



**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES
ESCUELA PROFESIONAL DE TRABAJO SOCIAL**

TESIS

**PERCEPCIÓN DE LOS JÓVENES TRABAJADORES CON
DISCAPACIDAD FÍSICA SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL
TRANSPORTE PÚBLICO- DISTRITO DE SANTIAGO DE
SURCO, 2022.**

**PARA OPTAR EL TITULO PROFESIONAL DE
LICENCIADA EN TRABAJO SOCIAL**

Autor (a) (es):

Bach. Calderon Verastegui, Alisson Fernanda

<https://orcid.org/0000-0002-1923-4603>

Bach. Laverde Londoño, Derlin Alejandra

<https://orcid.org/0000-0002-6896-3511>

Asesor(a):

Mg. Montenegro Saldaña, Cecilia Fabiola

<https://orcid.org/0000-0001-6355-7322>

Línea de Investigación:

Comunicación y Desarrollo Humano

Pimentel – Perú

Año 2023

Jurado de Tesis

MG, Uriol Castillo Gaudy Teresa.

Presidente de jurado de Tesis

MG, Gonzales Montero Luz Angelica.

Secretaria de jurado de Tesis

MG, Montenegro Saldaña Cecilia Fabiola.

Vocal de jurado de Tesis

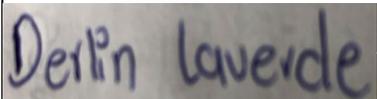
DECLARACIÓN JURADA DE ORIGINALIDAD

Quienes suscriben la **DECLARACIÓN JURADA**, son egresadas del Programa de Estudios de Trabajo Social de la Universidad Señor de Sipán S.A.C, declaramos bajo juramento que somos autoras del trabajo titulado:

PERCEPCIÓN DE LOS JÓVENES TRABAJADORES CON DISCAPACIDAD FÍSICA SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO- DISTRITO DE SANTIAGO DE SURCO, 2022.

El texto de nuestro trabajo de investigación responde y respeta lo indicado en el Código de Ética del Comité Institucional de Ética en Investigación de la Universidad Señor de Sipán (CIEI USS) conforme a los principios y lineamientos detallados en dicho documento, en relación a las citas y referencias bibliográficas, respetando al derecho de propiedad intelectual, por lo cual informamos que la investigación cumple con ser inédito, original y autentico.

En virtud de lo antes mencionado, firman

APELLIDOS Y NOMBRES	NÚMERO DE DOCUMENTO DE IDENTIDAD	FIRMA
Calderon Verastegui, Alisson Fernanda	DNI: 77224463	
Laverde Londoño, Derlin Alejandra	CE: 001550687	

Pimentel, 12 de julio del 2023

* Porcentaje de similitud turnitin:9%

NOMBRE DEL TRABAJO: Word TESIS PARA OPTAR EL GRADO PROFESIONAL DE TRABAJADORA SOCIAL. Calderon Verastegui Alisson- Laverde
AUTOR: Alisson - Alejandra Calderon - Laverde

RECUENTO DE PALABRAS
11749 Words

RECUENTO DE CARACTERES
64125 Characters

RECUENTO DE PÁGINAS
39 Pages

TAMAÑO DEL ARCHIVO
4.2MB

FECHA DE ENTREGA
Jul 10, 2023 8:34 AM GMT-5

FECHA DEL INFORME
Jul 10, 2023 8:35 AM GMT-5

● 9% de similitud general

El total combinado de todas las coincidencias, incluidas las fuentes superpuestas, para cada base i

- 8% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 4% Base de datos de trabajos entregados
- 4% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Crossr

● Excluir del Reporte de Similitud

- Material bibliográfico
- Coincidencia baja (menos de 8 palabras)
- Material citado

Dedicatoria

Con todo el cariño dedicado a todas las personas
a las cuales la sociedad hizo un círculo
para excluirlos y, sin embargo, ellos abrieron uno
más grande para incluirlos a todos.

Agradecimiento

Nuestro agradecimiento se dirige en primer lugar a quien ha forjado nuestro camino y nos ha permitido continuar a pesar de los obstáculos, a Dios. También a nuestras familias que nos han dado su apoyo en todo este largo camino que ha sido de aprendizaje. A nuestra asesora la Magíster Cecilia Montenegro Saldaña, por toda la voluntad, sapiencia y dedicación que nos brindó con tanto cariño en este proceso. Y a todos nuestros amigos que siempre nos desearon la mejor energía terrenal y espiritual.

Índice

Jurado de Tesis	2
Dedicatoria	4
Agradecimiento	4
Resumen	6
Abstract	7
I. INTRODUCCIÓN	8
1.1. Planteamiento del problema.	8
1.2. Antecedentes de estudio	11
1.2.1 Internacional.	11
1.2.2. Nacionales.....	12
1.2.3. Locales.	12
1.3. Abordaje teórico	13
1.3.1 Marco conceptual	13
1.3.2. Normativa de derechos de las personas que tienen alguna discapacidad.14	
1.3.3. Teorías y enfoques	16
1.4. Formulación del problema.....	19
1.5. Justificación e importancia del estudio.....	19
1.6. Objetivos.....	20
1.6.1 Objetivo general.....	20
1.6.2. Objetivos específicos.....	20
1.7. Limitaciones	20
II. MATERIAL Y MÉTODO	20
2.1. Tipo de estudio y diseño de la investigación.....	20
2.2. Escenario de estudio.	21
2.3. Caracterización de sujetos	25

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	26
2.4.1. Técnicas de recolección de datos	26
2.4.2. Instrumentos de recolección de datos	26
2.5. Procedimiento para la recolección de datos.....	27
2.6. Procedimiento de análisis de datos.....	27
2.7. Criterios éticos.	28
2.8. Criterios de rigor científico.....	28
III. REPORTE DE RESULTADOS	29
3.1. Análisis y discusión de los resultados.....	29
3.1.1. Análisis de resultados	29
3.1.2. Discusión de resultados	44
IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	46
4.1. Conclusiones.....	46
4.2. Recomendaciones.....	47
V. REFERENCIAS.....	49
VI. ANEXOS	54

Resumen

El presente estudio tuvo como objetivo general analizar la accesibilidad al transporte público desde el marco normativo y la percepción desde las vivencias de los jóvenes trabajadores con discapacidad física en el distrito de Santiago de Surco, 2022. La metodología utilizada en la investigación fue de enfoque cualitativo de alcance tipo explicativa y diseño no experimental. En el presente trabajo se tomó como muestra un total de seis jóvenes, quienes comprenden las edades entre los 18 a 29 años de edad, en condición de discapacidad física adquirida y que requieren el uso de silla de ruedas, además, se encuentran laborando en actividades como call center y comercio independiente en el distrito de Santiago de Surco. Los datos se obtuvieron mediante la técnica de la entrevista a profundidad no estructurada y el diario de campo y como instrumentos, la guía de entrevista y el diario de campo. Para el procedimiento de análisis de datos se utilizó el programa ATLAS. Ti versión 9, donde se generaron las redes hermenéuticas que permitieron identificar, que los principales problemas percibidos por los usuarios son la casi nula adaptación de infraestructura inclusiva en el transporte público, inadecuada regulación y fiscalización de la normativa en dicha temática, la calidad del servicio y la poca tolerancia de las personas con quienes comparten dicho servicio y la poca formación en principios fundamentales como el respeto hacia el prójimo, la empatía y la educación vial, los cuales contribuyen a crear un espacio de intolerancia y marginación al prójimo.

Palabras claves: transporte público, percepción, discriminación, gobierno, infraestructura de transportes.

Abstract

The general objective of this study was to analyze the accessibility to public transport from the regulatory framework and the perception from the experiences of young workers with physical disabilities in the district of Santiago de Surco, 2022. The methodology used in the research was qualitative, explanatory scope and non-experimental design. In the present, a total of six young people were taken as a sample, who are between the ages of 18 to 29 years of age, in a condition of acquired physical disability and who require the use of wheelchair, in addition, they are working in activities as a call center and independent trade in the district of Santiago de Surco, 2022. The data was obtained through unstructured in-depth interview technique and as instruments, the interview guide and the field diary. For the data analysis procedure, the ATLAS Ti 9 version program was used, where the hermeneutic networks were generated that allowed to identify that the main problems perceived by the users are the almost non-existent adaptation of inclusive infrastructure in public transport, inadequate regulation and supervision of the regulations on said subject, the quality of the service and the little tolerance of the people with whom they share this service and the little training in fundamental principles such as respect for the other, empathy and road safety education and that these contribute to creating a space of intolerance and marginalization of others.

Keywords: public transport, disability, accessibility, regulations, percepti

I. INTRODUCCIÓN

1.1. Planteamiento del problema.

El problema identificado se aboca principalmente en la dificultad que los jóvenes trabajadores con discapacidad física padecen frente a la accesibilidad al sistema de transporte público; debido a que el sistema actual poco garantiza la accesibilidad e inclusión en el servicio que ofrece, tampoco cumple con lo que exige la normatividad que protege el compendio de derechos de este grupo. La Defensoría del Pueblo (2019) refiere que los problemas primordiales identificados por las personas que tienen alguna discapacidad para acceder al transporte público son: ausencia de buses con rampas, limitadas líneas con dispositivos accesibles, la larga espera de un bus accesible, la ausencia de escaleras, rampas demasiado prolongadas e inadecuadas, suelo resbaloso, taquillas altas, huecos en el pavimento, los asientos suelen ser angostos y estar ocupados por personas sin discapacidad; además de la poca empatía de los conductores y de las personas con quienes comparten los servicios.

El Registro Nacional para la Persona con Discapacidad (RNPCD, 2021) refiere que en el momento 33.0689 personas en Perú, cuentan con algún tipo de discapacidad. Habiendo un total de 84083 personas con alguna discapacidad ubicados en Lima metropolitana, comprendidos en tres niveles de gravedad. A lo que corresponde un total de 9951 personas con discapacidad leve; 31.611 personas con discapacidad moderada con suma de 42070 sujetos en situación de discapacidad severa. Así mismo, el total general comprende 51.501 personas con discapacidad de sexo masculino y 32.582 personas del sexo femenino. Respecto a los jóvenes trabajadores de edades que comprenden entre 18 a 29 años hay 15.873 sujetos con discapacidad del total general en Lima Metropolitana. Por otra parte, el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2017) realizó un perfil de carácter sociodemográfico de dicha población, donde arrojó que en Perú el 39,6% de la población que tiene alguna discapacidad se encuentra económicamente activa y comprende las edades a partir de los 14 a más años de edad, encontrándose en situación de búsqueda de trabajo o en situación laboral activa. Según el sexo, las mujeres presentan un porcentaje de 32,1% y los hombres el 49,7%.

Ante la problemática expuesta, los sujetos con discapacidad hacen frente a un sistema de transporte que no cubre sus necesidades, lo cual imposibilita su uso, dicho acto ocasiona un impacto poco favorable en el proceso de desarrollo, en la calidad de vida y en la gama de

oportunidades que puedan tener. Por ejemplo, mejores oportunidades laborales, esparcimiento y socialización cultural, cobertura mayor de servicios médicos. Por tanto, este es un asunto que requiere una mirada holística de todos los ministerios gubernamentales y debe ser trabajado con políticas multisectoriales, para que estas personas puedan desarrollar plenamente sus capacidades y aumentar su bienestar, haciendo uso pleno de sus derechos tal como lo establecen las leyes locales e internacionales. Por dicha razón, investigar la percepción de los jóvenes trabajadores y que tienen discapacidad física, sobre la accesibilidad al transporte público en Santiago de Surco; permite analizar la realidad social de esta problemática que lleva años sin resolverse y que obstaculiza el bienestar en todas sus dimensiones de dichas personas.

Se precisa importante mencionar que en 2016 se promulgó la ley 30412 la cual reforma el artículo veinte de la legislación 29976, normativa general para la persona que tiene alguna discapacidad, la cual determina el acceso libre al transporte público territorial a las personas que están certificadas con el tipo de discapacidad severa. Sin embargo, pese al promulgamiento de la normativa esta no se cumple a cabalidad, pues se han hecho diversas denuncias en las redes sociales de personas que reclaman el incumplimiento de este derecho otorgado por la ley. Álvarez (2016) refiere que Lima no se encuentra adaptada ni es accesible ante las diversas necesidades en materia de transporte accesible para las personas con discapacidad; debido a que los diseños en el transporte público fueron hechos en base a personas sin discapacidad y que además están relacionados a una reforma integral de infraestructura y cultura. Todo debido a que el personal que ofrece el servicio desconoce o no desea llevar a la persona. Esta es una clara muestra de que pueden darse muchas normativas en beneficio y protección de derechos para dicha población, pero si no se realiza un monitoreo o fiscalización oportuna de nada le sirve a dicha comunidad tener esos derechos sino puede gozar de los mismos satisfactoriamente.

Respecto a este tema, en agosto del 2019 el Ministerio Público, el consejo nacional para la integración de la persona con discapacidad (Conadis) en conjunto con la municipalidad de Lima Metropolitana organizaron una campaña cuyo objetivo fue informar a la población en general respecto al pase libre para las personas que portan el carné amarillo otorgado por el Conadis. Así mismo, está capacitando a los operarios y usuarios del transporte sobre el acatamiento al derecho del pase libre; lo cual en caso de cometerse alguna infracción podría ser denunciado en la institución encargada de inspeccionar y amonestar acorde a la ley (Conadis, 2019).

Cabe señalar que, en agosto del 2020 el Conadis llevó a cabo un conversatorio respecto al proceso de accesibilidad al transporte de los sujetos que tienen algún tipo de discapacidad, los

expertos concordaron en indicar que la ley número 29973; la ley número 30412 de modificación al artículo veinte de la ley 29973; la ley número 28735; el decreto supremo número 012-2018- y ley número 28084; tienen que ser inspeccionadas y reguladas, para así ser garantes de la accesibilidad y la atención de dicha población. También se hizo énfasis en que la problemática sobre accesibilidad no solo está ligada al componente físico ambiental, también al aspecto social donde se dan las condiciones que permiten el acceso para todos (Conadis, 2020).

Respecto al sistema de transporte hicieron alusión a las deficiencias que existen y a la exclusión que genera para muchas personas. Así mismo, se llegó a la conclusión de que ni el transporte legal o informal de pasajeros, ya sea urbano o interurbano implementa y cumple con los requerimientos internacionales sobre accesibilidad, salvo en algunos casos el tren eléctrico, el metropolitano, donde se ha incursionado recientemente algunos componentes de accesibilidad. Por ello, en el presente trabajo es imperante analizar la manera en la que afecta la limitada accesibilidad al transporte público a los jóvenes trabajadores con discapacidad física.

La localidad de Santiago de Surco tiene un alto índice de tránsito de transporte público, ya que según la Oficina de Programación Multianual de Inversiones (OPMI, 2020) señala que 37 empresas circulan y operan por la zona. Además, refiere que, pese al alto índice de líneas de transporte público, se transforman en limitaciones en cuanto a la calidad en el servicio ofrecido, tanto para el usuario como para el servicio de tránsito vehicular, ya que no cubre las necesidades de los diversos grupos y sus problemáticas; en este caso para los individuos que cuentan con discapacidad física ya que las movilidades carecen de infraestructura que suplan esas necesidades. Esta carencia de infraestructura genera inaccesibilidad al sistema de transporte para las personas que tienen alguna discapacidad física, generando una brecha de desigualdad social; donde este grupo de personas no pueden ejercer de forma libre y fehaciente sus derechos.

El alcance específico del estándar de accesibilidad es considerado una condición que antecede a que lo individuos que tienen alguna discapacidad tengan la posibilidad de vivir y gozar de una manera independiente, que les permita participar plenamente en la sociedad con las mismos beneficios y garantías que los demás (Comité sobre los derechos de las personas con discapacidad, 2014). Pues, al no tener acceso al transporte, al entorno físico ni a los demás servicios y establecimientos de carácter público, las personas que tienen algún tipo de discapacidad no estarían haciendo uso efectivo de sus derechos y su participación en la construcción de ciudadanías y sociedad se vería totalmente limitado. Considerando lo expuesto, resulta importante analizar la

percepción de los jóvenes trabajadores con discapacidad física acerca de la accesibilidad al transporte público.

1.2. Antecedentes de estudio

1.2.1 Internacional.

Díaz y García (2018) realizaron un estudio integral cuyo objetivo principal fue analizar cuáles eran las condiciones reales respecto a la accesibilidad y su proceso en cuanto a la forma en que se dan en los transportes público del país; así como también los obstáculos con los que se encuentran los sujetos con discapacidad en el proceso de acceder a dichos transportes. Para dicho análisis se implementó una metodología pluralista donde se combinaron diversas estrategias metodológicas, todo ello fundamentado en el uso de datos y fuentes secundarias. El estudio evidenció que, pese a las exigencias de la normativa vigente y aun cuando se ha logrado avanzar positivamente, dichos avances no se han logrado en el ritmo esperado y por ende el propósito del acceso en el transporte público no se ha logrado.

El Banco Interamericano de Desarrollo (2021) realizó un estudio cualitativo con el objetivo principal de identificar las barreras de accesibilidad presentadas a lo largo del viaje de los sujetos en estudio; como los sujetos con discapacidad de diferentes tipos como discapacidad física, sensorial visual, sensorial auditiva y al cuidador de persona con discapacidad; así como también a las personas cuidadoras. Se implementó un mapa de viaje, una encuesta y estudio de **caso**. Las encuestas arrojaron que 75% de los sujetos participantes opinan que el material ofrecido por la red de transporte no es útil; no le permite la accesibilidad a la línea de bus. Así mismo, indica que hay poca empatía y respeto por parte de los usuarios hacia las personas que tienen alguna discapacidad, cuando están usando transporte.

Calle et al. (2018) realizaron una tesis que tiene como objetivo el comprender la forma en la que se da el acceso al transporte para los ciudadanos que tienen alguna discapacidad. El estudio realizó una metodología cualitativa ya que requiere de interpretación de las entrevistas a los diversos grupos seleccionados, en razón a la visión más clara del contenido que obtuvieron desde la causa y efecto del problema. El trabajo de investigación evidenció que existen causales que generan la exclusión del acceso al transporte de los individuos investigados, las cuales son barreras de acceso actitudinal, ambiental e interactivas, y la posición social en la que se ubican los individuos bajo esta condición.

1.2.2. Nacionales.

Bernabé y Vásquez (2021) realizaron una tesis que tenía como objetivo principal, examinar la accesibilidad que tiene la Universidad Pontificia Católica del Perú, partiendo de las necesidades que encuentren en las personas que tienen alguna discapacidad. Para dicho trabajo realizaron un estudio de tipo cualitativo y cuantitativo con un enfoque mixto, a fin de conocer la percepción medible respecto a la temática de accesibilidad de una persona con discapacidad motriz. El estudio evidenció que se hace necesaria la adaptación al cambio de infraestructura y diseño, haciendo alusión a la implementación de rampas y elevadores, diseño de caminos y pasadizos con anchos adecuados con pisos nivelados, lisos y antideslizantes.

