio público vial en la inaccesibilidad de las personas con discapacidad motora en la Av. 200 Millas del A.H. José Olaya Balandra, Ventanilla, 2021?

La justificación de esta investigación tiene el propósito de dar a conocer a nivel social la importancia de la arquitectura inclusiva la cual juega un papel fundamental para mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad motora. La justificación teórica va a cubrir un vacío en el conocimiento del enfoque acerca de cómo los usuarios con discapacidad guían su transcurso diario al trasladarse en los espacios públicos. La justificación práctica ayudará a contribuir a la aplicación de nuevos diseños urbanos para todo tipo de usuarios, esta investigación se realiza por

la necesidad de mejorar las futuras propuestas urbanas para generar espacios públicos incluyentes y confortables. La justificación metodológica será la elaboración y aplicación de técnicas de investigación como las entrevistas virtuales y presenciales, obteniendo los datos del contexto de la realidad actual de la zona a estudiar, y así generar conocimientos válidos y confiables para próximas investigaciones de estudio.

El objetivo general es determinar de qué manera el espacio público vial influye en la inaccesibilidad de la persona con discapacidad motora en la Av. 200 Millas del A.H. José Olaya Balandra, Ventanilla, 2021, por consiguiente, los objetivos específicos son; a) Determinar la influencia que existe entre el acceso al espacio público vial y la desintegración social de las personas con discapacidad motora en la Av. 200 Millas del A.H. José Olaya Balandra, Ventanilla, 2021, b) Determinar la influencia que existe entre la movilidad en el espacio público vial y el aislamiento de las personas con discapacidad motora, en la Av. 200 Millas del A.H José Olaya Balandra, Ventanilla, 2021, c) Determinar la influencia que existe entre la morfología del espacio público vial y la adaptación negativa de las personas con discapacidad motora, en la Av. 200 Millas del A.H. José Olaya Balandra, Ventanilla, 2021.

II. MARCO TEÓRICO

A continuación, se presentará los antecedentes internacionales que están relacionadas al tema de investigación y aportaron mediante a sus enfoques, problemáticas y sus conclusiones obtenidas como el resultado de la recolección de datos obtenidos en el trabajo informativo.

Herrera y Quinayas (2020) desarrollaron la tesis titulada “*Espacios públicos vibrantes, confortables y accesibles*”. La investigación se realizó en Bogotá, Colombia. Tesis para optar el título de arquitecto. El presente trabajo tuvo como objetivo la intervención del espacio público con estrategias de diseño para una mejor calidad de vida y potenciar así los espacios sociales, ambientales y económicos. Se empleó el método cualitativo, de tipo analítica y proyectiva. La problemática del área analizada tenía espacios públicos con falta de apropiación, contaminación e incremento de pobladores en áreas no urbanizadas, existía un déficit de espacios públicos, asimismo de daño atractivo urbano. Finalmente se llegó a la conclusión que un nuevo diseño urbano para las necesidades del lugar podría generar espacios con recorridos para una mejor integración de los espacios como parques, mercados y áreas de encuentro sociales.

Arenas, Castellanos y Aldana (2020) desarrollaron el artículo titulado “*Ciudad física y ciudad representada: discapacidad, justicia espacial e innovación social*” La investigación se realizó en el estado de Zulia, Venezuela. Artículo de investigación. El objetivo fue relacionar los resultados con las experiencias diarias de las personas con discapacidad física en torno a su interacción con la ciudad. El método de investigación fue de tipo mixto. La problemática fue que los usuarios con discapacidad tenían limitaciones al formar parte de la ciudad, ellos se encontraban la mayoría del tiempo en sus casas ya que sus actividades eran muy restringidas al tratar de relacionarse con el espacio público y la sociedad. Finalmente se concluyó que los discapacitados físicos y sensoriales evidencian que el espacio urbano no es seguro para ellos, pues no se incluyen e interactúan con normalidad, debido a que existe una desigualdad espacial por la falta de accesibilidad.

Castro (2019) desarrolló la tesis titulada *“Análisis de accesibilidad a espacios públicos para personas con discapacidad, a través de técnicas de fotomapeo, caso: parques urbanos del municipio de Toluca”*. La investigación se realizó en el estado de Toluca, México. Tesis para optar el grado de licenciada. El objetivo fue analizar la accesibilidad de las personas con discapacidad motriz y su relación con el mobiliario y la infraestructura ubicados principalmente en los parques de la ciudad. Se empleó el método cuantitativo de tipo exploratorio y descriptivo. La problemática fue que estos espacios públicos no eran incluyentes por las condiciones en las que se encontraban, por ende, se concluyó la creación de metodologías innovadoras para que los usuarios con discapacidad motriz tengan una mejor accesibilidad al asistir a los parques y puedan integrarse a la sociedad, para mejorar su forma de vida.

Cabrera (2019) desarrolló la tesis titulada *“Movilidad urbana, espacio público y ciudadanos sin autonomía caso Lima”*. La investigación se llevó a cabo en la ciudad de Barcelona, España. Tesis para optar el grado de doctor. El objetivo fue analizar los problemas que enfrentan los usuarios con discapacidad al desplazarse en la ciudad. El método fue de tipo mixto. La problemática se basó en los discapacitados motrices los cuales al trasladarse buscan caminos que no tengan desniveles, superficies resbalosas o irregulares, además se debe incluir que algunas de estas personas solían ir acompañadas, asimismo estos usuarios no tenían la misma velocidad que las personas sin condiciones. Por consiguiente, se concluyó que los usuarios con discapacidad física establecieron que es necesario sustituir los diseños y apreciación de los espacios públicos de Lima.

Loblowitz (2019) desarrolló la tesis titulada *“Justicia de la ciudad: análisis de la arquitectura universal, accesible y desapercibida”*. La investigación se realizó en el país de Valencia, España. Tesis para optar al grado de maestro. El objetivo fue analizar cómo la política de equidad social maneja la integración de personas con discapacidad física en el entorno urbano. El método fue cualitativo. Los resultados encontrados fueron que las autoridades no hacían nada por mejorar los espacios públicos, por ende, se hizo una entrevista a profesionales que tenga relación con el tema, para que analicen más a fondo y así solucionar la mejora de los espacios de uso público. Se

concluyó que la arquitectura y el urbanismo podían impulsar la inclusión y la equidad social, demostrando las dificultades que enfrentan esta población con discapacidad, se debió tener en cuenta que el espacio urbano debe ser accesible para todos sin importar su condición física.

A continuación, se presentará los antecedentes nacionales que están relacionadas al tema de investigación y aportaron mediante a sus enfoques, problemáticas y sus conclusiones obtenidas como el resultado de la recolección de datos obtenidos en el trabajo informativo.

Torres (2020) desarrolló la tesis titulada “*Los espacios públicos y la integración social en los distritos de la ciudad de Trujillo - 2019*”. La investigación se realizó en el departamento de Trujillo, Perú. Tesis para optar al grado de maestra en gestión pública. El objetivo de esta investigación fue percibir cómo se dio la integración social a través de los espacios públicos, su accesibilidad y su desarrollo urbano. El método de investigación fue cualitativo de tipo descriptivo. La problemática se basó en los parques urbanos y en la forma que puedan ayudar de manera positiva al desarrollo social y urbano, se detectó que los planes para el desarrollo urbano se orientan principalmente en la economía dejando de lado así al aspecto social y ambiental. Por ello se concluyó que los espacios públicos eran espacios primordiales para el crecimiento de la ciudad ya que estos brindaban una mejor accesibilidad e integración en el contexto urbano.

Terrones (2019) desarrolló la tesis titulada “*Confort físico espacial y la accesibilidad del adulto mayor en los parques del sector dos, distrito San Martín de Porres, Lima 2019*”. La investigación se realizó en el departamento de Lima, Perú. Tesis para optar el título profesional de arquitectura. El objetivo fue señalar de qué manera se relacionó la accesibilidad del adulto mayor con el confort físico del área de estudio. El método fue cuantitativo de tipo no experimental. La problemática se dio a raíz de un aumento de personas adultas mayores en el distrito, al notar las necesidades de esta población se dieron cuenta que la calidad de vida de ellos no era lo suficientemente eficiente al acceder a los espacios públicos del sector. Por lo tanto, se concluyó que había una relación entre la accesibilidad de los adultos mayores y el

confort físico espacial, al igual que su desplazamiento por los parques, su relación con los mobiliarios públicos y los elementos del entorno urbano.

Olivar (2018) desarrolló la tesis titulada *“Estado de accesibilidad de los espacios públicos de permanencia de Huancayo-Estudio de caso Parque Abel Martínez del distrito de Chilca, 2017”*. La investigación se realizó en el departamento de Huancayo, Perú. Tesis para optar al título profesional. El objetivo de esta investigación fue identificar qué tan accesibles eran los espacios públicos del Parque Abel Martínez. El método de investigación fue científico de tipo aplicada. En la problemática se detectó que había un solo espacio público la cual abarcaba un aproximado de 80 mil habitantes, además se pudo evidenciar que existía un abandono de este espacio y sus accesos. Finalmente se concluyó que la accesibilidad fuera del parque al igual que dentro de ella era deficiente por ende trasladarse podría generar accidentes en personas con discapacidad, adultos mayores, embarazadas, entre otros.

Mamani (2017) desarrolló la tesis titulada: *“Accesibilidad en los espacios públicos e inclusión social en el centro urbano de la ciudad para las personas con discapacidad caso OMAPED -Puno”*. La investigación se realizó en el departamento de Puno, Perú. Tesis para optar la licenciatura en psicología. Su objetivo fue delimitar las condicionantes de la accesibilidad en relación con los espacios públicos e identificar si se brinda el desplazamiento eficaz y la debida integración social. El método fue cuantitativo de tipo de análisis descriptivo - explicativo. En la problemática se detectó que las limitaciones que enfrentaban los usuarios con discapacidad frente a la accesibilidad del espacio público, la cual era restringida ya que el tránsito de estos usuarios se vio afectado por la ausencia de criterios de inclusión. Asimismo, se concluyó que la infraestructura urbana de la ciudad carecía de criterios de diseño universal que permita su participación en la sociedad.

Figuroa (2017) desarrolló la tesis, titulada: *“Estrategias de intervención en los espacios públicos para mejorar la calidad de vida urbana. Caso Urb. Santa Margarita, Piura - 2017”*. La investigación se desarrolló en el departamento de Piura, Perú. Tesis para optar al título de maestro en arquitectura. El objetivo fue identificar y experimentar

los procedimientos de intervención en los espacios de uso público para el aumento del nivel de confort de las personas en la zona de estudio y también para mejorar la calidad de vida de los usuarios. El método fue cuasi experimental de corte transversal y enfoque mixto de tipo correlacional. La problemática se produjo por el mal uso que se les atribuía a los espacios de uso público, deteriorando el estilo de vida de los usuarios del lugar. Finalmente se concluyó que al aplicarse estrategias territoriales y sociales permitirían la conectividad urbana generando accesos más factibles para los ambientes del lugar y una mayor inclusión social.

En el siguiente párrafo se presentará el fundamento teórico de la primera categoría, partiendo del concepto general que estará orientada a la definición de la accesibilidad para luego ir a la categoría de inaccesibilidad en concepción a la persona con discapacidad motora.

El criterio de accesibilidad es un requisito fundamental pues fue considerado en primera instancia en el año 1963 en el país de Suiza, donde se realizaba la conmemoración del Congreso Internacional para la Supresión de Barreras Arquitectónicas, donde obtuvo una escala social de propósito primordial para conseguir la integración de los usuarios con discapacidad en su totalidad, que conlleva a la igualdad en las oportunidades, al acceso de forma universal para usuarios con discapacidad. Según Mamani (2017) en los últimos tiempos se relaciona el tema de la accesibilidad con el diseño para todos. Este proceso, durante los primeros años del siglo XXI originó una renovación en el marco legislativo a nivel global, nivel nacional y regional donde se certifica la construcción y uso de los espacios con accesibilidad teniendo el propósito de conseguir una incorporación del usuario en el ámbito social.

La inaccesibilidad no solamente afecta a la población con discapacidad, sino también a los ancianos con problemas físicos, y personas con algún tipo de deficiencia temporal, por ende, la inaccesibilidad afecta por la presencia de barreras físicas y también sociales, pues según Terrones (2019) la inaccesibilidad es la complejidad que se hallan en los espacios el cual trae como resultado que no se pueda utilizar o estar por usuarios que así lo deseen. Para Olivar (2018) la inaccesibilidad para la persona con discapacidad motora alberga muchos problemas, por la existencia de las barreras

sociales y físicas evidenciadas en la carencia de diseño universal para su movilidad en el espacio físico y en la forma en que se desplazan desde un punto específico con dirección hacia otro lugar teniendo como resultado que no se pueda concretar su circulación de manera eficaz y segura.

Según Figueroa y Rosas (2005) citado por Castro (2019) define la desintegración social se ve afectada por el mal diseño para que puedan acceder a una infraestructura o espacio público. Teniendo una desigualdad en el modo de como poder acceder al espacio e interactuar con el resto de la sociedad, para Torres (2020) la desintegración social está definida como la falta o carencia de la capacidad que tiene un territorio de fomentar la dinámica en el contexto urbano - sociedad mediante diversas actividades que complementan la relación de las personas en un solo hecho o visión.

Para Borja (2003) citado por terrones (2017) el aislamiento se da debido a que el espacio público no organiza, une y relaciona a los usuarios situados en un espacio determinado con el resto del entorno urbano, sino que afecta a la calidad espacial interna y externa de la ciudad y la calidad de vida de la sociedad, de igual manera para Torres (2020) indica que el aislamiento es la consecuencia de no acceder e interactuar con la sociedad y trae como consecuencia la desigualdad presenciada en el espacio público y privado, por medio de la existencia de barreras que muy pocas veces se logran erradicar para tener una mejora calidad en el espacio físico y en el estilo de vida de todos los usuarios.

Para García (2018) citado por Castro (2019) la adaptación de forma negativa es el resultado de la mala orientación de uso del espacio público para la población en con discapacidad debido a que por su mal diseño y por no tener en cuenta el uso rampas como acceso universal deben disponer de acoplarse al medio físico donde muchas veces puedan generar peligros e inseguridades. De igual manera para Ramos (2017) la adaptación negativa o forzada se debe a que el espacio de interacción y uso público no se complementa y adecua a las necesidades o actividades que la población vulnerable demanda, como la de poder circular de manera fácil, rápida y segura.

En el siguiente párrafo se presentará el fundamento teórico de la segunda categoría, que partirá del concepto general del espacio orientado a los espacios público vial.

Los espacios de uso público son accesibles para todos los usuarios, ya sean, calles, aceras, o espacios de área verde, estos cumplen diferentes roles según su tipología y dimensión las cuales son morfotipológica, sociopsicológica, funcional y ecosistémica mediante su relación; hombre – medio físico, la cual se manifiesta en tres ámbitos; físico como lugar donde habita la persona, psicológico como relación que se establece a través de los sentidos y sociocultural como parte de la identidad de manera individual y colectiva. Para Olivar (2018) la importancia del espacio público es debido a que tiene la función de un soporte integrador dentro de la ciudad misma para la realización de actividades y la importancia que le otorgan los usuarios.

Según Velásquez (2015) el espacio público vial es la base del funcionamiento de la ciudad por medio de la movilidad del peatón como del vehículo, teniendo como objetivo, proveer el desplazamiento, dependiendo del tiempo y distancia, asimismo el acceso a estos espacios como las calles, veredas y pistas son abiertos para los ciudadanos en general, teniendo en cuenta la morfología urbana ya que esto influye en el desplazamiento y la permanencia de los usuarios.

Los espacios según Pascual y Peña (2011) como parte del contexto de las vías de uso público, cumplen ámbitos primordiales a lo largo del tiempo, las cuales son, el ámbito de acceso; la cual se da mediante la articulación entre las áreas, además de un emplazamiento de forma directa, el ámbito de la movilidad es caracterizado por ser uno de los concepto más influyente para obtener espacios accesibles y eficaces, Según Lang (1992) citado por Pascual y Peña (2011) la multifuncionalidad del espacio abierto reside en su capacidad de alteración funcional, debido a que cuanto más sea la diversidad y manifestación de actividades en un espacio público, mayor será su radio de acción y su importancia será más relevante.

Según Ayala (2007) citado por Pascual y Peña (2011) menciona que el acceso es el grado que permite al usuario el ingreso, a poder ser participe e comunicarse

espacialmente, relacionada al bienestar espacial para las personas con discapacidad y también la cualidad que tiene el espacio para invitar a la colaboración ciudadana. De igual manera Terrones (2019) indica que el acceso es definido como la manera o forma para ingresar a un determinado lugar, zona o espacio, ya sea de forma vehicular, peatonal, de forma independiente o asistida.

Para Olivera (2006) citado por Loblowitz (2019) la movilidad sea vehicular, peatonal, de forma dependiente o independiente es y será un principio fundamental en la salud mental, la inclusión social y la salud física debido a que permite el acceso, el deleite y disfrute del espacio en común. De igual manera Cabrera (2019) menciona que la movilidad es un método dinámico, que está determinado por los principios y doctrinas de la propia humanidad de las cuales han ido evolucionando desde su propio juicio. Finalmente, Castro (2019) menciona que la movilidad es una peculiaridad que le otorga a la persona ser independiente, de poder desplazarse libremente del lugar en donde se encuentra a otro punto en específico.

Según Sgroid (2011) la morfología es el estudio de la forma y paisaje que tiene el espacio urbano, la cual analiza sus elementos como el trazado de calles, las vías de comunicación, el medio natural como los accidentes geográficos y el uso de suelos. De igual manera para Capel (2002) la morfología es el estudio de la ciudad, la cual refleja la organización social, económica y estructuras políticas, algunos factores que intervienen con la morfología urbana son la geografía, sociología, el diseño de la ciudad, los límites y barreras, la percepción de la imagen urbana, las funciones urbanas como también los usos de suelos y en aspectos físicos su pendiente o desniveles, sus dimensiones de largo y ancho para proporcionar una circulación correcta.

La presente investigación se argumenta en base a la arquitectura inclusiva como teoría general, pues se enfocan en la inclusión de todos los usuarios mediante una correcta accesibilidad de forma que se integren a la espacio real en igualdad de condiciones, según Loblowitz (2019) la inclusividad dentro de la arquitectura se exhibe por medio de la percepción de la circulación, el acceso eficaz, y el deleite del espacio en su totalidad de funciones, de igual manera para Olivera (2006) citado por Loblowitz

(2019)menciona que la arquitectura inclusiva es la orientación del espacio que pueda ser habitable para todos los usuarios, que debe proporcionar todas las facilidades mediante el acceso al medio físico teniendo el rol de espacio integrador debido a la función y el desplazamiento interno del usuario en el lugar.

Como primera teoría vinculante tenemos al diseño universal; la cual es aplicable en diversos entornos urbanos debido a que tiene como objetivo lograr que todos los usuarios dispongan del espacio en forma independiente, sin importar las deficiencias en las capacidades físicas o algún otro tipo de diferencia. Para Mamani (2017) el diseño universal elimina las barreras físicas y promueve una visión de acceso total, de circulación segura, eficaz y en igualdad de condiciones con los demás en el espacio físico. De igual manera para Kohn (2004) citado por Figueroa (2017) el acceso de forma universal o acceso para todos internamente en el espacio permite a todos los usuarios con diversas características y habilidades, que puedan ser parte de diversas actividades sociales, a tener seguridad al recorrer los espacios y de ser parte del lugar.

Como segunda teoría vinculante tenemos a la inclusión social; definida como la participación de los usuarios dentro de la sociedad en condiciones de igualdad sin importar su condición social o física, teniendo los mismos recursos y oportunidades para intervenir plenamente en la vida cotidiana. Para Muñoz y Barrantes (2016) la inclusión social es el suceso por el cual se consigue la igualdad, y el proceso para que las personas intervengan en la sociedad, asimismo puedan gozar de la misma manera acceder a los espacios y servicios públicos. De igual manera Sen (2000) citado por Alzugaray, Mederos y Sutz (2011) mencionan que la inclusión social afecta el estilo de vida de las personas, ya que surge de la exclusión de oportunidades de estos, la inclusión conlleva a que ellos se integren y formen parte de la sociedad.

A continuación, se presenta el marco conceptual donde se incluyen definiciones óptimas e importantes para el trabajo de investigación centrada en la persona con discapacidad motora y los espacios funcionales de la vía pública.

