PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

FACULTAD DE CIENCIAS E INGENIERÍA

ACCESIBILIDAD EN EL CORREDOR AZUL DE LIMA: UNA EVALUACIÓN DESDE UNA PERSPECTIVA INCLUSIVA

Tesis para obtener el título profesional de Ingeniero Civil

AUTOR:

Kevinn Jose Muñoz Diaz

ASESOR:

Felix Israel Cabrera Vega

Lima, Agosto, 2024

Informe de Similitud

Yo, Felix Cabrera Vega docente de la Facultad de Ciencias e Ingeniería de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor de la tesis titulada "ACCESIBILIDAD EN EL CORREDOR AZUL DE LIMA: UNA EVALUACIÓN DESDE UNA PERSPECTIVA INCLUSIVA", del autor Kevinn Jose Muñoz Diaz, dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de 19%. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el 21/08/2024.
- He revisado con detalle dicho reporte y la Tesis o Trabajo de Suficiencia Profesional, y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha: Lima, 21 de agosto 2024

Apellidos y nombres del asesor Cabrera Vega Felix Israel	
DNI: 22309049	Firma
ORCID: https://orcid.org/0000-0003-1917-9840	

RESUMEN

Las personas con discapacidad han enfrentado históricamente numerosos desafíos en su vida cotidiana, siendo la movilidad autónoma uno de los más cruciales. Este aspecto es esencial para la independencia y la calidad de vida de cualquier individuo, especialmente en una metrópolis tan extensa como Lima.

El presente trabajo de investigación se centra en la accesibilidad en el Corredor Azul de Lima, con un enfoque inclusivo hacia las personas con discapacidad visual. Se identificaron desafíos tanto a nivel global en la accesibilidad del transporte público como factores específicos dentro del Corredor Azul. Entre estos desafíos se encuentran limitaciones en la colaboración con las autoridades y deficiencias en la señalización, así como experiencias negativas en la interacción con el personal del corredor. No obstante, se destacan prácticas positivas como la asistencia al abordar los buses y la solicitud de apoyo para acceder a asientos reservados.

Para tal identificación, se realizaron entrevistas a profundidad con preguntas estructuradas a 5 personas con discapacidad visual que usan o han usado este servicio, con la finalidad de conocer su perspectiva y sus experiencias de fuente directa. Como resultados se obtuvo que existen 8 categorías temáticas en los que incurren los entrevistados, siendo la más relevante para ellos las medidas existentes y efectividad con un 20.83%, seguidamente se encuentra perspectivas sobre participación con un 17.19% y en tercer lugar a recomendaciones y sugerencias con un 16.67% de incidencia y finalmente con menores porcentajes a la interacción con el entorno, impacto en la participación social, seguridad y comodidad, experiencias positivas y colaboración con las autoridades. Entonces, se verifica que las incomodidades generadas en las personas con discapacidad visual se encuentran estrechamente ligadas a las medidas existentes y su efectividad, consecuencia de que no se realiza una correcta investigación del problema para poder contrarrestarlo.

Finalmente, concluimos que, el corredor azul presenta un buen servicio a comparación de los buses de transporte publico tradicionales, pese a ello tiene muchas mejoras que se pueden hacer, ya que la implementación de medidas que brinden una mayor accesibilidad para esta población es altamente factible, debido a que solo se tiene que mejorar las ya existentes y agregar algunas otras que no necesitan tantos recursos para poder ser aplicadas. De la misma manera, se debe escuchar la opinión de las personas con discapacidad visual para el desarrollo de algún proyecto de mejora para ellos, debido a que son los que principalmente saben lo que necesitan y como debe efectuarse.

AGRADECIMIENTOS

Quiero expresar mi sincero agradecimiento a mi familia, en especial a mi madre, cuya dedicación y amor incondicional han sido fundamentales en cada paso de este viaje. Gracias por tu paciencia, sacrificios y por ser mi mayor fuente de fortaleza e inspiración.

A mi padre y a mi hermano/a, por su constante apoyo y por creer en mí. Su confianza y aliento me han impulsado a superar cada desafío.

A todos mis seres queridos y amigos que me han acompañado en este camino, gracias por su aliento y por creer en mí en cada etapa de este proceso. Un agradecimiento especial a esa persona cuya presencia cercana y afecto constante han sido un pilar de apoyo en mi vida.

Este logro no habría sido posible sin la presencia y el inestimable respaldo de todos ustedes.