Carhuacho y Garay (2019) hicieron una investigación cuyo objetivo de estudio fue conocer el modelo de tipo social, además de la situación que viven las personas que tienen alguna discapacidad en el Callao. El método de estudio utilizado fue el enfoque cualitativo con estudio de caso. En cuanto al resultado, evidenciaron que el modelo social es útil para ayudar al bienestar integral de la persona con discapacidad; pudiendo ser implementado en un Plan estratégico de eliminación de barreras estereotipadas, físicas, sociales y políticas, ya que los entrevistados consideraron que todas las barreras antes mencionadas podrían ser eliminadas en base al cambio de actitud, el cual genera un trato digno para todos aquellos que tienen alguna discapacidad, haciéndolos sentir contentos y motivados.

Casapino y Palomino (2021) realizaron un estudio teniendo como objetivo evaluar y delimitar las formas en que se da la accesibilidad en la zona peatonal para ciudadanos que tienen movilidad reducida y discapacidad motriz; eligiendo como sitio de estudio las plazas ubicadas en la ciudad del centro histórico de Cusco. Dicho estudio fue realizado desde el enfoque cuantitativo y deductivo, haciendo uso del modelo comparativo y de contrastación. El resultado obtenido fue que las gradas, desniveles pronunciados y vados con anchos mínimos en su mayoría no cumplen con los parámetros de la normativa vigente; así también se detalla que esto imposibilita el desplazamiento libre de las personas que tienen alguna discapacidad o alguna limitación que reduce su movilidad. Por otro lado, genera un sobreesfuerzo que los perjudica físicamente.

1.2.3. Locales.

Tarazona (2018) realizó una tesis donde el objetivo fue entender que tanto mejora o contribuye el derecho de igualdad y la mejora mediante el proceso de acceso al transporte de carácter público en el distrito de Puente Piedra, ligado a los ciudadanos que padecen discapacidad

motora, las cuales requieren y hacen uso técnico de una silla de ruedas, en acatamiento de las normas de carácter nacional y al conjunto de los acuerdos internacionales que el Perú hace parte. La investigación se desarrolló bajo un análisis documental y entrevistas realizadas a tres letradas especialistas en la materia del derecho constitucional, a cinco delegados que forman parte de diversos grupos de personas con discapacidad, también a un actor responsable de la oficina municipal de apoyo a las personas con discapacidad. Dicho estudio determinó que la igualdad es un derecho que si contribuye en el proceso de acceso al transporte de carácter público principalmente para los sujetos que tienen alguna discapacidad motora los cuales usan silla de ruedas; así mismo influye en la forma en que se vulnera el mismo derecho, dado que, no se cuenta con los dispositivos que permitan la accesibilidad, la cual materializa y efectúa su acceso libre a las actividades cotidiana, situación que incide en violación ley N° 29973, Art 15.

Rengifo y Loyola (2018) llevaron a cabo una tesis donde uno de sus propósitos fue evaluar el estado actual de funcionamiento del transporte en la ciudad de Lima, respecto al servicio brindado a personas con alguna discapacidad visual, auditiva o motriz. Con ese fin, realizaron evaluaciones respecto a la calidad del servicio de transporte comercial en el contexto actual, respecto a dicha población. Las evaluaciones evidencian que hay una cifra importante de personas con discapacidad que está desatendida y demanda servicios accesibles, adaptados y modernos, debido a que los actuales servicios ofrecidos muestran grandes limitaciones e insatisfacciones para los usuarios.

Díaz (2020) realizó una tesis con el objetivo de conocer la satisfacción del usuario con discapacidad motriz. Su enfoque es cuantitativo; con un diseño de investigación descriptivo, transversal y no experimental. Por tal, obtuvo como resultado porcentual que en dos de los tres distritos que son Carabayllo y Los Olivos, tiene un nivel de satisfacción regular, mientras que el nivel de satisfacción es bueno en el distrito de Comas, esto es debido a la infraestructura urbana y vial; así como la accesibilidad al transporte.

1.3. Abordaje teórico

1.3.1 *Marco conceptual*

- **Percepción**

Se denomina así a la dependencia de los estímulos físicos y las sensaciones involucradas y, además otorga organización y selección de las sensaciones y estímulos, por ello es biocultural (Vargas, 1994). De este modo, se entiende que la percepción es un proceso de carácter cognitivo

que se basa en reconocer, interpretar y dar un significado, para que se construyan juicios acerca de lo que se observa o se siente del entorno físico y social, en todo este proceso intervienen aspectos como el aprendizaje, la memoria y la formación de símbolos.

- **Discapacidad física**

MIMP Conadis (2018) define a la discapacidad física como la dificultad motora que requiere de apoyo para moverse. Esto alude al estado físico de la persona, generando el impedimento de que esta pueda moverse con plena funcionalidad en su sistema motriz.

- **La accesibilidad al transporte**

El Artículo 15 de la Ley número 29973 instauro el Derecho a la accesibilidad y expone que los sujetos con discapacidad obtienen la igualdad de condiciones para acceder al ambiente físico, servicios, sistema de transporte, información y las vías de comunicación, de una forma más independiente y segura posible. Así mismo, ostenta que El Estado, por medio de las jerarquías de gobierno, instauro los lineamientos y condiciones esenciales con el propósito de avalar el presente derecho basado en los principios del diseño mundial. Huerta (2006) hace referencia a las condiciones de acceso que suministra la construcción edificatoria y urbanística para que permita el desplazamiento y la movilización del sujeto de la manera más segura y autónoma en lo posible.

Por otro lado, las Naciones Unidas (2006) en la convención mundial sobre los derechos de las personas con discapacidad postula que cualquier clase de barreras arquitectónicas o de construcción tienen que prevenirse, para que el derecho a la accesibilidad no imposibilite a una persona de entrar, transitar y quedarse en una plaza y pueda gozar de esta de una manera autónoma, segura y placentera.

- **Joven**

Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL, como se citó en la Política Nacional de Juventud, 2019) expone que un joven es quien su edad está establecida entre 15 y 29 años, y es donde se construye la base de su identidad y personalidad; pues se alcanza la madurez biológica, psíquica y social que le permite tener una visión propia de la vida y encaminarse en un proyecto de realización personal.

1.3.2. Normativa de derechos de las personas que tienen alguna discapacidad.

Los sujetos con discapacidad adquieren las mismas facultades en materia de derecho al igual que toda la población, con el propósito de alcanzar el equilibrio. Además, el Estado será

garante de un ambiente accesible, adecuado e igualitario para un ambiente propicio, accesible y equilibrado para el íntegro goce sin segregación alguna.

Dichos derechos son desarrollados en estrecha relación con los compendios con la convención sobre los derechos de las personas con discapacidad, la declaración universal de derechos humanos, y también con el resto de herramientas de carácter internacional en materia de DD. HH aprobados por Perú. Cabe resaltar que acá se encuentran inmersos el compendio de derechos civiles y políticos.

- **Leyes aprobadas en materia de discapacidad en Perú.**

La ley número 29973 es la normativa de la persona que tiene alguna discapacidad, donde se estipula en su marco legal la igualdad de los derechos en base al fomento, custodia y superación estos individuos, con el propósito de fomentar la inclusión y el desarrollo pleno de dichos sujetos respecto a las actividades sociales, políticas económicas, culturales y tecnológicas.

Ley número 30412 es la normativa que modifica el artículo 20 de la ley número 29973 donde estipula el libre pase en el servicio de transporte público para los sujetos con algún tipo de discapacidad severa en la cual se establece que aquellas personas que se encuentren registradas en el Conadis tienen ingreso sin costo al uso de transporte público terrestre.

En el año 2020, el Conadis emite la regulación de la ley número 28735 la cual favorece a los sujetos con algún tipo de discapacidad, a las personas adultas mayores y las mujeres embarazadas en cuanto a su atención en los diversos medios de transporte; esta ley garantiza la igualdad de derechos de elección y movimiento; así como también promueve el derecho a la independencia y a la autonomía de desenvolvimiento; incluyendo la seguridad en la movilización y el traslado.

El decreto supremo número 012-2018 del ministerio de vivienda, establece el involucramiento de los organismos responsables de ejecutar las medidas pertinentes las cuales puedan garantizar el acceso de aquellos sujetos que cuentan con discapacidad en relación a la igualdad de las condiciones de vida, haciendo alusión al transporte, entorno físico, las comunicaciones e información. Con la finalidad de que estas personas tengan la posibilidad de llevar una vida de manera independiente y así puedan participar en los diversos campos de la vida social.

Ley número 28084 es aquella que regula el acceso pertinente al estacionamiento especial para los vehículos que son ocupados por aquellas personas en situación de discapacidad; promoviendo dichos establecimientos privados y públicos la sección especial para la ubicación de automóviles conducidos o en el cual se transporten a personas en situación de discapacidad; así mismo otorga acceso a que se coloque una señalización que representen la reserva para personas con discapacidad y un letrero que lo refuerce.

- **Lineamientos y estrategias en materia de discapacidad.**

El ministerio como ente rector de la mujer y las poblaciones vulnerables (MIMP, 2020) dentro de la política nacional de discapacidad para el desarrollo, en el objetivo prioritario número seis; el lineamiento establece el generar las condiciones concernientes al acceso al servicio de transporte y comunicaciones. Del mismo modo, pretende que para el 2030 la accesibilidad y la infraestructura urbana se incrementan en un 17.1% con el porcentaje de avances en la planificación presupuestal del 0.5% los gobiernos subnacionales con el presupuesto institucional.

La municipalidad de Lima Metropolitana ha desarrollado un manual de directrices y estrategias en relación a la discapacidad. El lineamiento número cinco tiene como objetivo que las personas con discapacidad se desarrollen y transiten por todas las áreas de la ciudad de manera accesible y con seguridad. Para dar cumplimiento a dicho propósito postula acciones estratégicas como: incrementar las acciones para el fortalecimiento de la accesibilidad en el medio urbano, arquitectural y al sistema de transporte y movilidad. Así mismo, pretende implementar tácticas de concientización a la comunidad en general para la promoción y práctica del respeto de los derechos de dicha población. (Gerencia de Desarrollo Social [GDS], 2005).

1.3.3. Teorías y enfoques

Teoría Social del Aprendizaje.

Bandura (1977) sostiene que el desarrollo humano es comprendido por la acción del aprendizaje dado entre un ambiente social, fijándose en el rol que ejercen los procesos cognitivos, observacional, autorregulador y autorreflexivo, como sostenimiento trascendental en el funcionamiento psicosocial. De este modo, el componente social puede generar el desarrollo de un aprendizaje nuevo entre las personas. Este postulado es apropiado para explicar la forma en que los sujetos son capaces de adquirir nuevos conocimientos e implementar nuevas conductas a través de la observación de los demás individuos.

El enfoque social de la discapacidad.

Este modelo puso énfasis en las políticas y normas como fundamento para afirmar la supresión de cualquier barrera física, y que de este modo permitan a las personas que tienen alguna discapacidad; la intervención y aportación en el desarrollo de la vida comunitaria en término de igualdad. Esta teoría ve a la persona con discapacidad con el potencial para la participación en los procesos de mejora en la evaluación y transformación de políticas y acciones dadas respecto a la población. (Pérez y Chhabra 2019).

Este enfoque postula que los componentes biológicos, personal y social sustentan la discapacidad, y pretende que se desarrollen políticas e intervenciones de manera integral enfocadas en cada uno de los componentes. Esta perspectiva holística permite la instauración de una diferencia entre los diversos factores de la discapacidad.

Enfoque Ecológico.

En el trabajo social las problemáticas de los individuos muestran la forma en la cual las relaciones sociales se construyen, teniendo presente el medio familiar y la forma en cómo se relaciona con ese medio, el cual influye significativamente en lo que la persona puede llegar a ser y la manera en cómo percibe el medio. Bronfenbrenner (1987) postula que la influencia de los otros grupos sociales en el individuo es significativa durante la niñez y la adolescencia por lo que se debe tener en cuenta. Además, remarca la importancia de los ambientes donde el individuo se desenvuelve, de esta forma el desarrollo es entendido como el cambio que perdura en la forma en que el individuo percibe y cómo se relaciona con el ambiente que lo rodea.

Hartman & Laird (como se citó en Mora y Fadiño, 1994) hacen énfasis en la relación dada entre los sujetos y su ambiente físico social, y de cómo esos ambientes pueden ser mantenidos o mejorados. De este modo, dicho enfoque permite la exploración de otros espacios de apoyo social disponibles garantizando su fortalecimiento y la movilización de recursos para la reintegración del individuo y la equidad de oportunidades.

Psicología ambiental.

Su ámbito de estudio es el entorno socio físico, debido a que se integra en relación al comportamiento humano y de esa manera se encamina a evaluar la realidad en la cual los individuos realizan su vida y desarrollan sus capacidades.

El entorno impacta en el desempeño y funcionamiento de un individuo que forma parte de un grupo social. El estudiar los factores ambientales que inciden en ellos, se vuelve de suma importancia cuando se ve al individuo como el resultado de la interacción de las particularidades con diferentes influencias que se producen en su entorno. Esta influencia impacta en la forma en la que este funciona y se pueda llegar a desempeñar como parte de un grupo social. Es entonces que los factores ambientales que inciden en los individuos son vistos como el resultado de la interacción con su entorno y las influencias que este tiene- Por ello, el contexto transformado o construido, se visualiza como aquel que inhibe o propicia la conducta que repercute en la interacción social. (Álvarez y Vega, 2009).

Es imperante señalar que cuando los fenómenos ambientales se estudian desde una perspectiva social, se crea la necesidad de realizar inversiones de carácter integral, las cuales deben considerar el contexto cultural y social los cuales van de la mano del contexto físico. Por dicha razón los resultados obtenidos de la psicología social desde la perspectiva ambiental se realizan con la fijación de estándares de bienestar de los sujetos sobre construcción de los entornos.

Esta investigación se interesa especialmente por la percepción de los individuos que tienen alguna discapacidad física respecto a la accesibilidad al sistema de transporte público; donde el trabajo social desde una mirada holística contribuye en el proceso de transformación de dicha problemática, por ejemplo: la educación social, para la creación de conciencia colectiva sobre las problemáticas que el ambiente ocasiona en ciertos grupos, proporcionando mayor sensibilización con el medio y siendo críticos con las propias actitudes, así como planteándose desafíos de cambio a nivel comportamental. Este proceso también implica la promoción y la motivación en la ciudadanía de ser parte interesante en los espacios, la participación activa y transformadora en las iniciativas de opiniones públicas y toma de decisiones en materia de accesibilidad.

1.4. Formulación del problema.

¿Cuál es la percepción de los jóvenes trabajadores con discapacidad física sobre la accesibilidad al transporte público, distrito de Santiago de Surco 2022?

1.5. Justificación e importancia del estudio

El presente estudio ha tomado los aportes de Hernández, et al. (2014) que plantean los siguientes criterios, a mencionar.

A. Conveniencia

Por conveniencia esta investigación contribuye a visibilizar la problemática del acceso al transporte público que experimentan día a día los jóvenes trabajadores que tienen alguna discapacidad física.

B. Relevancia social e implicaciones prácticas

Este tema de indagación es significativo, porque en el contexto actual del acceso al transporte público en Santiago de Surco forma parte de los problemas sociales principales que adolecen los sujetos con alguna discapacidad; lo cual tiene un impacto negativo en el crecimiento personal, interacción social y en el desarrollo pleno de capacidades. En adición, esto permitirá que se lleve a cabo un accionar de implicación en la promoción y motivación en la ciudadanía donde puedan ser parte interesante en los espacios, la participación activa en las iniciativas sobre la toma de decisiones o sobre las opiniones públicas acerca de la accesibilidad e inclusión.

C. Aporte teórico

El trabajo social desde una mirada holística contribuye en el proceso de transformación del problema en estudio, por ejemplo, con la educación social para el fortalecimiento de la conciencia de manera colectiva respecto a los problemas que el ambiente ocasiona en ciertos grupos, proporcionando mayor sensibilización con el medio y siendo críticos con las propias actitudes, así como planteándose desafíos de cambio a nivel comportamental.

D. Utilidad metodológica

Un análisis social permitirá conocer más sobre esta realidad y de esta manera generar herramientas para la intervención oportuna de las autoridades correspondientes, además contribuirá a entender lo importante que es el elemento de accesibilidad al transporte en la vida de estos jóvenes trabajadores. Por otro lado, la investigación presentada puede servir como punto de partida a futuros estudios en esta área a realizarse; ya que son bastante limitados.

1.6. Objetivos

1.6.1 Objetivo general

Explicar la accesibilidad al transporte público desde el marco normativo y la percepción desde las vivencias de los jóvenes trabajadores con discapacidad física en el distrito de Santiago de Surco, 2022.

1.6.2. Objetivos específicos

- Identificar las dimensiones inmersas respecto a la accesibilidad al transporte público de los jóvenes trabajadores con discapacidad física en el distrito de Santiago de Surco.
- Identificar de qué manera afecta la limitada accesibilidad al transporte público de los jóvenes trabajadores con discapacidad física en el distrito de Santiago de Surco, 2022.
- Describir la percepción de los jóvenes trabajadores con discapacidad física acerca de la accesibilidad al transporte público del distrito de Santiago de Surco, 2022.

1.7. Limitaciones

La información teórica fue complicada de obtener, ya que son limitadas las investigaciones realizadas con las características y problemática que se pretende analizar en esta investigación.

Los horarios laborales de las personas con las que se aplicó el instrumento fue complicado de coordinar, teniendo que disponer así de 3 días para recabar la información

II. MATERIAL Y MÉTODO

2.1. Tipo de estudio y diseño de la investigación.

Esta investigación tiene un enfoque cualitativo, ya que otorga la profundidad de los datos volviéndose interpretativos, contextualizados, detallados y con narración de experiencias únicas (Hernández et al., 2014). Este estudio recolecta datos que luego serán analizados para precisar los interrogantes de investigación o para develar nuevas preguntas durante el desarrollo de interpretar los datos que se obtengan sobre la percepción de los jóvenes trabajadores que tienen alguna discapacidad física respecto al acceso al transporte de carácter público.

Por su alcance es de tipo explicativa, ya que está direccionada a dar respuesta a aquellas causas de los eventos, hechos o sucesos ocurridos. (Hernández et al., 2014). Esta investigación

tiene como finalidad el esclarecer las percepciones que tienen los jóvenes trabajadores en situación de discapacidad física respecto a la accesibilidad al transporte público.