Accesibilidad; es aquella que ofrece a los residentes de una ciudad, bienestar y protección en los diversos servicios y espacios de uso público que la conforman.

(Mosquete 2010 citado por Castro 2019).

Inaccessibilidad; es la carencia de uno de los factores básicos para el diseño de un espacio o edificación que involucra la integración y cumple el rol de condición básica del diseño para todos (Mamani, 2017).

Barrera arquitectónica; son los impedimentos y dificultades ubicados en el espacio urbano, las cuales interfieren en todos los usuarios, pero principalmente en las personas con discapacidad, e influyendo en su desplazamiento (Terrones, 2019).

Desplazamiento, se define como el modo que tiene el usuario al moverse, al utilizar vehículos motorizados, transportarse de forma peatonal y asistida (Aguilar 2019).

Diseño Universal; este tipo de diseño incluye a las personas con discapacidad física, y les brinda ayuda técnica para la necesidad de poder desplazarse, acceder a un determinado lugar (Ramos 2017).

Discapacidad Motora; se define como el impedimento que tienen los usuarios para moverse debido a la falta parcial o total de movimiento en sus extremidades, la cual impide el desempeño de las actividades cotidianas (Castro, 2019).

Espacio público; es un sector de la ciudad distinguido por ser accesible y visible ante los usuarios, donde se tiene el derecho de moverse, acceder y hacer uso con total libertad (García 2018 y Castro 2019).

Inclusión Social; equivale a la integración de toda la sociedad a la vida en comunidad, a las actividades sociales, sin importar el origen, la condición económica, con algún tipo de características diferentes o limitación física. (Mamani, 2017).

Integración espacial, se define como la reincorporación interna a nivel distrital o un sector en específico en el espacio público establecida o consolidada por la estructuración urbana (Torres, 2020).

Percepción espacial, se define como la capacidad del usuario a entender, experimentar y recorrer la ciudad, analizada desde su perspectiva psicológica y sensorial, para que pueda relacionarse con el entorno urbano (Cabrera, 2019).

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

Tipo: El tipo del presente trabajo de investigación es básica, pues según Concytec (2018) la investigación de esta tipología rastrea el aumento del conocimiento teórico disponible. Además, Muntané (2010) manifiesta que se designa como una investigación teórica, pura y dogmática, además se caracteriza por originarse en el marco teórico, busca aumentar conocimientos científicos.

Diseño: El diseño de la presente investigación es fenomenológico y se encarga de formular un trabajo de campo la cual recolecta información como punto de referencia, plantea espacios para un estudio integral e incluye en la investigación las entrevistas dadas a los participantes para el estudio.

Cadena, Rendón, et. (2017) señala que el diseño fenomenológico es descubrir y describir las notas que se relacionen entre sí por fundamentación a través del fenómeno estudiado, este método le interesa expresar cómo las personas cuentan sus experiencias frente a un contexto en particular.

Enfoque: El presente trabajo de investigación se desarrolló mediante el enfoque cualitativo, debido a que se orienta en interpretar la realidad en su contexto natural, por ende, su finalidad es entender fenómenos desde la propia experiencia de los usuarios. De igual manera Salgado (2007) menciona que la investigación cualitativa pretende alcanzar una comprensión amplia del sentido y la explicación de la situación tal como lo manifiestan las personas. Además, Cadena, Redón, et. (2017) menciona que el enfoque cualitativo se enfoca en reconocer la naturaleza específica de las realidades, la relación y la estructura dinámica.

De acuerdo con lo que mencionan los autores, el enfoque cualitativo se adapta de mejor manera a las necesidades y características de la investigación, ya que las actividades que realizan las personas con discapacidad en la zona de estudio no son cuantificables, sino son de modo observable, colectivo y analítico.

Nivel: Para el presente trabajo de investigación se desarrollará el nivel correlacional, pues este tipo de estudio evalúa las relaciones que se hallan entre dos o más conceptos, categorías o variables. Pues este tipo de estudios miden los grados de relaciones que tienen entre los casos de estudios, es decir, que mide el tipo de relación para luego analizar las correlaciones y finalmente sean expresadas siendo sometidas a pruebas (Hernández, *et al*, 2003).

Metodología: Para el presente trabajo de investigación se utilizó la metodología inductiva la cual según Prieto, Santiago y Díaz (2014) la metodología inductiva es un aprendizaje basado de la indagación y el estudio de casos, con la cual existe una mayor relación con la situación en el mundo real, además de un mayor nivel cognitivo, este tipo de método capacitan para un aprendizaje autónomo con una actitud crítica ante el caso de estudio.

3.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización.

Tabla N°1

Categoría 1: La inaccesibilidad de las personas con discapacidad motora

Subcategorías	Indicadores	Ítems	Técnicas	Instrumentos
Desintegración social	Desigualdad de acceso	1.- ¿Considera usted que existe desigualdad hacia las personas con discapacidad motora para acceder a la Av. 200 Millas afectando así su participación ciudadana?	Encuesta	Entrevista
	Participación ciudadana	2.- ¿Considera usted que las autoridades muestran indiferencia hacia su estilo de vida? ¿Por qué?		
	Indiferencia de las autoridades			

Aislamiento	Continuidad en el espacio	<p>3.- ¿Considera usted que en la Av. 200 Millas existen problemas para su continuidad en el espacio público vial, la cual genera alguna dificultad para que pueda trasladarse? Explique brevemente</p> <p>4.- ¿Considera que la inactividad física de las personas con discapacidad motora se deba además a las condiciones físicas de la Av. 200 Millas? ¿Por qué?</p>	Encuesta	Entrevista
	Dificultad para trasladarse			
	Inactividad física			
Adaptación negativa	Recorrido limitado	<p>5.- ¿Considera que el recorrido en la Av. 200 Millas es limitado e inseguro para usted? ¿Por qué?</p> <p>6.- ¿Considera usted que el tener un recorrido limitado en la Av. 200 Millas le genera una falta de autonomía para poder circular? Explique brevemente.</p>	Encuesta	Entrevista
	Inseguridad de circulación			
	Falta de autonomía			

Fuente: *Elaboración propia*

Tabla N°2

Categoría 2: Espacio público vial

Subcategorías	Indicadores	Ítems	Técnicas	Instrumentos
Acceso	Rampas peatonales			Ficha de comparación normativa
	Veredas			
	Cruce peatonal			
Movilidad	Vehicular	7.- ¿Siente que movilizarse con ayuda de alguna persona en la Av. 200 Millas, para transitar peatonalmente o usar el transporte vehicular le genera más seguridad que movilizarse independientemente? Explique brevemente.	Encuesta	Entrevista
	Peatonal asistida			
	Peatonal independiente			
Morfología	Pendiente del lugar			Ficha de comparación normativa
	Longitud de la vía			
	Ancho de la vía			

Fuente: Elaboración propia

3.3. Escenario de estudio

El ambiente físico en el que se desarrolla el estudio de la presente investigación se ubica en la Av. 200 millas del Asentamiento Humano José Olaya Balandra, en el distrito de Ventanilla, la cual es una de las avenidas principales que cumple el rol de conectar con el A.H. Cueva de los Tayos, A.H. El Mirador, el A.H, Santa Rosa, la Carretera Néstor Gambetta, la Av. Bolivia, además de ser una de las más transitadas por la población.

Se seleccionó este lugar ya que las características de dicha avenida son un obstáculo para nuestro usuario de estudio las cuales son las personas con discapacidad motora, por ende, según Monje (2011), debe determinarse de manera clara y concisa el escenario o lugar en la cual se abordará la investigación, así como también la facilidad de poder acceder al lugar, a la información brindada por los potenciales participantes y los probables medios de información disponibles.

3.4. Participantes

Al ser la investigación de tipo cualitativa no se requiere plantear representaciones estadísticas, pues se manifiesta el análisis del escenario y lo mencionado por los actores sociales. Los participantes deben responder a la realidad y al enfoque de estudio, para elegir a los participantes es importante que estos puedan dar conocimiento de perspectivas ante del fenómeno, teniendo en cuenta los factores y sus múltiples vivencias. De un total de 47 personas inscritas en el padrón de personas con discapacidad del A.H. José Olaya Balandra la cual cuenta con información actualizada del lugar de estudio y se nos fue proporcionada por un miembro que pertenece al comité vecinal del Asentamiento Humano, en la cual, 21 usuarios tienen discapacidad motora, y se seleccionaron 4 usuarios para la entrevista, las cuales circulan con frecuencia por la Av. 200 Millas. Según Izquierdo (2015) respecto al muestreo por conveniencia señala que se emplea al seleccionar una determinada cantidad de la población para saber el grado de interés y conocimiento, aquí se recurre a los sujetos que se encuentren en el espacio de estudio.

Tabla N°3

Usuario del A.H. José Olaya Balandra con discapacidad

PADRÓN DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD DEL A.H. JOSÉ OLAYA BALANDRA				
N°	EDAD	ZONA	ASENTAMIENTO HUMANO	TIPO DE DISCAPACIDAD
1	7 años	Oeste	José Olaya Balandra	Visual
2	62 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
3	19 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
4	74 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
5	91 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
6	11 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
7	85 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
8	28 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
9	52 años	Oeste	José Olaya Balandra	No específica
10	44 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
11	11 años	Oeste	José Olaya Balandra	Intelectual
12	13 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
13	86 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
14	16 años	Oeste	José Olaya Balandra	Intelectual
15	72 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
16	10 años	Oeste	José Olaya Balandra	No específica
17	76 años	Oeste	José Olaya Balandra	Auditiva
18	8 años	Oeste	José Olaya Balandra	Intelectual
19	70 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
20	6 años	Oeste	José Olaya Balandra	Intelectual
21	74 años	Oeste	José Olaya Balandra	Visual
22	31 años	Oeste	José Olaya Balandra	Auditiva
23	58 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
24	13 años	Oeste	José Olaya Balandra	No específica
25	27 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
26	18 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
27	63 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
28	4 años	Oeste	José Olaya Balandra	No específica
29	11 años	Oeste	José Olaya Balandra	Intelectual
30	2 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
31	24 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
32	17 años	Oeste	José Olaya Balandra	Intelectual
33	65 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
34	59 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
35	67 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
36	76 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
37	44 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
38	4 años	Oeste	José Olaya Balandra	Intelectual
39	46 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
40	50 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
41	84 años	Oeste	José Olaya Balandra	Fallecido
42	19 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
43	10 años	Oeste	José Olaya Balandra	Motora
44	40 años	Oeste	José Olaya Balandra	Intelectual
45	28 años	Oeste	José Olaya Balandra	Intelectual
46	52 años	Oeste	José Olaya Balandra	Intelectual
47	25 años	Oeste	José Olaya Balandra	Intelectual

Fuente: *Elaboración propia con la información brindada por un miembro del comité vecinal del A.H. y corroborado por la OMAPED del distrito de Ventanilla*

Criterios de selección

Para el presente estudio se han seleccionado usuarios del Asentamiento Humano José Olaya Balandra con discapacidad motora, además de un acompañante o familiar directo de la persona con discapacidad motora del lugar que nos indique su percepción al circular por la vía pública elegida del presente trabajo de investigación.

- El primer criterio es la identificación de personas con algún tipo de discapacidad motora dependiendo de la gravedad (leve o severa) que participen de manera directa o indirectamente con el objeto de investigación (frecuencia de uso del espacio público vial de la presente investigación), consintiendo en demostrar cómo se da la problemática desde la percepción personal
- El segundo criterio es la edad, se identificó a las personas con discapacidad motora que sean mayores de 18 años, puesto que estos usuarios presentan más independencia y comprensión del entorno en el que se encuentran y la manera en la que perciben su movilidad de manera autónoma.

Tabla N°4

Sujetos seleccionados para la entrevista

N° de entrevistados	Sexo	Gravedad de la discapacidad motora	Frecuencia de uso de la vía de estudio
Entrevistado 1 (MRZR)	Femenino	Severa(Permanente)	Alta
Entrevistado 2 (FIAG)	Masculino	Severa(Permanente)	Alta
Entrevistado 3 (LPG)	Masculino	Severa(Permanente)	Alta
Entrevistado 4 (DCH)	Femenino	Severa(Momentánea)	Media
Entrevistado 5 (JGC)	Masculino	Severa(Permanente)	Alta
Entrevistado 6 (JMS)	Femenino	Media(Momentánea)	Alta
Entrevistado 7 (LCQ)	Masculino	Media(Permanente)	Media
Entrevistado 8 (DCH)	Femenino	Ninguna/familiar directo	Alta

Fuente: Elaboración propia

El muestreo es de tipo no probabilístico e intencionado, dado que es un procedimiento por medio del cual puede seleccionarse casos con ciertas características singulares de una determinada población permitiendo con ello restringir la muestra solamente a estos casos.

De igual manera se tomó en consideración entrevistar a profesionales especialistas en el tema relacionado al espacio urbano al igual que el tema de accesibilidad y discapacidad, de modo que nos puedan comentar desde bases teóricas, técnicas y puntos de vista de acuerdo a vivencias y/o experiencias con respecto al tema de la presente investigación.

Tabla N°5

Especialistas expertos entrevistados

N° de expertos entrevistados	Profesión	Especialidad
Jaime Huerta Peralta	Arquitecto	Accesibilidad, Discapacidad
Isis Bustamante Dueñas	Arquitecta	Planificación urbana y regional
Gisello Fortunato Vila Zorogastua	Arquitecto	Renovación Urbana
Samuel Vargas Terrones	Arquitecto	Vivencias y experiencia

Fuente: Elaboración propia

Los objetos de estudio los cuales nos brindarán los conocimientos necesarios para que nuestro estudio tenga una proposición lógica serán de mucha importancia debido a que nos mostrarán un enfoque desde la precepción analítica, normativa, constructiva en base a el propio sentir y la manera por la cual las personas con discapacidad transcurren por los espacios urbanos, teniendo como referencia a la inclusión y a la igualdad de todos como derecho esencial en la ciudad misma.

Tabla N°6

Selección de la muestra

N°	Objetos	Criterios de selección
1	R.N.E. Norma A 120	Proporciona un conjunto de ordenamientos y reglas para la correcta accesibilidad de la persona con discapacidad.
2	Ley N° 29973, Ley general de la persona con discapacidad	Proporciona establecer el marco legal para el buen desarrollo de la condición de vida de la persona con discapacidad.
3	N.T.E U.190	Proporciona requisitos técnicos para la participación e integración de las personas con discapacidad, adecuando arquitectónicamente el espacio urbano que utilizarán ellos.
4	Convención Internacional de Derechos de las Personas con Discapacidad	Proporciona información la cual reconoce que las personas con discapacidad tienen igualdad de condiciones y capacidad jurídica en todos los aspectos.
5	Plan Nacional de accesibilidad 2018-2023	Es un instrumento técnico-normativo que consta en la orientación hacia una correcta planificación transversal y concertada, la cual está desarrollada sobre la base política en el ámbito nacional con referencia a las personas con discapacidad para así eliminar las barreras que limitan a la población en su totalidad al derecho de tener comodidad, acceso, seguridad e igualdad en el ámbito urbano.
6	Libro: Discapacidad y Diseño Accesible Diseño urbano arquitectónico para personas con discapacidad	Es un instrumento que pretende contribuir a que el entorno urbano y arquitectónico presente en la ciudad tenga las condiciones y características necesarias y adecuadas para beneficio de todos los usuarios, incluyendo aquellas que presentan algún tipo de limitación

Fuente: *Elaboración propia*

3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Un instrumento de recolección de datos en principio es:

Según Hernández y Duana (2020) el instrumento de recolección de datos está orientado a establecer las condiciones para la medición, los datos obtenidos expresan una idea de cómo perciben el mundo real, estos instrumentos deben ser objetivo, confiable y que tenga validez.

En el presente trabajo de investigación se utilizará como técnica de recolección de datos la entrevista. Según Folgueiras (2016) la entrevista es una de las estrategias usadas en el proceso de investigación, además de ser una técnica de recolección de datos de forma oral y personalizada, sobre experiencias, acontecimientos u opiniones del entrevistado.

Además, como instrumento se usará la guía de entrevista debido a que este tipo de instrumento nos ayudará a recopilar la información desde una perspectiva real.

Díaz, Torruco, Martínez y Varela (2013) comentan que la guía de entrevista debe contar con preguntas las cuales deben estar agrupadas por categorías o temas, teniendo como base los objetivos del estudio.

Asimismo, se usará la técnica de la observación mediante la ficha de comparación normativa, la cual, a través de una visita al lugar de estudio, se analizará el espacio público vial existente mediante fotografías como parte de la recolección de datos y será vinculado con las normativas respectivas para así poder saber si cumple con dichos parámetros. Finalmente, los datos serán sintetizados mediante un mapeo del espacio público vial donde se identificará la ubicación de las barreras arquitectónicas determinando la influencia en la inaccesibilidad de los usuarios con discapacidad motora. Matos y Pasek (2008) mencionan que la técnica de observación consiste en la conducta o comportamiento, es el acto de percibir un fenómeno externo o interno, esta percepción otorga desarrollar conductas de curiosidad, contemplación, investigación y reflexión.

Se hará revisión del asentamiento humano y se analizará los elementos físicos, la entrevista se realizaría a los pobladores que cuenten con discapacidad motora. En función al acceso y la circulación de forma autónoma y segura en el lugar, asimismo

se evaluará cómo se da la inaccesibilidad de las personas con discapacidad física en la Av. 200 Millas del Asentamiento Humano José Olaya Balandra.

3.6. Procedimiento

La manera de recolección de información para el presente proyecto de investigación se basa en crear una línea base, con información referente al tema a tratar, compuesto con datos obtenidos del análisis de los investigadores, la experiencia del asesor y referencias disponibles por parte de los grupos de labor social hacia los usuarios de estudio.

En la elaboración de la matriz de categorización donde se estructurará la información recolectada, se dividirá en categorías las cuales encierran al objeto de estudio y abarcan de forma general como la inaccesibilidad de las personas con discapacidad motora y los espacios público vial. Las subcategorías son las que especifican más a detalle la matriz a un nivel micro según su categoría, además de tener una representación emergente que se da de la compilación y planificación de la información, descomponiendo el objeto de estudio.

3.7. Rigor científico

Está dado por las teorías y la coherencia que debe existir entre ellas. Asimismo, Hernández, Fernández y Baptista (2010) mencionan que esta es semejante a la validez y confiabilidad y objetividad cuantitativa, para ello se utiliza la estabilidad lógica, la fiabilidad, la comprobación y aplicación.

Para la credibilidad de la investigación se cuenta con referencias bibliográficas académicas de fuentes especializadas y confiables, las cuales son accesibles en las referencias, para tener así la veracidad del desarrollo de la investigación.

Validez del Instrumento

El cuestionario de la entrevista, que es el instrumento de recolección de datos, ha sido validado por 3 expertos en el campo de la arquitectura, debido a que tienen el conocimiento y la noción del tema del presente trabajo de investigación.

Tabla N°7

Validez del instrumento de recolección de datos de las categorías Inaccessibilidad de la persona con discapacidad motora y Espacio público vial.

Grado Académico	Nombres y apellidos	Juicio
Mgtr. Arq	Víctor Manuel Reyna Ledesma	Aplicable
Mgtr. Arq	Gisello Fortunato Vila Zorogastua	Aplicable
Mgtr. Arq	Jaime Eulogio Huerta Peralta	Aplicable

Fuente: *Elaboración propia*

3.8. Método de análisis de datos

La presente investigación tendrá como uno de sus principales métodos el análisis de contenido, en la cual se aplicará las técnicas de entrevistas, observación y recolección de información confiable. Asimismo, este método también resulta conveniente para analizar las categorías planteadas, además de la motivación, por ejemplo, en las respuestas verbales del usuario entrevistado frente a diversas condiciones, la cual está referida a la comunicación verbal directa. Todo el análisis de la información recolectada se plasmará en tablas, las cuales seguidamente pasarán por un análisis cualitativo. Posteriormente se mencionan los pasos que se seguirán:

- Recolección de datos de la población del lugar de estudio.
- Los datos obtenidos tendrán un criterio de selección por la cual se entrevistarán solo a 7 personas con discapacidad motora y un familiar directo que auxilie la persona con discapacidad motora, así como también a 4 arquitectos expertos en los temas de; planeación urbana, accesibilidad y sus experiencias vividas.
- Se validará del instrumento de entrevista por medio de arquitectos expertos en el tema que tengan el grado de magíster o doctor, para el análisis y aprobación de esta.
- Se usará la técnica de la observación a través de fotos y se reconocerá la realidad problemática.
- Análisis de la recolección de datos bibliográficos para enriquecer la investigación.