INDICE

CAPÍTULO 1: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN 1
1.1 INTRODUCCIÓN 2
1.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN 3
1.2.1 PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN 3
1.2.1.1 Pregunta General 3
1.2.1.2 Preguntas especificas 3
1.2.2 HIPOTESIS 4
1.2.2.1 Hipótesis General 4
1.2.2.2 Hipótesis Especifica 4
1.2.3 OBJETIVOS 5
1.2.3.1 Objetivo principal 5
1.2.3.2 Objetivos Específicos 5
1.3 JUSTIFICACIÓN 5
1.4 LIMITACIONES 6
CAPÍTULO 2: REVISIÓN DE LA LITERATURA 7
2.1 Marco Conceptual 8
2.1.1 Discapacidad visual y accesibilidad en el transporte público 8
2.1.1.1 Definición de discapacidad visual 8
2.1.1.2 Importancia de la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad visual 9
2.1.1.3 Factores que contribuyen a la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad visual 11
2.1.2 Accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad visual a nivel global 13
2.1.2.1 Situación actual de la accesibilidad en diferentes regiones del mundo 13
2.1.2.2 Factores que contribuyen a la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad visual (por ejemplo, legislaciones, diseño urbano, etc) 16
2.1.2.3 Ejemplos de buenas prácticas y políticas exitosas en diferentes países 18
2.1.2.4 Tendencias y desafíos en la mejora de la accesibilidad del transporte público a nivel mundial 20
2.1.3 El corredor azul de la ciudad de Lima 23

2.1.3.1 Descripción del corredor azul 23
2.1.3.2 Contexto histórico y desarrollo 24
2.1.3.3 Importancia del corredor azul en el transporte público de Lima 25
2.1.4 Barreras y obstáculos en el corredor azul para personas con discapacidad visual 27
2.1.4.1 Tipos de barreras (físicas, informativas, actitudinales, etc.) 27
2.1.4.2 Ejemplos específicos de barreras en el corredor azul 28
2.1.4.3 Impacto de estas barreras en la movilidad y participación social de las personas con discapacidad visual 30
2.1.5 Medidas existentes y propuestas para mejorar la accesibilidad en el corredor azul 32
2.1.5.1 Descripción de las medidas existentes 32
2.1.5.2 Propuestas y soluciones para mejorar la accesibilidad en el corredor azul 34
2.1.6 Participación de usuarios y personas con discapacidad visual en la planificación del transporte público 36
2.1.6.1 La importancia de la participación activa y la inclusión de personas con discapacidad visual en la planificación y desarrollo del transporte público 36
2.1.6.2 Ejemplos de buenas prácticas y enfoques participativos 39
2.1.6.3 Posibles estrategias para promover la participación activa de personas con discapacidad visual en la planificación del corredor azul 41
CAPÍTULO 3: METODOLOGÍA 44
3.1 Diseño de la investigación 45
3.1.1 Tipo de investigación 45
3.1.2 Enfoque metodológico 46
3.2 Población y muestra 47
3.2.1 Población objetivo 47
3.2.2 Muestra 48
3.3 Recopilación de datos 50
3.3.1 Técnicas de recopilación de datos 50
3.3.2 Instrumentos de recolección de datos 51
3.3.3 Procedimiento de recopilación de datos 52
3.4 Análisis de datos 53
3.4.1 Métodos de análisis 53
3.4.2 Interpretación de resultados 53
CAPÍTULO 4: ANÁLISIS Y PROCESAMIENTO DE DATOS 56
4.1 Análisis de datos 57

4.1.1 Colaboración con las Autoridades 59
4.1.2 Experiencias Positivas 61
4.1.3 Impacto en la Participación Social 64
4.1.4 Interacción con el Entorno 66
4.1.5 Medidas Existentes y Efectividad 70
4.1.6 Perspectivas sobre Participación 73
4.1.7 Recomendaciones y Sugerencias 76
4.1.8 Seguridad y Comodidad 80
CAPÍTULO 5: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 84
5.1 Conclusiones 85
5.1.1 Conclusiones asociadas al objetivo principal 85
5.1.2 Conclusiones asociadas al primer objetivo especifico 85
5.1.3 Conclusiones asociadas al segundo objetivo especifico 86
5.1.4 Conclusiones asociadas al tercer objetivo especifico 86
5.2 Recomendaciones 87
BIBLIOGRAFÍA 89
ANEXOS 96

INDICE DE FIGURAS

Figura 1 Resumen de la metodología a usar. 55
Figura 2 Diagrama de barras de cantidad de citas por categorización realizada. 58
Figura 3 Orientador del corredor azul. 68
Figura 4 Botón para solicitar parada en el corredor azul. 72
Figura 5 Paradero obstaculizado por postes. 80