Por su diseño es no experimental ya que, las variables son observadas en su contexto para luego ser analizadas, sin ninguna manipulación (Hernández et al., 2014). Por tal razón, se puede decir, que la información obtenida sobre las variables no será susceptible de alguna modificación, ni pasarán por algún proceso de manipulación, sino que serán tomadas tal como se presentan dentro del contexto de la problemática.

2.2. Escenario de estudio.

La investigación se llevó a cabo en el distrito de Santiago de Surco situado en la ciudad de Lima, en el departamento y provincia de Lima del Perú. Sus límites territoriales son al occidente con Chorrillos, Surquillo, Miraflores y Barranco; al noroeste con Ate Vitarte y San Borja y al oriente con La Molina, Villa María del Triunfo y San Juan de Miraflores.

Es factible atribuir como origen histórico del distrito de Surco dentro del marco histórico prehispánico, aludiendo su título al curacazgo de Surco, el más significativo señorío para la actual ciudad de Lima. Chorrillos, Surquillo y Barranco, gran parte de Surco y San Juan de Miraflores; pertenecían en esa época al señorío Sulco; ahora son distritos bastante poblados (Cobo y Rosa, 1882 como se citó en Hurtado, 2021).

Durante el mandato de Ramón Castilla 1857 Surco fue promulgado como uno de los primeros distritos de Lima, empero, fue reconocido legal e independientemente de Barranco el 16 de diciembre de 1929 durante la gobernación de Augusto Leguía, delimitando el área con inicios en los límites de los viñedos.

Después de la jurisdicción territorial, el territorio continuó principalmente siendo agrícola, el cual estaba formado por las enormes haciendas vinícolas. Es en los años 60 donde se da la transformación a un distrito urbanizado, ya que, los viñedos son sustituidos por cuchitriles, los

cuales fueron relocalizados especialmente en Pamplona Alta, debido a la valorización del sector (Martucelli, 2000).

El distrito empieza a expandirse principalmente por la migración de los años 80 y 90; es ahí donde los sectores alejados se anexaron al distrito, creando así un distrito heterogéneo (Martucelli, 2000).

Según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, 2017) el aproximado de los pobladores del distrito de Santiago de Surco es de 329.152 habitantes, con una concentración poblacional de 10, 035 pobladores /Km², con una superficie estimada de 44.75 Km².

Tabla 1

Densidad Poblacional del Distrito Santiago de Surco

Total	Hombres	Mujeres
329.152	152.312	176.840

Nota. Fuente: Elaboración propia, basada en la data del Instituto Nacional de Estadística e Informática.

Se puede apreciar que la población entre hombres y mujeres está muy equilibrada en el distrito de Santiago de Surco..

Tabla 2

Población Censada en Edad de Trabajar

Distrito	Total	Grupos de Edad			
		14 a 29 años	30 a 44 años	45 a 64 años	65 y más años
Santiago de Surco	277.354	78.000	72.624	82.153	44.577
Hombres	126.137	37.988	32.850	36.632	18.667
Mujeres	151.217	40.012	39.774	45.521	25.910

Nota. Fuente: Elaboración propia, basada en la data del Instituto Nacional de Estadística e Informática.

En este cuadro se puede rescatar que los grupos etarios de 14 a 29 y de 45 a 64 años representan la mayor población en edad de trabajar.

Tabla 3

Dificultad o limitación total

Santiago de Surco	337471
Ver, aun usando anteojos	22.626
Oír, aun usando audífonos	4.797
Hablar o comunicarse, aun usando la lengua de señas u otro	1.828
Moverse o caminar para usar brazos y/o piernas	6.704
Entender o aprender	3.042
Relacionarse con los demás por sus pensamientos, sentimientos, emociones o conductas	2.328
Ninguna	29.6146

Nota. Fuente: Elaboración propia, basada en la data del Instituto Nacional de Estadística e Informática.

Respecto a la población que presenta dificultades para moverse o caminar utilizando los miembros superiores e inferiores, se puede apreciar que es la segunda dificultad que los pobladores de Santiago de Surco manifiestan tener.

Por otro lado, en lo que compete al transporte público la Oficina de Programación Multianual de Inversiones, (2020) señala que en el distrito existe un elevado tránsito automovilístico de transporte público, ya que 37 empresas transportistas circulan y operan por la zona. Asimismo, alude que debido a ello se presentan algunas deficiencias por suplir respecto a la calidad del servicio de tránsito vehicular y peatonal, por ejemplo, hundimientos y rajaduras en el pavimento; pese a que Surco presenta un porcentaje bajo de la cobertura por pavimentar.

Es importante resaltar que la municipalidad de Surco viene desarrollando un amplio trabajo en el ordenamiento del tránsito vehicular, esto se refleja en la cantidad de multas emitidas por infracción (Oficina de Programación Multianual de Inversiones 2021-2023).

La OPMI (2020) en el reporte del indicadores de brechas proyecta que para el año 2022 el 24.5% de la población urbana puede acceder a los servicios de movilidad a través de pistas y veredas siguiendo lo indicado por la ley orgánica de las municipalidades en el título que compete al Tránsito, vialidad y transporte público art 81; donde uno de sus fines es desarrollar y ejecutar las obras relacionadas a los aspectos relacionados a la infraestructura urbana o rural y que sean fundamentales en los procesos de desarrollo de la vida de los vecinos, así como la mejora en el transporte; lo cual incluye el arreglo de las vías, pistas, veredas y calzadas.

En 2014 Claudio Magallanes, ex parlamentario, realizó un informe de investigación respecto al transporte de carácter público en Lima, donde se puede ver que, acorde a estudios porcentuales de vehículos transitables, que la ciudad de Lima presenta una elevada congestión vehicular; así como también el incremento en los accidentes de tránsito, así como el incremento de gases que dañan a la ciudadanía. Así mismo, PROTRANSPORTE elaboró un documento de gestión siendo, el «Plan Estratégico Institucional 2013-2016» el cual señala los problemas principales que se encuentran en el transporte público los cuales disminuyen la calidad del servicio siendo entre ellos: las ofertas para la accesibilidad a la compra de vehículos, el tráfico vehicular, la contaminación ambiental, los malos hábitos cuando se conduce producto del incumplimiento de las normas e informalidad que los transportes de servicio no son accesibles para personas en situación de discapacidad (Protransporte, 2013: 49-50).

Por otro lado, en un informe diseñado por el consorcio de investigación económica y social titulado «Los retos del desarrollo de infraestructura de transporte urbano en Lima Metropolitana a través de asociaciones público-privadas» (2012) exponen que para los ciudadanos, autoridades y personas expertas al tema opinan que en Lima el transporte urbano no funciona de una manera adecuada. Este problema se ve empeorado debido a fallas en la estructura del sistema, lo que genera que el servicio de transporte se vuelve deficiente y el tiempo de viaje se eleve. Cabe mencionar que la calidad de vida es un factor que está relacionado con la calidad del transporte. Una limitada planificación, regulación y las formas en que se administra la red vial y las rutas, muestra la carencia de recursos públicos para encaminar a la ciudad de Lima hacia el orden público. Apenas hay reglas que se ejecutan de forma efectiva en tanto a su cumplimiento, lo cual genera el desorden y elevados costos para que la población pueda transitar libremente por las arterias de la ciudad, en especial los ciudadanos en situación de pobreza y aquellos en condición preferencial por las condiciones físicas en desventaja, afectando fundamentalmente a la accesibilidad al transporte.

En el artículo número ciento sesenta y dos de la carta magna del Perú, dentro del inciso, artículo número nueve de la Ley número 26520, refiere que la defensoría del pueblo tiene la competencia de la velar por los derechos de carácter constitucional y fundamental de las personas, como también el de tener una función de supervisar que se cumplan los acuerdos adquiridos por parte de la administración estatal; además que se brinden servicios de calidad a la comunidad. Sin embargo; de acuerdo a los estudios realizados con respecto a la seguridad y accesibilidad en el servicio de transportes se observa la característica en común que el principal problema es la

debilidad del Estado en cuanto al cumplimiento de sus funciones como supervisor de estos servicios. Por lo cual no se ve reforzado el trabajo de esta entidad en el pronunciamiento de sus funciones como ente defensor de los derechos para los ciudadanos, en especial para aquellos que cuentan con algún tipo de desventaja.

Para los sujetos que tienen algún tipo de discapacidad, el uso del transporte se convierte en un desafío al intentar hacer cumplir sus derechos; a consecuencia de que no tienen respuesta por parte del sistema de transporte al responder ante sus necesidades. Un claro ejemplo es lo ocurrido en los juegos panamericanos en 2019, donde las personas que contaban con discapacidad presenciaron unas condiciones limitadas de acceso al transporte, demostraron la discriminación que existe en este ámbito para estas personas; por tanto la defensoría del pueblo realizó una nota de prensa exigiendo las mejoras de facilidad y comodidad para el acceso al transporte de las personas con discapacidad en acciones de cambiar de forma conveniente los contratos con las concesionarias para solicitar el acceso adecuado en los servicios de transporte, y en medidas de transporte privado, ejecutar la fiscalización y sanción a aquellos que incumplan con las normas establecidas.

2.3. Caracterización de sujetos

En este estudio los sujetos que conformaron la población en la investigación son denominados jóvenes trabajadores con discapacidad física. En tanto a los jóvenes trabajadores, en el Perú se caracterizan por estar entre los 15 a 29 años de edad. Respecto a la muestra, Hernández et al., (2004) refieren que en la investigación de enfoque cualitativo la muestra es conocida como la unidad de análisis en donde se recolectan datos que no necesariamente representan el universo de la población estudiada, inclusive en muchas ocasiones el grupo es el universo y la muestra al mismo tiempo. Por lo tanto, en el presente trabajo se tomó como muestra un total de seis jóvenes de los cuales tres son de género masculinos y los otros tres son de género femeninos, quienes comprenden las edades entre los 18 a 29 años de edad, en condición de discapacidad física adquirida y que requieren el uso de silla de ruedas, además, se encuentran laborando en actividades como call center y comercio independiente en el distrito de Santiago de Surco. Aunado a ello se encuentran recibiendo terapias de rehabilitación física, ocupacional y psicológica en diferentes organizaciones.

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.

2.4.1. Técnicas de recolección de datos

Lo que se utilizó como técnicas en este trabajo de investigación fue la entrevista a profundidad no estructurada, aquella que permitió conocer y explicar las características de los sujetos a estudiar y entender la experiencia vivencial a través de la tarea investigativa, permitiendo en primera instancia, que el investigador tome la elección al respecto; priorizando el logro del rapport que encaminará al éxito o al fracaso en la recolección de datos de forma eficaz y apropiada para comunicarse con los sujetos a trabajar. La entrevista es considerada una manera de llevar una comunicación interpersonal con el objeto de otorgar o recepcionar la información, y que en consecuencia se tomen ciertas decisiones (Arias, 1976, citado en Grados, 2007).

También se hizo el uso de la técnica de diario de campo, el cual surge a raíz de una serie de anotaciones en una libreta que se organiza por fechas, dando cuenta de los hechos ocurridos en las actividades cotidianas del investigador. El diario de campo como técnica puede ser muy útil a la hora de recoger los datos sobre las conductas, y arrojar diversas opciones de solución al problema (Niño, 2011).

2.4.2. Instrumentos de recolección de datos

Los instrumentos utilizados para recabar datos son entendidos principalmente como el recurso que utiliza el investigador para poder acercarse a la realidad investigada y extraer información de esta (Sabino, 1998 como se citó en Niño 2011). Los instrumentos utilizados en este trabajo son: la guía de entrevista y el diario de campo.

La guía de entrevista es la que concibe la selección de temas que son relevantes y que están en línea con los objetivos de la investigación, así mismo, propone el encuadre de la información y estimula a que la persona entrevistada proporcione la información que se busca (Merlinsky, 2006). Por lo tanto, se diseñó una guía de entrevistas a profundidad de tipo semi estructurada cuya finalidad es conocer la percepción sobre la accesibilidad al transporte público de los jóvenes que tienen alguna discapacidad física y que trabajan en el distrito de Santiago de Surco. Dicha guía de entrevista cuenta con 20 preguntas semiestructuradas, agrupadas en siete dimensiones: social, cultural, emocional, infraestructura, política, derecho y autonomía. El objetivo de dicha guía fue medir la percepción sobre la accesibilidad al transporte público de las personas que tienen discapacidad física. Teniendo una duración aproximada de 40 minutos.

El diario de campo como instrumento fue de mucha utilidad en la recogida de los datos observados sobre la conducta; ya que permitió avizorar la solución al problema (Niño, 2011). Este

registro se realizó por un periodo determinado, el cual comprendió la fecha del inicio del proyecto hasta la implementación del mismo.

2.5. Procedimiento para la recolección de datos.

- Para recabar la información se presentó y fue aprobado los instrumentos por el juicio de expertos, así como el formato del consentimiento informado el cual fue firmado por los jóvenes participantes.

- El procedimiento para recolectar datos dentro del trabajo de investigación cualitativa presentado, inició desde la observación, la cual estuvo enfocada tanto en los participantes como en el escenario de estudio, materializando mediante apuntes lo encontrado en el campo de trabajo, lo cual fue validado por testimonios y manifestaciones de la población objetiva.

- Previo a lo mencionado, se detalla que es de importancia mencionar que los instrumentos utilizados fueron validados y aprobados por la universidad, permitiendo que se ejecute la aplicación de los instrumentos elaborados.

- Se realizó la coordinación con las personas encargadas para llevar a cabo el desplazamiento correspondiente por el campo de estudio.

- Se generó la organización para un adecuado desplazamiento focalizado y efectivo que permitió tener acceso a la población objetivo y lograr el acercamiento.

- A través del acercamiento, se entabló la comunicación efectiva para la recopilación de información de manera individual.

- Se tomaron apuntes de los datos significativos para encauzarlos hacia el problema de investigación.

- Se coordinó el encuentro con cada sujeto para la entrevista y toma de apuntes de las manifestaciones sentidas.

2.6. Procedimiento de análisis de datos.

En primera instancia, lo que se realizó para analizar los datos obtenidos, fue a través de la recolección de información que se obtuvo durante la aplicación de los instrumentos como la guía de entrevista y el diario de campo. Aunado a ello, se transcribió toda la información a un documento donde se ordenó y se ingresó al programa ATLAS.ti versión 9, donde se identificaron los códigos, se crearon los grupos de códigos y se formaron las familias de códigos; luego se

crearon los memos y se generaron las redes hermenéuticas. Después de ello, se procedió a interpretar y analizar la información. Finalmente, se integraron con los fundamentos teóricos de dicha investigación.

2.7. Criterios éticos.

Noreña, et., al, (2012) indica la existencia de criterios para realizar un estudio científico, que permiten a los investigadores guiarse, entre ellos:

A. La confidencialidad: hace alusión a la privacidad de la información, al anonimato de quienes son participantes del estudio. Por dicho motivo, en el presente estudio se protegió la identidad y otros datos personales de los participantes.

B. El manejo de riesgo: este criterio compromete la responsabilidad que tiene el investigador respecto a los informantes y del manejo que posteriormente se le dé a la información recabada. Por tanto, en la presente investigación se tomó las acciones respectivas para prevenir posibles consecuencias derivadas del estudio, y se asegurará que la información brindada no perjudique de manera personal al participante del estudio.

2.8. Criterios de rigor científico.

Noreña, et., al, (2012) indica los siguientes criterios:

A. Fiabilidad y validez: se refiere a la validez que los instrumentos deben de tener para la recogida de datos, pues de este modo se garantizan que los resultados sean sujetos de crédito y confianza. En el presente estudio se garantizó fiabilidad en la recogida de datos para que la investigación pueda ser tomada como referencia en estudios futuros, así mismo, validez, en tanto el proceso metodológico fue cuidadoso y sistemático.

B. Credibilidad: se denomina así a los resultados obtenidos de una investigación, los cuales deben de estar relacionados con el fenómeno puesto en observación; de este modo se evitan los juicios a priori del objeto de estudio. En tanto lo estudiado, refleja lo que los participantes visualizaron como real y veraz; sin ninguna interpretación subjetiva de las investigadoras.

C. La transferibilidad: llamada también como aplicabilidad; alude a que lo obtenido como resultados del estudio puedan ser aplicados en contextos similares. En este estudio los resultados obtenidos pueden transferirse a otros contextos o situaciones.

D. Consistencia: es la estabilidad que se encuentran en los datos que son procurados por el investigador. Este estudio presenta estabilidad en sus datos ya que, se ha recogido y

analizado información, estableciendo el punto de vista del investigador y considerando la naturaleza de la investigación, apoyándose en los métodos, análisis, interpretación de los resultados, estableciendo las causas y consecuencias del fenómeno estudiado.

E. Conformabilidad: denominada también como objetividad; este criterio plantea que los resultados de la investigación deben ser fidedignos en cuanto a las descripciones hechas por los participantes. En el presente estudio este criterio se aplica en las herramientas de medición que se emplearán para recolectar la información, la cual refleja los objetivos de este estudio, teniendo en cuenta a su vez la revisión de los descubrimientos de otros estudios y vigilando la autenticidad de los datos.

F. Relevancia: se refiere a posibilidad de establecer una adecuada evaluación sobre los resultados y los objetivos propuestos. Este estudio es relevante, ya que, a través de los hallazgos obtenidos, permite contribuir a estructurar nuevos planteamientos teóricos, pudiendo también, verificar que la justificación y los resultados de esta investigación presentan relación.

G. Concordancia teórica-epistemológica: este criterio alude a la coherencia que debe de existir entre el fenómeno que se investiga y la teoría que fundamenta la comprensión de dicha investigación. En lo indagado en el estudio se pudo contrastar una relación lógica existente entre el hecho investigado y la teoría que sustenta la realidad del mismo.

III. REPORTE DE RESULTADOS

3.1. Análisis y discusión de los resultados.

3.1.1. Análisis de resultados

En el presente trabajo de investigación se identificaron las siguientes dimensiones: dimensión social, dimensión cultural, dimensión emocional, dimensión infraestructura, dimensión política, dimensión derecha y la dimensión autonomía.

A. Dimensión Social

Las dimensiones sociales del transporte público hacen alusión al conjunto de características y la identificación de necesidades socioculturales y de carácter cultural de los sujetos y los grupos colectivos los cuales facilitan el acceso a las oportunidades (MACPHERSON, 2004). (Julian and Fiona, 2003).

En este trabajo la dimensión social analiza la forma en cómo los jóvenes con discapacidad física son tratados por la autoridad de tránsito, los transeúntes, pasajeros y conductores de transporte público.

La dimensión social en este trabajo es coherente con los objetivos de la investigación porque pretende analizar la manera en cómo los jóvenes con discapacidad física perciben la realidad respecto al acceso al transporte público haciendo énfasis en el trato de los conductores, las acciones que las autoridades de tránsito realizan para favorecer su accesibilidad y también la práctica de los derechos que los pasajeros realizan para favorecer la accesibilidad al transporte público. A continuación, la figura uno.