- Se empleará el software Atlas.ti 9 para la interpretación y análisis de los datos de la presente investigación con enfoque cualitativo.

3.9. Aspectos éticos

El proyecto de investigación cumple con los requerimientos necesarios para cerciorarse que sea fiable y verídico, a continuación, se especifica los aspectos éticos para el desarrollo del proyecto:

- Uso de la Normativa APA 7ma edición para el correcto desarrollo de las citas y referencias bibliográficas.
- Información de referentes nacionales e internacionales con fuentes confiables como SciELO, EBSCO, Scopus y ALICIA, con los 5 años o menos de antigüedad de la información obtenida.
- El padrón de los usuarios con discapacidad fue buscado de forma presencial y entregado por un miembro de la dirigencia del Asentamiento Humano José Olaya Balandra.
- La información sobre el estado de las vías del Asentamiento Humano José Olaya Balandra fue obtenida por la Municipalidad del gobierno regional del Callao y los pobladores de la zona de estudio.
- El padrón de las personas con discapacidad del Asentamiento Humano José Olaya Balandra es de conocimiento del asesor como de los jurados, para la credibilidad de la investigación.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Los resultados de la presente investigación fueron gracias a los usuarios con discapacidad motora que perciben y viven la experiencia del espacio físico vial analizada en la presenta investigación, además de diversos arquitectos expertos en temas de accesibilidad, discapacidad y planificación urbana.

El primer **objetivo específico** de la investigación es determinar la influencia que existe entre el acceso al espacio público vial y la desintegración social de las personas con discapacidad motora en la Av. 200 Millas del A.H. José Olaya Balandra, Ventanilla, 2021 en la cual se va a contrastar con los resultados obtenidos mediante la entrevista realizada a las personas con discapacidad motora, que circulan y conocen el espacio público vial como caso de estudio de la presente investigación.

Tabla N°8

Respuestas a la pregunta 1 obtenidas de la entrevista a los usuarios con discapacidad motora que circulan y conocen la vía de estudio. (Av. 200 Millas)

Categoría: Desintegración Social (Desigualdad de acceso - Participación ciudadana)

1.- ¿Considera usted que existe desigualdad hacia las personas con discapacidad motora para acceder a la Av. 200 Millas afectando así su participación ciudadana?							
MRZR(1)	FIAG(2)	LPG(3)	CGH(4)	JGC(5)	JMS(6)	LCQ(7)	DCH(A)
Así es, es muy cierto	Si, considero que hay una total indiferencia, prácticamente no podemos utilizar estos espacios.	Si, ya que mi situación se me es difícil transitar por esta avenida, mientras los demás si pueden.	Bueno, si eso es más que evidente.	Claro que sí, a veces me frustro ver cómo pueden circular otras personas sin ningún tipo de miedo.	Muy cierto, existe una completa desigualdad.	Pero por supuesto que sí, esperemos que más adelante se encuentre una solución.	Yo creo que sí, deben considerarlos, sabiéndolo llevar adecuadamente a la persona que está en silla de ruedas y tratándolos igual que todos.

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

En la entrevista a los usuarios con discapacidad motora y a la persona que auxilia en la movilidad del usuario con discapacidad se puede percibir mediante sus respuestas de la primera pregunta la unanimidad de la afirmación por los entrevistados, en la cual todos consideran la desigualdad representada en la indiferencia al no tener un tránsito seguro y libre en el espacio público vial además de

precisar que deben pensar en ellos y considerarlos para que tengan un buen y adecuado estilo de vida urbano en la Av. 200 millas.

Tabla N°9

Respuestas a la pregunta 2 obtenidas de la entrevista a los usuarios con discapacidad motora que circulan y conocen la vía de estudio. (Av. 200 Millas)

Categoría: Desintegración Social (Indiferencia de las autoridades)

2.- ¿Considera usted que las autoridades muestran indiferencia hacia su estilo de vida? ¿Por qué?							
MRZR(1)	FIAG(2)	LPG(3)	CGH(4)	JGC(5)	JMS(6)	LCQ(7)	DCH(A)
<i>Si porque una reclama y no hacen caso, muchas veces esperan que uno salga a protestar con pancartas y llamar la atención para que así se den cuenta de que una existas y también tiene necesidades</i>	<i>Si, Cuando uno pasa por la vereda, y vas por la rampa para cruzar puedes ver que olvidaron que también nosotros necesitamos seguridad y calidad.</i>	<i>Así es, no les importamos y la consecuencia es que necesitamos a alguien que nos ayude a cargarnos con mayor dificultad en esos caminos.</i>	<i>Siento que hacen como si no existiéramos.</i>	<i>Creo yo que, como vivimos en una zona con pendiente, hacen obras fáciles, como para salir del apuro, y no se ponen a pensar que en la zona hay personas que no pueden caminar con facilidad.</i>	<i>Claro que sí, pero de que sirve reclamar si no te toman en cuenta.</i>	<i>Bueno, de forma personal , te digo que sí.</i>	<i>Si, indiferencia por qué no hay ayuda, por qué el mismo estado (autoridades) deben ayudarlos a ellos.</i>

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

En la entrevista a los usuarios con discapacidad motora y al familiar directo que asiste a la persona con problemas físicos se puede percibir mediante sus respuestas de la segunda pregunta la unanimidad de los entrevistados para afirmar que, si se consideran indiferencia por parte de las autoridades, pues se tiene problemas con el espacio público vial (Av. 200 Millas) perteneciente al Asentamiento Humano José

Olaya Balandra, pues no beneficia a todos por igual, se habla de reclamos, de que se sienten olvidados pues ellos necesitan calidad y seguridad, además de que tiene muchos problemas con la elaboración de espacios de circulación sin el acceso universal.

En cuanto a los expertos se obtuvo la información a través de la entrevista con relación a sus conocimientos teóricos, a sus experiencias comparadas con el usuario y el lugar de estudio de la presente investigación.

Tabla N°10

Respuestas a la pregunta 1 obtenidas de la entrevista a los profesionales expertos.

Categoría: Desintegración Social (Desigualdad de acceso - Participación ciudadana)

1.- ¿Considera usted que en la Av. 200 Millas se genera cierta desigualdad de acceso afectando así la participación ciudadana de las personas con discapacidad motora? Explique brevemente.			
Arq. Samuel Vargas Terrones	Arq. Isis Bustamante Dueñas	Arq. Jaime Huerta Peralta	Arq. Gisello Vila Zorogastua
<p><i>Bueno en la vía sí, hay todo un tema de desigualdad porque, el vehículo puede transitar más no una persona sillas de ruedas, es un poco complicado eso sí se nota, no solamente para las personas discapacitadas sino para todos, porque el espacio tiene una pendiente que genera pues una desigualdad.</i></p>	<p><i>De las imágenes mostradas, son imágenes donde aparentemente las personas se deberían movilizar por las veredas, pero estas veredas tienen algunos obstáculos que también me han mostrado como postes de luz, entonces podemos deducir que no han sido trabajadas tomando en cuenta que es un espacio público y que este mismo debe permitir el acceso de personas de todas las edades en igualdad de condiciones de niños, adultos y adultos mayores.</i></p>	<p><i>Se nota que es una zona, no inaccesible, pero muy difícil de transitar, no tiene las dimensiones ni el sentido adecuado para transitar, con una total desigualdad, una discriminación hacia las personas con discapacidad motora.</i></p>	<p><i>No son espacios inclusivos, sí estamos hablando de una igualdad de derechos con las reglamentaciones del CONADIS y todo eso, los espacios públicos de ahí de Ventanilla no están preparados para ser inclusivos, no guardan la relación y ni la humanización del espacio público según las teorías de Jan Gehl.</i></p>

Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

En la entrevista realizada a los arquitectos expertos en temas de discapacidad, accesibilidad y planificaciones urbanas además de sus experiencias de vida, se tiene como resultados hacia la pregunta número 1 la coincidencia en, la desigualdad, y en la consideración por la forma en como acceden las personas con limitaciones físicas al espacio urbano, generan barreras arquitectónicas dando como resultados espacios no inclusivos, que traen como resultado la discriminación y la inaccesibilidad.

Tabla N°11

Respuestas a la pregunta 2 obtenidas de la entrevista a los profesionales expertos.

Categoría: Desintegración Social (Indiferencia de las autoridades)

2.- ¿Considera usted que las autoridades muestran indiferencia hacia las necesidades físicas de las personas con discapacidad motora que transitan por la Av. 200 Millas? ¿Por qué?			
Arq. Samuel Vargas Terrones	Arq. Isis Bustamante Dueñas	Arq. Jaime Huerta Peralta	Arq. Gisello Vila Zorogastua
<p>Claro que sí, pero qué podemos esperar de las autoridades que no tienen una educación, aquí no hay una preocupación de parte del Gobierno regional, ni una política que se pueda generar de inclusión de propiciar ese sentido, creo que hay mucho que hacer, generar espacios públicos, generar muchas cosas, hay todo un tema.</p>	<p>Si hay una indiferencia por parte de las autoridades hacia las necesidades de las personas para abordar un tema de inclusión social en general, pues como reflexión <<cuando no hay un proyecto integral que me permita hacer movimiento de tierra para acondicionar el terreno, entonces sale como resultado lo de las fotografías que me han mostrado, veredas con rampas bastante pronunciadas, entonces para tratar de cubrir esos desniveles que hay pueda que la pendiente en la vía exista, pero para la mejor circulación la rampa debería ser mucho menor.>></p>	<p>Totalmente, porque el mantenimiento de las vías es la responsabilidad de las autoridades, si la autoridad es indiferente a este problema, nada se soluciona, es lógico, porque ya la discapacidad está siendo un problema político, si la máxima autoridad es indiferente, todo será indiferente.</p>	<p>Porque no hay una postura normativa, no hay conocimientos sobre las leyes ya que favorecen a las personas con discapacidad, es un fenómeno que lo venimos arrastrando de años atrás, no hay esa cultura para la inclusión de los espacios públicos, ni esa cultura para ponerse en el papel, en el rol de lo que viven las personas con discapacidad motora, por ende, las calles no están siendo resueltas para ellos ni para nosotros mismos, es incómodo.</p>

Fuente: Elaboración propia.

Interpretación:

En la entrevista realizada a los arquitectos expertos en temas de discapacidad, accesibilidad y planificaciones urbanas se tiene como resultados hacia la pregunta número 2 la afirmación sobre la indiferencia por parte de las autoridades hacia las personas con discapacidad motora sobre el derecho de poder acceder libremente y en igualdad de condiciones, pues enfatizan a la falta de cultura y educación en relación a la igualdad y el derecho que le pertenece a todas las personas sin importar sus características físicas, pues todos deben tener igualdad de condiciones con respecto al poder acceder al espacio urbano, el cual es un derecho fundamental.

De igual manera, se analizó el primer objetivo específico con la ayuda de la ficha de comparación normativa para analizar las categorías de acceso que trae como resultado la desintegración social, pues afecta directamente a los usuarios del Asentamiento Humano José Olaya Balandra que tienen discapacidad motora.

Se compara todas las pruebas gráficas (fotografías de fuente propia) obtenidas por los investigadores en su visita de estudio hacia la Av. 200 Millas documentando, analizando y comparando con lo que indica la normativa. Luego se visualiza que no son las mejores condiciones para que los usuarios con discapacidad motora puedan desarrollar una circulación con una igualdad de acceso y desplazamiento, conllevando a una discriminación del espacio que toma un rol de barrera arquitectónica urbana, como el aislamiento, y a esto pueda conllevar a la adaptación negativa, todo comparado con diversos artículos de la Norma G.H. 20 del Reglamento Nacional de Edificaciones.

FICHA DE COMPARACIÓN NORMATIVA

Título de la Investigación: La inaccesibilidad de las personas con discapacidad motora en el espacio público vial en el distrito de Ventanilla, 2021. Caso de estudio: Av. 200 Millas del Asentamiento Humano José Olaya Balandra.

Datos de observación n° 01

Observadores : Cueva Castro Rodrigo – Portal Cárdenas Elvira
 Lugar de observación : Av. 200 Millas
 Fecha de observación : 6 de Julio del 2021
 Hora de inicio : 4.53pm
 Hora de finalización : 5:57pm

La presente observación se realizará a la Av. 200 Millas, esta constara de 2 cuadros donde se analizará y evaluara los aspectos de dicha avenida, las cuales tiene como objetivo recolectar información acerca de las características y su percepción sobre de la inaccesibilidad que se sitúa en el espacio de circulación.

Variable 2 : Espacio público vial

Categoría 1: Acceso

Subcategoría: Rampas peatonales / Veredas / Cruce peatonal

IMÁGENES	ANÁLISIS
	<p>1. Se aprecia que la rampa tiene una medida de pendiente no apta para su óptimo desarrollo de circulación segura.</p> <p>2. Presencia de escombros que impiden la circulación eficaz, directa y segura.</p> <p>3. Escalones con contrapasos de diferentes medidas, junto a la rampa como medio de circulación y acceso, debido a la pendiente que tiene el espacio público vial.</p>
	<p>4. Zona en pendiente con veredas escalonadas en la cual imposibilita a la persona con limitación física a poder circular y desplazarse con total autonomía y seguridad por el espacio público vial.</p> <p>5. Presencia de mobiliario urbano (postes de alumbrado público) que impiden la circulación eficaz, directa y segura del usuario con discapacidad motora.</p> <p>6. Presencia de circulación escalonada sin ningún tipo de relación y conexión con la rampa definida acceso universal.</p> <p>7. Se puede apreciar que la rampa tiene una medida de pendiente apta para su óptimo desarrollo de circulación segura de la persona con discapacidad motora.</p>
 <p>Vista panorámica del Espacio Público Vial - Av. 200 Millas</p>	<p>8. Líneas peatonales no son visibles por determinados sectores en la Av. 200 Millas</p>

Fuente: Elaboración propia

N°	ASPECTOS A EVALUAR	SI	NO	ALGUNOS	OBSERVACIONES
1	Las rampas cuentan con las medidas reglamentarias			X	Según lo analizado con el Reglamento Nacional de Edificaciones se distinguió que la pendiente de la rampa no será mayor al 10% y el ancho mínimo libre será de 0.90 m. el cual solo algunas rampas del lugar cumplen con esta función
2	Las rampas son accesibles y seguras			X	
3	La cantidad de rampas son suficientes para el correcto desplazamiento		X		
4	Las veredas cumplen con las medidas reglamentarias		X		El Reglamento Nacional de Edificaciones confirma que estas veredas escalonadas y los descansos son discordes a la normativa
5	Las veredas tienen un recorrido continuo y seguro		X		
6	El estado de las veredas son aptas para su uso		X		
7	Los cruces peatonales cuentan con las medidas reglamentarias		X		Definitivamente estos accesos no cumplen con la normativa, por ende, se muestra una falta de acceso universal para el bienestar de los pobladores.
8	Los cruces peatonales son visibles y seguros		X		
9	Las rampas, veredas y cruces peatonales son inclusivos para todo peatón.			X	

DATO:

Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE):

Norma GH.020, Cap. II:
Art. 15: Las veredas tendrán una altura de 0.15 mts. por encima del nivel de la calzada. Tendrán un acabado antideslizante y no deberán tener gradas, salvo casos debidamente justificados.

Se habilitarán descansos de 1.20 ml. de longitud, de acuerdo a lo siguiente:

Pendientes hasta 2%

 Pendientes hasta 4%
 Pendientes hasta 6%
 Pendientes hasta 8%
 Pendientes hasta 10%
 Pendientes hasta 12%

sin descansos

 cada 50 ml. como máximo
 cada 30 ml. como máximo
 cada 15 ml. como máximo
 cada 10 ml. como máximo
 cada 5 ml. como máximo

Art. 20: En las esquinas e intersecciones de vías se colocarán rampas para discapacitados para acceso a las veredas, ubicándose las mismas sobre las bermas laterales y centrales. La pendiente de la rampa no será mayor al 10% y el ancho mínimo libre será de 0.90 m.

Norma GH.020, Cap. VI:
Art. 41: El mobiliario urbano que corresponde proveer al habilitador, está compuesto por: luminarias, basureros, bancas, grifos contra incendios, y elementos de señalización horizontal y vertical. Deberán ubicarse en el espacio público sin impedir la libre circulación por las veredas.

Fuente: Elaboración propia

El segundo **objetivo específico** de la investigación es; determinar la influencia que existe entre la movilidad en el espacio público vial y el aislamiento de las personas con discapacidad motora en la Av. 200 Millas del A.H. José Olaya Balandra, Ventanilla, 2021

Tabla N°12

Respuestas a la pregunta 3 obtenidas de la entrevista a los usuarios con discapacidad motora que circulan y conocen la vía de estudio. (Av. 200 Millas)

Categoría: Aislamiento (Continuidad en el espacio - Dificultad para trasladarse)

3.- ¿Considera usted que en la Av. 200 Millas existen problemas para su continuidad en el espacio público vial, la cual genera alguna dificultad para que pueda trasladarse? Explique brevemente							
MRZR(1)	FIAG(2)	LPG(3)	CGH(4)	JGC(5)	JMS(6)	LCQ(7)	DCH(A)
El poder circular por las veredas de la vía es una Odisea, demasiados escalones y me es casi imposible no sufrir dolores, ya que utilizo muletas para poder trasladarme hacia mi domicilio y hacia mi casa.	Claro que sí, no puedes transitar de forma directa sin evitar caerte o tropezar por la presencia de escalones o postes de luz.	Si, ya que cuando paso de un camino de cemento y luego voy hacia la tierra me es difícil pasar.	Es completamente difícil poder circular por aquí.	El ver un poste en frente de una rampa para mi es un símbolo de que no quieren que pasee por aquí.	No sé si habrás visto esa rampa alta, bueno yo una vez me caí para atrás, desde ese entonces le agarre mucho miedo y prefiero ir por la pista, y si considero que hay problemas.	Por supuesto que sí, y genera dificultad no solo al poder pasar por la avenida si no también en mi salud.	Si hay dificultad porque hay tierra, las pistas deben estar bien arregladas para que la silla ande bien.

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

En la entrevista a los usuarios con discapacidad motora y al familiar directo que asiste a la persona con problemas físicos se puede percibir mediante sus respuestas de la tercera pregunta de la entrevista a los usuarios con discapacidad la unanimidad para afirmar la existencia de problemas con respecto a la continuidad en el espacio público vial (Av. 200 Millas), teniendo como consecuencias diversas dificultades que

nos indican nuestros entrevistados no solo por la pendiente sino por estado mismo de la vía, argumentando que no solamente las veredas escalonadas son una dificultad, sino que también las zonas de tierra que están aledañas a la veredas también forman parte del problema.

Tabla N°13

Respuestas a la pregunta 4 obtenidas de la entrevista a los usuarios con discapacidad motora que circulan y conocen la vía de estudio. (Av. 200 Millas)

Categoría: Aislamiento (Inactividad física)

4.- ¿Considera que la inactividad física de las personas con discapacidad motora se deba además a las condiciones físicas de la Av. 200 Millas? ¿Por qué?							
MRZR(1)	FIAG(2)	LPG(3)	CGH(4)	JGC(5)	JMS(6)	LCQ(7)	DCH(A)
Por mi estado, me recomiendan hacer poca caminata, lo necesario, más aún si los caminos por los que circulo no son buenos, muchas veces prefiero pedir un taxi y tomarlo en la misma avenida, que caminar por la misma calle hasta un paradero, así yo evito exponerme.	Estar en silla de ruedas no significa que no pueda salir a dar una vuelta, muchos piensas que sí, a mí me gusta salir a recorrer las calles, dar vueltas, despejarme la mente, y el tener este tipo de veredas si me afecta.	Sino hay espacio como vas a pasar más aún, aunque también se pueda hacer ejercicios, pero también es bueno salir a tomar un respiro en mi caso más como el mar ya que fui pescador.	Yo tengo un soporte para mi rodilla, pero eso no significa que no pueda tener actividad física, puedo caminar, pero al salir, no me genera confianza ni para dar caminar sola, estoy segura de que me caería.	Bueno es cierto que hay desniveles en la calle, pero poner un poste en las veredas y rampas, ¿eso no me parece que la pendiente tenga la culpa o sí?	Creo que es un 50 50, porque talvez no se tuvo a las personas adecuadas dentro de la construcción de la vía para darle una mejor solución, es mi manera de pensar.	Bueno, sí salgo a caminar, pero te puedo decir que "con miedo", más en la noche a poder resbalarme.	No tanto, ya que mi esposo puede hacer ejercicio siempre que esté acompañado por alguien, aunque él no puede hacer ejercicios con sus piernas.