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Conteo de citas según la categoría para cada entrevistado..... 57

CAPÍTULO 1: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 INTRODUCCIÓN

La accesibilidad es un derecho humano fundamental que garantiza la igualdad de oportunidades y la participación activa de todas las personas en la sociedad (Biel Portero, 2011), sin embargo, para las personas con discapacidad, este derecho puede verse limitado por diversas barreras y obstáculos en su entorno. En Perú, según el Censo Nacional de Población y Vivienda del 2017, el 10.4% de la población presenta algún tipo de discapacidad, lo que equivale a más de 3 millones de personas en todo el país. En Lima, la capital del país, el porcentaje de personas con discapacidad en base al total es del 31.2%, es decir, más de 1.4 millones de personas con discapacidad, dentro de ello se tiene que el 46.9% presenta discapacidad visual, es decir 720 mil personas (INEI, 2017).

En el contexto del transporte público, la accesibilidad es esencial para permitir que todas las personas puedan desplazarse de manera segura, eficiente y autónoma (Julián, 2017). Sin embargo, según Luz Ambar (2018) en el informe "Movilidad y Accesibilidad en Lima", solo el 28% de los buses urbanos en la ciudad cuentan con accesibilidad para personas con discapacidad por ello, las personas con discapacidad visual, no cuentan con accesibilidad en el transporte público lo que ocasiona una barrera significativa para su movilidad y participación social.

Por otro lado, en la ciudad de Lima, el corredor azul de buses es una de las principales vías de transporte público, que conecta diversos distritos de la ciudad y transporta a millones de pasajeros cada año (García, 2019). Sin embargo, ¿qué sucede con la accesibilidad para las personas con discapacidad visual en este sistema de transporte? ¿Existen barreras y obstáculos que limitan su movilidad y participación social? ¿Las medidas existentes son efectivas para mejorar la accesibilidad en el corredor azul?

En este trabajo, se abordan las preguntas mencionadas en el párrafo anterior sobre la accesibilidad para las personas con discapacidad visual en el corredor azul de la ciudad de Lima. El objetivo es

analizar la situación actual de accesibilidad, identificando las barreras y obstáculos que enfrentan para su movilidad, evaluar la efectividad de las medidas existentes y desarrollar propuestas específicas para mejorar la accesibilidad del corredor azul. Además, se investigarán las mejores prácticas internacionales en materia de accesibilidad para personas con discapacidad visual en sistemas de transporte público similares al corredor azul, y se evaluará la factibilidad y el impacto potencial de las propuestas desarrolladas.

1.2 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.2.1 PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1.2.1.1 Pregunta General

- ¿Cuáles son las barreras y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad visual en el corredor azul de la ciudad de Lima para su movilidad y participación social?

1.2.1.2 Preguntas especificas

- ¿Cuáles son las medidas existentes en el corredor azul para mejorar la accesibilidad para las personas con discapacidad visual y qué tan efectivas son?

- ¿Cuál es la factibilidad y el impacto potencial de las propuestas de mejora de la accesibilidad en el corredor azul para las personas con discapacidad visual, tomando en cuenta los recursos necesarios y las posibles limitaciones?

- ¿Cuál es la opinión de las personas con discapacidad visual, sobre su accesibilidad en el sistema de transporte y las posibles soluciones propuestas?

1.2.2 HIPOTESIS

1.2.2.1 Hipótesis General

Se espera que la investigación evidencie que existen importantes barreras y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad visual en el corredor azul de la ciudad de Lima, limitando su movilidad y participación social.

1.2.2.2 Hipótesis Especifica

En base a las preguntas de investigación especificas ya mencionas, se tiene las siguientes hipótesis especificas:

- Las medidas existentes en el Corredor Azul para mejorar la accesibilidad de las personas con discapacidad visual son efectivas hasta cierto punto, debido a que aún existen áreas importantes que es necesario mejorar para garantizar una accesibilidad integral y satisfactoria.

- Las propuestas de mejora de la accesibilidad en el Corredor Azul son altamente factibles y muestran un impacto potencial significativo en la inclusión y la calidad de vida de las personas con discapacidad visual, pesar de las limitaciones y los recursos necesarios para su implementación.

- La opinión de las personas con discapacidad visual, reflejará la existencia de mejoras en la accesibilidad del sistema de transporte, además identificará áreas de oportunidad y posibles soluciones para garantizar una mayor inclusión y satisfacción de este grupo de usuarios.

1.2.3 OBJETIVOS

1.2.3.1 Objetivo principal

- Analizar la situación actual de accesibilidad en el corredor azul de la ciudad de Lima para las personas con discapacidad visual, identificando las barreras y obstáculos que enfrentan para su movilidad.