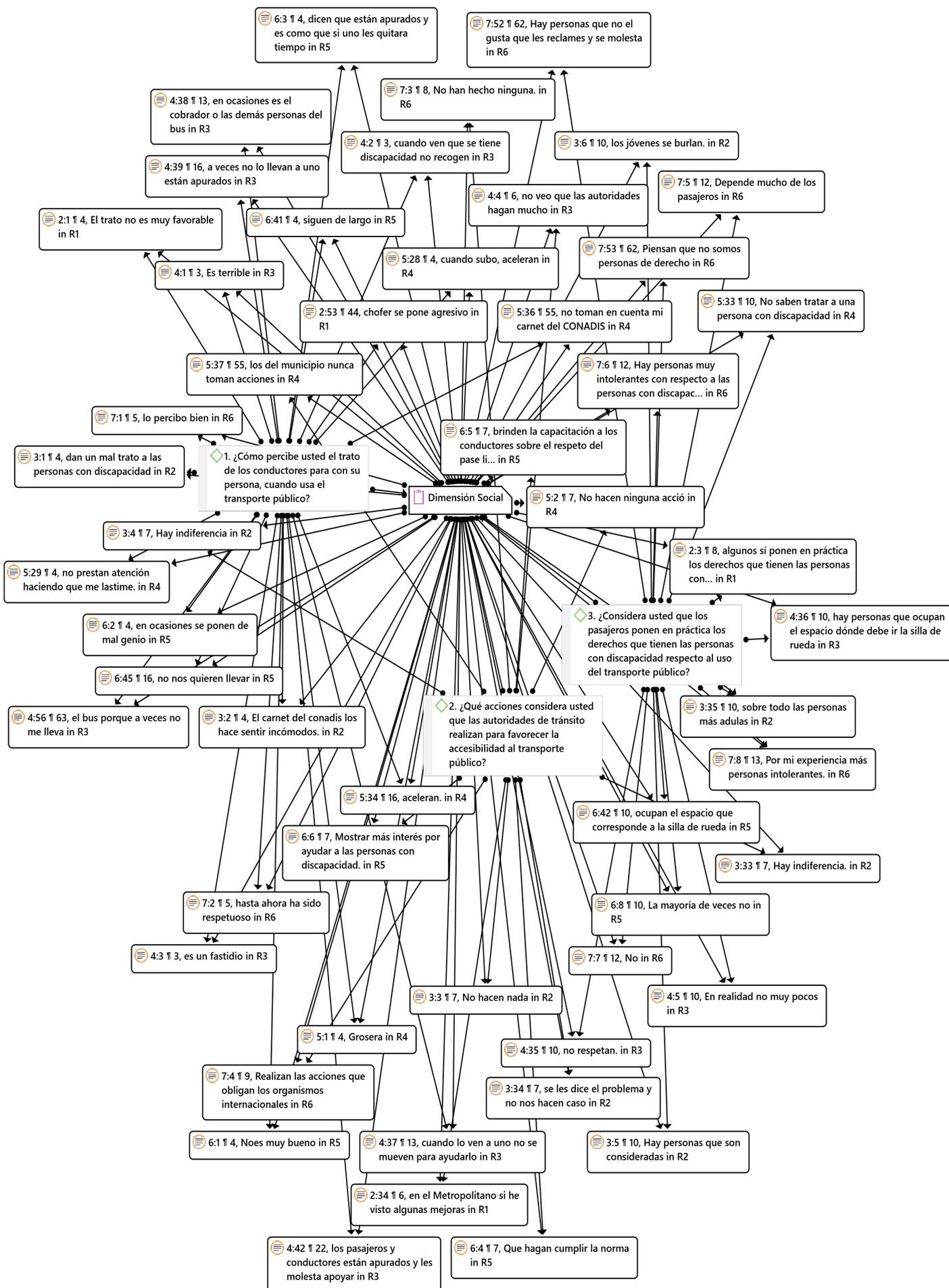


Figura uno. Red Hermenéutica de la dimensión Social.

En esta parte pudimos obtener respuestas en materia de preguntas acerca de la percepción sobre el trato de conductores de transporte público, las acciones de las autoridades de tránsito a favor de la accesibilidad al transporte público y las prácticas sobre los derechos de la persona con discapacidad que realizan los pasajeros; teniendo como resultado que para las personas entrevistadas el trato de los conductores no es el adecuado, debido a que no demuestran educación ni respeto para con las personas con discapacidad física, por sus actitudes precipitadas al manejar sin esperar que estos suban al transporte, renegando tanto al ver el carnet de conadis como a la persona con discapacidad y no permitiendo que estos suban al transporte cuando los ven esperando en los paraderos. Por otro lado, los sujetos investigados refieren que, las autoridades de tránsito no hacen ninguna acción voluntaria a favor de la accesibilidad al transporte público para las personas con discapacidad y solo se limitan a las acciones impuestas por los organismos que regulan el transporte. En tanto los pasajeros refieren que, algunos son considerados al momento de ceder el asiento, también al ayudarlos a subir al transporte, pero otros son indiferentes ante estas acciones o hasta intolerantes.

B. Dimensión Cultural

La defensoría del pueblo (2008) expone que la cultura en valores y educación vial es la que fomenta que los sujetos adquieran actitudes preventivas y de responsabilidad perdurables en el tiempo.

En la presente investigación la dimensión cultural se aboca en analizar la manera en que los jóvenes trabajadores con discapacidad física perciben la formación cívica de los conductores, el rol de las autoridades que regulan y gestionan el sistema de transporte público para asumir responsablemente comportamientos y acciones para favorecer la accesibilidad. Por otro lado, esta dimensión también pretende analizar el tema de la discriminación como un componente cultural que puede afectar directamente a los usuarios entrevistados.

Los objetivos de investigación se relacionan directamente con esta dimensión, porque comprende que la accesibilidad al transporte público está marcada por un componente cultural que influye directamente en el comportamiento de las personas en un contexto social, el cual repercute en el desarrollo personal que tienen los jóvenes trabajadores con discapacidad física. A continuación, la figura dos.

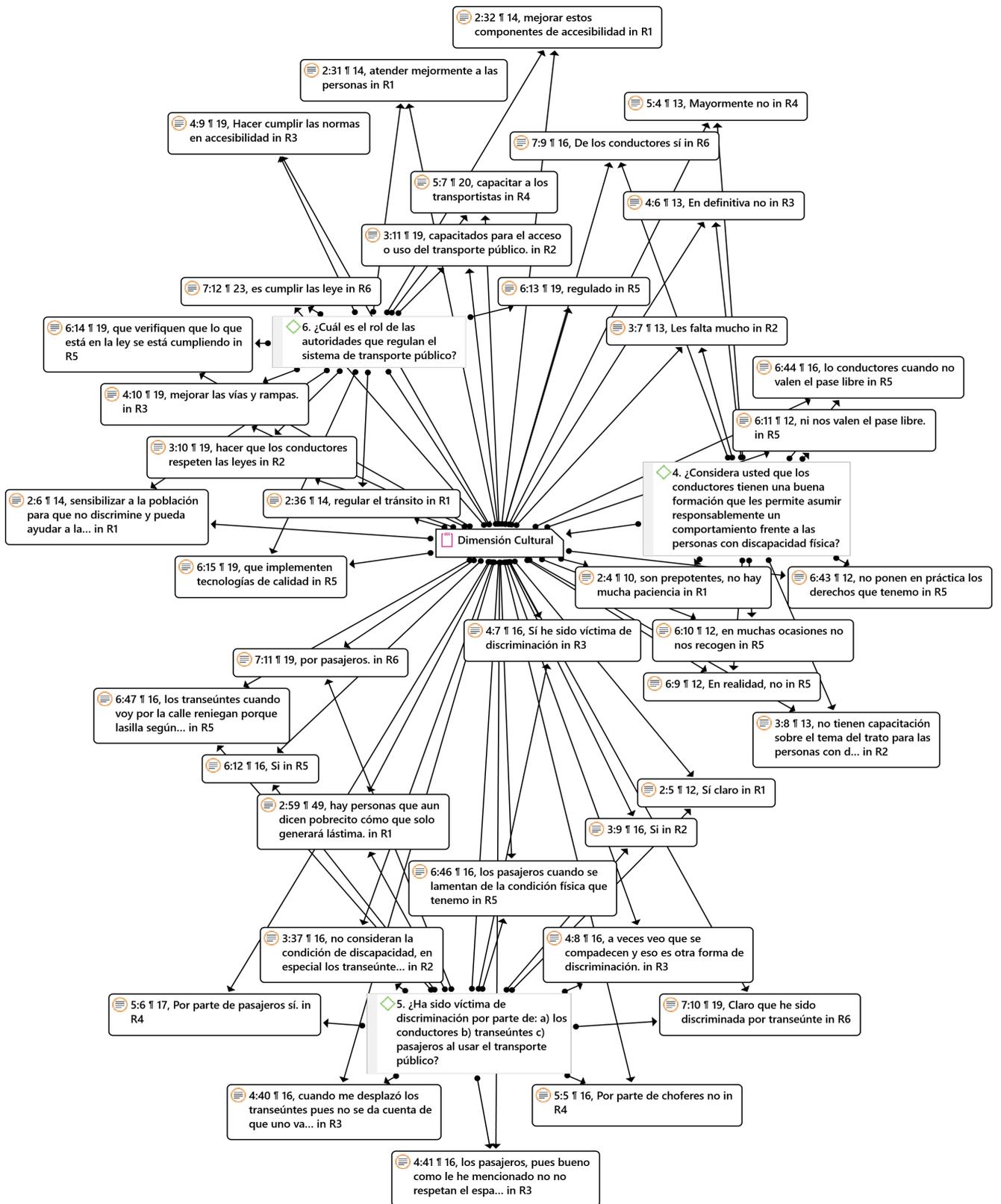


Figura dos. Red Hermenéutica de la dimensión Social.

Para comprender esta dimensión se tuvo en cuenta preguntas sobre la percepción acerca de la formación cívica de los conductores, la afectación de la discriminación y el rol de las autoridades que regulan y gestionan el transporte público. Ante ello, los sujetos investigados refieren que la mayoría de conductores no tiene una educación adecuada para comportarse cuando se encuentran frente a personas con discapacidad y tampoco muestran empatía al momento de manejar; sin embargo, existen otros conductores que sí hacen su mayor esfuerzo por hacer respetar los derechos de las personas con discapacidad. Seguido de ello, encontramos que la discriminación por parte de transeúntes, conductores y pasajeros hace que las experiencias en la calle se vuelvan incómodas para ellos. Además, refieren que el rol de las autoridades que regulan el transporte público debe empezar por atender de una buena manera a la persona con discapacidad, seguido de hacer cumplir las normas de accesibilidad, verificar que el transporte público esté cumpliendo con las leyes de las personas con discapacidad y capacitarlos para reforzar los conocimientos respecto a la discapacidad.

C. Dimensión Emocional

Goleman (2000) expone que la dimensión emocional hace referencia a la expresión de los sentimientos y comprensión de los mismos, así como a las cualidades emocionales tales como: empatía, adaptación y valores personales como el respeto, persistencia, amabilidad y cordialidad.

Para el presente trabajo la dimensión emocional juega un papel muy importante, porque nos permite la comprensión que los jóvenes trabajadores con discapacidad física tienen respecto a la satisfacción usando el transporte público, la empatía percibida y sentida por parte de las personas con quienes comparte el viaje, la descripción de la experiencia cuando viaja en transporte público y las opiniones personales respecto a la mejora de las condiciones de accesibilidad en el transporte para las personas con discapacidad.

Para los objetivos de esta investigación es menester la dimensión emocional, ya que nos permite describir los sentimientos, la expresión de opiniones respecto a las experiencias de viaje en el transporte público que tienen los jóvenes trabajadores con discapacidad física. A continuación, figura tres.

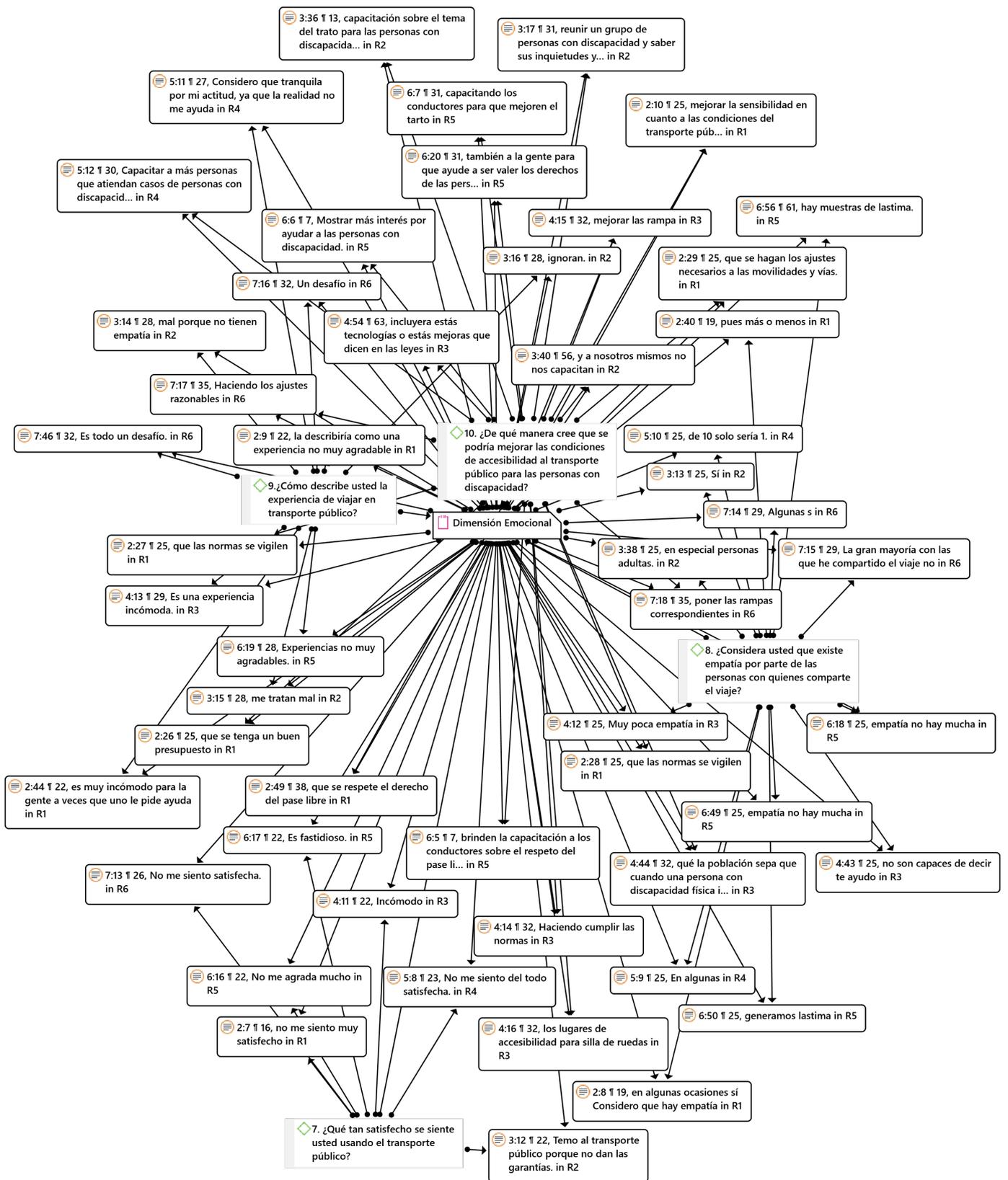


Figura tres. Red Hermenéutica de la dimensión Emocional.

En cuanto a esta dimensión, las preguntas que se realizaron fueron en base a la satisfacción para el uso de transporte público, la empatía de pasajeros, la experiencia de viajar en el transporte público y propuestas para mejorar la accesibilidad al transporte público; como respuesta, los sujetos de investigación refieren que no se sienten satisfechos al hacer uso del transporte público por sus deficiencias no solo de infraestructura sino también del trato de las personas que lo abordan. En cuanto a la empatía, consideran que sí existen personas que ponen en práctica la empatía al realizar acciones de ayuda dentro del transporte público, pero también consideran que existen personas que no cuentan con empatía y lo demuestran a través de la indiferencia en el transporte público. Respecto a sus descripciones sobre la experiencia de viajar en transporte público, expresan que en términos generales es desagradable porque es difícil para ellos subir al transporte y también porque el trato de las personas que abordan el transporte público es desligado del interés humanitario por ayudarlos a modo de voluntad. Por otro lado, los sujetos de estudio, consideran que el ministerio encargado debería de realizar ajustes razonables para mejorar los accesos al transporte público, así como también el crear espacios de escucha sobre las inquietudes de las personas con discapacidad para tomar en cuentas sus necesidades y partir de ellos para ejecutar acciones que satisfagan dichas necesidades, considerando que el ministerio cuente con un presupuesto exclusivo para solucionar dichas falencias.

D. Dimensión Infraestructura

Para el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU, 2009) la infraestructura vial es entendida como el conjunto de calles, intersecciones y enlaces que permiten tanto el tránsito de vehículos como el de personas dentro de la ciudad.

Esta dimensión toma en cuenta las condiciones de infraestructura vial y vehicular que favorecen la accesibilidad al transporte público de los jóvenes trabajadores que tienen discapacidad física. Asimismo, identifica los medios de transporte usados con más frecuencia y las otras alternativas de viaje cuando no usan el transporte público.

La dimensión de infraestructura juega un rol muy importante en el presente estudio, porque nos permite analizar uno de los grandes factores que limitan el acceso al transporte público y las repercusiones sociales y personales que este genera en los usuarios de investigación. Para la mejor comprensión de este aspecto se muestra a continuación la figura cuatro.