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

En la entrevista a los usuarios con discapacidad motora y al familiar directo que asiste a la persona con problemas físicos se puede percibir mediante sus respuestas de la cuarta pregunta que algunos entrevistados indican que, el tener falencias físicas no involucra a que no tengan actividades físicas, pues pueden salir a dar vueltas, a despejar su mente y el tener este tipo de vías si les afecta, mientras que otros entrevistados mencionan que no les afecta tanto pues recurren a la actividad, pero con asistencia de sus familiares u otra compañía.

Tabla N°14

Respuestas a la pregunta 7 obtenidas de la entrevista a los usuarios con discapacidad motora que circulan y conocen la vía de estudio. (Av. 200 Millas)

Categoría: Movilidad (Vehicular - Peatonal asistida - Peatonal Independiente)

7.- ¿Siente que movilizarse con ayuda de alguna persona en la Av. 200 Millas, para transitar peatonalmente o usar el transporte vehicular le genera más seguridad que movilizarse independientemente? Explique brevemente							
MRZR(1)	FIAG(2)	LPG(3)	CGH(4)	JGC(5)	JMS(6)	LCQ(7)	DCH(A)
En realidad, como dije, es mil veces mejor tomar un carro en la misma avenida y así a evitar circular para no sufrir algún tipo de caída o tal vez otro daño, pero si considero fundamental al la ayuda de mis familiares.	Durante largo tiempo me acostumbre a ir solo, pero no puedo negar que, si es más seguro, pues así me ayuda a subir las veredas o rompemuellas que tenga algunas pistas y me da más seguridad.	Es más seguro que yo sea acompañado en este caso por mi señora esposa para que me jale mi silla y podamos ir tranquilamente por la calle a estar solo incluso es difícil para mí subir a un carro necesito de alguien que sepa subirme o la ayuda de mis nietos para subir al carro.	Bueno sí, más que todo de noche, porque soy corta de vista, y eso me dificulta el poder caminar .	Siempre tengo que avisarle a mi Tía que me ayude, para mí es más seguro y agradezco a Dios que durante estos 5 años me haya tenido tanta paciencia .	Mi esposo me apoya, y me siento más segura con su ayuda que sola ((risas) reacción de felicidad), pero me encantaría poder hacerlo sola y no estar fastidiándolo o tan solo para que yo de una vuelta (pensativa).	Bueno sí, es indispensable para transportarme desde mi casa a otro lado, y con respecto al servicio público, es algo que casi ni conozco, los carros me ven y se pasan.	Ellos solos no están en facultades para trasladarse, por varios factores en cambio si estuvieran arregladas como en las veredas de las zonas céntricas ahí sí.

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

En la entrevista se percibe mediante las respuestas de la séptima pregunta qué; para los usuarios con discapacidad motora es importante cómodo y seguro poder circular debido a que necesitan ser asistidos, mejor si son familiares directos, y en el tipo de transporte se refieren al transporte privado (taxi) como una solución y al transporte público como algo inaccesible necesitan ayuda de terceras personas.

Con respecto a los arquitectos expertos se obtuvo la información a través de la entrevista con relación a sus conocimientos teóricos, y sus experiencias comparadas con el lugar de estudio de la presente investigación.

Tabla N°15

Respuesta a la pregunta 3 obtenida de la entrevista a los profesionales expertos.

Categoría: Aislamiento (Continuidad en el espacio - Dificultad para trasladarse)

3.- ¿Considera que en la Av. 200 Millas existen problemas en la continuidad del espacio la cuales generen alguna dificultad para que puedan trasladarse las personas con discapacidad motora? Explique brevemente.			
Arq. Samuel Vargas Terrones	Arq. Isis Bustamante Dueñas	Arq. Jaime Huerta Peralta	Arq. Gisello Vila Zorogastua
Claro que sí, por el problema de que existe zonas de tránsito peatonal como también vehicular, por lo tanto, se debe respetar esas 2 áreas y es evidente que no hay una continuidad del elemento físico de recorrido que nos permita continuar o trasladarnos.	No, el espacio existe, el espacio es toda la calle, este espacio existe, lo que hay son los problemas de continuidad de las veredas con la calzada, con la rampa y posteriormente con el acceso de los usuarios a estudiar hacia sus viviendas que no cumple con las medidas reglamentarias, y esto trae como resultado que no ha haya sido trabajado al detalle, el espacio como espacio no se ha cortado, el espacio existe, la avenida 200 Millas está. – en el ámbito de presentarse las dificultades para trasladarse si las hay de que hay problemas, si las hay.	Se nota que es una zona, no inaccesible. pero muy difícil de transitar, no tiene las dimensiones ni el sentido adecuado para transitar, con una total desigualdad, una discriminación hacia las personas con discapacidad motora.	La topografía existente en el terreno, no hay una información geográfica de cómo es el territorio de todas esas zonas, entonces como no están actualizadas esa información, comienzan a suceder este tipo de problemas, sin embargo, a esas veredas no les favorece esa pendiente, entonces no respetan las líneas topográficas, la informalidad está a la orden del día, no está resuelto por profesionales.

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

En la entrevista realizada a los arquitectos expertos en temas de discapacidad, accesibilidad y planificaciones urbanas además de sus experiencias de vida, se tiene como resultados hacia la pregunta número 3 se menciona a la falta de información sobre la topografía del lugar, también que es una zona no inaccesible pero sí difícil de transitar, también que el espacio existente contempla problemas para la continuidad de las veredas con la calzada, con los cruces peatonales y con las dimensiones, pendientes y los mobiliarios urbanos (postes de alumbrado) que tienen las rampas.

Tabla N°16

Respuestas a la pregunta 4 obtenidas de la entrevista a los profesionales expertos.

Categoría: Aislamiento (Inactividad física)

4.- ¿Considera que la inactividad física de las personas con discapacidad motora se deba además a las condiciones en las que se encuentra la Av. 200 Millas? ¿Por qué?			
Arq. Samuel Vargas Terrones	Arq. Isis Bustamante Dueñas	Arq. Jaime Huerta Peralta	Arq. Gisello Vila Zorogastua
<i>Claro, porque el entorno no presenta las condiciones adecuadas para poder circular.</i>	<i>Se puede representar la inactividad como un resultado no solamente por la circulación dentro de la misma vía, sino que este depende mucho de cómo está diseñado su domicilio, pues es donde más pasa el tiempo y esto puede involucrar a una mejora o no.</i>	<i>Cuando las pistas no están adecuadas, implica que las personas no deseen transitar por la vía, lo que implica que pensemos que las personas con discapacidad no existen, debido a que las condiciones no les permiten desplazarse adecuadamente. Perjudicando su calidad de vida.</i>	<i>No, no se le puede echar toda la culpa a la parte de la ejecución de la obra, eso no es una consecuencia esto es otro tipo de problema que han venido de mucho más atrás, esto de la Av. 200 Millas es una consecuencia de esa falta de conocimiento, de esa falta de solución que no sé dio en ese momento, no tomaron en cuenta todos los factores, por ello se da los resultados que estamos viendo ahorita.</i>

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

En la entrevista realizada a los arquitectos expertos en temas de discapacidad, accesibilidad y planificaciones urbanas además de sus experiencias de vida, se tiene

como resultados hacia la pregunta número 4 que se puede presentar la inactividad del usuario con discapacidad motora por las condiciones físicas de la vía, cuando esta misma no está adecuada, mientras que otro experto menciona que no es culpa de la obra ni la ejecución de la misma, como consecuencia de la falta de conocimiento.

Tabla N°17

Respuestas a la pregunta 7 obtenidas de la entrevista a los profesionales expertos.

Categoría: Movilidad (Vehicular - Peatonal Asistida - Peatonal Independiente)

7.- ¿Considera que la movilización de las personas con discapacidad motora con ayuda de otra persona en la Av. 200 Millas para poder transitar o usar el transporte vehicular es más seguro a que si se movilizan independientemente? Explique brevemente			
Arq. Samuel Vargas Terrones	Arq. Isis Bustamante Dueñas	Arq. Jaime Huerta Peralta	Arq. Gisello Vila Zorogastua
<p>No, yo no lo considero de alguna forma que sea segura porque ahí, creo que necesitas a una tercera persona que te pueda ayudar por el tema de la pendiente existente, en este caso si es una persona en silla de ruedas no pueda ser acompañado y si están también con bastones tampoco, porque en la pendiente puede ser que encuentres una partícula y se te peguen en el elemento que ayuda a soportarte y te vas a resbalar igual, es muy importante, tener esas consideraciones, entonces necesita siempre un acompañante.</p>	<p>No, ni con ayuda ni sin ayuda, sinceramente pues una persona discapacitada debería movilizarse sola, pero en esta vía puede movilizarse con compañía, pero si yo me encuentro con una vereda que tienen barreras como postes o rampas mal diseñadas ni con ayuda voy a perder pasar, bajar a la pista y volver a subir a la vía, aquí nos están enfrentando a no tener libertad de accionar con silla de ruedas o con alguna compañía, en la implementación de postes de luz mal puesto, la cual fue por desconocimiento o por no se dio el criterio del maestro de obra para buscar una mejor solución, no se manejó el tema con expertos trayendo en sí problemas que quedarán de 20 años a más, pues este tipo de obras son hechas para largo periodos de tiempo.</p>	<p>Definitivamente, para poder circular, requeriría de un asistente, en cuanto a transporte vehicular es más complicado, pues no hay en el Perú transportes adaptados para poder abordar, excepto el metropolitano y el tren eléctrico, si yo quisiera transportarme por la vía solo podría hacerlo en vehículos particulares, no por el transporte público y más aún si estoy solo.</p>	<p>Uno ni otro porque estamos comenzando a ser dependiente a esta persona, entonces si no cambiamos la mentalidad para la concesión del espacio público no cambiamos la mentalidad para el tema de la discriminación para estas personas, ósea ese espacio público es simplemente una inversión para salir del paso mal hecho, una inversión que no tenía el concepto de lo que es el espacio público, una inversión que no consiguió las normas técnicas, una inversión que no han considerado los patrones urbanísticos para que para el buen vivir y para la buena calidad de vida de cualquier ser humano.</p>

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

En la entrevista realizada a los arquitectos expertos en temas de discapacidad, accesibilidad y planificaciones urbanas además de sus experiencias de vida, se tiene como resultados hacia la pregunta número 7, nos da como resultado que tres expertos mencionan que no es indispensable con ayuda de otras personas, pues el espacio debe garantizar la autonomía e independencia para que las personas con discapacidad puedan circular.

El tercer **objetivo específico** de la investigación es; determinar la influencia que existe entre la morfología del espacio público vial y la adaptación negativa de las personas con discapacidad motora, en la Av. 200 Millas del A.H. José Olaya Balandra, Ventanilla, 2021

Tabla N°18

Respuestas a la pregunta 5 obtenidas de la entrevista a los usuarios con discapacidad motora que circulan y conocen la vía de estudio. (Av. 200 Millas)

Categoría: Adaptación Negativa (Recorrido limitado - Inseguridad de circulación)

5.- ¿Considera que el recorrido en la Av. 200 Millas es limitado e inseguro para usted? ¿Por qué?							
MRZR(1)	FIAG(2)	LPG(3)	CGH(4)	JGC(5)	JMS(6)	LCQ(7)	DCH(A)
En realidad, es muy limitado, no puedo ir por las veredas, prefiero ir por la pista, es más directo que estar subiendo y bajando escalones.	Por supuesto, debido a que yo circulo con silla de ruedas y las veredas son escalonadas, así que tengo que usar la pista como mi camino para poder circular.	Si por qué dificulta el pase de las personas en silla de ruedas e incluso me arriesgo a pasar e incluso caerme de mi silla.	Como te repito, este lugar no fue hecho para nosotros.	Por supuesto que sí, no tengas dudas de eso.	Si lo considero, porque necesito de alguien, yo por mis medios no puedo	Bueno, si es limitado, pero ya uno se va a acostumbrando	Lógico, no está bueno las veredas, hay pura piedra y tierra para poder pasar, deben arreglar bien.

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

En la entrevista a los usuarios con discapacidad motora y al familiar directo que asiste a la persona con problemas físicos se percibe mediante las respuestas de la quinta pregunta qué; las personas entrevistadas están de acuerdo en que el recorrido en la vía como caso de estudio de la presente trabajo de investigación es limitado y por ende es insegura por la presencia de escalones, de rampas con pendientes muy altas que no permiten el correcto y buen desarrollo de su propia circulación por este espacio público.

Tabla N°19

Respuestas a la pregunta 6 obtenidas de la entrevista a los usuarios con discapacidad motora que circulan y conocen la vía de estudio. (Av. 200 Millas)

Categoría: Adaptación Negativa (Falta de autonomía)

6.- ¿Considera usted que el tener un recorrido limitado en la Av. 200 Millas le genera una falta de autonomía para poder circular? Explique brevemente.							
MRZR(1)	FIAG(2)	LPG(3)	CGH(4)	JGC(5)	JMS(6)	LCQ(7)	DCH(A)
Puedo circular independiente por la vía, pero no por las veredas, sino por la pista, además, me demoro mucho más que cualquier persona, necesito de mi apoyo (muletas) para poder movilizarme, muchas veces he sufrido caídas, y tenido la necesidad de pedir ayuda.	Por supuesto que sí, prácticamente porque necesitaría de alguien para ir de forma directa, sin necesidad de bajar a la pista.	Si ya que en mi caso necesito que alguien me lleve por qué si yo pasara por ahí me caigo y después quién me levanta, nadie, más aún me sentiría inseguro por qué las calles son peligrosas	A veces siento que crean estas calles para decimos que nos vallamos , porque no piensan en nosotros , ni en algo tan básico como poder circular.	Bueno la falta de autonomía creo q se debe más que todo a mi condición física, pero esta calle hace confirmar más mi pensamiento, nadie sabrá lo que vivimos hasta que les suceda o estén con muletas o en una silla de ruedas.	No solamente una falta de autonomía, sino que también genera no querer tu zona en donde vives, muchas veces me siento discriminada (se le escucha sensible).	Sí considero una falta de autonomía	Lógico por qué no lo arreglan bien y hay personas que tienen silla a motor y no pueden trasladarse

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

En la entrevista a los usuarios con discapacidad motora y al familiar directo que asiste a la persona con problemas físicos se percibe mediante las respuestas de la sexta pregunta qué; debido no al mal estado sino al mal dimensionamiento que tienen, lo que puede ocasionar caídas y lesiones en los usuarios con problemas físicos que circulan por la vía, por tanto, deciden muchas veces usar la pista de forma continua y nos las veredas debido a que están escalonadas.

En cuanto a los expertos se obtuvo la información a través de la entrevista con relación a sus conocimientos teóricos, a sus experiencias comparadas con el usuario y el lugar de estudio de la presente investigación.

Tabla N°20

Respuestas a la pregunta 5 obtenidas de la entrevista a los profesionales expertos

Categoría: Adaptación Negativa (Recorrido limitado - Inseguridad de circulación)

5.- ¿Considera que el recorrido en la Av. 200 Millas es limitado e inseguro para usted? ¿Por qué?			
Arq. Samuel Vargas Terrones	Arq. Isis Bustamante Dueñas	Arq. Jaime Huerta Peralta	Arq. Gisello Vila Zorogastua
<i>Si es limitado e inseguro por el tema de las pendientes, por el tema de los obstáculos generados ya sea por las mismas construcciones existentes.</i>	<i>Si, es limitado e inseguro, por los niveles y desfases que hay de un tramo a otro tramo, entonces no está solucionado en el terreno de la ejecución, lamentablemente es una inversión cuantiosa, pero a la vez pobre en calidad.</i>	<i>Por las fotos que he visto es bastante limitado e inseguro para las personas usuarias de silla de ruedas, pues van a tener que saltar o superar obstáculos, con riesgos de caídas para ellas y para personas con bastones o muletas al superar todo tipo de baches.</i>	<i>Totalmente, porque no está con las condiciones ergonómicas, ni antropométricas para ello.</i>

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

En la entrevista realizada a los arquitectos expertos en temas de discapacidad, accesibilidad y planificaciones urbanas además de sus experiencias de vida, se tiene

como resultados hacia la pregunta número 5, nos da como resultado que todos los expertos coinciden en que el recorrido es muy limitado, y a la vez muy peligroso.

Tabla N°21

Respuestas a la pregunta 6 obtenidas de la entrevista a los profesionales expertos

Categoría: Adaptación Negativa (Falta de autonomía)

6.- ¿Considera usted que la falta de un correcto espacio público en la Av. 200 Millas influya en la falta de autonomía para la persona con discapacidad motora? Explique brevemente.			
Arq. Samuel Vargas Terrones	Arq. Isis Bustamante Dueñas	Arq. Jaime Huerta Peralta	Arq. Gisello Vila Zorogastua
<p><i>Creo que es una respuesta que va directo a la topografía del espacio de parte del contexto natural, es un poco accidentado y difícil de que pueda circular en el espacio, o sea se les está dando estos servicios no para que pueda una persona circular libremente dentro del espacio.</i></p>	<p><i>La falta de un correcto espacio público de la avenida 200 Millas claro que influye, la avenida tiene problemas en el diseño de las veredas y en la ejecución de las mismas, rampas mal diseñadas y postes en medio de las veredas esto influye en mi autonomía, no me permitirá pasar.</i></p>	<p><i>En este caso específico, si, pues la vida independiente significa poder hacer las cosas como queremos, con la ayuda de quien queremos y si queremos, en este caso no podemos desplazarnos con seguridad y si necesitaríamos de alguien que nos ayude.</i></p>	<p><i>No hay la cultura, ni el conocimiento de qué cosa es un espacio público, el cual en estas últimas décadas ha venido evolucionando antes se suponía que era para todos, hoy en día no, todo esto está atravesando por qué no hay una buena concepción del espacio público hoy en día.</i></p>

Fuente: Elaboración propia

Interpretación:

En la entrevista realizada a los arquitectos expertos en temas de discapacidad, accesibilidad y planificaciones urbanas además de sus experiencias de vida, se tiene como resultados hacia la pregunta número 6, los expertos se orientan a la topografía y especificaciones físicas en relación al espacio físico vial, y con respecto al usuario con discapacidad se orientan la vida independiente, de circulación, de acceso y de igualdad, transformando así la concepción del espacio de autonomía y haciendo una

autocrítica de la evolución que falta en varios sectores del país para cumplir con la demanda de acceso para todos, de forma equitativa.

De igual manera, se analizó el **tercer objetivo específico** con la ayuda de la **ficha de comparación normativa** para analizar las categorías de acceso que trae como resultado la desintegración social, pues afecta directamente a los usuarios del Asentamiento Humano José Olaya Balandra que tienen discapacidad motora.

Se compara todas las pruebas gráficas (fotografías de fuente propia) obtenidas en la visita de estudio hacia la Av. 200 Millas, así como también imágenes obtenidas de la plataforma virtual Google Maps, analizando y comparando con lo que indica la normativa y lo también encontrado en la visita a campo, sustentando que no son las mejores condiciones para que se pueda desarrollar una circulación con una igualdad de acceso, conllevando a una discriminación del espacio que toma un rol de barrera arquitectónica urbana, todo comparado con diversos artículos de la Norma G.H. 20 del Reglamento Nacional de Edificaciones con relación a la inclusividad y el acceso para todos.

FICHA DE COMPARACIÓN NORMATIVA

Título de la Investigación: La inaccesibilidad de las personas con discapacidad motora en el espacio público vial en el distrito de Ventanilla, 2021. Caso de estudio: Av. 200 Millas del Asentamiento Humano José Olaya Balandra.

Datos de observación n° 01


Observadores : Cueva Castro Rodrigo – Portal Cárdenas Elvira
 Lugar de observación : Av. 200 Millas – A.H. José Olaya Balandra
 Fecha de observación : 6 de Julio del 2021
 Hora de inicio : 4.53pm
 Hora de finalización : 5:57pm

La presente observación se realizará a la Av. 200 Millas, esta constará de 2 cuadros donde se analizará y evaluará los aspectos de dicha avenida, las cuales tiene como objetivo recolectar información acerca de las características y su percepción sobre de la inaccesibilidad que se sitúa en el espacio de circulación.