1.2.3.2 Objetivos Específicos

- Evaluar la efectividad de las medidas existentes en el corredor azul para mejorar la accesibilidad para las personas con discapacidad visual, incluyendo la información y orientación proporcionada, la seguridad y la inclusión social.

- Evaluar la factibilidad y el impacto potencial de las propuestas desarrolladas, tomando en cuenta los recursos necesarios, las posibles limitaciones y la opinión de los usuarios del corredor azul.

- Plantear propuestas específicas que fortalezcan la accesibilidad en el corredor azul y promuevan una participación activa de las personas con discapacidad visual en la planificación del transporte público.

1.3 JUSTIFICACIÓN

La importancia del presente trabajo radica en su enfoque social y de mejora del transporte urbano, específicamente en el sistema de transporte del corredor azul. Además, está basada en la atención que se les brinda a los grupos minoritarios de personas como son las que presentan

discapacidad visual. Es fundamental implementar soluciones que velen por su comodidad e integración en el sistema de transporte urbano al momento de realizar sus necesidades de tránsito, trabajo y actividades comunes.

Con esta investigación, se espera contribuir a la promoción de una movilidad inclusiva y accesible para todas las personas en la ciudad de Lima, en línea con los estándares internacionales de derechos humanos y la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

1.4 LIMITACIONES

La investigación está enfocada únicamente en el transporte público de Lima, en específico en el corredor azul, donde el procesamiento de datos e información se realizarán en la ruta 303 (Tacna-Garcilaso-Arequipa). No se abarcarán todos los tipos de transporte utilizados en la ciudad, sin embargo, los hallazgos y conclusiones obtenidos podrían extrapolarse a otros sistemas de transporte en Lima y a nivel nacional. Además, se debe tener en cuenta que no existirá mucha población con discapacidad visual que use este sistema de transporte limitando así el tamaño de muestra. Por último, se tendrá pocas fuentes de investigación actualizadas en el contexto de nuestro país, limitando así la búsqueda de información aplicada a nuestro territorio.

CAPÍTULO 2: REVISIÓN DE LA LITERATURA

El presente marco teórico buscara analizar las barreras y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad visual en el corredor azul de la ciudad de Lima, con el objetivo de mejorar su movilidad y participación social. Este marco teórico establecerá la base conceptual necesaria para abordar las preguntas de investigación, las hipótesis y los objetivos de la investigación.

2.1 Marco Conceptual

2.1.1 Discapacidad visual y accesibilidad en el transporte público

2.1.1.1 Definición de discapacidad visual

La discapacidad visual se refiere a una condición en la que una persona experimenta una disminución significativa en su capacidad de ver. Esta condición puede ser causada por deficiencias congénitas o adquiridas, como enfermedades o lesiones, que resultan en la pérdida parcial o total de la visión. La discapacidad visual engloba tanto a las personas ciegas, que tienen una pérdida total de la visión, como a las personas con baja visión, que tienen una visión limitada pero no total (Fredys, 2019).

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2022), la discapacidad visual se puede clasificar en dos categorías principales: baja visión y ceguera. La baja visión se refiere a una agudeza visual inferior a 20/60 pero igual o mejor a 20/200, en el mejor ojo con corrección óptica. Por otro lado, la ceguera se define como una agudeza visual inferior a 20/200 en el mejor ojo con corrección óptica, o un campo visual inferior a 20 grados.

Las personas con discapacidad visual pueden enfrentar dificultades para realizar tareas cotidianas que requieren una buena visión, como desplazarse físicamente, orientarse en el entorno y ubicar lugares y rutas de desplazamiento. En el contexto del transporte público, la accesibilidad se refiere a la capacidad de todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidades o limitaciones físicas, para utilizar el transporte público sin obstáculos o barreras (Julián, 2017).

2.1.1.2 Importancia de la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad visual

La importancia de la accesibilidad en el transporte público para las personas con discapacidad visual radica en una serie de beneficios significativos:

- **Independencia y autonomía:** La accesibilidad en el transporte público permite que las personas con discapacidad visual se desplacen de forma independiente y autónoma. Esto les brinda la libertad de acceder a diferentes lugares, como el trabajo, la educación, los servicios de salud y las actividades recreativas, sin depender constantemente de la ayuda de otras personas. Pueden planificar sus rutas y desplazamientos según sus necesidades y preferencias (Karin, 2021).