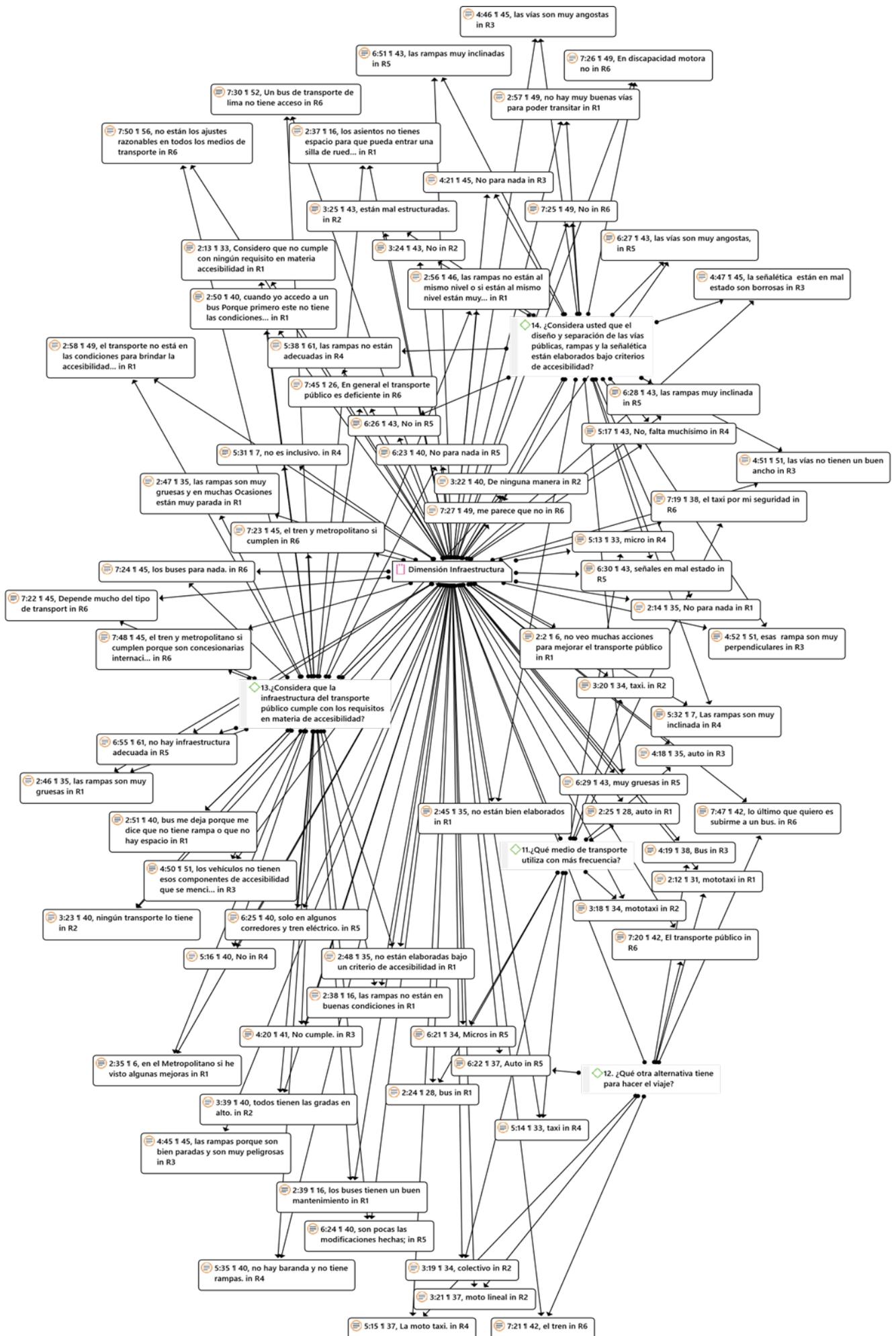


Figura cuatro. Red Hermenéutica de la Dimensión Infraestructura.

Respecto a la temática de infraestructura del transporte público y si esta cumple con los criterios de accesibilidad, los jóvenes entrevistados refirieron que el transporte público como tal es una problemática que se viene arrastrando desde hace bastantes años; muestra de ello son: unidades en mal estado, escaso mantenimiento de los buses, unidades sin espacio para la silla de ruedas, rampas accesibles ya que son demasiado inclinadas o gruesas, vías angostas y señalética en pésimas condiciones. Asimismo, refieren que algunas mejoras de accesibilidad se han visto implementadas en el tren y metropolitano. Por otro lado, debido a las pésimas condiciones del transporte público, los usuarios entrevistados refieren que el servicio público no es una alternativa de solución para una persona con discapacidad y más aun con discapacidad física, donde necesite utilizar la silla de ruedas; ya que este no garantiza su seguridad e integridad por lo tanto tienen que buscar solución en el servicio privado; refiriendo que subir a un bus es lo último que quieren hacer.

En ese sentido se puede inferir que la falta de infraestructura, en este caso para las personas con discapacidad física, no es algo que sorprenda, sino que es parte de una problemática mucho más compleja.

E. Dimensión Política

Schulze (2006) refiere que la política es el arte de conducir y manejar temas de carácter público e intereses colectivos. Entendiéndose así, la política como la capacidad que tienen los organismos públicos de tomar decisiones procurando el interés común de un grupo o comunidad.

Esta dimensión hace alusión al cumplimiento de las Políticas de Estado que garantizan la accesibilidad al transporte público de los jóvenes que tienen discapacidad física. Para una mejor comprensión se muestra a continuación la figura cinco.

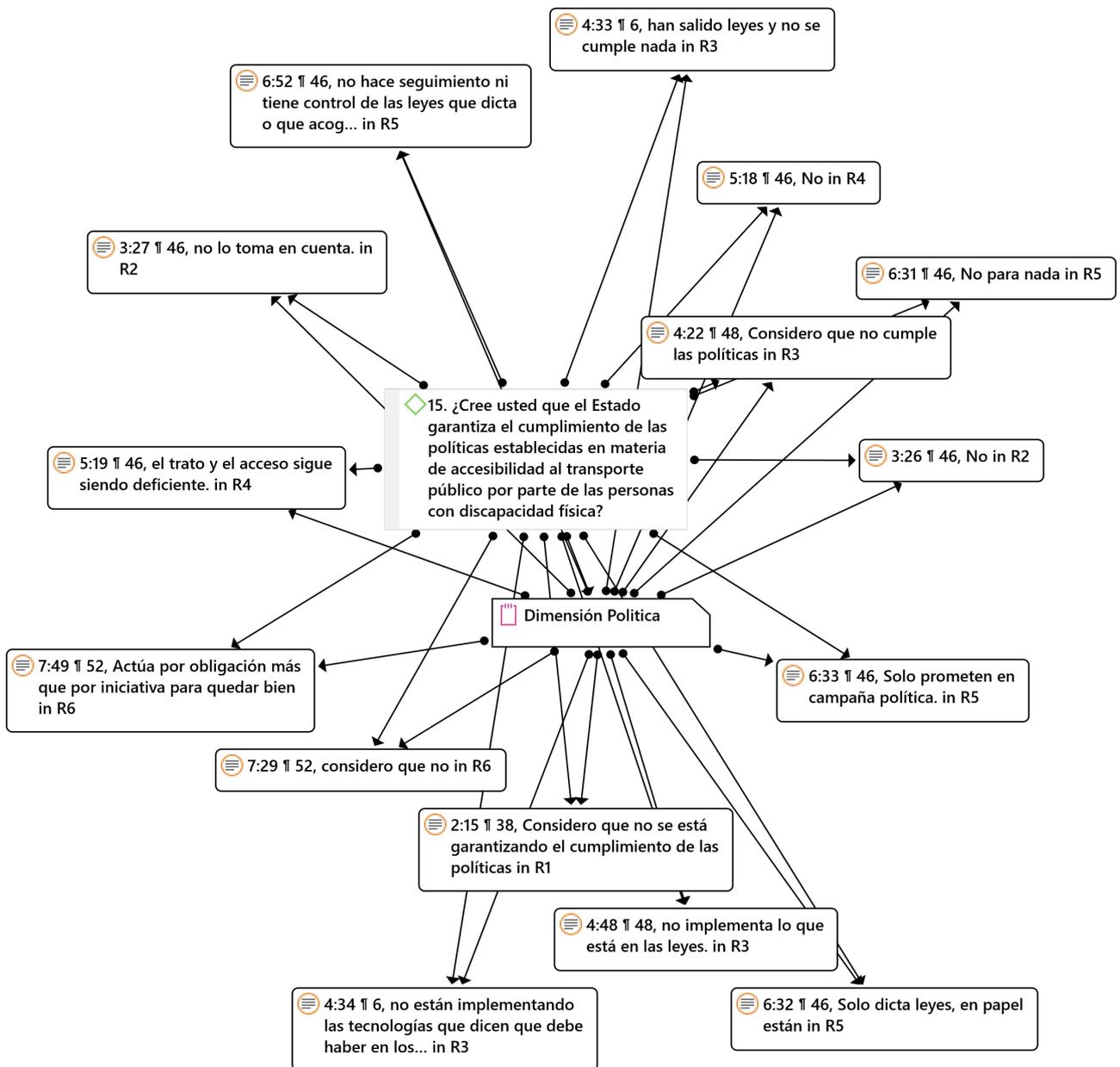


Figura cinco. Red Hermenéutica de la Dimensión Política.

Respecto a si el Estado garantiza el cumplimiento de las políticas en materia de accesibilidad al transporte público por parte de las personas con discapacidad física, los jóvenes entrevistados refirieron que el Estado no es garante de lo que promulga; ya que carece de monitorear, controlar, regular y hacer seguimiento de las leyes que aprobadas. Asimismo, manifestaron que el Estado actúa de manera eficiente y cuando lo hace es por obligación, más que

por iniciativa. La población no percibe un compromiso del Estado en estos temas, lo cual es preocupante y es un llamado de atención en un tema tan sensible y de tanta importancia.

F. Dimensión Derecho

Kant (como se citó en Rojas, 2004) alude que el derecho es el conjunto de condiciones que procuran la coexistencia con el arbitrio de todos los que conformen la sociedad basada en la ley universal de la libertad.

La dimensión de derecho se aboca en preguntas relacionadas a la percepción de los jóvenes que tienen discapacidad física sobre la accesibilidad al transporte público en igualdad de condiciones que el resto de la población, así como el conocimiento y aplicación de los mecanismos o medidas a tomar cuando consideren ser tratados con desigualdad en el uso del transporte público. A continuación, la figura seis.

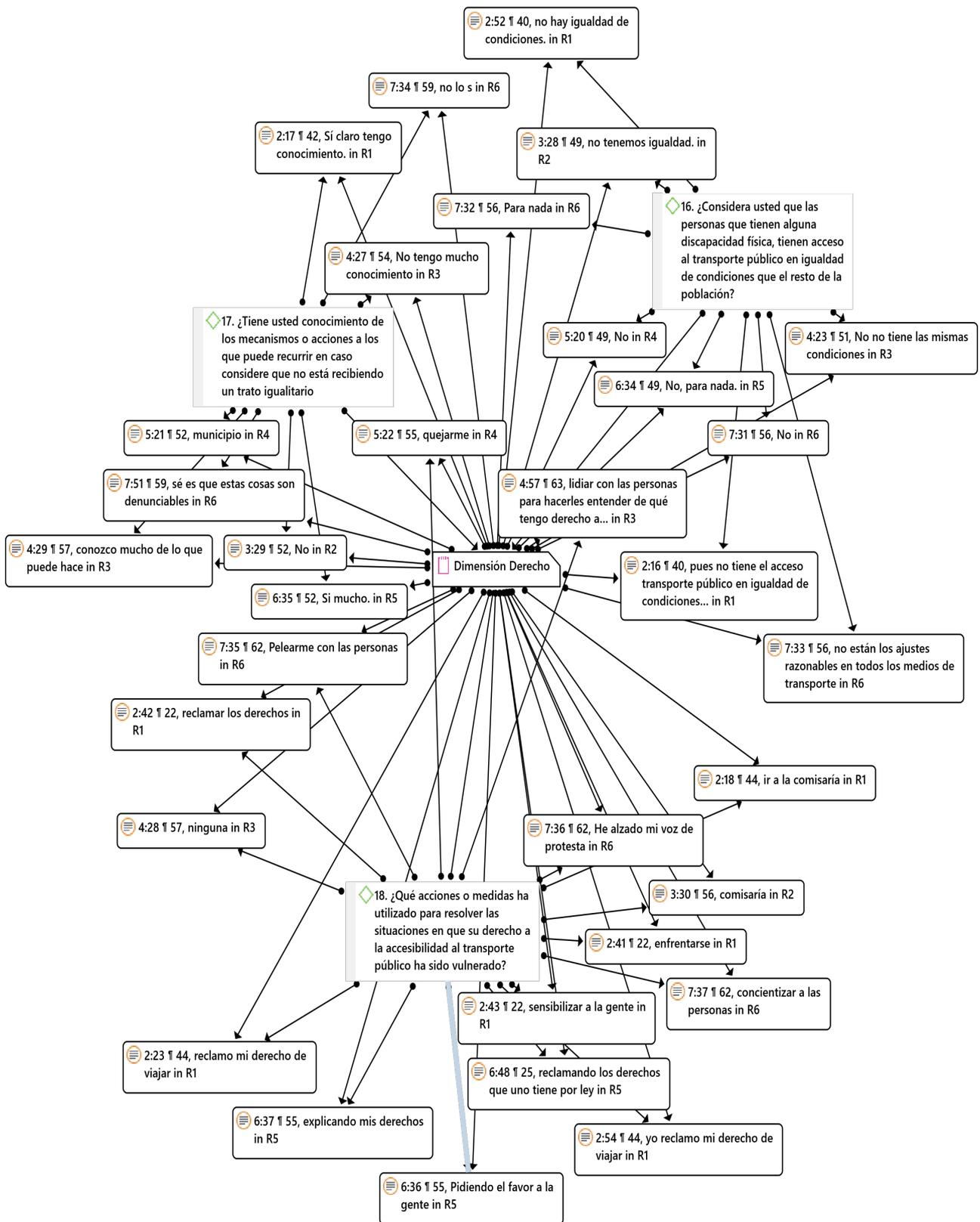


Figura seis. Red Hermenéutica de la dimensión derecho.

Respecto al conocimiento de los mecanismos o acciones que los jóvenes pueden recurrir cuando consideren que no están recibiendo un trato igualitario, hicieron alusión que no tienen mucho conocimiento; pero si saben que ante un comportamiento de trato poco igualitario pueden denunciar. Asimismo, refirieron que dentro de las acciones o medidas que ellos han utilizado para resolver situaciones donde el derecho a la accesibilidad ha sido vulnerado es recurriendo a la comisaría, alzando la voz o peleando con las personas. Por otro lado, la sensibilización fue una acción positiva a la que recurrieron cuando se encontraron en dicha situación.

G. Dimensión Autonomía

El Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (MVCS, 2018) refiere que la autonomía es la capacidad de controlar, afrontar y tomar decisiones personales por iniciativa propia respecto al cómo vivir de acuerdo con las preferencia y normas propias además de desarrollar las actividades básicas de la vida diaria.

Esta dimensión pretende analizar el desarrollo de la autonomía en los jóvenes que tienen discapacidad física, haciendo énfasis en las barreras y limitaciones percibidas y vividas al momento de hacer uso del transporte público.

La dimensión de autonomía juega un rol muy especial en los objetivos de la presente investigación, porque permite la comprensión de cómo las limitaciones de diversas índoles en el uso de transporte público afectan directamente en el desarrollo personal y social en los sujetos de estudio. A continuación, la figura siete.

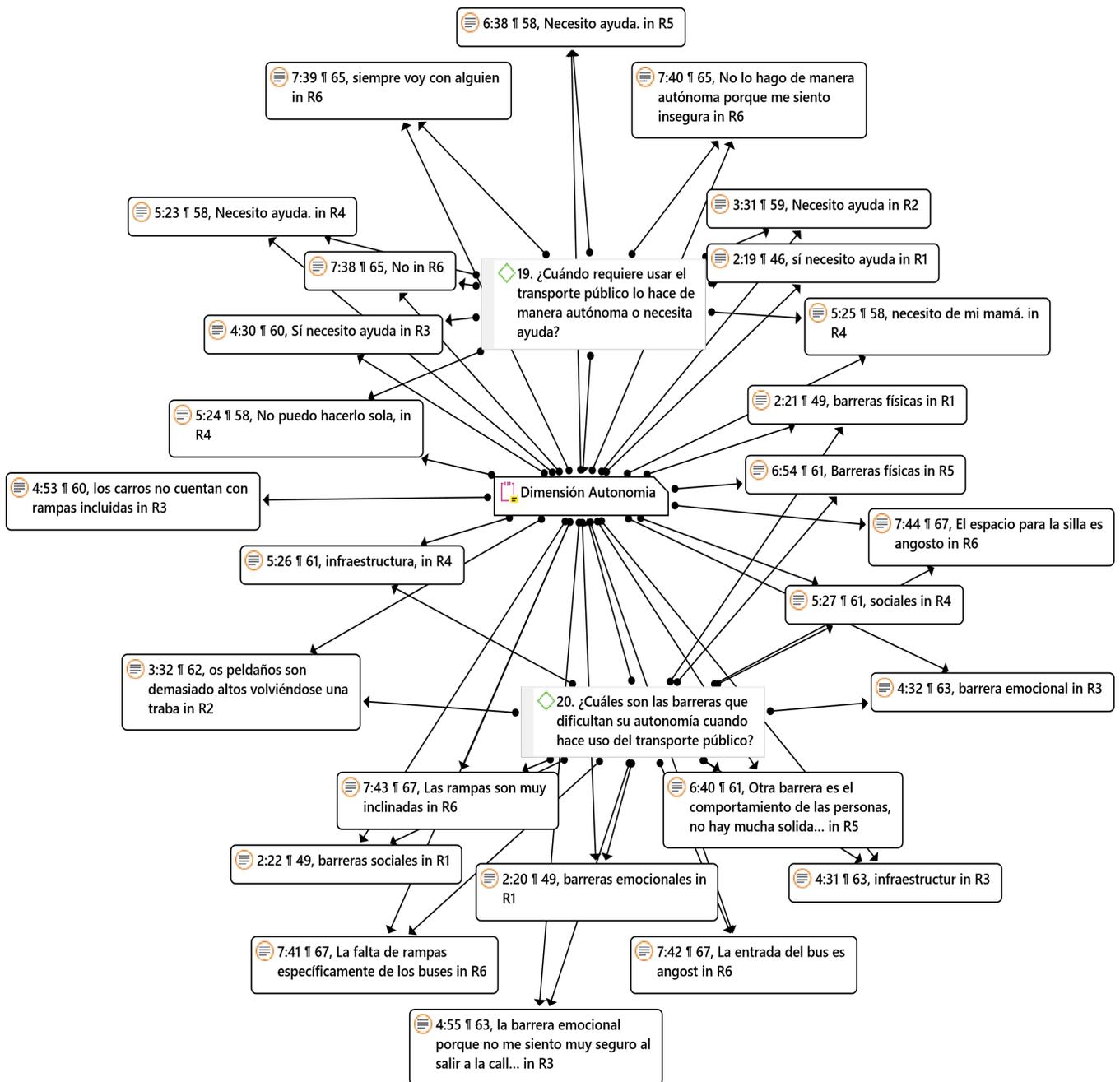


Figura siete. Red Hermenéutica de la Dimensión Autonomía.