Variable 2 : Espacio público vial

Categoría 3: Morfología

Subcategoría: Pendiente del lugar/ Longitud del lugar / Ancho de la vía

IMÁGENES	ANÁLISIS
	<p>a) Zona baja de la Av. 200 Millas: con bastante pendiente</p> <p>b) Zona media de la Av. 200 Millas: con baja pendiente</p> <p>c) Zona alta de la Av. 200 Millas: sin presencia de pendiente</p>
 <p>Fuente: SIGRID</p>	<p>La Av. 200 Millas tiene una pendiente de 4.85% (a) y 4.73% (b) la cual en comparación a la normativa del RNE, la cual menciona en la norma GH. 020, Cap II, el Art. 10, las pendientes de las calzadas no podrán exceder el 12%. Excepcionalmente en las laderas de cerros podrá permitirse hasta el 15% de pendiente en tramos de hasta 50 ml. de longitud.</p>
 <p>Fuente: Google Maps</p>	<p>El sector de estudio de la Av. 200 Millas cuenta con una longitud de 674.76 m. Según la normativa RNE, la cual menciona en la norma GH.020, Cap II, Art. 14, En casos que la topografía del terreno o la complejidad del sistema vial lo exigieran, se colocarán puentes peatonales, muros de contención, muros de aislamiento, parapetos, barandas y otros elementos que fueran necesarios para la libre circulación vehicular y la seguridad de las personas.</p>

Fuente: Elaboración propia

N°	ASPECTOS A EVALUAR	SI	NO	ALGUNOS	OBSERVACIONES
1	La pendiente de la Av. 200 Millas es óptima para el traslado de los pobladores			X	Algunas zonas de esta avenida si cumplen su función, mas no es apta para todo usuario, ya que los discapacitados motores se ven mas afectados ante esta situación
2	Las funciones que cumple la Av. 200 Millas son inclusivas para todo peatón		X		
3	La longitud de la avenida genera un correcto tránsito de los pobladores			X	
4	La presencia de escalones y mobiliario urbano interfiere con la longitud de la avenida	X			La falta de un diseño urbano en esta vía genera esta dificultad, generando así que los usuarios usen las pistas como vía peatonal, poniendo en riesgo su vida.
5	El ancho de la vía es adecuado para el tránsito de los pobladores		X		
6	El ancho de la vía cumple con las medidas reglamentarias		X		
7	El ancho de la vía permite el uso correcto de los accesos peatonales			X	Según el análisis; es notable que esta vía no es inclusiva, la cual genera obstáculos para las personas con discapacidad motora, y al público en general.
8	La Av. 200 Millas cuenta con espacios seguros y confortables para los pobladores		X		
9	Las personas con discapacidad motora se verían afectadas con las condiciones de la Av. 200 Millas	X			

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se presentará la discusión de la investigación, que se da en base a los resultados de las entrevistas realizadas a las personas con discapacidad motora, a la persona que le asiste, y a los arquitectos expertos en temas de accesibilidad y planeamiento urbano, quienes compartieron la información respectiva en base a experiencias y conocimientos relacionado al tema de investigación. Por otra parte, la ficha de comparación normativa con la técnica de la observación enriquece los hallazgos encontrados en las respectivas visitas de estudio de la presente investigación.

Con respecto al **objetivo general** el cual es determinar de qué manera el espacio público vial influye en la inaccesibilidad de la persona con discapacidad motora en la Av. 200 Millas del A.H. José Olaya Balandra, Ventanilla, 2021, según los resultados obtenidos, se pudo determinar que los espacios públicos influyen de **manera negativa** en la calidad de vida urbana a la accesibilidad de las personas con discapacidad motora generando una desigualdad hacia el poder utilizar estos espacios libres en relación con la circulación de los usuarios con discapacidad, son diversos los factores que influyen a que se de este mal manejo del espacio público vial, afectando así el bienestar de las personas con discapacidad motora, respecto a ello Herrera y Quinayas (2020) mencionaron que la existencia de espacios públicos no urbanizados correctamente, déficit de espacios urbanos y el mal uso del espacio genera la falta de apropiación del entorno, ante esto los correctos diseños urbanos aportan para la integración y correcta adaptación de su espacio.

Ante esto los pobladores entrevistados tuvieron su manifestación, los cuales mencionaron que la Av. 200 Millas les generaba cierta dificultad para poder trasladarse, uno de los factores ante esto es el diseño de la vía, el cual , no tiene en cuenta la normativa ni la antropometría necesaria para una arquitectura inclusiva, asimismo la topografía influye en esto, generando que las personas con discapacidad motora se vean afectadas ante esta situación, poniendo en riesgo su salud, a través de su acceso y su movilidad en estos espacios.

Asimismo, los expertos en el tema concordaron que esta vía es un riesgo para las personas con discapacidad motora e incluso público en general, puesto que la

existencia de veredas escalonadas evita una correcta continuidad del espacio urbano, conllevando que las posibilidades de accidentes e incluso la necesaria asistencia de una tercera persona para los pobladores más vulnerados.

En relación con el objetivo general, Terrones (2019) comentó los usuarios con discapacidad física no deberían verse afectados y aislarse del entorno por las barreras físicas que presenta el espacio urbano que afecten su movilidad, ante esto los usuarios de su análisis establecieron que es necesario sustituir los diseños y apreciación de los espacios públicos de su entorno. Asimismo, Figueroa (2017) comentó que los espacios públicos son espacios primordiales para el crecimiento de la ciudad, ya que estos brindan una mejor accesibilidad e integración en el contexto urbano los cuales deben generar accesos más factibles para una mayor inclusión social. Finalmente, Torres (2020) refiere y coincide que los espacios de uso público que no sean inclusivos generan una desfragmentación social, causando así la falta de intercambio de culturas y la comunicación entre las personas.

Con respecto al **primer objetivo específico** el cual es determinar la influencia en la calidad de vida urbana que existe entre el acceso al espacio público vial y la desintegración social de las personas con discapacidad motora en la Av. 200 Millas del A.H. José Olaya Balandra, Ventanilla, 2021, según los resultados obtenidos de las entrevistas y la ficha de observación, damos por consecuencia, igual a lo que mencionó Castro (2019) que estos escenarios urbanos deben ser adaptados a todo tipo de usuarios evitando así las barreras arquitectónicas los cuales generan esta segregación social por el tipo de características físicas que presentan el entorno urbano, cabe resaltar que un correcto espacio público genera múltiples beneficios, los cuales influyen en la calidad de vida de las personas. Además, Cabrera (2019) menciona que los usuarios con discapacidad motora consideran necesario sustituir los diseños y apreciación del espacio público vial para su mejor traslado e integración con la sociedad.

En comparación a los resultados obtenidos de las entrevistas a los usuarios de estudio, los cuales coinciden que el espacio público es inestable para ellos por ende les genera difícil el acceso a este, las veredas, rampas y cruces peatonales no son nada seguro para ellos, más aún si tienen que desplazarse solos, generando así una desintegración con la sociedad la cual afecta directamente a su salud mental y emocional.

Por otro lado, la opinión de los expertos también coincide que la vía pública no está proyectada con el acceso universal no genera una integración social y no es apto, puesto que espacios como la Av. 200 Millas presentan diversas barreras físicas que afectan principalmente a las personas con deficiencias físicas, generando malestar y la falta de integración social a su entorno físico.

Con respecto al **segundo objetivo específico** el cual es determinar la influencia en la calidad de vida urbana que existe entre la movilidad en el espacio público vial y el aislamiento de las personas con discapacidad motora, en la Av. 200 Millas del A.H José Olaya Balandra, Ventanilla, 2021, según los resultados obtenidos en las entrevistas, al igual a lo que Arenas, Castellanos y Aldana (2020) consideraron que las personas con discapacidad motora se ven con infinidad de limitaciones al tratar de formar parte de la ciudad, ante esto no todos los espacios son inclusivos, presentando barreras físicas que son una de las principales características por la cual las personas con discapacidad motora se mantienen aislados, convirtiéndolos en agentes invisibles, ya que se encuentran recluidos en sus casas. Además, Mamani (2017) mencionó que los espacios públicos no brindan la accesibilidad requerida para los usuarios, siendo esto un factor fundamental por el cual, el desplazamiento de las personas con discapacidad motora no se dé, generando que prefieran estar en sus casas, a un espacio público sin acceso universal.

En comparación a los resultados obtenidos de las entrevistas a los usuarios de estudio, mencionan que, la manera en que ellos puedan salir de forma segura en su mayoría de veces es acompañados, puesto que, los caminos desnivelados, resbalosos o irregulares les generan un peligro constante para su salud, por ende suelen aislarse

en sus viviendas debido a que la inseguridad en las vías es constante para ellos, asimismo las personas de mayor edad se ven en la necesidad de recurrir a una tercera persona que pueda ayudarle a desplazarse, pero no siempre se cuenta con esta disponibilidad.

Por otro lado, la opinión de los expertos coincide en que la movilidad de las personas con discapacidad motora se ve afectada parcialmente por el espacio público, sin embargo, no es el único motivo, puesto que existen más factores directos a su salud que dificultad su desplazamiento, lo recomendable es que tengan autonomía para poder movilizarse, pero esa no es la situación debido a que el espacio urbano carece de una accesibilidad en igualdad de condiciones para el público en general

Con respecto al **tercer objetivo específico** el cual es determinar la influencia en la calidad de vida urbana que existe entre la morfología del espacio público vial y la adaptación negativa de las personas con discapacidad motora, en la Av. 200 Millas del A.H. José Olaya Balandra, Ventanilla, 2021 según los resultados obtenidos en las entrevistas, al igual a lo que menciono Loblowitz (2019) en su tesis titulada “*Justicia de la ciudad: análisis de la arquitectura universal, accesible y desapercibida*”, el cual refiere que el espacio público muchas veces no es diseñado pensando en el usuario, sino basados en cuerpos estándares, generando así espacios inconformes y deficientes para la población en general. Finalmente, Olivar (2018) comentó que la falta de los conocimientos hacia estos diseños integradores generan que no se aproveche la integración de los espacios urbanos, ante esto la población se ve en la necesidad de usar las vías y espacios públicos como se encuentre, a pesar de ser inaccesibles para ellos, dándose a notar la importancia de una arquitectura universal.

En comparación a los resultados obtenidos de las entrevistas a los usuarios de estudio, coinciden que ellos se ven en la necesidad de adaptarse al entorno, puesto que, la vía no cumple con las características necesarias para su correcto uso, y las veredas son escalonadas a consecuencia de la topografía. Esto les genera una gran limitación, ya que es uno de sus principales medios de circulación por lo cual se ven en la necesidad de utilizar las pistas arriesgando así su vida, mencionan además que no es debido al mal estado de la vía sino al mal dimensionamiento que presenta.

Por otro lado, la opinión de los expertos coincide en que un espacio urbano debe tener el diseño apropiado para la integración social, evitando así que las personas que tengan discapacidad física se vean obligadas a adaptarse al espacio público, generando así su inconformidad de acceso. Asimismo, consideran que la topografía tiene mucho que ver con las características del diseño urbano de la vía.

V. CONCLUSIONES

De los resultados obtenidos en relación con el objetivo general se puede concluir que los usuarios con discapacidad motora quienes fueron partícipes del estudio de la presente investigación son afectados por la falta de accesibilidad en el espacio público vial de la Av. 200 Millas, la cual influye de manera negativa ocasionando dificultades para poder trasladarse, siendo el espacio público una de las limitaciones principales, por la falta de un diseño con acceso universal, por la cual las personas con deficiencias físicas del lugar carecen de una correcta circulación en su entorno físico y social.

En relación con el objetivo específico 1: determinar la influencia que existe entre el acceso al espacio público vial y la desintegración social de las personas con discapacidad motora en la Av. 200 Millas del Asentamiento Humano José Olaya Balandra, Ventanilla 2021, en base a los resultados obtenidos se muestra la siguiente conclusión temática, el cual confirma que la Av. 200 Millas carece de arquitectura inclusiva, generando que el acceso a esta vía sea ineficiente, se pudo denotar diversas barreras físicas que afectan su desplazamiento en el espacio urbano, siendo los usuarios con discapacidad motora quienes presencian no solo la inaccesibilidad al espacio público vial sino también la desintegración social puesto que su limitada presencia en la vía genera que se vuelvan agentes invisibles para los demás pobladores, ocasionando que no sean incluidos en las actividades sociales que se puedan realizar en la zona.

En relación con el objetivo específico 2: determinar la influencia que existe entre la movilidad en el espacio público vial y el aislamiento de las personas con discapacidad motora en la Av. 200 Millas del asentamiento humano José Olaya Balandra, Ventanilla 2021, en base a los resultados obtenidos se muestra la siguiente

conclusión temática, en la cual se confirma que la movilidad es uno de los aspectos que afecta mucho a las personas con discapacidad motora de la Av. 200 Millas, con respecto a esto y sus características, la cual presenta obstáculos por la falta de un correcto diseño de sus accesos, ante esto los usuarios con deficiencias físicas se ven en la necesidad de aislarse en sus casas, puesto que la vía no genera la seguridad para poder recorrer tranquilamente de manera autónoma, asimismo se denotó que las personas de mayor edad se aíslan por la falta de alguna tercera persona que pueda ayudarlo, y muchas veces no siempre cuentan con esta disponibilidad.

En relación con el objetivo específico 3: determinar la influencia que existe entre la morfología del espacio público vial y la adaptación negativa de las personas con discapacidad motora en la Av. 200 Millas del asentamiento humano José Olaya Balandra, Ventanilla 2021, en base a los resultados obtenidos se muestra la siguiente conclusión temática, la vía al ubicarse en un terreno en pendiente, genera dificultad para su tránsito y diseño urbano, puesto que la topografía limita a que este espacio público sea lo suficientemente seguro para el tránsito, ante ello las personas con discapacidad motora se ven afectadas directamente, puesto que la circulación no se da de manera continua, generando que usen las pistas como opción, poniendo en peligro su vida, sin embargo al ser esta vía su acceso más cercano para poder trasladarse a diversos lugares se ven en la necesidad de adaptarse de manera negativa, generándoles dificultades en su desplazamiento que podrían afectar aún más su estado físico.

Como conclusión general se denota la importancia de la arquitectura inclusiva, la cual, ante los resultados obtenido de los entrevistados con discapacidad motora, se percibe desde su punto de vista lo difícil que es convivir con un espacio público que solo este pensado para personas sin problemas físicos y afectando así su estilo de vida, debido a que no pueden desplazarse independientemente en su propio espacio público vial. De la misma manera los expertos confirman que un diseño inclusivo podría generar la integración física y social del área estudio, sin embargo, este no es el caso, puesto que la arquitectura existente desfavorece en el acceso y el desplazamiento en la avenida 200 Millas.

VI. RECOMENDACIONES

Dada la importancia de la investigación la cual abarca el tema de la accesibilidad de las personas con discapacidad motora, y como estas afrontan su relación con el espacio público vial, teniendo en cuenta la falta de arquitectura inclusiva que integre a la sociedad y favorezca a los usuarios a tener un mejor estilo de vida, se dan las siguientes recomendaciones:

A la Municipalidad de Ventanilla, a su Gerencia de obras y desarrollo urbano, se deben tener en cuenta los resultados obtenidos en esta investigación, en vista de carencia de arquitectura inclusiva en el espacio público vial de la Av. 200 Millas, como ejemplo para las próximas obras urbanas que se den en el distrito, en las cuales se debe respetar la normativa ya que esta es necesaria para que todos los pobladores y en especial las personas con discapacidad motora puedan tener un espacio público vial adecuado para su desplazamiento.

A la dirección del Asentamiento Humano José Olaya se sugiere fomentar la inclusión social de las personas con discapacidad motora del lugar, puesto que al tener la existencia de espacio urbanos que no integran a todos los pobladores, se recomienda darles el apoyo social necesario para ellos y puedan sentirse parte de su entorno urbano.

A los arquitectos se le recomienda tener en consideración la importancia de la arquitectura inclusiva en futuros proyectos, ya que la población de personas con discapacidad motora es una de las más afectadas ante la falta de este tipo de diseños, se debe tener en cuenta que la arquitectura debe fomentar a que la población se mantenga integrada y no genere la exclusión social por deficiencias urbanas, que pueden ser manejadas con un correcto diseño.

A las diferentes universidades y sus estudiantes en formación de las facultades de arquitectura y urbanismo se recomienda la enseñanza de criterios de arquitectura inclusiva para darles noción de lo importante que es incluir este tipo de diseños a sus proyectos, puesto que hoy en día se ve mucho la ineficiencia de espacios públicos sin

diseño universal, por ende, los futuros arquitectos podrían aplicar estas enseñanzas para mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad motora.

A los investigadores se les recomienda analizar como la discapacidad física no es impedimento para llevar una vida normal, sin embargo el espacio público vial influye directamente a su estilo de vida, se sugiere conocer el punto de vista de estos usuarios ya sea mediante encuestas, entrevistas o incluso la propia observación, además de información que favorezca al análisis de como una persona con discapacidad puede convivir en un país con tantas deficiencias urbanas para su correcto desplazamiento.

Como recomendación académica nosotros queremos fomentar el estudio de la arquitectura para todos en base a la morfología del lugar, debido a que no solamente en el Callao sino también en Lima, pues se da un gran crecimiento urbano en terrenos que nos son relativamente planos, sino que estas mismas se encuentran en los linderos de los cerros y tienen pendientes considerables. En base a esta realidad queremos involucrar al estudio de este tipo de terrenos para un correcto diseño urbano, una buena planificación, y un buen uso de los criterios arquitectónicos generando así espacios públicos accesibles, inclusivos y seguros.

REFERENCIAS

- Aghaabbasi, M.; Moeinaddini, M.; Asadi, Z. y Shah, M. (Mayo, 2019). The equitable use concept in sidewalk design. *Cities* (88). Recuperada de <https://doi.org/10.1016/j.cities.2018.10.010>
- Alzugaray, S.; Mederos, L. y Sutz, J. (Abril, 2011). La investigación científica contribuyendo a la inclusión social. *Revista iberoamericana de ciencia, tecnología y sociedad*. Recuperada de <https://www.redalyc.org/pdf/924/92422634001.pdf>
- Arenas, A.; Castellanos, G. y Aldana, J. (Noviembre, 2020). Ciudad física y ciudad representada: discapacidad, justicia espacial e innovación social. *Utopía y Praxis latinoamericana*. Recuperada de <http://doi.org/10.5281/zenodo.4278344>
- Azevedo, G., Sampaio, R., Filho, A., Moret, M. y Murari, T. (2021). Sustainable urban mobility analysis for elderly and disabled people in São Paulo. Recuperada de <https://www.proquest.com/coronavirus/docview/2477092011/fulltextPDF/2B9E289BD49D48E9PQ/1?accountid=37408>
- Begoña, J.; Rodriguez, E. y Yoon, S. (Setiembre, 2020). Spatial User Experience: A Multidisciplinary Approach to Assessing Physical Settings. *Journal of Interior Desing* (45). Recuperado de <https://doi.org/10.1111/joid.12177>
- Bekhet, A. y Zauszniewski, J. (Noviembre, 2012). Methodological triangulation: An approach to understanding data. Recuperada de https://www.researchgate.net/publication/234131612_Methodological_triangulation_An_approach_to_understanding_data
- Cabrera, F. (2019). Movilidad urbana, espacio público y ciudadanos sin autonomía caso Lima (Tesis doctoral). Recuperada de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=270858>

- Cabrera, P. y Merschdorf, H. (Agosto, 2018). A Conceptual Urban Quality Space – Place Framework: Linking Geo – Information and Quality of Life. Recuperada de <https://doi.org/10.3390/urbansci2030073>
- Cadena, P., Rendon, R., Aguilar, J., Salinas, E., Cruz, F. y Sangerman, D. (Setiembre, 2017). Métodos cuantitativos, métodos cualitativos o su combinación en la investigación: un acercamiento en las ciencias sociales. *Revista Mexicana de Ciencias Agrícolas*. Recuperada de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S2007-09342017000701603&script=sci_abstract&tlng=pt
- Capel, H. (2002). La morfología de las ciudades. *Tomo I: Sociedad, cultura y paisaje urbano*. Recuperada de https://books.google.com.pe/books/about/La_morfolog%C3%ADa_de_las_ciudades_Tomo_I.html?id=R1ZiDAAAQBAJ&redir_esc=y
- Castro, F. (2019). Análisis de accesibilidad a espacios públicos para personas con discapacidad, a través de técnicas de fotomapeo, caso: parques urbanos del municipio de Toluca (Tesis de licenciatura). Recuperada de <http://hdl.handle.net/20.500.11799/105427>
- Chernyavina, L., Filonenko, E. y Schekaleva, M. (Diciembre 2018). The Formation of the Urban Barrier-free Environment on the Pattern of Vladivostok. Recuperada de <https://www.proquest.com/coronavirus/docview/2557241748/BE0D64C6ED6245C8PQ/3?accountid=37408>
- Clifton, K., Ewing, R., Gerrit, K. y Yan, S. (Mayo, 2008). Quantitative analysis of urban form: a multidisciplinary review. Recuperada de <https://doi.org/10.1080/17549170801903496>
- Consejo Nacional para la Integración de la Persona Discapacitada (CONADIS) (Abril, 2021). Inscripciones en el Registro Nacional de la Persona con Discapacidad.