- **Igualdad de oportunidades:** Al proporcionar un transporte público accesible, se eliminan las barreras que impiden que las personas con discapacidad visual participen en igualdad de condiciones. Esto les permite acceder a las mismas oportunidades que las personas sin discapacidad, como empleo, educación y

recreación. La accesibilidad en el transporte público promueve la igualdad de derechos y contribuye a reducir la discriminación (Luis, 2017).

- **Seguridad y comodidad:** La accesibilidad en el transporte público garantiza la seguridad y comodidad de las personas con discapacidad visual. Esto incluye características como anuncios auditivos que les informen sobre las paradas y rutas, señalización en braille en estaciones y vehículos, pisos táctiles para orientación y asistencia adecuada por parte del personal del transporte. Estas medidas les permiten desplazarse de manera segura y sin dificultades, reduciendo los riesgos de accidentes y mejorando su experiencia de viaje (Karin, 2021).

- **Inclusión social:** El acceso al transporte público accesible fomenta la inclusión social de las personas con discapacidad visual. Les permite participar en actividades comunitarias, acceder a servicios y relacionarse con otras personas. Esto contribuye a reducir el aislamiento social y promover una sociedad más inclusiva y diversa (Martin, 2011).

Por lo tanto, la accesibilidad en el transporte público para las personas con discapacidad visual es esencial para garantizar su independencia, igualdad de oportunidades, seguridad, comodidad y su inclusión social. Es un aspecto fundamental para promover la igualdad y la participación plena de todas las personas en la sociedad. Además, la implementación de medidas de accesibilidad

no solo beneficia a las personas con discapacidad visual, sino que también mejora la experiencia de viaje para todos los usuarios del transporte público (Luis, 2017).

2.1.1.3 Factores que contribuyen a la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad visual

La accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad visual es un aspecto fundamental para garantizar su autonomía y movilidad en la ciudad. Varios factores contribuyen a esta accesibilidad.

En primer lugar, se destaca la implementación de tecnologías móviles y técnicas basadas en la accesibilidad. El desarrollo de aplicaciones móviles específicas para personas con discapacidad visual permite proporcionar información en tiempo real sobre rutas, horarios y ubicaciones de transporte público. Estas aplicaciones facilitan la orientación y el desplazamiento, brindando a los usuarios una experiencia más fácil y mejor en su movilidad en la ciudad (Simanca, 2019).

Además, el diseño de espacios accesibles en el transporte público es otro factor clave. Esto implica considerar elementos como buses con rampas especializadas que permiten el ingreso de personas con discapacidad visual, así como otros aspectos de diseño que faciliten la movilidad y seguridad de este grupo de usuarios (Martin 2011).

La capacitación del personal del transporte público también es esencial para garantizar la accesibilidad. Los conductores y el personal deben recibir formación adecuada para brindar asistencia y apoyo adecuados a las personas con discapacidad

visual. Esto incluye conocimientos sobre cómo guiar y asistir a estas personas, así como la sensibilización sobre sus necesidades y derechos (Simanca, 2019).

Otro factor importante es la disponibilidad de sistemas de ubicación y navegación, que proporcionan información en tiempo real sobre las rutas, horarios y paradas de los autobuses. Estos sistemas ayudan a las personas con discapacidad visual a planificar sus viajes y orientarse en el entorno de manera independiente (TIA, 2017).

La presencia de ayudas visuales, como rótulos en braille en los paraderos del transporte público, también contribuye a la accesibilidad. Estos rótulos brindan información sobre las rutas y los horarios de los autobuses, facilitando la planificación de viajes y la orientación en el entorno para las personas con discapacidad visual (Manuela, 2021).

El diseño universal, que busca crear entornos y productos accesibles para todas las personas, es otro factor relevante. La implementación de un diseño universal en el transporte público implica características como asientos reservados, rampas de acceso y señalización clara y fácil de entender, que benefician a las personas con discapacidad visual y a otros grupos de usuarios (TIA, 2017).

Además de estos factores, es esencial considerar elementos relacionados con el material y el urbanismo en el transporte público. Esto implica asegurarse de que los vehículos y las paradas estén diseñados de manera accesible y segura, considerando las necesidades de las personas con discapacidad visual. Asimismo, es importante abordar los factores humanos, capacitando al personal del transporte público y

fomentando una actitud respetuosa y una adecuada asistencia a las personas con discapacidad visual (Martin 2011). También se debe tener en cuenta el nivel de confort y seguridad que experimentan las personas con discapacidad visual. Esto incluye aspectos como iluminación adecuada, ausencia de obstáculos o peligros, y medidas de seguridad como cámaras de vigilancia (Talavera, 2012).