Los jóvenes entrevistados hicieron alusión que el desarrollo de su autonomía al momento de utilizar el transporte público se ve limitada, ya que necesitan ayuda. En primer lugar, por las

condiciones de infraestructura que no cumplen los criterios de accesibilidad y en segundo lugar porque no se sienten seguros. Por otro lado, respecto a las barreras identificadas que dificultan su autonomía, hicieron alusión principalmente a las de carácter actitudinal, ya que perciben incomodidad de las personas cuando ingresan al transporte público, refieren que sienten miradas incómodas, comentarios que apuntan a ver la discapacidad como una muestra de lástima. Otra de las barreras identificadas fue la barrera emocional, ellos hacen referencia que no se sienten seguros de tomar el bus, ya que tienen que lidiar con personas para hacerles entender de que también tiene derecho a usar el transporte. Finalmente, las barreras físicas son percibidas como un aspecto que si bien es cierto limitan el desarrollo de la autonomía; pero las que determinan en sí este proceso es el componente actitudinal; porque, aunque se tuviese la infraestructura accesible, esta se ve completamente limitada en su uso por el comportamiento de las personas.

3.1.2. Discusión de resultados

El Artículo 15 de la Ley número 29973 instaura el Derecho a la accesibilidad y expone que los sujetos con discapacidad obtienen la igualdad de condiciones para acceder al ambiente físico, servicios, sistema de transporte, información y las vías de comunicación, de una forma más independiente y segura posible. En la investigación realizada se constata que, según la percepción de los jóvenes trabajadores con discapacidad física, el Estado carece de una intervención eficaz para garantizar el cumplimiento de las normas y la fiscalización de las leyes que están articuladas, las cuales poco se evidencian en el desarrollo de las políticas aplicadas. Es un tema preocupante, que deja en evidencia el compromiso limitado del gobierno para con dicha población, y es un llamado de atención en un tema tan sensible y de suma importancia.

Tarazona. (2018) refiere que la accesibilidad al transporte como derecho se ve vulnerado, dado que, no se cuenta con los dispositivos que permitan la accesibilidad, lo cual se materializa y efectúa su acceso libre a las actividades cotidiana, situación que incide en violación ley N° 29973, Art 15. Esto se constata con la información recabada en las entrevistas, ya que los jóvenes trabajadores con discapacidad física refieren no contar con los ajustes razonables en el transporte público, dejando sin efecto el derecho a la accesibilidad al transporte tal como se estipula en la ley general de la persona con discapacidad.

Rengifo & Loyola. (2018) mediante un estudio evidenciaron que hay una cifra importante de personas con discapacidad que está desatendida y demanda servicios accesibles, adaptados y modernos, debido a que los actuales servicios ofrecidos muestran grandes limitaciones e

insatisfacciones para los usuarios. Ello se comprueba con lo expresado por los sujetos investigados, quienes refieren que encuentran limitaciones en el transporte público debido a la infraestructura, la cual no es adecuada ni cumple los criterios de accesibilidad; ya que evidencian la ausencia de rampas, señalética en mal estado, inadecuada separación de vías y la poca implementación de tecnologías en las unidades de viaje.

El Banco Interamericano de Desarrollo (2021) realizó un estudio cualitativo con el objetivo principal de identificar las barreras de accesibilidad presentadas a lo largo del viaje de los sujetos en estudio; como resultado se obtuvo que hay poca empatía y respeto por parte de los usuarios hacia las personas que tienen alguna discapacidad cuando están usando el transporte. Al compararlo con las respuestas de los entrevistados, se constata que una de las barreras más comunes con las que luchan son las barreras sociales, generando un contexto de discriminación para con las personas con discapacidad, lo cual repercute en su estado emocional.

Calle et al. (2018) refieren a través de una investigación que existen causales que generan la exclusión del acceso al transporte de los individuos investigados, las cuales son barreras de acceso actitudinal, ambiental e interactivas, y la posición social en la que se ubican los individuos bajo esta condición. Este estudio se relaciona con declaraciones brindadas por los jóvenes trabajadores con discapacidad física, cuando hacen alusión que la actitud percibida por parte de las personas con quienes comparte el viaje suele ser indiferente ante su condición física. En este sentido la problemática sobre accesibilidad no solo está ligada al componente físico ambiental, también al aspecto social donde se dan las condiciones que permiten el acceso para todos (Conadis, 2020).

Bandura (1977) sostiene que el desarrollo humano es comprendido por la acción del aprendizaje dado entre un ambiente social, fijándose en el rol que ejercen los procesos cognitivos, observacional, autorregulador y autorreflexivo, como sostenimiento trascendental en el funcionamiento psicosocial. Este postulado se contrasta con los resultados de las entrevistas aplicadas a los jóvenes trabajadores con discapacidad física, quienes aluden que el componente social juega un rol muy importante en el desarrollo de capacidades, ya que al interactuar con las personas se desarrolla un nuevo aprendizaje, se implementan nuevas conductas y se crean sinergias.

Comité sobre los derechos de las personas con discapacidad (2014) refiere que el alcance específico del estándar de accesibilidad es considerado una condición que antecede a que los individuos que tienen alguna discapacidad tengan la posibilidad de vivir y gozar de una manera

independiente, que les permita participar plenamente en la sociedad con los mismos beneficios y garantías que los demás. En el presente estudio los sujetos investigados consideran que el desarrollo de su autonomía se ve limitado porque no se efectúa de forma adecuada el derecho a la accesibilidad, imposibilitando su participación en el contexto en el que se desarrollan socialmente y generando dependencia en su cotidianidad.

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

4.1. Conclusiones

En la presente investigación se pudo analizar la accesibilidad al transporte público desde el marco normativo, encontrándose que el Estado no es garante de las leyes que están promulgadas debido a la carencia en el monitoreo, control y regulación de las mismas. Y con respecto a la percepción desde las vivencias de los jóvenes trabajadores con discapacidad física, los sujetos manifestaron que el Estado actúa de manera poco eficiente y cuando lo hace es por obligación, más que por iniciativa debido a sus actitudes. La población no percibe un compromiso del Estado en estos temas, lo cual es preocupante y es un llamado de atención para un asunto tan sensible y de tanta importancia.

En el objetivo específico número uno, se pudieron identificar las dimensiones de carácter social, cultural, emocional, de infraestructura, político, de derecho y de autonomía, lo cual permitió conocer la realidad de los sujetos de estudio, encontrando de este modo los problemas que subyacen en cada una de las dimensiones y sirviendo también como punto de partida para la proposición de soluciones desde una mirada holística e integral.

En cuanto al objetivo específico número dos, identificar de qué manera afecta la limitada accesibilidad al transporte público de los jóvenes trabajadores con discapacidad física, se encontró que hay obstrucción en el desarrollo social y autónomo debido a las barreras encontradas en el ambiente, las cuales se representan en acciones o comportamientos que generan sentimientos de rechazo, descontento, resentimiento, temor y en ocasiones limita la participación social como sujeto de derecho.

Respecto al objetivo específico número tres, describir la percepción de los jóvenes trabajadores con discapacidad física acerca de la accesibilidad al transporte público resulta ser una de las grandes problemáticas sociales con las que luchan día a día, debido a que el sistema actual poco garantiza las condiciones en materia de accesibilidad al servicio de transporte que ofrece, ni tampoco cumplen con lo que exige la normativa del estado en materia de defensa y consideración para con esta población, siendo poco garante de los derechos de este grupo de personas.

4.2. Recomendaciones

El Estado que invierta más en el gobierno local para la ejecución efectiva de acciones basadas en la normativa ya creada, con relevancia en la cultura de valores que deben ejercer las diversas instituciones que regulan las atenciones para la accesibilidad al transporte público.

A las autoridades de transporte, especialmente al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, así como la entidad fiscalizadora, realizar un estudio integral real sobre la accesibilidad al transporte público de las personas que tienen discapacidad física, y que este tenga una metodología estratégica que permita conocer la situación real y se pueda invertir, reformar y adaptar en la infraestructura necesaria y la implementación de nuevas tecnologías que promueven la socialización y la inclusión

A los diversos ministerios que trabajen de manera articulada y voluntariamente en cumplir con la efectividad de los derechos con base humanitaria y en alivianar dicha situación donde todos saldremos beneficiados; que no solo se quede en una simple reforma en papel donde los perjudicados son los menos favorecidos.

A la municipalidad de Santiago de Surco tomar en cuenta la presencia del Trabajador Social para que lidere en la oficina municipal de atención a las personas con discapacidad (Omaped) en la planificación, diseño e implementación de planes educativos y formativos de sensibilización al ciudadano para que este pueda ejercer un papel activo en el proceso de accesibilidad.

A la oficina de OMAPED crear una red de apoyo desde, para y con las personas con discapacidad física, para que puedan expresar opiniones que apuntan a mejorar las condiciones de accesibilidad y de esta manera se fortalezca su participación social y repercute en su desarrollo personal.

A los nuevos trabajadores sociales que realicen estudios relacionados a la discapacidad y la accesibilidad al transporte público debido a que se encuentra bastante limitado.

Casapino, C y Palomino, H. (2021). Vista de accesibilidad peatonal para personas con movilidad reducida y discapacidad motriz en la Plaza de Armas, Plaza Regocijo y Plaza San Francisco del Centro Histórico del Cusco.

<https://revistas.upt.edu.pe/ojs/index.php/arquittek/article/view/554/520>

Comité sobre los derechos de las personas con discapacidad (2014). Observación General No. 2: Accesibilidad (Artículo 9).

Conadis. (2019). El Conadis junto a la Municipalidad de Lima y el Ministerio Público organizaron la Campaña PASE LIBRE - Gobierno del Perú.

<https://www.gob.pe/institucion/conadis/noticias/49552-el-conadis-junto-a-lamunicipalidad-de-lima-y-el-ministerio-publico-organizaron-la-campana-pase-libre>

Conadis. (2020). Conversatorio “ Entre Aliados” busca promover el transporte accesible para personas con discapacidad - Gobierno del Perú. 2020.

<https://www.gob.pe/institucion/conadis/noticias/294664-conversatorio-entre-aliadosbuscapromover-el-transporte-accesible-para-personas-con-discapacidad>

Defensoría del pueblo (2008). El transporte urbano en Lima Metropolitana: Un desafío en defensa de la vida.

https://www.defensoria.gob.pe/modules/Downloads/informes/defensoriales/informe_137.pdf

Defensoría del Pueblo (2019). DEFENSORÍA DEL PUEBLO EXIGE MEJORAR LA ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD. <https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2019/08/NP259-19.pdf>

Díaz, E. (2020). Satisfacción del usuario con discapacidad motriz en los servicios de transporte público en tres distritos de Lima Metropolitana.

https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/43745/Diaz_HESD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Díaz Velázquez, E., y García, C. (2018). *Estudio integral sobre la accesibilidad a los medios de transporte públicos en España*. Madrid: Real Patronato sobre Discapacidad.

<https://www.cedd.net/es/publicaciones/Record/538988#>

El Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (2018). Plan Nacional de Accesibilidad, 2018 – 2023. <https://www.conadisperu.gob.pe/wp-content/uploads/2018/01/Plan-Nacional-de-Accesibilidad.pdf>

- Gerencia de Desarrollo Social. (2005). *Lineamientos de Lima Metropolitana en materia de discapacidad*.
<https://www.munlima.gob.pe/images/gerencias/documentos/omaped/Lineamientos-deLimaMetropolitana-en-materia-de-discapacidad.pdf>
- Goleman, D. (2000). *Inteligencia emocional*. Santiago de Chile. Javier Vergara Editor, 2000.
- Grados, J. & Sanchez, E. (2007). *La entrevista en las organizaciones*. Manual moderno. [Jaime Grados - La Entrevista En Las Organizaciones \[3no79vgqjgld\] \(idoc.pub\)](#)
- Hernandez Sampieri, R., Fernandez, C., & Baptista, P. (2004). *Metodología de la Investigación* (3rd ed.). México. <https://nodo.ugto.mx/wp-content/uploads/2017/03/Metodologia-de-la-Investigacion.pdf?msclkid=5fa7d329d0a111ecba44508f8115364b>
- Hernandez Sampieri, R., Fernandez, C., & Baptista, P. (2014). *METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN* (6th ed.). McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V. <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- Hurtado, E. (Marzo de 2021). *El potencial de Santiago de Surco como marca ciudad*.
https://repositorio.ulima.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12724/13826/Hurtado_Potencia-l-Surco-Marca.pdf
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2017). *INEI difunde Base de Datos de los Censos Nacionales 2017 y el Perfil Sociodemográfico del Perú*. [INEI difunde Base de Datos de los Censos Nacionales 2017 y el Perfil Sociodemográfico del Perú - Noticias - Instituto Nacional de Estadística e Informática - Gobierno del Perú \(www.gob.pe\)](#)
- MACPHERSON, S. (2004). Julian Hine and Fiona Mitchell (2003), *Transport Disadvantage and Social Exclusion: Exclusionary Mechanisms in Transport in Urban Scotland*, Aldershot: Ashgate, 162 pp., £42.50 hbk, ISBN: 0-7546-1847-1. *Journal of Social Policy*, 33(3), 525-526. doi:10.1017/S004727940434794X.
- Martuccelli, E. (2000). *Arquitectura para una ciudad fragmentada*. Universidad Ricardo Palma.
- Merlinsky, J. (2006). *Gabriela La entrevista como forma de conocimiento y como texto negociado: notas para una pedagogía de la investigación*. *Cinta de Moebio* [en línea]. 2006, (27),27-33. ISSN. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10102703>
- MIMP Conadis. (Productor). (2018). *¿Cuántos tipos de discapacidad hay?*. [video]. De [¿Cuántos tipos de discapacidad hay? - YouTube](#)
- Ministerio de Vivienda y Urbanismo (2009). *MANUAL DE VIABILIDAD URBANA RECOMENDACIONES PARA EL DISEÑO DE ELEMENTOS DE*

INFRAESTRUCTURA VIAL URBANA.

<http://pavimentacion.serviurm.cl/doc/mpall/REDEVU%20MINVU%202009.pdf>

Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables. (2020). *Política Nacional en Discapacidad para el Desarrollo*.

<https://sistemas.conadisperu.gob.pe/normativos/public/uploads/archivos/3pnddiDJWZLgknyyT.pdf>

Mora, M. & Fandiño, D. (1994). El enfoque ecológico de la familia y el trabajo social. *Revista Costarricense de Trabajo Social*. 1 (4), 2.

<https://revista.trabajosocial.or.cr/index.php/revista/article/view/155/168>

Niño R., V. M. (2011) Metodología de la Investigación Diseño y Ejecución.

https://www.academia.edu/35258714/METODOLOGIA_DE_LA_INVESTIGACION_DISENO_Y_EJECUCION

Noreña, A., Alcaraz, N., Rojas, J. & Rebolledo, D. (2012). Aplicabilidad de los criterios de rigor y éticos en la investigación cualitativa. *Aquichan*, 12(3), 263-274.

http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-59972012000300006&lng=es&tlng=es.

Oficina de Programación Multianual de Inversiones. (OPMI, 2020). *Diagnóstico de brechas de infraestructura y servicios*. <https://www.munisurco.gob.pe/mdocs-posts/diagnostico-de-brechas-2021-2023-3/>

Pérez, M. y Chhabra, G. (2019). Modelos teóricos de discapacidad: un seguimiento del desarrollo histórico del concepto de discapacidad en las últimas cinco décadas. *REVISTA ESPAÑOLA DE DISCAPACIDAD*, 7 (I): 7(1), 12-13. doi: 10.5569/2340- 5104.07.01.01.

Protransporte. (2013). Plan Estratégico Institucional 2013-2016.

<https://www.protransporte.gob.pe/pdf/transparencia/pei-2013-2016-plan-estrategico-institucional.pdf>

Registro Nacional de la Persona con Discapacidad. (2021). *Informe estadístico del Registro Nacional de la Persona con Discapacidad - Reporte Enero 2022*.

https://drive.google.com/file/d/1jIUn_64ic0wWjdE7mOFFLtG618S-2LZ/view

Rengifo, P. (2018). *Servicio de Movilidad Accesible para Personas Con Discapacidad Motriz, Visual y/o Auditiva en Lima Metropolitana*. <https://handle/20.500.12640/1259>

Rojas, V. (2004). La Filosofía del Derecho de Immanuel Kant. Vol. 13, n° 2: 111-146. ISSN 1132-9947. https://minerva.usc.es/xmlui/bitstream/handle/10347/7813/1/pg_113-150_dereito13-2.pdf

Schulze, R. O. (2006). Conceptos de política. (D. Nohlen , Ed.) Diccionario de ciencia política. <https://redalyc.org/pdf/4077/407736377008.pdf>

VI. ANEXOS

Anexo 1. Resolución de título



FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES
RESOLUCIÓN N° 0166-2023/FADHU-USS

Pimentel, 24 de febrero del 2023

VISTO

El oficio N° 0015-2023/FADHU-DTS-USS de fecha 24 de enero del 2023, presentado por la Escuela Profesional de Trabajo Social, quien informa que la (los) estudiantes CALDERON VERASTEGUI ALISSON FERNANDA y LAVERDE LONDOÑO DERLIN ALEJANDRA, solicitan el cambio de TÍTULO de Investigación (tesis); Y,

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución Política del Perú en su Artículo 18° establece que: "La educación universitaria tiene como fines la formación profesional, la difusión cultural, la creación intelectual y artística y la investigación científica y tecnológica (...)".

Que, acorde con lo establecido en el Artículo 8° de la Ley Universitaria, Ley N° 30220, "La autonomía inherente a las Universidades se ejerce de conformidad con lo establecido en la Constitución, la presente ley demás normativa aplicable. Esta autonomía se manifiesta en los siguientes regímenes: normativo, de gobierno, académico, administrativo y económico". La Universidad Señor de Sipán desarrolla sus actividades dentro de su autonomía prevista en la Constitución Política del Estado y la Ley Universitaria N° 30220.

Que, acorde con lo establecido en la Ley Universitaria N°30220; indica:

- Artículo N° 6°: Fines de la Universidad, inciso 6.5) "Realizar y promover la investigación científica, tecnológica y humanística la creación intelectual y artística".

Según lo establecido en el Artículo 45° de la Ley Universitaria, Ley N° 30220, "Obtención de Grados y Títulos; Para la obtención de grados y títulos se realiza de acuerdo a las exigencias académicas que cada universidad establezca en sus respectivas normas internas.

Que, el Reglamento de Investigación de la USS Versión 8, aprobado con Resolución de Directorio N°015-2022/PD-USS, señala:

- Artículo 72°: Aprobación del tema de investigación: El Comité de Investigación de la escuela profesional eleva los temas del proyecto de investigación y del trabajo de investigación que esté acorde a las líneas de investigación institucional a Facultad para la emisión de la resolución.