Recuperada de <https://www.conadisperu.gob.pe/observatorio/estadisticas/inscripciones-en-el-registro-nacional-de-la-persona-con-discapacidad-abril-2021/>

Consejo Nacional para la Integración de la Persona Discapacitada (CONADIS) (Mayo, 2019). Modelo de gestión local para implementación de políticas en discapacidad. Sistematización del modelo municipal Ventanilla Inclusiva. Recuperada de <https://departamento.pucp.edu.pe/psicologia/wp-content/uploads/2019/05/sistematizacion-ventanilla-inclusiva.pdf>

Kallio, H., Maija, A., Johnson, M. y Kangasniemi, M. (Mayo, 2016). Systematic methodological review: developing a framework for a qualitative semi-structured interview guide. Recuperada de <https://doi.org/10.1111/jan.13031>

Kamuzhanje, J. (2021). Urbanization, Inclusive Cities and the Plight of the People with Disability. Recuperada de https://doi.org/10.1007/978-3-030-81511-0_7

Figuroa, L. (2017). Estrategias de intervención en los espacios públicos para mejorar la calidad de vida urbana. Caso Urb. Santa Margarita, Piura - 2017 (Tesis de maestría). Recuperada de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/11777?show=full>

Fleischmann, M., Feliciotti, A. y Kerr, w. (Julio, 2021). Evolution of Urban Morphology as an Open Reproducible Data Science. Recuperada de <https://doi.org/10.1111/gean.12302>

Folgueiras, P. (2016). La entrevista. Técnicas de recogida de información: La entrevista. Recuperado de <http://hdl.handle.net/2445/99003>

García, D. (2018). Ordenamiento del espacio físico vial – urbano en la Av. Alejo Lascano desde la calle Asdrúbal Chavarría hasta séptima transversal (Silvio Loor) – Ciudad Jipijapa (Tesis de titulación). Recuperada de <http://repositorio.unesum.edu.ec/handle/53000/1395>

- Gerike, R., Koszowski, C., Schroter, B., Buehler, R. y Schepers, P. (Agosto, 2021). Built Environment Determinants of Pedestrian Activities and Their Consideration in Urban Street Design. Recuperada de <https://www.proquest.com/coronavirus/docview/2582939889/fulltextPDF/453399CEDFB04AC6PQ/9?accountid=37408>
- Goodall, B. (Setiembre 2010). Disability and Inclusive Access to the Built Environment. Recuperada de <https://www.reading.ac.uk/web/files/geographyandenvironmentalscience/GP193.pdf>
- Guffey, E. (2018). Designing Disability: Symbols, Space, and Society. Recuperada de <https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=e000xww&AN=1632432&lang=es&site=ehost-live>
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2010). Metodología de la investigación. Recuperada de https://www.academia.edu/25455344/Metodolog%C3%ADa_de_la_investigaci%C3%B3n_Hernandez_Fernandez_y_Baptista_2010_
- Hernández, S. y Duana, D. (2020). Técnicas e instrumentos de recolección de datos. *Boletín Científico de las Ciencias Económico-Administrativas del ICEA*. Recuperado de <https://repository.uaeh.edu.mx/revistas/index.php/icea/article/view/6019>
- Herrera, C. y Quinayas, K. (2020). Espacios públicos vibrantes, confortables y accesibles (Tesis de titulación). Recuperada de https://repository.ugc.edu.co/bitstream/handle/11396/5726/Herrera_Cristian_Quinayas_Katherine_2020.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Huerta, J. (2014). Discapacidad y diseño accesible. Diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad. J. Huerta. Autor. Recuperada de <http://repositoriocdpd.net:8080/handle/123456789/249>
- Ja'AFar, N., Rahim, A., Samad, N. y Rahim, C. (2017). Sidewalk accessibility at Melaka's traditional streets for people with disabilities. Recuperada de [doi:10.21837/pmjournal.v15.i6.255](https://doi.org/10.21837/pmjournal.v15.i6.255)
- Lee, M., Choi, Y., Eun, Y., Dong, K., y Ho, S. (Noviembre, 2020). Life Experiences with Using Community Care among People with Severe Physical Disabilities: A Comparative Analysis between South Korea and Japan. Recuperada de <https://www.proquest.com/coronavirus/docview/2469848921/DDA2CD250AAE4EC1PQ/1?accountid=37408>
- Loblowitz, G. (2019). Justicia de la ciudad: análisis de la arquitectura universal, accesible y desapercibida (Tesis de maestría). Recuperada de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6591756.pdf>
- Mamani, A. (2017). Accesibilidad en los espacios públicos e inclusión social en el centro urbano de la ciudad para las personas con discapacidad caso OMAPED - Puno (Tesis de titulación). Recuperada de http://repositorio.unap.edu.pe/bitstream/handle/UNAP/7140/Mamani_Mamani_Ana_Rosa.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Martins, J., Watanabe, H., Braga, V., Pinto, M., Mereigui, M. y Aparecida, M. (2020). Older adults with physical disabilities: vulnerabilities relative to the body, the physical and social environment. Recuperada de <https://www.proquest.com/coronavirus/docview/2434401775/fulltextPDF/9D460E92F8814DD9PQ/16?accountid=37408>

- Matos, Y. y Pasek, E. (Agosto, 2008). La observación, discusión y demostración: técnicas de investigación en el aula. *Revista Laurus*. Recuperada de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=76111892003>
- Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (2013). *Ventanilla Inclusiva. Cuadernos sobre Poblaciones Vulnerables N°11*. Recuperada de http://www.mimp.gob.pe/files/mimp/especializados/boletines_dvmpv/cuaderno_1_1_dvmpv.pdf
- Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (2018). *Plan Nacional de Accesibilidad 2018 – 2023. Grupo de Trabajo Multisectorial – PNA*. Recuperada de <http://dgadt.vivienda.gob.pe/uploads/PLAN-NACIONAL-DE-ACCESIBILIDAD-2018-2013.pdf>
- Monje, N. (2020). *Intervención urbana para personas con discapacidad en la javeriana* (Tesis de titulación). Recuperada de <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/52484>
- Mori, S. y Nomura, R. (Abril, 2021). *Universal Mobility in Old Core Cities of India: People's Perception*. Recuperada de <https://www.proquest.com/coronavirus/docview/2562193097/AAF7908C87384DE2PQ/12?accountid=37408>
- Muntané, J. (Junio, 2010). *Introducción a la investigación básica. Revisiones temáticas*. Recuperada de <https://docplayer.es/31760212-Introduccion-a-la-investigacion-basica.html>
- Muñoz, B. y Barrantes, A. (2016). *Superando desigualdades hacia sociedades más inclusivas. Equidad e inclusión social*. Recuperada de <https://nodoka.co/es/documentos/equidad-e-inclusion-social-superando-desigualdades-hacia-sociedades-mas-inclusivas>

Nunes, N., Bjerne, E. y Hilding, K. (Diciembre, 2021). Guidelines for Citizen Engagement and the Co-Creation of Nature-Based Solutions: Living Knowledge in the URBINAT Project. Recuperada de <https://www.proquest.com/coronavirus/docview/2608150144/4C7D95C93DC74C59PQ/1?accountid=37408>

Oficina de Imagen Institucional y Protocolo (Abril, 2018). Región Callao construirá pistas y veredas en asentamiento humano José Olaya en Ventanilla. *Gobierno Regional Callao*. Recuperado de <http://www.regioncallao.gob.pe/region-callao-constuira-pistas-y-veredas-en-asentamiento-humano-jose-olaya-en-ventanilla/>

Olivar, R. (2018). Estado de accesibilidad de los espacios públicos de permanencia de Huancayo-Estudio de caso Parque Abel Martínez del distrito de Chilca, 2017 (Tesis de titulación). Recuperada de https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/UPLA_6e81f509b6993dbcb042c3f54088320f/Description

Organización Mundial de la Salud (OMS) (Diciembre, 2020). Discapacidad y salud. Recuperada de <https://www.who.int/features/factfiles/disability/es/#:~:text=Dato%201%3A%20m%C3%A1s%20de%201000,15%25%20de%20la%20poblaci%C3%B3n%20mundial.&text=Las%20tasas%20de%20personas%20con,enfermedades%20cr%C3%B3nicas%20a%20escala%20mundial>.

Pascual, A. y Peña, J. (Diciembre, 2011). Espacios abiertos de uso público. *Arquitectura y Urbanismo*. Recuperada de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-58982012000100003&lng=es&tlng=es.

Pillman, S. (2019). Sistematización del modelo municipal Ventanilla Inclusiva. *Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad CONADIS*. Recuperada de <https://www.conadisperu.gob.pe/observatorio/wp->

content/uploads/2019/02/Ventanilla-Inclusiva.pdf

Prieto, A., Santiago, R. y Díaz, D. (2014). Metodologías inductivas. En A. Prieto, R. Santiago y D. Díaz. Autores. Recuperada de <https://www.theflippedclassroom.es/nuevo-libro-metodologias-inductivas-el-desafio-de-ensenar-mediante-el-cuestionamiento-y-los-retos/>

Prynn, J., Polack, S., Mactaggart, I., Morgon, L. y Hameed S. (2021). Disability among Older People: Analysis of Data from Disability Surveys in Six Low – and Middle – Income Countries. Recuperada de <https://www.proquest.com/coronavirus/docview/2549335946/fulltextPDF/8F31DCEA22A74423PQ/14?accountid=37408>

Ramos, C. (2017). Diseño arquitectónico de parque multisensorial para la integración social de personas con discapacidad motriz y/o sensorial en la ciudad de Tacna (Tesis de titulación). Recuperada de <http://repositorio.unjbg.edu.pe/handle/UNJBG/2880>

Sgroi, A. (2011). Morfología urbana, Planeamiento físico. A. Sgroi. Autor. Recuperada de https://www.academia.edu/28356257/MORFOLOGIA_URBANA

Terashima, M. y Clark, K. (2021). The Precarious Absence of Disability Perspectives in Planning Research. Recuperada de <https://www.proquest.com/coronavirus/docview/2511179900/8F31DCEA22A74423PQ/20?accountid=37408>

Terrones, E. (2019). Confort físico espacial y la accesibilidad del adulto mayor en los parques del sector dos, distrito San Martín de Porres, Lima 2019 (Tesis de titulación). Recuperada de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/56881>

Tobin, T. y Behling, K. (2018). Reach Everyone, Teach Everyone: Universal Design for Learning in Higher Education. Recuperada de

[https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=e000xww&AN=1936511
&lang=es&site=ehost-live](https://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=e000xww&AN=1936511&lang=es&site=ehost-live)

Torres, M. (2020). Los espacios públicos y la integración social en los distritos de la ciudad de Trujillo - 2019 (Tesis de maestría). Recuperada de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/45072?show=full&locale-attribute=es>

Velásquez, C. (2015). Espacio público y movilidad urbana: Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) (Tesis doctoral). Recuperada de <http://diposit.ub.edu/dspace/handle/2445/67821>

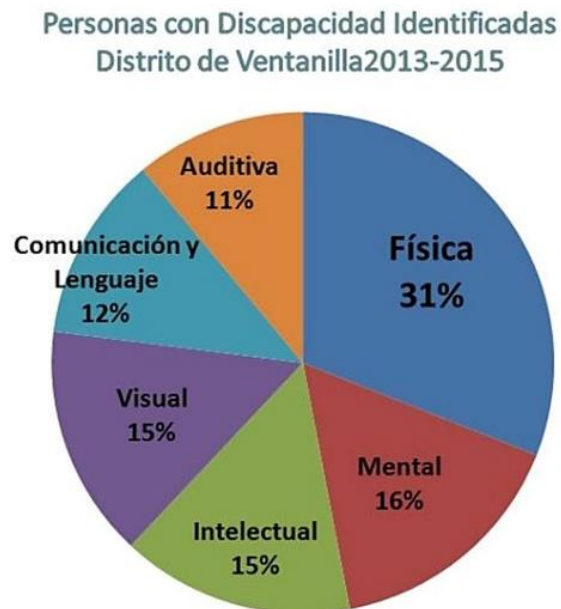
Zhigunova, G. y Afonkina, Y. (Abril, 2020). Accessibility of urban and rural environment of the Kola North of Russia (Murmansk region) for disabled people. Recuperada de <https://www.proquest.com/coronavirus/docview/2562387917/453399CEDFB04AC6PQ/19?accountid=37408>

Figura 1
Resultados del empadronamiento CONADIS 2013



Fuente: *Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables*

Figura 2
Tipos de discapacidad identificados en el Distrito de Ventanilla



Fuente: *Ventanilla inclusiva*

Figura 3
Entrega de equipo biomecánicos en el Distrito de Ventanilla



Se han entregado casi 1.00 Equipos Biomecánicos a las personas con discapacidad, de acuerdo a la evaluación social.

Fuente: *Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables*

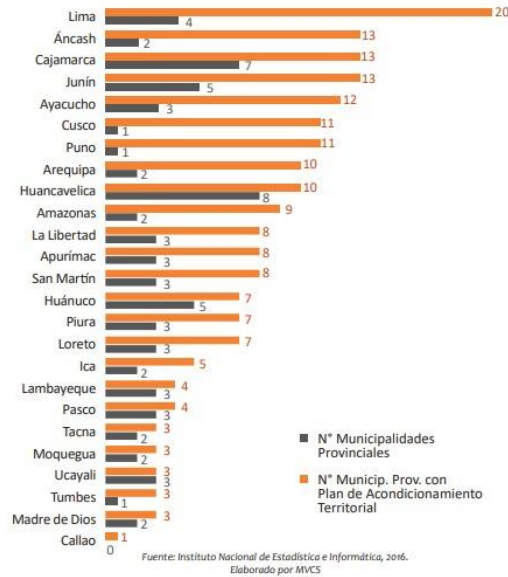
Figura 4
Entrega de equipo biomecánicos a Ventanilla Inclusiva 1era Etapa



Fuente: *Redes sociales*

Figura 5
Municipalidades Provinciales que cuentan con Planes de Acondicionamiento Territorial

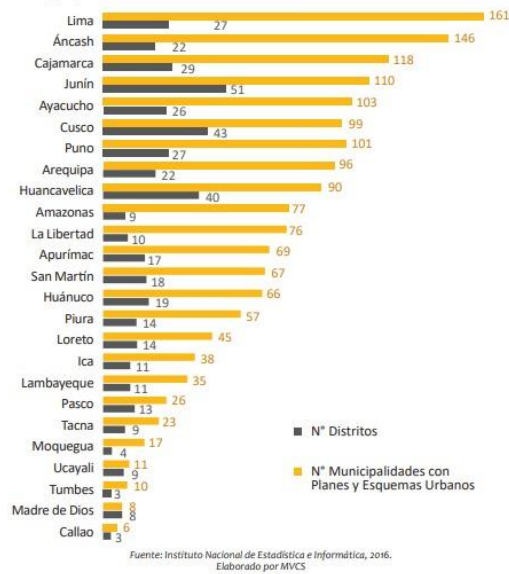
Gráfico N° 04: Municipalidades Provinciales que cuentan con Planes de Acondicionamiento Territorial.



Fuente: *Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023*

Figura 6
Municipalidades Distritales que cuentan con Planes de Desarrollo Urbano y Esquemas de Ordenamiento Urbano

Gráfico N° 05: Municipalidades Distritales que cuentan con Planes de Desarrollo Urbano y Esquemas de Ordenamiento Urbano



Fuente: *Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023*

Figura 7

Inaccessibilidad para las personas con discapacidad motora en el espacio público vial parte 1



Fuente: *Elaboración propia*

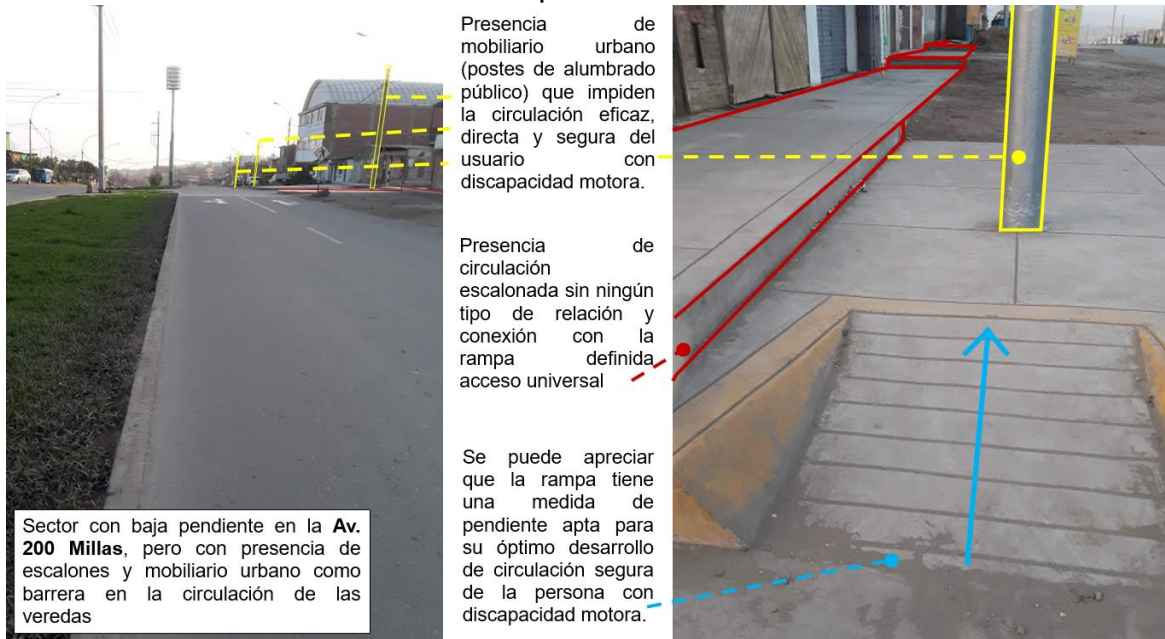
Figura 8

Inaccessibilidad para las personas con discapacidad motora en el espacio público vial parte 2



Fuente: *Elaboración propia*

Figura 9
Inaccessibilidad para las personas con discapacidad motora en el espacio público vial
parte 3