Por lo tanto, los factores que contribuyen a la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad visual incluyen el desarrollo de aplicaciones móviles accesibles, el diseño de espacios accesibles, la capacitación del personal, la disponibilidad de sistemas de ubicación y navegación, las ayudas visuales, el diseño universal y la consideración de elementos relacionados con el material y el urbanismo en el transporte público, las cuales se verán a mayor profundidad más adelante.

2.1.2 Accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad visual a nivel global

2.1.2.1 Situación actual de la accesibilidad en diferentes regiones del mundo

La situación actual de la accesibilidad para las personas con discapacidad visual en el transporte público es un desafío en muchas regiones del mundo. Se destacan varios problemas y barreras que enfrentan estas personas al utilizar el transporte público, lo cual dificulta su autonomía y movilidad.

Uno de los principales problemas es la falta de instalaciones y facilidades adecuadas en las infraestructuras del transporte público. Esto incluye la ausencia de aceras y pasos peatonales accesibles, lo cual dificulta el movimiento independiente de las personas con discapacidad visual. Además, los operadores de transporte a menudo

consideran que la modificación de los vehículos aumenta los costos operativos, lo que genera resistencia a implementar mejoras de accesibilidad (Odame, 2020).

Otro aspecto relevante es la falta de medios acústicos y visuales que proporcionen información relevante a las personas con discapacidad visual en las paradas y vehículos de transporte. La ausencia de anuncios auditivos, señalización en braille y otros medios de comunicación sonora limita la capacidad de estas personas para obtener información sobre rutas, horarios y destinos, lo que dificulta su planificación de viajes y uso eficiente del transporte público (Kokhan, 2022).

La capacitación y conciencia del personal del transporte público también es un factor importante, muchos conductores y personal de transporte no están debidamente capacitados para atender las necesidades de las personas con discapacidad visual. Esto puede generar actitudes discriminatorias o excluyentes, y dificultar aún más el acceso y la experiencia de viaje de estas personas (Ponce, 2021).

Además de los desafíos específicos del transporte público, existen problemas más amplios que afectan la accesibilidad en diferentes regiones. Entre ellos se encuentran la falta de acceso a vehículos privados, lo cual limita la movilidad independiente de las personas con discapacidad visual, así como la repercusión en la calidad de vida al tener dificultades para acceder a servicios médicos, empleo, actividades sociales y ocio (Restrepo, 2017).

En comparación con Europa, donde se observa un enfoque más integral hacia la accesibilidad, Latinoamérica enfrenta desafíos adicionales en la

institucionalización de la participación de las personas con discapacidad en los procesos de toma de decisiones. Aunque existe una voluntad política en ambos lugares para mejorar la accesibilidad y promover la inclusión social, se recomienda a los países latinoamericanos formular políticas claras de ordenamiento territorial e inclusión social que vayan más allá de la aprobación de leyes aisladas y respondan a un objetivo común (Garcia, 2018).

A pesar de los desafíos y barreras identificados, existe algunos avances en diferentes regiones. Por ejemplo, en la ciudad de Trujillo se han implementado señalizaciones en braille en algunas paradas de autobús y pisos táctiles en estaciones de transporte (Ponce, 2021). En Bogotá, se destaca la implementación de una aplicación móvil diseñada para mejorar la experiencia de movilidad de las personas con discapacidad visual, proporcionándoles información y herramientas para utilizar el transporte público de manera más eficiente y autónoma (Simanca, 2019).

Por lo tanto, la situación actual de la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad visual en diferentes regiones del mundo presenta desafíos significativos. Estos incluyen la falta de infraestructuras adecuadas, la ausencia de información accesible, el diseño inadecuado de los espacios y la falta de capacitación y conciencia del personal del transporte. Aunque se observan algunos avances y esfuerzos en la mejora de la accesibilidad, aún queda mucho por hacer para garantizar una inclusión plena y efectiva. Se necesita un enfoque integral que abarque desde el diseño y la infraestructura hasta la capacitación del personal y la conciencia social para garantizar que todas las personas, incluidas aquellas con

discapacidad visual, puedan acceder y utilizar el transporte público de manera equitativa y autónoma.