Que, Reglamento de Grados y Títulos Versión 08 aprobado con resolución de directorio N° 020-2022/PD-USS, señala:

- Artículo 21°: "Los temas de trabajo de investigación, trabajo académico y tesis son aprobados por el Comité de Investigación y derivados a la facultad o Escuela de Posgrado, según corresponda, para la emisión de la resolución respectiva. El período de vigencia de los mismos será de dos años, a partir de su aprobación (...)".

- Artículo 24°: "La tesis, es un estudio que debe denotar rigurosidad metodológica, originalidad, relevancia social, utilidad teórica y/o práctica en el ámbito de la escuela académico profesional (...)".

- Artículo 25°: "El tema debe responder a alguna de las líneas de investigación institucionales de la USS S.A.C".

Que, mediante Resolución N° 1191-2022/FADHU-USS de fecha 28 de noviembre del 2022, se resuelve aprobar el tema de investigación (tesis) denominado: "PERCEPCIÓN DE LOS JÓVENES TRABAJADORES CON DISCAPACIDAD FÍSICA SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO. DISTRITO ATE VITARTE, 2022", presentado por las estudiantes CALDERON VERASTEGUI ALISSON FERNANDA y LAVERDE LONDOÑO DERLIN ALEJANDRA.

Que, mediante el oficio N° 0015-2023/FADHU-DTS-USS de fecha 24 de enero del 2023, remitido por la Escuela Profesional de Derecho, quien eleva la solicitud presentada por la (el) estudiantes CALDERON VERASTEGUI ALISSON FERNANDA y LAVERDE LONDOÑO DERLIN ALEJANDRA, en donde solicitan el cambio del tema de investigación (tesis) denominado: "PERCEPCIÓN DE LOS JÓVENES TRABAJADORES CON DISCAPACIDAD FÍSICA SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO. DISTRITO ATE VITARTE, 2022", por el denominado: "PERCEPCIÓN DE LOS JÓVENES TRABAJADORES CON DISCAPACIDAD FÍSICA SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO- DISTRITO DE SANTIAGO DE SURCO, 2022".

Estando a lo expuesto y en uso de las atribuciones conferidas y de conformidad con las normas y reglamentos vigentes.

SE RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: AUTORIZAR y APROBAR el cambio del tema de investigación Tesis del denominado: "PERCEPCIÓN DE LOS JÓVENES TRABAJADORES CON DISCAPACIDAD FÍSICA SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO. DISTRITO ATE VITARTE, 2022", por el denominado: "PERCEPCIÓN DE LOS JÓVENES TRABAJADORES CON DISCAPACIDAD FÍSICA SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO- DISTRITO DE SANTIAGO DE SURCO, 2022" presentado por el (los) estudiantes CALDERON VERASTEGUI ALISSON FERNANDA y LAVERDE LONDOÑO DERLIN ALEJANDRA.

ARTÍCULO SEGUNDO: DEJAR SIN EFECTO la Resolución N° 1191-2022/FADHU-USS de fecha 28 de noviembre del 2022, en el extremo que corresponde a las estudiantes CALDERON VERASTEGUI ALISSON FERNANDA y LAVERDE LONDOÑO DERLIN ALEJANDRA.

ARTÍCULO TERCERO: DISPONER que las áreas competentes tomen conocimiento de la presente resolución con la finalidad de dar las facilidades para la ejecución de la presente Investigación

REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE Y ARCHÍVESE



Dra. Dioses Leacano Nelly
Decana de la Facultad de Derecho y Humanidades



Mg. Delgado Vega Paula Elena
Secretaria Académica Facultad de Derecho y Humanidades

Anexo 2. Consentimiento informado

FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES ESCUELA PROFESIONAL DE TRABAJO SOCIAL

CONSENTIMIENTO INFORMADO

I. INFORMACIÓN

El presente formulario de CONSENTIMIENTO INFORMADO, está dirigido a las personas mayores de edad, que serán invitadas para participar en la investigación **Percepción de los Jóvenes Trabajadores con Discapacidad Física Sobre la Accesibilidad al Transporte Público- Distrito de Santiago de Surco, 2022**. Que se realizará como parte de la formación profesional de los estudiantes de la Escuela Profesional de Trabajo Social, Facultad de Humanidades, de la Universidad Señor de Sipán, de Chiclayo. El objetivo de la entrevista es Medir la percepción sobre la accesibilidad al transporte público de las personas que tienen discapacidad física.

La investigación es conducida por el docente de la asignatura Metodología de la Investigación Científica, MSc. Montenegro Ordoñez, Juan y es asesorada por la Mg. Montenegro Saldaña, Cecilia Fabiola. Tiene el propósito de complementar la formación profesional de los estudiantes del X ciclo de Trabajo Social, con actividades prácticas, en lugares fuera del campus universitario.

Autonomía y voluntariedad. En condición de ser un sujeto con total autonomía para la toma de decisiones, usted decidirá voluntariamente participar o no en la presente investigación. Si usted acepta participar en la presente investigación, se le pedirá que responda algunas preguntas en una entrevista semiestructurada que durará aproximadamente dos horas. La entrevista será grabada utilizando un equipo de audio, o si usted desea, será filmada utilizando un equipo de audio video. En el caso que usted nos permita utilizar un equipo de audio video o de filmación, no se mostrará su rostro. La grabación realizada, será para después transcribir la entrevista, una vez realizado dicho proceso la grabación será destruida.

La entrevista consistirá en preguntas sobre la percepción que tiene usted sobre la accesibilidad al transporte público, teniendo en cuenta las siguientes dimensiones: social, cultural, emocional, infraestructura, política, derecho, autonomía. Así como usted decide participar en la investigación, también decidirá participar hasta que concluya la entrevista, o decidirá retirarse cuando lo quiera, sin ningún daño o perjuicio para su bienestar. Los fines de la investigación son estrictamente académicos. La información que usted nos proporcione, sólo será empleada para el cumplimiento de los objetivos de la investigación.

Justicia. Su participación en la presente investigación, no significa ningún riesgo para usted, ni le ocasionará daño alguno. Asimismo, tampoco le proporcionará beneficios directos. Solo, que usted, ha participado y contribuido voluntariamente, a la formación profesional de los estudiantes responsables de la investigación, de la Universidad Señor de Sipán.

Comprensión. Por favor, deseamos que nos diga si ha entendido lo que hemos conversado hasta este momento. Díganos qué dudas tiene o qué quisiera que se esclarezca mejor, con mucho gusto absolveremos sus dudas. Es necesario que usted haya comprendido de que se trata la investigación y el rol que desempeña.

Confidencialidad. No utilizaremos su nombre en la investigación. Por ello, usted es libre de elegir su identificación, ya sea por algún seudónimo que desee utilizar.

Solo los estudiantes, investigadores responsables de la investigación, conocerán su seudónimo.

II. FORMULARIO

Yo, He aceptado voluntariamente la invitación de participar en la investigación titulada **Percepción de los Jóvenes Trabajadores con Discapacidad Física Sobre la Accesibilidad al Transporte Público- Distrito de Santiago de Surco, 2022.**

Me han informado claramente sobre los responsables de la investigación, y a qué institución pertenecen. Asimismo, me han explicado sobre el propósito de la investigación, y que responderé a una entrevista semiestructurada que tiene por objetivo Medir la percepción sobre la accesibilidad al transporte público de las personas que tienen discapacidad física, teniendo como duración 40 minutos aproximadamente. También sé, que la información que proporcionaré es confidencial, y sólo será utilizada para los fines de la investigación. La entrevista será grabada, y luego de ser transcrita, será destruida.

Me han informado de los riesgos y beneficios. Me han dicho y sé, que mi participación es voluntaria y confidencial; por ello, solo me identificaré con un seudónimo que ha sido elegido según mi voluntad y decisión. La persona que me ha leído el presente documento que se llama CONSENTIMIENTO INFORMADO, me ha dicho que en cualquier momento puedo retirarme de la investigación, incluso, durante la entrevista. Asimismo, me han comunicado que me darán una copia del presente documento. Y como prueba que entendí lo que me han leído y explicado, firmo el presente documento.

Mi seudónimo:

Mi firma:

Fecha:

Anexo 3. Instrumentos de recolección de datos.

FORMATO DE EVALUACIÓN DE INSTRUMENTO DE MEDICIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento de medición denominado **GUÍA DE ENTREVISTA PARA EVALUAR LA PERCEPCIÓN SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LAS PERSONAS QUE TIENEN DISCAPACIDAD FÍSICA**, que forma parte de la investigación **PERCEPCIÓN DE LOS JÓVENES TRABAJADORES CON DISCAPACIDAD FÍSICA SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO, SANTIAGO DE SURCO 2022**.

Aplicado a los jóvenes trabajadores con discapacidad física que se encuentran en edades oscilante entre los 18 a 29 años de edad. Con una duración de 40 minutos aprox. la cual puede ser de manera presencial o virtual.

La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando a la línea de investigación denominada COMUNICACIÓN Y DESARROLLO HUMANO como a sus aplicaciones. Agradezco su valiosa colaboración.

DATOS GENERALES DEL JUEZ

Nombre del juez:	Rosa Ernestina Pérez Noreña
Grado académico o título profesional:	Título profesional(X) Maestría(X) Doctor (X)
Área de Formación académica:	Clínica () Educativa (X) Social (X) Organizacional ()
Áreas de experiencia profesional:	Investigación y Docencia Universitaria
Institución donde labora:	Universidad Nacional Federico Villarreal
Tiempo de experiencia profesional en el área :	2 a 4 años () Más de 5 años (X)
Experiencia en Investigación Psicométrica: (Consignar trabajos Psicométricos realizados -Título del estudio realizado).	Experiencia en investigación aplicada VIOLENCIA FAMILIAR: MITOS, CREENCIAS Y PERJUICIOS CLUBES DE MADRES EN EL PERU ; HACIA NUEVAS FORMAS DE GESTION

PROPÓSITO DE LA EVALUACIÓN:

Validar lingüísticamente el instrumento **GUÍA DE ENTREVISTA PARA EVALUAR LA PERCEPCIÓN SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LAS PERSONAS QUE TIENEN DISCAPACIDAD FÍSICA**.

Juzgar la pertinencia de los ítems de acuerdo a sus dimensiones

DATOS DEL INSTRUMENTO DENOMINADO GUÍA DE ENTREVISTA PARA EVALUAR LA PERCEPCIÓN SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LAS PERSONAS QUE TIENEN DISCAPACIDAD FÍSICA.

Nombre del instrumento:	GUÍA DE ENTREVISTA PARA EVALUAR LA PERCEPCIÓN SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LAS PERSONAS QUE TIENEN DISCAPACIDAD FÍSICA.
Autor(es):	CALDERON VERASTEGUI ALISSON FERNANDA LAVERDE LONDOÑO DERLIN ALEJANDRA
Procedencia	Lima.
Administración:	Aplicado, vía presencial o no presencial (virtual).
Tiempo de aplicación:	40 minutos aproximadamente.
Ámbito de aplicación:	Lima, distrito de Ate Vitarte.
Significación. Objetivo de la medición :	Medir la percepción sobre la accesibilidad al transporte público de las personas que tienen discapacidad física.

SOPORTE TEÓRICO

Áreas del instrumento denominado:

ESCALA/ÁREA	DEFINICIÓN
1. Social.	Las dimensiones sociales del transporte público hacen alusión al conjunto de características y la identificación de necesidades socioculturales y de carácter cultural de los sujetos y los grupos colectivos los cuales facilitan el acceso a las oportunidades (MACPHERSON, S, 2004). (Julian Hine and Fiona Mitchell, 2003)
2. Cultural.	La defensoría del pueblo (2008) expone que la cultura en valores y educación vial es la que fomenta que los sujetos adquieran actitudes preventivas y de responsabilidad perdurables en el tiempo.
3. Emocional.	Goleman (2000) expone que la dimensión emocional hace referencia a la expresión de los sentimientos y comprensión de los mismos, así como a las cualidades emocionales tales como: empatía, adaptación y valores personales como el respeto, persistencia, amabilidad y cordialidad.
4. Infraestructura.	Para Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU, 2009) la infraestructura vial es entendida como el conjunto de calles, intersecciones y enlaces que permiten tanto el tránsito de vehículos como el de personas dentro de la ciudad.
5. Política.	Schulze (2006) refiere que la política es el arte de conducir y manejar temas de carácter público e intereses colectivos.
6. Derecho.	Kant (como se citó en Rojas, 2004) alude que el derecho es el conjunto de condiciones que procuran la coexistencia con el arbitrio de todos los que conformen la sociedad basada en la ley universal de la libertad.

7. Autonomía.	El Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (MVCS, 2018) refiere que la autonomía es la capacidad de controlar, afrontar y tomar decisiones personales por iniciativa propia respecto al cómo vivir de acuerdo con las preferencia y normas propias además de desarrollar las actividades básicas de la vida diaria.
---------------	--

PRESENTACIÓN DE INSTRUCCIONES PARA EL JUEZ:

Respetado(a) juez:

A continuación, le presento el instrumento de medición denominado: **GUÍA DE ENTREVISTA PARA EVALUAR LA PERCEPCIÓN DE LAS PERSONAS QUE TIENEN DISCAPACIDAD FÍSICA SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO**, por lo que le solicito tenga a bien realizar la calificación de acuerdo con los siguientes indicadores:

CATEGORÍA	CALIFICACIÓN	INDICADOR
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de las mismas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. Totalmente en desacuerdo (No cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (Bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (Moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (Alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir deber ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinentes:

- 1 No cumple con el criterio
- 2. Bajo Nivel
- 3. Moderado nivel
- 4. Alto nivel

DIMENSIONES DEL INSTRUMENTO:

DIMENSIÓN	Pretende medir:	ÍTEM	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA	OBSERVACIONES/RECOMENDACIONES
Social.	El trato de la autoridad de tránsito, los transeúntes, pasajeros y conductores de transporte público, hacia los jóvenes que tienen discapacidad física.	1. ¿Cómo percibe usted el trato de los conductores para con su persona, cuando usa el transporte público?	4	4	4	
		2. ¿Qué acciones considera usted que las autoridades de tránsito realizan para favorecer la accesibilidad al transporte público?	4	4	4	
		3. ¿Considera usted que los pasajeros ponen en práctica los derechos que tienen las personas con discapacidad respecto al uso del transporte público?	4	4	4	
Cultural.	Formación cívica y rol de los conductores, transeúntes y pasajeros, frente a las personas con discapacidad física, así como el papel de las autoridades que regulan y gestionan el sistema de transporte público.	4. ¿Considera usted que los conductores tienen una buena formación que les permite asumir responsablemente un comportamiento frente a las personas con discapacidad física?	4	4	4	
		5. ¿Ha sido víctima de discriminación por parte: a) los conductores, b) transeúntes, ¿c) pasajeros al usar el transporte público?	4	4	4	

		6. ¿Cuál es el rol de las autoridades que regulan el sistema de transporte público?	4	4	4	
Emocional.	Satisfacción, empatía y experiencias respecto al uso del transporte público.	7. ¿Qué tan satisfecho se siente usted usando el transporte público?	4	4	4	
		8. ¿Considera usted que existe empatía por parte de las personas con quienes comparte el viaje?	4	4	4	
		9. ¿Cómo describe usted la experiencia de viajar en transporte público?	4	4	4	
		10. ¿De qué manera cree que se podría mejorar las condiciones de accesibilidad al transporte público para las personas con discapacidad?	4	4	4	
Infraestructura.	Medios de transporte utilizados y condiciones de infraestructura vial y vehicular, que favorecen la accesibilidad al transporte público de los jóvenes que tienen discapacidad física.	11. ¿Qué medio de transporte utiliza con más frecuencia?	4	4	4	
		12. ¿Qué otra alternativa tiene para hacer el viaje?	4	4	4	
		13. ¿Considera que la infraestructura del transporte público cumple con los requisitos en materia de accesibilidad?	4	4	4	
		14. ¿Considera usted que el diseño y separación de las vías públicas, rampas y la señalética están elaborados bajo criterios de accesibilidad?	4	4	4	
Política.	Políticas de Estado que garantizan la accesibilidad al transporte público de los jóvenes que tienen discapacidad física.	15. ¿Cree usted que el Estado garantiza el cumplimiento de las políticas establecidas en materia de accesibilidad al transporte público por parte de las personas con discapacidad física?	4	4	4	

Derecho.	Igualdad de condiciones de los jóvenes con discapacidad física para acceder al transporte público.	16. ¿Considera usted que las personas que tienen alguna discapacidad física, tienen acceso al transporte público en igualdad de condiciones que el resto de la población?	4	4	4	
		17. ¿Tiene usted conocimiento de los mecanismos o acciones a los que puede recurrir en caso considere que no está recibiendo un trato igualitario?	4	4	4	
		18. ¿Qué acciones o medidas ha utilizado para resolver las situaciones en que su derecho a la accesibilidad al transporte público ha sido vulnerado?	4	4	4	
Autonomía.	Autonomía en los jóvenes que tienen discapacidad física cuando usan el transporte público.	19. ¿Cuando requiere usar el transporte público lo hace de manera autónoma o necesita ayuda?	4	4	4	
		20. ¿Cuáles son las barreras que dificultan su autonomía cuando hace uso del transporte público?	4	4	4	

Ciudad y fecha de evaluación: Lima, 26 de noviembre del 2022



Firma del evaluador

Dra. Rosa Ernestina Perez Noreña

CASP N° 2175 /C.D.E N° 372 /DNI 06248592

consultoriasocialrosa@hotmail.com 998440168

FORMATO DE EVALUACIÓN DE INSTRUMENTO DE MEDICIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento de medición denominado **GUÍA DE ENTREVISTA PARA EVALUAR LA PERCEPCIÓN SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LAS PERSONAS QUE TIENEN DISCAPACIDAD FÍSICA**, que forma parte de la investigación **PERCEPCIÓN DE LOS JÓVENES TRABAJADORES CON DISCAPACIDAD FÍSICA SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO, DISTRITO SANTIAGO DE SURCO 2022**.

Aplicado a los jóvenes trabajadores con discapacidad física que se encuentran en edades oscilante entre los 18 a 29 años de edad. Con una duración de 40 minutos aprox. la cual puede ser de manera presencial o virtual.

La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando a la línea de investigación denominada COMUNICACIÓN Y DESARROLLO HUMANO como a sus aplicaciones. Agradezco su valiosa colaboración.