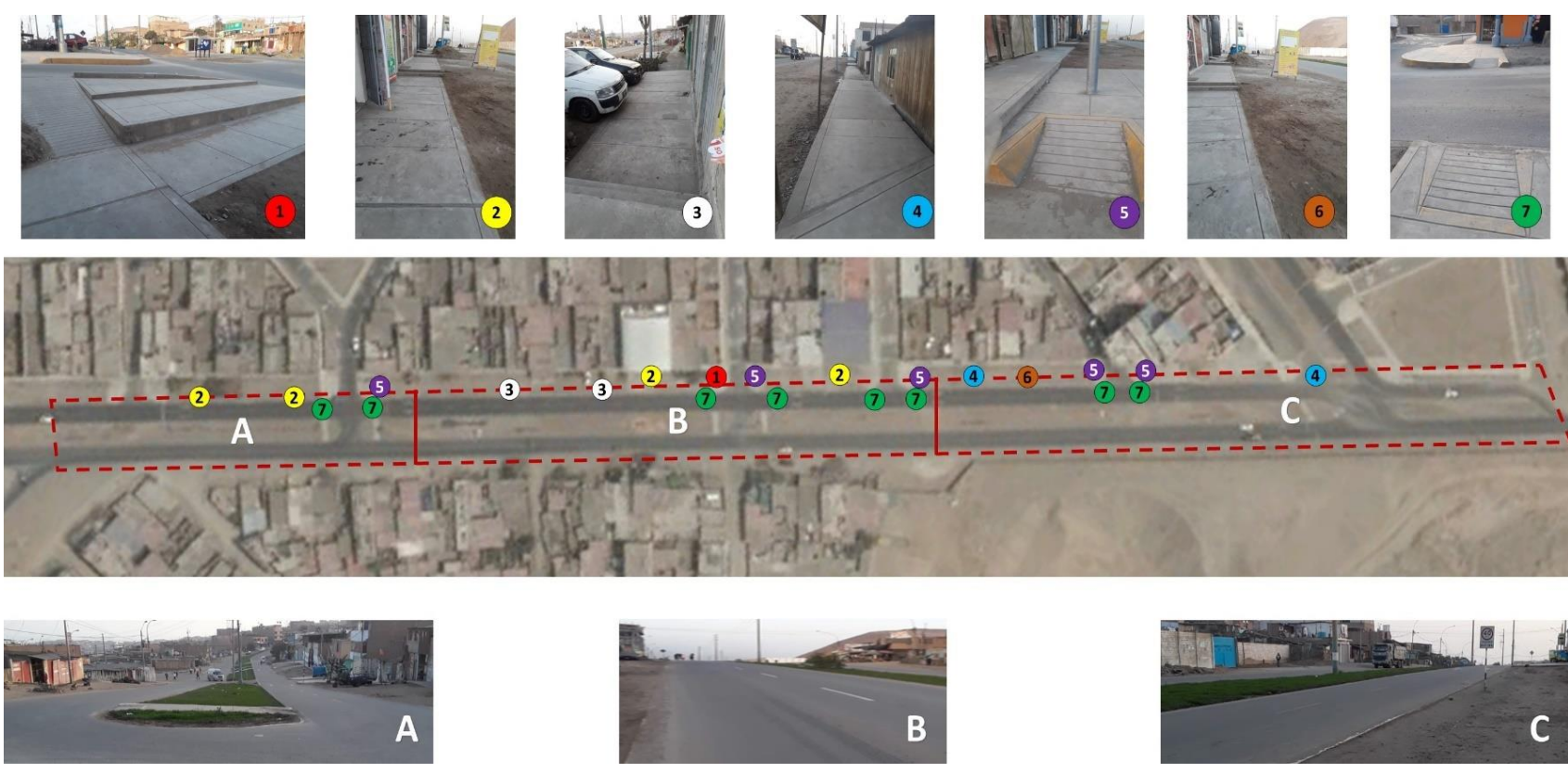
Fuente: *Elaboración propia*

Figura 10
Inaccessibilidad para las personas con discapacidad motora en el espacio público vial
parte 4



Fuente: *Elaboración propia*

Figura 11
 Mapeo de la Avenida 200 Millas en el A.H. José Olaya Balandra



Fuente: *Elaboración propia*

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de Categorización

Problema	Objetivos	Categorías y subcategorías			
<p>Problema General: ¿De qué manera influye el espacio público vial a la inaccesibilidad de las personas con discapacidad motora en la Av. 200 Millas del A.H. José Olaya Balandra, Ventanilla, 2021?</p> <p>Problemas Específicos:</p> <p>a) ¿De qué manera el acceso al espacio público vial afecta a la desintegración social de las personas con discapacidad motora, en la Av. 200 Millas del A.H. José Olaya Balandra, Ventanilla, 2021?</p> <p>b) ¿De qué manera la movilidad en el espacio público vial influye en el aislamiento de las personas con discapacidad motora, en la Av. 200 Millas del A.H. José Olaya Balandra, Ventanilla, 2021?</p> <p>c) ¿De qué manera la morfología del espacio público vial afecta en la adaptación negativa de las personas con discapacidad motora, en la Av. 200 Millas del A.H. José Olaya Balandra, Ventanilla, 2021?</p>	<p>Objetivo General: Determinar de qué manera influye el espacio público vial a la inaccesibilidad de las personas con discapacidad motora en la Av. 200 Millas del A.H. José Olaya Balandra, Ventanilla, 2021.</p> <p>Objetivos específicos:</p> <p>a) Determinar la influencia que existe entre el acceso al espacio público vial y la desintegración social de las personas con discapacidad motora, en la Av. 200 Millas del A.H. José Olaya Balandra, Ventanilla, 2021.</p> <p>b) Determinar la influencia que existe entre la movilidad en el espacio público vial y el aislamiento de las personas con discapacidad motora, en la Av. 200 Millas del A.H. José Olaya Balandra, Ventanilla, 2021.</p> <p>c) Determinar la influencia que existe entre la morfología del espacio público vial y la adaptación negativa de las personas con discapacidad motora, en la Av. 200 Millas del A.H. José Olaya Balandra, Ventanilla, 2021.</p>	Categoría 1: Inaccesibilidad de las personas con discapacidad motora			
		Subcategorías	Indicadores	Ítems	Esc. de medición
		Desintegración social	-Desigualdad de acceso -Participación ciudadana -Indiferencia de las autoridades	2	N O M
		Aislamiento	-Continuidad en el espacio -Dificultad para trasladarse -Inactividad física	2	I N
		Adaptación Negativa	-Recorrido limitado -Inseguridad de circulación -Falta de autonomía	2	A L
		Categoría 2: Espacio público vial			
		Subcategorías	Indicadores	Ítems	Esc. de medición
		Acceso	-Rampas peatonales -Veredas -Cruces peatonales	-	N O M
		Movilidad	-Vehicular -Peatonal asistida -Peatonal independiente	1	I N
		Morfología	-Pendiente del lugar -Longitud de la vía -Ancho de la vía	-	A L

Fuente: *Elaboración propia*

Anexo 2 Cuadro de operacionalización

Cuadro de Operacionalización						
Título: La inaccesibilidad de las personas con discapacidad motora en el espacio público vial, del distrito de Ventanilla, 2021. Caso de estudio: Av. 200 Millas del Asentamiento Humano José Olaya Balandra. Autores: Cueva Castro, Rodrigo-Portal Cárdenas, Elvira						
Variables de estudio	Definición conceptual	Definición operacional	Categorías	Sub categorías	Ítems	Escala de medición
INACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD MOTORA	Según Huerta (2014) Se debe entender que esta carencia de poder acceder es la primera barrera pues cuando el entorno urbano no cuenta con diseños accesibles como rampas o vías de acceso adecuadas para el correcto desplazamiento del usuario con discapacidad originando en ellas la marginación, pérdida de su calidad de vida y al derecho al libre tránsito pues no se ve integrado con el espacio urbano.	Se realizó un planteamiento de la siguiente categoría de forma cualitativa y se operacionalizó en tres dimensiones: Desintegración social, Aislamiento y la Adaptación negativa, de esta manera se pudo obtener los indicadores.	Desintegración social	Desigualdad de acceso	2	N O M I N A L
				Participación ciudadana		
				Indiferencia de las autoridades		
			Aislamiento	Continuidad en el espacio	2	N A L
				Dificultad para trasladarse		
				Inactividad física		
			Adaptación negativa	Recorrido limitado	2	L
				Inseguridad de circulación		
				Falta de autonomía		
ESPACIO PÚBLICO VIAL	Según Velásquez (2015) El espacio público vial es la base del funcionamiento de la ciudad por medio de la movilidad del peatón como del vehículo, teniendo como objetivo, proveer el desplazamiento, dependiendo del tiempo y distancia, asimismo el acceso a estos espacios como las calles, veredas y pistas son abiertos para los ciudadanos en general, teniendo en cuenta la morfología urbana ya que esto influye el desplazamiento y permanencia de los usuarios.	Se realizó un planteamiento de la siguiente categoría de forma cualitativa y se operacionalizó en tres dimensiones: Acceso, Movilidad, y la Morfología, de esta manera se pudo obtener los indicadores.	Acceso	Rampa peatonal	-	N O M I N A L
				Veredas		
				Cruce peatonal		
			Movilidad	Vehicular	1	M I N A L
				Peatonal asistida		
				Peatonal independiente		
			Morfología	Pendiente del lugar	-	L
Largo de la vía						
Ancho de la vía						

Fuente: *Elaboración propia*

Anexo 3
Censos Nacionales 2017: XII de Población y VII de Vivienda - INEI.

**PERÚ: POBLACIÓN ESTIMADA POR LOS CENSOS
NACIONALES 2017: XII DE POBLACIÓN Y VII DE VIVIENDA
RESPECTO AL REGISTRO NACIONAL DE LA PERSONA
CON DISCAPACIDAD**

Región	Censos Nacionales 2017: XII de Población y VII de Vivienda	Registro Nacional de la Persona con Discapacidad 1/	
	Abs.	Abs.	%
Total	3 209 261	315 822	9.8
Amazonas	36 557	8 530	23.3
Áncash	129 219	10 399	8.0
Apurímac	45 723	7 510	16.4
Arequipa	158 987	12 198	7.7
Ayacucho	67 082	7 943	11.8
Cajamarca	119 632	15 545	13.0
Callao	114 750	11 793	10.3
Cusco	144 562	16 012	11.1
Huancavelica	35 137	7 212	20.5
Huánuco	70 901	9 036	12.7
Ica	93 671	8 725	9.3
Junín	134 820	11 050	8.2
La Libertad	167 632	13 433	8.0
Lambayeque	123 765	8 695	7.0
Lima	1 109 948	93 491	8.4
Loreto	77 260	5 241	6.8
Madre De Dios	13 805	1 509	10.9
Moquegua	21 067	2 518	12.0
Pasco	26 446	5 836	22.1
Piura	173 477	22 572	13.0
Puno	160 082	13 206	8.2
San Martín	76 781	9 187	12.0
Tacna	40 065	3 716	9.3
Tumbes	22 211	6 642	29.9
Ucayali	45 683	3 670	8.0

Fuente: *Inscripción en el Registro Nacional de la Persona con Discapacidad- CONADIS.*

Anexo 4
Formalidad para la validación de los instrumentos



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

**DOCUMENTOS PARA VALIDAR LOS INSTRUMENTOS DE
MEDICIÓN A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTOS**

Fuente: *Elaboración propia*

CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor: Mg. Arq. Samuel Vargas Terrones

Presente

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

Nos es muy grato comunicarnos con usted para expresarle nuestros saludos y, asimismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiantes de la Escuela Profesional de Arquitectura de la Universidad César Vallejo, en la sede de Lima Norte, Los Olivos, requerimos validar los instrumentos con los cuales se recogerá la información necesaria para que se pueda desarrollar la investigación y así poder obtener el grado académico de bachiller en Arquitectura.

El título del proyecto de investigación es: ***“La Inaccessibilidad de las personas con discapacidad motora en el espacio público vial, en el distrito de Ventanilla 2021”***
Caso de estudio: Av. 200 Millas del Asentamiento Humano José Olaya Balandra. y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, hemos considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas de Arquitectura

El expediente de validación, que le hacemos llegar contiene lo siguiente:

- Carta de presentación
- Definiciones conceptuales de las categorías y subcategorías
- Matriz de Categorías y Subcategorías
- Protocolo de evaluación del instrumento

Expresándole nuestros sentimientos de respeto y consideración, nos despedimos de usted, no sin antes agradecerle por la atención brindada.

Atentamente.



Freddy Rodrigo, Cueva Castro

D.N.I.: 75186981



Elvira Estelita, Portal Cárdenas

D.N.I.: 74648818

Fuente: *Elaboración propia*

Definición de las variables y categorías

I.Variable 1: Inaccessibilidad de las personas con discapacidad motora Esta categoría estará abordada en cuanto a las **condiciones que no se cumplen respecto a la accesibilidad universal para los usuarios, específicamente para las personas con discapacidad motora**, de manera que se tocarán temas referentes a sus teorías y su operacionalización propia, por tanto, nos ayudarán a identificar las características desfavorables que afectan a las personas con discapacidad motora debido que no pueden acceder al espacio de tránsito afecta de esta manera su estilo de vida.

1. Definición Conceptual: Inaccessibilidad de las personas con discapacidad motora

Se debe entender que esta carencia de poder acceder es la primera barrera pues cuando el entorno urbano no cuenta con diseños accesibles como rampas o vías de acceso adecuadas para el correcto desplazamiento del usuario con discapacidad originando en ellas la marginación, pérdida de su calidad de vida y al derecho al libre tránsito pues no se ve integrado con el espacio urbano. (Huerta, 2007).

2. Definición operacional: Inaccessibilidad de las personas con discapacidad motora

La inaccesibilidad es el obstáculo más recurrente que tiene el usuario con discapacidad motora debido a que no podrá integrar y realizar sus actividades en un determinado espacio y con propia dependencia, pues el no poder acceder a un determinado espacio cumple el rol de barrera que involucra a la desintegración a la sociedad el cual involucra su ausencia en el espacio, su aislamiento debido a que no puede recorrer con facilidad y autonomía e involucra a que muchas veces se tenga una adaptación negativa, debido a que no se ha tomado en cuenta los criterios para la accesibilidad de forma universal y se margina o excluye espacialmente a los usuarios con discapacidad física. (Loblowitz, 2019)

Fuente: *Elaboración propia*

I. Variable 2: Espacio Público Vial

Esta categoría estará abordada en cuanto al **espacio público vial**, de manera que se tocan temas referentes a sus teorías y operacionalización de este modo podremos observar cuales son los indicadores que influyen en el desarrollo de esta categoría para su correcta movilidad de la persona con discapacidad motora.

1. Definición Conceptual: Espacio público vial

En Cuanto a la definición conceptual (Velásquez 2015) mencionan que el espacio público vial es la base del funcionamiento de la ciudad por medio de la movilidad del peatón como del vehículo, teniendo como objetivo, proveer el desplazamiento, dependiendo del tiempo y distancia, asimismo el acceso a estos espacios como las calles, veredas y pistas son abiertos para los ciudadanos en general, teniendo en cuenta la morfología urbana ya que esto influye en el desplazamiento y la permanencia de los usuarios.

2. Definición operacional: Espacio público vial

En cuanto al espacio público vial se basa en el espacio de desplazamiento de personas y vehículos a través de las vías de acceso del lugar por lo que se dimensiona en tres partes: Acceso, movilidad y morfología. Lo cual permite ver si el espacio cumple y se adapta al público en general, teniendo así espacios públicos integradores y de bienestar para todos. (Pascual y Peña 2011)

Fuente: *Elaboración propia*

Matriz de categorías

CATEGORÍA	DEFINICIÓN	OPERACIONALIZACIÓN	SUB CATEGORÍAS	INDICADORES	PREGUNTAS RELACIONADAS A LOS LOGROS DE LOS OBJETIVOS	FUENTES	TÉCNICA	INSTRUMENTO
Inaccessibilidad de la persona con discapacidad motora	Se debe entender que esta carencia de poder acceder es la primera barrera pues cuando el entorno urbano no cuenta con diseños accesibles como rampas o vías de acceso adecuadas para el correcto desplazamiento del usuario con discapacidad originando en ellas la marginación, pérdida de su calidad de vida y al derecho al libre tránsito pues no se ve integrado con el espacio urbano. (Irueta, 2014).	La inaccesibilidad es el obstáculo más recurrente que tiene el usuario con discapacidad motora debido a que no podrá integrar y realizar sus actividades en un determinado espacio y con propia dependencia, pues el no poder acceder a un determinado espacio cumple el rol de barrera que involucra a la desintegración a la sociedad el cual involucra su ausencia en el espacio, su aislamiento debido a que no puede recorrer con facilidad y autonomía e involucra a que muchas veces se tenga una adaptación negativa, debido a que no se ha tomado en cuenta los criterios para la accesibilidad de forma universal y se margina o excluye espacialmente a los usuarios con discapacidad física. (Lobowitz, 2019)	Desintegración social	Desigualdad de acceso	¿Considera usted que la desigualdad para acceder a la Av. José Olaya Balandra afecta en su participación para con la ciudadanía? Explique brevemente	POBLACIÓN CON DISCAPACIDAD MOTORA DEL ASENTAMIENTO HUMANO JOSÉ OLAYA BALANDRA, VENTANILLA	ENCUESTA	ENTREVISTA
				Participación ciudadana	¿Considera que existe indiferencia por parte de las autoridades hacia su estilo de vida? ¿Por qué?			
				Indiferencia por parte de las autoridades	¿Considera usted que en la Av. José Olaya Balandra existen problemas para su continuidad en el espacio que dificultan su traslado desde su vivienda? Explique brevemente			
			Aislamiento	Continuidad en el espacio	¿Considera usted que en la Av. José Olaya Balandra existen problemas para su continuidad en el espacio que dificultan su traslado desde su vivienda? Explique brevemente		ENCUESTA	ENTREVISTA
				Dificultad para trasladarse	¿Al no poder circular de manera continua y eficiente le genera una mayor inactividad física?			
				Inactividad física	¿Considera que el recorrido en la Av. José Olaya Balandra es limitado e inseguro para usted? ¿Por qué?			
			Adaptación negativa	Recorrido limitado	¿Considera que el tener un recorrido limitado le genera una falla de autonomía para poder circular? Explique brevemente.		ENCUESTA	ENTREVISTA
				Inseguridad de circulación	¿Considera que el tener un recorrido limitado le genera una falla de autonomía para poder circular? Explique brevemente.			
				Falta de autonomía	¿Considera que el tener un recorrido limitado le genera una falla de autonomía para poder circular? Explique brevemente.			

Fuente: Elaboración propia

Matriz de variables

VARIABLE	DEFINICIÓN	OPERACIONALIZACIÓN	CATEGORÍAS	SUB CATEGORÍAS	PREGUNTAS RELACIONADAS A LOS LOGROS DE LOS OBJETIVOS	FUENTES	TÉCNICAS	INSTRUMENTOS	
Espacio público vial	En Cuanto a la definición conceptual (Velásquez 2015) mencionan que el espacio público vial es la base del funcionamiento de la ciudad por medio de la movilidad del peatón como del vehículo, teniendo como objetivo, proveer el desplazamiento, dependiendo del tiempo y distancia, asimismo el acceso a estos espacios como las calles, veredas y pidas son abiertos para los ciudadanos en general, teniendo en cuenta la morfología urbana ya que esto influye el desplazamiento y permanencia de los usuarios.	En cuanto al espacio público vial se basa en el espacio de desplazamiento de personas y vehículos a través de las vías de acceso del lugar por lo que se dimensiona en tres partes: Acceso, movilidad y morfología. Lo cual permite ver si el espacio cumple y se adapta al público en general, teniendo así espacios públicos integradores y de bienestar para todos. (Pascual y Peña 2011)	Acceso	Rampas peatonales	¿Considera que la movilización de las personas con discapacidad motora con ayuda de otra persona en la Av. 200 Mitas para poder trasladar o usar el transporte vehicular es más seguro a que si se movilizan independientemente? Explique brevemente.	POBLACIÓN CON DISCAPACIDAD MOTORA DEL ASENTAMIENTO HUMANO JOSÉ OLAYA BALANDRA, VENTANILLA	OBSERVACIÓN	FICHA DE COMPARACIÓN NORMATIVA	
				Veredas					
				Cruce peatonal					
			Movilidad	Vehicular			¿Considera que la movilización de las personas con discapacidad motora con ayuda de otra persona en la Av. 200 Mitas para poder trasladar o usar el transporte vehicular es más seguro a que si se movilizan independientemente? Explique brevemente.	ENCUESTA	ENTREVISTA
				Peatonal asistida					
				Peatonal independiente					
			Morfología	Pendiente del lugar			¿Considera que la movilización de las personas con discapacidad motora con ayuda de otra persona en la Av. 200 Mitas para poder trasladar o usar el transporte vehicular es más seguro a que si se movilizan independientemente? Explique brevemente.	OBSERVACIÓN	FICHA DE COMPARACIÓN NORMATIVA
				Longitud del lugar					
				Ancho de la vía					

Fuente: Elaboración propia

Fuente: Elaboración propia

Anexo 5

Guía de entrevista para usuarios con discapacidad motora y acompañante

GUIA DE ENTREVISTA

Título de la Investigación: La inaccesibilidad de las personas con discapacidad motora en el espacio público vial en el distrito de Ventanilla, 2021. Caso de estudio: Av. 200 Millas del Asentamiento Humano José Olaya Balandra.

Entrevista a la persona n°1

Entrevistador :
Anónimo :
Ocupación del entrevistado :
Fecha :
Hora de inicio :
Hora de finalización :
Lugar de entrevista :

El presente cuestionario se realizará a los dirigentes y transeúntes de la zona, esta constara de 6 preguntas, las cuales tiene como objetivo recolectar información acerca de las características y su percepción sobre la inaccesibilidad que se sitúa en el espacio de circulación.

De la misma manera le agradeceríamos contestar cada una de las preguntas con la mayor sinceridad.