2.1.2.2 Factores que contribuyen a la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad visual (por ejemplo, legislaciones, diseño urbano, etc)

La accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad visual se ve influenciada por varios factores. En primer lugar, las legislaciones y políticas específicas desempeñan un papel fundamental. Ejemplos de estas normativas son la Ley de Gestión del Transporte Terrestre de Nueva Zelanda, que establece estándares y requisitos para garantizar la accesibilidad, como la instalación de señalización en braille y la adaptación de vehículos. En España, el Real Decreto Legislativo 1/2013 establece normas de accesibilidad y no discriminación, que obligan a los operadores de transporte a garantizar la accesibilidad en sus servicios, incluyendo información accesible y adaptación de vehículos y estaciones. En Perú, las leyes N° 29973 y N° 28735 promueven los derechos de las personas con discapacidad y establecen medidas para garantizar la accesibilidad en el transporte público, incluyendo señalización en braille y sistemas de anuncios auditivos. Además, la “Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad” establece principios generales sobre igualdad de derechos y oportunidades, exigiendo a los países adoptar medidas para garantizar la accesibilidad en áreas como el transporte público.

Otro factor importante es el diseño urbano inclusivo, el cual implica ubicar adecuadamente las estaciones y paradas, asegurar la presencia de señalización clara y consistente, y eliminar obstáculos en las aceras y el entorno urbano que puedan dificultar la movilidad de las personas con discapacidad visual (Park, 2018). Asimismo, el diseño inclusivo de vehículos y estaciones, considerando características como un espacio adecuado, iluminación adecuada y señalización clara, contribuye a mejorar la accesibilidad (Poveda, 2017).

La disponibilidad de tecnología y dispositivos de asistencia también juega un papel importante. Los sistemas de anuncios y señalización auditiva en los vehículos y estaciones, así como las aplicaciones móviles accesibles que brindan información en tiempo real, pueden mejorar la accesibilidad en el transporte público (Park, 2018). Además, dispositivos como lectores de pantalla, bastones blancos y perros guía ayudan a las personas con discapacidad visual a orientarse y desplazarse de manera segura (Ponce, 2021).

Finalmente, la capacitación del personal del transporte público es esencial. Los empleados deben comprender las necesidades de las personas con discapacidad visual, proporcionar asistencia adecuada y comunicarse de manera clara y respetuosa. La capacitación del personal contribuye significativamente a mejorar la accesibilidad y la experiencia de viaje de las personas con discapacidad visual (Park, 2018).

Se puede notar que la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad visual se ve influenciada por legislaciones y políticas específicas, diseño urbano inclusivo, tecnología y dispositivos de asistencia, y capacitación del

personal. Estos factores trabajan en conjunto para garantizar que las personas con discapacidad visual puedan acceder y utilizar el transporte público de manera segura y autónoma. Es fundamental considerar estos aspectos al desarrollar estrategias y políticas que promuevan la inclusión y la accesibilidad en el transporte público.

2.1.2.3 Ejemplos de buenas prácticas y políticas exitosas en diferentes países

En Alemania, el proyecto "Mainzer Verkehrsgesellschaft" ha implementado un sistema de navegación por voz en los autobuses para mejorar la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad visual. Este sistema permite a las personas con discapacidad visual recibir información sobre las próximas paradas de autobús directamente en sus auriculares. Además, reciben información sobre el número de autobús y la dirección, lo que les facilita la movilidad y les permite planificar mejor sus viajes. Esta iniciativa demuestra cómo la tecnología puede ser utilizada de manera efectiva para mejorar la accesibilidad en el transporte público (Pütz, 2009).

En el Reino Unido, “Transport for London” ha implementado diversas medidas exitosas para ayudar a las personas con discapacidad visual a utilizar el transporte público de manera más accesible. Entre estas medidas se encuentran los mapas táctiles en estaciones de metro y paradas de autobús. Estos mapas permiten a las personas con discapacidad visual reconocer la estructura de la estación y planificar su ruta de manera más eficiente (Mitchell, 2012). Además, el personal de “Transport for London” recibe capacitación específica en la asistencia a personas con discapacidades, lo que garantiza que estén preparados para proporcionar

información y apoyo adecuados a quienes lo necesiten. También se han implementado anuncios sonoros en trenes y autobuses para informar a los pasajeros sobre las próximas paradas y otros detalles del viaje. Estas medidas combinadas mejoran significativamente la experiencia de las personas con discapacidad visual en el transporte público (Mitchell, 2012).

En Suecia, la aplicación móvil "Hitta", desarrollada por la Federación Sueca de Discapacitados Visuales, es un ejemplo destacado de cómo la tecnología puede ayudar a las personas con discapacidad visual a acceder al transporte público. Esta aplicación proporciona información en tiempo real sobre horarios de autobuses y trenes, así como información detallada sobre estaciones y paradas cercanas. Además, se integra con sistemas de asistencia GPS para ayudar a las personas con discapacidad visual a navegar de manera independiente. Esta combinación de información actualizada y herramientas de navegación brinda a las personas con discapacidad visual una mayor autonomía y confianza al utilizar el transporte público (European Blind Union, 2015).