DATOS GENERALES DEL JUEZ

Nombre del juez:	GLADYS ISABEL RUIZ VARGAS
Grado académico o título profesional:	Título profesional(X) Maestría(X) Doctor ()
Área de Formación académica:	Clínica () Educativa () Social (X) Organizacional ()
Áreas de experiencia profesional:	INVESTIGACION Y DOCENCIA UNIVERSITARIA
Institución donde labora:	UNIVERSIDAD INCA GARCILASO DE LA VEGA
Tiempo de experiencia profesional en el área :	2 a 4 años () Más de 5 años (X)
Experiencia en Investigación Psicométrica: (Consignar trabajos Psicométricos realizados -Título del estudio realizado).	Experiencia en Investigación aplicada Frecuencia y Percepción de la Violencia Familiar Violencia Juvenil y las Barras Bravas

PROPÓSITO DE LA EVALUACIÓN:

Validar lingüísticamente el instrumento **GUÍA DE ENTREVISTA PARA EVALUAR LA PERCEPCIÓN SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LAS PERSONAS QUE TIENEN DISCAPACIDAD FÍSICA**.

Juzgar la pertinencia de los ítems de acuerdo a sus dimensiones.

DATOS DEL INSTRUMENTO DENOMINADO GUÍA DE ENTREVISTA PARA EVALUAR LA PERCEPCIÓN SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LAS PERSONAS QUE TIENEN DISCAPACIDAD FÍSICA.

Nombre del instrumento:	GUÍA DE ENTREVISTA PARA EVALUAR LA PERCEPCIÓN SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LAS PERSONAS QUE TIENEN DISCAPACIDAD FÍSICA.
Autor(es):	CALDERON VERASTEGUI ALISSON FERNANDA LAVERDE LONDOÑO DERLIN ALEJANDRA
Procedencia	Lima.
Administración:	Aplicado, vía presencial o no presencial (virtual).
Tiempo de aplicación:	40 minutos aproximadamente.
Ámbito de aplicación:	Lima, distrito de Ate Vitarte.
Significación. Objetivo de la medición :	Medir la percepción sobre la accesibilidad al transporte público de las personas que tienen discapacidad física.

SOPORTE TEÓRICO

Áreas del instrumento denominado:

ESCALA/ÁREA	DEFINICIÓN
1. Social.	Las dimensiones sociales del transporte público hacen alusión al conjunto de características y la identificación de necesidades socioculturales y de carácter cultural de los sujetos y los grupos colectivos los cuales facilitan el acceso a las oportunidades (MACPHERSON, S, 2004). (Julian Hine and Fiona Mitchell, 2003)
2. Cultural.	La defensoría del pueblo (2008) expone que la cultura en valores y educación vial es la que fomenta que los sujetos adquieran actitudes preventivas y de responsabilidad perdurables en el tiempo.
3. Emocional.	Goleman (2000) expone que la dimensión emocional hace referencia a la expresión de los sentimientos y comprensión de los mismos, así como a las cualidades emocionales tales como: empatía, adaptación y valores personales como el respeto, persistencia, amabilidad y cordialidad.
4. Infraestructura.	Para Ministerio de Viviendo y Urbanismo (MINVU, 2009) la infraestructura vial es entendida como el conjunto de calles, intersecciones y enlaces que permiten tanto el tránsito de vehículos como el de personas dentro de la ciudad.
5. Política.	Schulze (2006) refiere que la política es el arte de conducir y manejar temas de carácter público e intereses colectivos.
6. Derecho.	Kant (como se citó en Rojas, 2004) alude que el derecho es el conjunto de condiciones que procuran la coexistencia con el arbitrio de todos los que conformen

	la sociedad basada en la ley universal de la libertad.
7. Autonomía.	El Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (MVCS, 2018) refiere que la autonomía es la capacidad de controlar, afrontar y tomar decisiones personales por iniciativa propia respecto al cómo vivir de acuerdo con las preferencia y normas propias además de desarrollar las actividades básicas de la vida diaria.

PRESENTACIÓN DE INSTRUCCIONES PARA EL JUEZ:

Respetado(a) juez:

A continuación, le presento el instrumento de medición denominado: **GUÍA DE ENTREVISTA PARA EVALUAR LA PERCEPCIÓN DE LAS PERSONAS QUE TIENEN DISCAPACIDAD FÍSICA SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO**, por lo que le solicito tenga a bien realizar la calificación de acuerdo con los siguientes indicadores:

CATEGORÍA	CALIFICACIÓN	INDICADOR
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de las mismas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. Totalmente en desacuerdo (No cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (Bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (Moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (Alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir deber ser incluido.	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinentes:

1 No cumple con el criterio

2. Bajo Nivel

3. Moderado nivel

4. Alto nivel

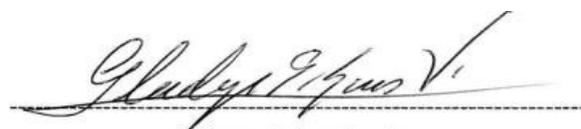
DIMENSIONES DEL INSTRUMENTO:

DIMENSIÓN	Pretende medir:	ÍTEM	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA	OBSERVACIONES/RECOMENDACIONES
Social.	El trato de la autoridad de tránsito, los transeúntes, pasajeros y conductores de transporte público, hacia los jóvenes que tienen discapacidad física.	1. ¿Cómo percibe usted el trato de los conductores para con su persona, cuando usa el transporte público?	4	4	4	
		2. ¿Qué acciones considera usted que las autoridades de tránsito realizan para favorecer la accesibilidad al transporte público?	4	4	4	
		3. ¿Considera usted que los pasajeros ponen en práctica los derechos que tienen las personas con discapacidad respecto al uso del transporte público?	4	4	4	
Cultural.	Formación cívica y rol de los conductores, transeúntes y pasajeros, frente a las personas con discapacidad física, así como el papel de las autoridades que regulan y gestionan el sistema	4. ¿Considera usted que los conductores tienen una buena formación que les permite asumir responsablemente un comportamiento frente a las personas con discapacidad física?	4	4	4	

	de transporte público.	5. ¿Ha sido víctima de discriminación por parte: a) los conductores, b) transeúntes, ¿c) pasajeros al usar el transporte público?	4	4	4	
		6. ¿Cuál es el rol de las autoridades que regulan el sistema de transporte público?	4	4	4	
Emocional.	Satisfacción, empatía y experiencias respecto al uso del transporte público.	7. ¿Qué tan satisfecho se siente usted usando el transporte público?	4	4	4	
		8. ¿Considera usted que existe empatía por parte de las personas con quienes comparte el viaje?	4	4	4	
		9. ¿Cómo describe usted la experiencia de viajar en transporte público?	4	4	4	
		10. ¿De qué manera cree que se podría mejorar las condiciones de accesibilidad al transporte público para las personas con discapacidad?	4	4	4	
Infraestructura.	Medios de transporte utilizados y condiciones de infraestructura vial y vehicular, que favorecen la accesibilidad al transporte público de los jóvenes que tienen discapacidad física.	11. ¿Qué medio de transporte utiliza con más frecuencia?	4	4	4	
		12. ¿Qué otra alternativa tiene para hacer el viaje?	4	4	4	
		13. ¿Considera que la infraestructura del transporte público cumple con los requisitos en materia de accesibilidad?	4	4	4	
		14. ¿Considera usted que el diseño y separación de las vías públicas, rampas y la señalética están elaborados bajo criterios de accesibilidad?	4	4	4	
Política.	Políticas de Estado que garantizan la accesibilidad al transporte público de los jóvenes que tienen discapacidad física.	15. ¿Cree usted que el Estado garantiza el cumplimiento de las políticas establecidas en materia de accesibilidad al transporte público por parte de las personas con discapacidad física?	4	4	4	

Derecho.	Igualdad de condiciones de los jóvenes con discapacidad física para acceder al transporte público.	16. ¿Considera usted que las personas que tienen alguna discapacidad física, tienen acceso al transporte público en igualdad de condiciones que el resto de la población?	4	4	4
		17. ¿Tiene usted conocimiento de los mecanismos o acciones a los que puede recurrir en caso considere que no está recibiendo un trato igualitario?	4	4	4
		18. ¿Qué acciones o medidas ha utilizado para resolver las situaciones en que su derecho a la accesibilidad al transporte público ha sido vulnerado?	4	4	4
Autonomía.	Autonomía en los jóvenes que tienen discapacidad física cuando usan el transporte público.	19. ¿Cuando requiere usar el transporte público lo hace de manera autónoma o necesita ayuda?	4	4	4
		20. ¿Cuáles son las barreras que dificultan su autonomía cuando hace uso del transporte público?	4	4	4

Ciudad y fecha de evaluación: Lima, 25 de Noviembre del 2022



Firma del evaluador

Mg. Gladys Isabel Ruiz Vargas

CASP N° 0212 /CAL N° 14783 /DNI 08067568

gkadysruizvargas@yahoo.es 999428305

FORMATO DE EVALUACIÓN DE INSTRUMENTO DE MEDICIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento de medición denominado **GUÍA DE ENTREVISTA PARA EVALUAR LA PERCEPCIÓN SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LAS PERSONAS QUE TIENEN DISCAPACIDAD FÍSICA**, que forma parte de la investigación **PERCEPCIÓN DE LOS JÓVENES TRABAJADORES CON DISCAPACIDAD FÍSICA SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO. SANTIAGO DE SURCO, 2022.**

Aplicado a los jóvenes trabajadores con discapacidad física que se encuentran en edades oscilante entre los 18 a 29 años de edad. Con una duración de 40 minutos aprox. la cual puede ser de manera presencial o virtual.

La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando a la línea de investigación denominada COMUNICACIÓN Y DESARROLLO HUMANO como a sus aplicaciones. Agradezco su valiosa colaboración.

DATOS GENERALES DEL JUEZ

Nombre del juez:	Juan Montenegro Ordoñez
Grado académico o título profesional:	Título profesional () Maestría (X) Doctor ()
Área de Formación académica:	Clínica () Educativa () Social (X) Organizacional ()
Áreas de experiencia profesional:	Social. Socioeducativa. Psicopedagógica.
Institución donde labora:	Universidad Señor de Sipán.
Tiempo de experiencia profesional en el área :	2 a 4 años () Más de 5 años (X)
Experiencia en Investigación Psicométrica:	La calidad en la docencia universitaria. Una aproximación desde la percepción de los estudiantes (2020a). LA INTELIGENCIA EMOCIONAL Y SU EFECTO PROTECTOR ANTE LA ANSIEDAD, DEPRESIÓN Y EL ESTRÉS ACADÉMICO EN ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS (2020b)

(Consignar trabajos Psicométricos realizados -Título del estudio realizado).	LA HISTORIA DE VIDA. UNA APROXIMACIÓN A LA REALIDAD SOCIAL DESDE LAS EXPERIENCIAS PERSONALES (2018a). Estado del arte sobre el feminicidio en el Perú. Características y tendencias (2018b). DIDÁCTICA UNIVERSITARIA DE LA INVESTIGACIÓN CIENTÍFICA. VALORACIÓN Y PROPUESTA DESDE LA PERCEPCIÓN DE LOS ESTUDIANTES (2017a). LOS DERECHOS DE AUTOR Y LA PROPIEDAD INTELECTUAL EN LOS TRABAJOS UNIVERSITARIOS (2017b) EL APRENDIZAJE COOPERATIVO PARA EL LOGRO DE LOS APRENDIZAJES ESPERADOS EN LA EDUCACIÓN UNIVERSITARIA (2016).
--	--

PROPÓSITO DE LA EVALUACIÓN:

Validar lingüísticamente el instrumento GUÍA DE ENTREVISTA PARA EVALUAR LA PERCEPCIÓN SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LAS PERSONAS QUE TIENEN DISCAPACIDAD FÍSICA O MOTORA.

Juzgar la pertinencia de los ítems de acuerdo a sus dimensiones.

DATOS DEL INSTRUMENTO DENOMINADO GUÍA DE ENTREVISTA PARA EVALUAR LA PERCEPCIÓN SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LAS PERSONAS QUE TIENEN DISCAPACIDAD FÍSICA.

Nombre del instrumento:	GUÍA DE ENTREVISTA PARA EVALUAR LA PERCEPCIÓN SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO DE LAS PERSONAS QUE TIENEN DISCAPACIDAD FÍSICA.
Autor(es):	CALDERON VERASTEGUI ALISSON FERNANDA LAVERDE LONDOÑO DERLIN ALEJANDRA
Procedencia	Lima.
Administración:	Aplicado, vía presencial o no presencial (virtual).
Tiempo de aplicación:	40 minutos aproximadamente.

Ámbito de aplicación:	Lima.
Significación. Objetivo de la medición :	Medir la percepción sobre la accesibilidad al transporte público de las personas que tienen discapacidad física.

SOPORTE TEÓRICO

Áreas del instrumento denominado:

ESCALA/ÁREA	DEFINICIÓN
Social.	Trato de la autoridad de tránsito, los transeúntes, pasajeros y conductores de transporte público, hacia los jóvenes que tienen discapacidad física. (Fuente: definición de las autoras).
Cultural.	Formación cívica de los conductores, transeúntes y autoridades que regulan el tránsito vehicular. (Fuente: definición de las autoras).
Emocional.	Satisfacción, empatía y experiencias sobre el uso del transporte público. (Fuente: definición de las autoras).
Infraestructura.	Medios de transporte utilizados y condiciones de infraestructura vial y vehicular que favorecen la accesibilidad al transporte público de los jóvenes que tienen discapacidad física. (Fuente: definición de las autoras).
Política.	Garantías de las políticas de Estado que favorecen la accesibilidad al transporte público de los jóvenes que tienen discapacidad física. (Fuente: definición de las autoras).
Derecho.	Igualdad de condiciones de los jóvenes con discapacidad física para acceder al transporte público. (Fuente: definición de las autoras).
Autonomía.	Desarrollo de la autonomía de los jóvenes que tienen discapacidad física cuando hacen uso del transporte público. (Fuente: definición de las autoras).

PRESENTACIÓN DE INSTRUCCIONES PARA EL JUEZ:

Respetado(a) juez:

A continuación, le presento el instrumento de medición denominado: **GUÍA DE ENTREVISTA PARA EVALUAR LA PERCEPCIÓN DE LAS PERSONAS QUE TIENEN DISCAPACIDAD FÍSICA SOBRE LA ACCESIBILIDAD AL TRANSPORTE PÚBLICO**, por lo que le solicito tenga a bien realizar la calificación de acuerdo con los siguientes indicadores:

CATEGORÍA	CALIFICACIÓN	INDICADOR
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de las mismas.
	Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	Totalmente en desacuerdo (No cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	Desacuerdo (Bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	Acuerdo (Moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	Totalmente de Acuerdo (Alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.	No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión.
	Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.

	Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.
--	------------	---

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinentes:

- 1 No cumple con el criterio
- 2. Bajo Nivel
- 3. Moderado nivel
- 4. Alto nivel

DIMENSIONES DEL INSTRUMENTO:

DIMENSIÓN	Pretende medir:	ÍTEM	CLARIDAD	COHERENCIA	RELEVANCIA	OBSERVACIONES/RECOMENDACIONES
Social.	El trato de la autoridad de tránsito, los transeúntes, pasajeros y conductores de transporte público, hacia los jóvenes que tienen discapacidad física.	¿Cómo percibe usted el trato de los transeúntes, pasajeros y conductores para con su persona, cuando usa el transporte público?	3	4	4	Modificación semántica: Dice: ¿Cómo percibe usted que es el trato... Debe decir: ¿Cómo percibe usted el trato...
		¿Qué acciones considera usted que las autoridades de tránsito realizan para favorecer la accesibilidad al transporte público?	3	4	4	Precisar quiénes son o serían los que realizarían dichas acciones: las autoridades, los transeúntes, los pasajeros, las personas con discapacidad, etc.
		¿Considera usted que los pasajeros ponen en práctica los derechos que tienen las personas	4	4	4	

		con discapacidad respecto al uso del transporte público?				
Cultural.	Formación cívica y rol de los conductores, transeúntes y pasajeros, frente a las personas con discapacidad física o motora, así como el papel de las autoridades que regulan y gestionan el sistema de transporte público.	¿Considera usted que los conductores tienen una buena formación cívica, que les permite asumir responsablemente sus deberes y obligaciones frente a las personas con discapacidad física?	4	4	4	
		¿Ha sido víctima de discriminación por parte de los conductores, transeúntes o pasajeros al usar el transporte público?	4	4	4	
		¿Cómo percibe usted el rol de las autoridades que regulan el sistema de transporte público?	4	4	4	
Emocional.	Satisfacción, empatía y experiencias respecto al uso del transporte público.	¿Qué tan satisfecho se siente usted usando el transporte público?	4	4	4	
		¿Considera usted que existe empatía por parte de las personas con quienes comparte el viaje?	4	4	4	
		¿Cómo describe usted la experiencia de viajar en transporte público?	4	4	4	
		¿De qué manera cree que se podría mejorar las condiciones de accesibilidad al transporte público para las personas con discapacidad?	4	4	4	
Infraestructura.	Medios de transporte utilizados y condiciones de infraestructura vial y vehicular, que favorecen la accesibilidad al transporte público de los jóvenes que tienen discapacidad física.	¿Qué medio de transporte utiliza con más frecuencia?	4	4	4	
		¿Qué otra alternativa tiene para hacer el viaje?	4	4	4	
		¿Considera que la infraestructura del transporte público cumple con los requisitos en materia de accesibilidad?	4	4	4	

		¿Considera usted que el diseño y separación de las vías públicas, rampas y la señalética están elaborados bajo criterios de accesibilidad?	4	4	4	
Política.	Políticas de Estado que garantizan la accesibilidad al transporte público de los jóvenes que tienen discapacidad física.	¿Cree usted que el Estado garantiza el cumplimiento de las políticas establecidas en materia de accesibilidad al transporte público?	4	4	4	
		¿Considera usted que está ejerciendo su derecho a la accesibilidad, cuando hace uso del transporte público?	4	4	4	
Derecho.	Igualdad de condiciones de los jóvenes con discapacidad física para acceder al transporte público.	¿Considera usted que las personas que tienen alguna discapacidad física, tienen acceso al transporte público en igualdad de condiciones que el resto de la población?	4	4	4	
		¿Tiene usted conocimiento de los mecanismos o acciones a los que puede recurrir en caso considere que no está recibiendo un trato igualitario	3	4	4	Verificar la ortografía.
		¿Qué acciones o medidas ha utilizado para resolver las situaciones en que su derecho a la accesibilidad al transporte público ha sido vulnerado?	4	4	4	
Autonomía.	Autonomía en los jóvenes que tienen discapacidad física cuando usan el transporte público.	¿Cuándo requiere usar el transporte público lo hace de manera autónoma o necesita ayuda?	4	4	4	
		¿Cuáles son las barreras que dificultan su autonomía cuando hace uso del transporte público?	4	4	4	

Ciudad y fecha de evaluación: Chiclayo, 31 de octubre del 2022



Firma del evaluador

Mg. Juan Montenegro Ordóñez

CSP N° 1032

Email: jmonteneg@crece.uss.edu.pe

teléfono de contacto: 979900603