Preguntas

Categoría 1: La inaccesibilidad de las personas con discapacidad motora

Subcategoría 1: Desintegración social

Indicador: Desigualdad de acceso / Participación ciudadana

1. - ¿Considera usted que existe desigualdad hacia las personas con discapacidad motora para acceder a la Av. 200 Millas afectando así su participación ciudadana?

Indicador: Indiferencia de las autoridades

2. ¿Considera usted que las autoridades muestran indiferencia hacia su estilo de vida? ¿Por qué?

Subcategoría 2: Aislamiento

Indicador: Continuidad en el espacio / Dificultad para trasladarse

Fuente: Elaboración propia

3.- ¿Considera usted que en la Av. 200 Millas existen problemas para su continuidad en el espacio público vial, la cual genera alguna dificultad para que pueda trasladarse? Explique brevemente

Indicador: Inactividad física

4. ¿Considera que la inactividad física de las personas con discapacidad motora se deba además a las condiciones físicas de la Av. 200 Millas? ¿Por qué?

Subcategoría 3: Adaptación negativa

Indicador: Recorrido limitado / Inseguridad de circulación

5. ¿Considera que el recorrido en la Av. 200 Millas es limitado e inseguro para usted? ¿Por qué?

Indicador: Falta de autonomía

6. ¿Considera usted que el tener un recorrido limitado en la Av. 200 Millas le genera una falta de autonomía para poder circular? Explique brevemente.

Fuente: *Elaboración propia*

GUIA DE ENTREVISTA

Título de la Investigación: La inaccesibilidad de las personas con discapacidad motora en el espacio público vial en el distrito de Ventanilla, 2021. Caso de estudio: Av. 200 Millas del Asentamiento Humano José Olaya Balandra.

Entrevista a la persona n°1

Entrevistador :
Anónimo :
Ocupación del entrevistado :
Fecha :
Hora de inicio :
Hora de finalización :
Lugar de entrevista :

El presente cuestionario se realizará a los dirigentes y transeúntes de la zona, esta constara de 1 pregunta, la cual tiene como objetivo recolectar información acerca de las características y su percepción sobre la inaccesibilidad que se sitúa en el espacio de circulación.

De la misma manera le agradeceríamos contestar cada una de las preguntas con la mayor sinceridad.

Categoría 2: Espacio público vial

Subcategoría 2: Movilidad

Indicador: Vehicular / Peatonal asistida / Peatonal independiente

7. ¿Siente que movilizarse con ayuda de alguna persona en la Av. 200 Millas, para transitar peatonalmente o usar el transporte vehicular le genera más seguridad que movilizarse independientemente? Explique brevemente

Fuente: Elaboración propia

Anexo 6

Guía de entrevista para arquitectos expertos



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

GUÍA DE ENTREVISTA

Título de la Investigación: La inaccesibilidad de las personas con discapacidad motora en el espacio público vial en el distrito de Ventanilla, 2021. Caso de estudio: Av. 200 Millas del Asentamiento Humano José Olaya Balandra.

Entrevista al experto N° 01

Entrevistadores :
Experto :
Ocupación del entrevistado :

Fecha :
Hora de inicio :
Hora de finalización :
Lugar de entrevista :

El presente cuestionario se realizará a los expertos en el tema, esta constará de 6 preguntas, las cuales tiene como objetivo recolectar información acerca de las características y su percepción sobre de la inaccesibilidad que se sitúa en el espacio de circulación.

De la misma manera le agradeceríamos contestar cada una de las preguntas con la mayor sinceridad.

Preguntas

Variables 1: La inaccesibilidad de las personas con discapacidad motora

Categoría 1: Desintegración social

Subcategoría: Desigualdad de acceso / Participación ciudadana

1. ¿Considera usted que en la Av. 200 Millas se genera cierta desigualdad de acceso afectando así la participación ciudadana de las personas con discapacidad motora? Explique brevemente.

Subcategoría: Indiferencia de las autoridades

2. ¿Considera usted que las autoridades muestran indiferencia hacia las necesidades físicas de las personas con discapacidad motora que transitan por la Av. 200 Millas? ¿Por qué?

Fuente: Elaboración propia

Categoría 2: Aislamiento

Subcategoría: Continuidad en el espacio / dificultad para trasladarse

3. ¿Considera que en la Av. 200 Millas existen problemas en la continuidad del espacio la cuales generen alguna dificultad para que puedan trasladarse las personas con discapacidad motora? Explique brevemente

Subcategoría: Inactividad física

4. ¿Considera que la inactividad física de las personas con discapacidad motora se deba además a las condiciones en las que se encuentra la Av. 200 Millas? ¿Por qué?

Categoría 3: Adaptación negativa

Subcategoría: Recorrido limitado / Inseguridad de circulación

5. ¿Considera que el recorrido en la Av. 200 Millas es limitado e inseguro para la circulación de las personas con discapacidad motora? ¿Por qué?

Subcategoría: Falta de autonomía

6. ¿Considera usted que la falta de un correcto espacio público en la Av. 200 Millas influya en la falta de autonomía para la persona con discapacidad motora? Explique brevemente.

Fuente: Elaboración propia

GUÍA DE ENTREVISTA

Título de la Investigación: La inaccesibilidad de las personas con discapacidad motora en el espacio público vial en el distrito de Ventanilla, 2021. Caso de estudio: Av. 200 Millas del Asentamiento Humano José Olaya Balandra.

Entrevista al experto N° 01

Entrevistadores :
Experta :
Ocupación del entrevistado :

Fecha :
Hora de inicio :
Hora de finalización :
Lugar de entrevista :

El presente cuestionario se realizará a los expertos en el tema, esta constará de 1 pregunta, la cual tiene como objetivo recolectar información acerca de las características y su percepción sobre de la inaccesibilidad que se sitúa en el espacio de circulación.

De la misma manera le agradeceríamos contestar cada una de las preguntas con la mayor sinceridad.

Variable 2 : Espacio público vial

Categoría 2: Movilidad

Subcategoría: Vehicular / Peatonal asistida / Peatonal independiente

7. ¿Considera que la movilización de las personas con discapacidad motora con ayuda de otra persona en la Av. 200 Millas para poder transitar o usar el transporte vehicular es más seguro a que si se movilizan independientemente? Explique brevemente.

Fuente: Elaboración propia

Anexo 7

Ficha de comparación normativa



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

FICHA DE COMPARACIÓN NORMATIVA

Título de la Investigación: La inaccesibilidad de las personas con discapacidad motora en el espacio público vial en el distrito de Ventanilla, 2021. Caso de estudio: Av. 200 Millas del Asentamiento Humano José Olaya Balandra.

Datos de observación n° 01

Observadores :
Lugar de observación :
Fecha de observación :
Hora de inicio :
Hora de finalización :

La presente observación se realizará a la Av. 200 Millas, esta constara de 2 cuadros donde se analizará y evaluara los aspectos de dicha avenida, las cuales tiene como objetivo recolectar información acerca de las características y su percepción sobre de la inaccesibilidad que se sitúa en el espacio de circulación.

Variable 2 : Espacio público vial

Categoría 1: Acceso

Subcategoría: Rampas peatonales / Veredas / Cruce peatonal

IMÁGENES	ANÁLISIS

Fuente: Elaboración propia



N°	ASPECTOS A EVALUAR	SI	NO	ALGUNOS	OBSERVACIONES
1	Las rampas cuentan con las medidas reglamentarias				
2	Las rampas son accesibles y seguras				
3	La cantidad de rampas son suficientes para el correcto desplazamiento				
4	Las veredas cumplen con las medidas reglamentarias				
5	Las veredas tienen un recorrido continuo y seguro				
6	El estado de las veredas son aptas para su uso				
7	Los cruces peatonales cuentan con las medidas reglamentarias				
8	Los cruces peatonales son visibles y seguros				
9	Las rampas, veredas y cruces peatonales son inclusivos para todo peatón.				

DATO:

Reglamento Nacional de Edificaciones (RNE):

Norma GH.020, Cap. II:

Art. 15: Las veredas tendrán una altura de 0.15 mts. por encima del nivel de la calzada. Tendrán un acabado antideslizante y no deberán tener gradas, salvo casos debidamente justificados.

Se habilitarán descansos de 1.20 ml. de longitud, de acuerdo a lo siguiente:

Pendientes hasta 2%	sin descansos
Pendientes hasta 4%	cada 50 ml. como máximo
Pendientes hasta 6%	cada 30 ml. como máximo
Pendientes hasta 8%	cada 15 ml. como máximo
Pendientes hasta 10%	cada 10 ml. como máximo
Pendientes hasta 12%	cada 5 ml. como máximo

Art. 20: En las esquinas e intersecciones de vías se colocarán rampas para discapacitados para acceso a las veredas, ubicándose las mismas sobre las bermas laterales y centrales. De no existir bermas se colocarán en las propias veredas. La pendiente de la rampa no será mayor al 10% y el ancho mínimo libre será de 0.90 m.

Las aceras y rampas de las vías públicas deberán constituir una ruta accesible, desde las paradas de transporte público o embarque de pasajeros, hasta el ingreso a los locales y establecimientos de uso público, salvo que las características físicas de la zona no lo permitan. En este último caso, se deberá colocar avisos en los lugares convenientes, con el fin de prevenir a las personas con discapacidad.

Norma GH.020, Cap. VI:

Art. 41: El mobiliario urbano que corresponde proveer al habilitador, está compuesto por: luminarias, basureros, bancas, grifos contra incendios, y elementos de señalización horizontal y vertical. Deberán ubicarse en el espacio público sin impedir la libre circulación por las veredas.

Fuente: *Elaboración propia*

FICHA DE COMPARACIÓN NORMATIVA

Título de la Investigación: La inaccesibilidad de las personas con discapacidad motora en el espacio público vial en el distrito de Ventanilla, 2021. Caso de estudio: Av. 200 Millas del Asentamiento Humano José Olaya Balandra.

Datos de observación n° 01

Observadores :
 Lugar de observación :
 Fecha de observación :
 Hora de inicio :
 Hora de finalización :

La presente observación se realizará a la Av. 200 Millas, esta constara de 2 cuadros donde se analizará y evaluara los aspectos de dicha avenida, las cuales tiene como objetivo recolectar información acerca de las características y su percepción sobre de la inaccesibilidad que se sitúa en el espacio de circulación.

Variable 2 : Espacio público vial

Categoría 3: Morfología

Subcategoría: Pendiente del lugar/ Longitud del lugar / Ancho de la vía

IMÁGENES	ANÁLISIS


Fuente: *Elaboración propia*



N°	ASPECTOS A EVALUAR	SI	NO	ALGUNOS	OBSERVACIONES
1	La pendiente de la Av. 200 Millas es optima para el traslado de los pobladores				
2	Las funciones que cumple la Av. 200 Millas son inclusivas para todo peatón				
3	La longitud de la avenida genera un correcto tránsito de los pobladores				
4	La presencia de escalones y mobiliario urbano interfiere con la longitud de la avenida				
5	El ancho de la vía es adecuado para el tránsito de los pobladores				
6	El ancho de la vía cumple con las medidas reglamentarias				
7	El ancho de la vía permite el uso correcto de los accesos peatonales				
8	La Av. 200 Millas cuenta con espacios seguros y confortables para los pobladores				
9	Las personas con discapacidad motora se verían afectadas con las condiciones de la Av. 200 Millas				

Fuente: *Elaboración propia*

Anexo 9
Validación del arquitecto experto; Víctor Reyna Ledesma



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

Observaciones:

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

Nombres y apellidos del juez validador : **Mg. Arq. Víctor Manuel Reyna Ledesma**
DNI: 06734425


Especialidad del validador : **Maestro en docencia universitaria y docente de proyecto de investigación.**

Fecha: 03 de Julio del 2021

¹**Pertinencia:** La pregunta corresponde al concepto teórico formulado.
²**Relevancia:** La pregunta es apropiada para representar al componente o subcategoría específica del constructo.
³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado de la pregunta, es concisa, exacta y directa

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando las preguntas planteadas son suficientes para medir las subcategorías.

MD: Muy deficiente
D: Deficiente
A: Aplicable



Firma

Fuente: *Elaboración propia*

Anexo 10
Validación del arquitecto experto; Jaime Huerta Peralta



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

Observaciones:

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

Nombres y apellidos del juez validador : Arq. Jaime Eulogio Huerta Peralta

DNI: 09178868

Especialidad del validador : Arquitecto, Magister en Adm., Consultor en temas de accesibilidad, discapacidad y arquitectura.

Fecha: 5 de Octubre del 2021

¹**Pertinencia:** La pregunta corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** La pregunta es apropiada para representar al componente o subcategoría específica del constructo.

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado de la pregunta, es concisa, exacta y directa

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando las preguntas planteadas son suficientes para medir las subcategorías.

MD: Muy deficiente

D: Deficiente

A: Aplicable

Firma

Fuente: Elaboración propia

Anexo 11
Entrevista a los usuarios con discapacidad motora



Fuente: Fotografía propia

Anexo 12
Entrevista a los usuarios con discapacidad motora de forma virtual y acompañante



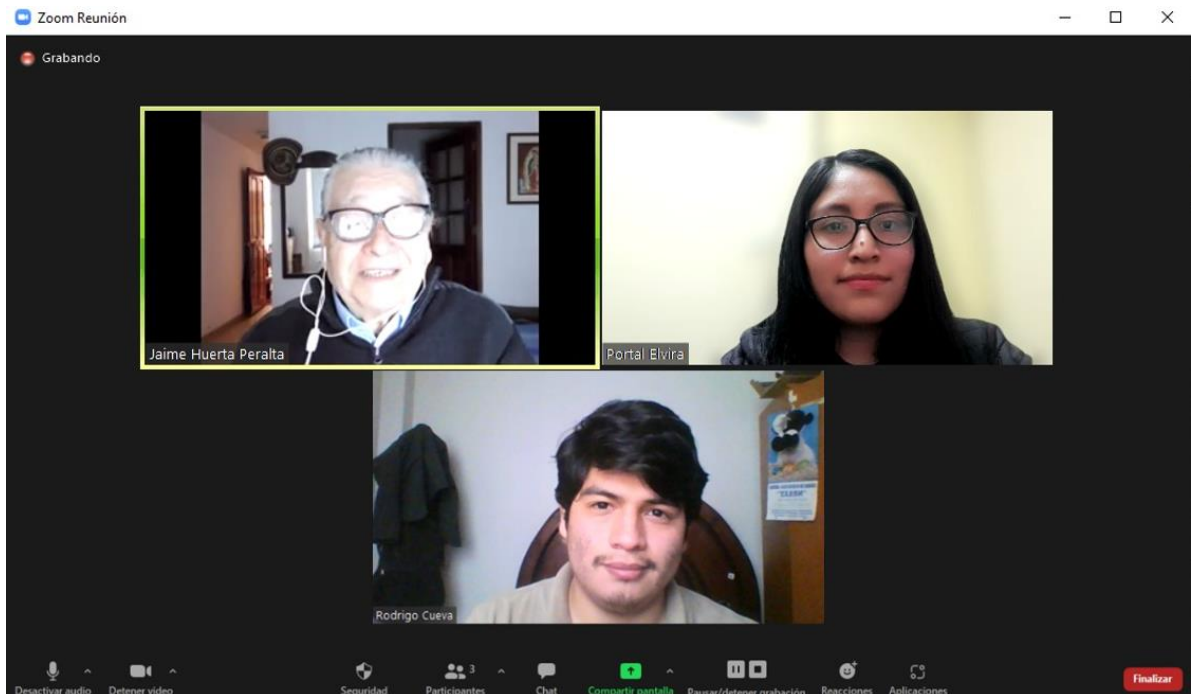
Fuente: Fotografía propia

Anexo 13
Entrevista al arquitecto experto; Samuel Vargas Terrones



Fuente: Vía plataforma virtual ZOOM

Anexo 14
Entrevista al arquitecto experto; Jaime Huerta Peralta



Fuente: Vía plataforma virtual ZOOM

Anexo 15
Entrevista a la arquitecta experta; Isis Bustamante Dueñas



Fuente: Vía plataforma virtual ZOOM

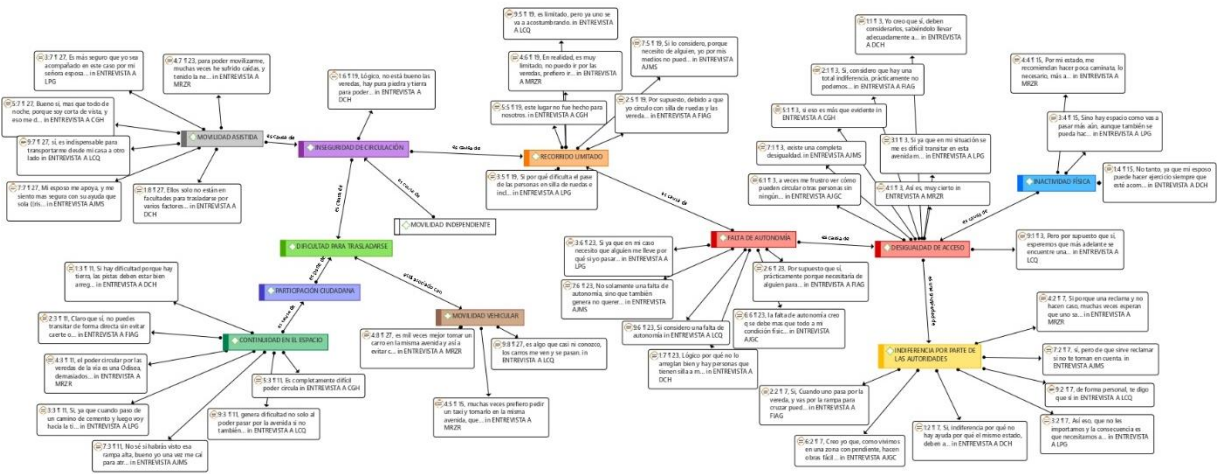
Anexo 16
Entrevista al arquitecto experto; Gisello Vila Zorogastua



Fuente: Vía plataforma virtual ZOOM

Anexo 17

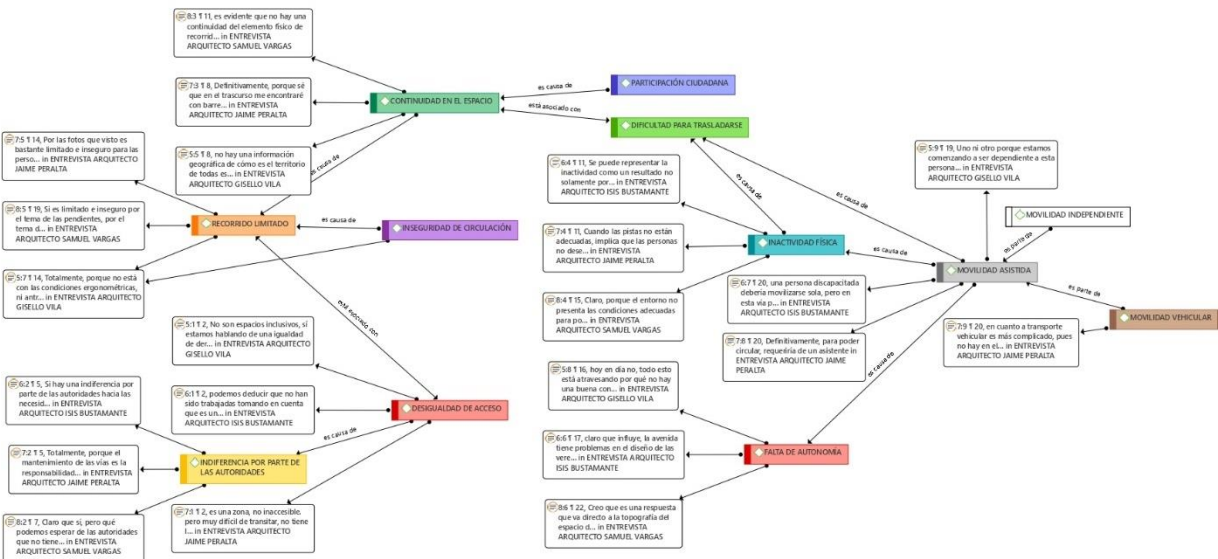
Análisis de resultados de las entrevistas a las personas con discapacidad motora en el programa Atlas.ti 9



Fuente: Elaboración propia

Anexo 18

Análisis de resultados de las entrevistas a los arquitectos expertos en el programa Atlas.ti 9



Fuente: Elaboración propia