A nivel europeo, la Unión Europea de Ciegos ha documentado varias prácticas exitosas en toda Europa para mejorar la accesibilidad y la movilidad independiente de las personas con discapacidad visual. Estas prácticas incluyen la implementación de pavimentos táctiles en las áreas de tránsito, como cruces peatonales y cambios de dirección, para que las personas con discapacidad visual puedan utilizar sus bastones o pies para identificar y orientarse en el entorno. Además, se ha promovido la provisión de información en formatos accesibles, como anuncios sonoros y señalización en braille, para permitir que las personas con discapacidad visual

accedan a la información necesaria para utilizar el transporte público de manera independiente.

Estos ejemplos demuestran cómo diferentes países y organizaciones han implementado medidas exitosas para mejorar la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad visual. Estas iniciativas van desde el uso de tecnología innovadora, como sistemas de navegación por voz y aplicaciones móviles, hasta mejoras en la señalización táctil y auditiva, así como la capacitación del personal del transporte. Al enfocarse en la inclusión y la igualdad de oportunidades, estas prácticas buscan garantizar que las personas con discapacidad visual puedan acceder y utilizar el transporte público de manera segura y autónoma.

2.1.2.4 Tendencias y desafíos en la mejora de la accesibilidad del transporte público a nivel mundial

La mejora de la accesibilidad del transporte público para las personas con discapacidad visual es un tema de creciente importancia a nivel mundial. A medida que aumenta la conciencia sobre la inclusión y la igualdad de oportunidades, se están impulsando tendencias y enfrentando desafíos en este ámbito. A continuación, se analizan algunas de estas tendencias y desafíos:

- **Tendencia hacia un enfoque de inclusión:** Existe una tendencia hacia un enfoque de inclusión en lugar de integración en el transporte público para personas con discapacidad visual. Esto implica reconocer que la accesibilidad no se limita a brindar un acceso físico, sino que implica crear condiciones

igualitarias y adecuadas para que estas personas puedan acceder y utilizar el transporte público de manera independiente y segura (Saéz, 2020).

- **Aumento de la población con discapacidad visual:** La población de personas con discapacidad visual está en aumento en todo el mundo. Este crecimiento resalta la importancia de mejorar la accesibilidad del transporte público para satisfacer las necesidades de este grupo de personas y garantizar su participación plena en la sociedad (Saéz, 2020).

- **Objetivo de accesibilidad universal para 2030:** La Organización de las Naciones Unidas ha propuesto el objetivo de alcanzar la accesibilidad universal para el año 2030. Aunque se han implementado políticas y normativas a nivel local, nacional e internacional, aún existen desafíos significativos para lograr este objetivo en el transporte público. Es necesario seguir trabajando en la creación de entornos accesibles, la eliminación de barreras y la promoción de la inclusión (Saéz, 2020).

- **Avances tecnológicos:** La tecnología desempeña un papel crucial en la mejora de la accesibilidad del transporte público para las personas con discapacidad visual. La utilización de sistemas de información en tiempo real, aplicaciones móviles accesibles y dispositivos de asistencia pueden proporcionar a estas personas la información necesaria para navegar y utilizar el transporte público de manera autónoma y segura (Zarca 2017).

- **Diseño urbano inclusivo:** El diseño urbano juega un papel fundamental en la mejora de la accesibilidad del transporte público. El desarrollo de infraestructuras y entornos urbanos que tengan en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad visual, como aceras seguras, señalización táctil y ubicación estratégica de paradas y estaciones, contribuye a facilitar su acceso y uso del transporte público (Suarez, 2011).

- **Capacitación del personal:** Contar con un personal capacitado en el transporte público es esencial para brindar asistencia y apoyo adecuados a las personas con discapacidad visual. La capacitación en el trato adecuado, la comunicación efectiva y la asistencia en el uso del transporte público son aspectos clave para garantizar una experiencia inclusiva y satisfactoria (Ponce, 2021).

- **Inclusión en la planificación y diseño de políticas públicas:** Es fundamental incluir a las personas con discapacidad visual en la planificación y diseño de políticas públicas relacionadas con el transporte público. Su participación activa en el proceso de toma de decisiones garantiza que se tengan en cuenta sus necesidades y se implementen medidas efectivas para mejorar la accesibilidad (Saéz, 2020).

Estas tendencias y desafíos reflejan la importancia creciente que se está dando a nivel mundial en la mejora de la accesibilidad del transporte público para las personas con discapacidad visual. A medida que se reconocen y abordan estos

desafíos, se espera que se logren avances significativos en la creación de entornos inclusivos y en el desarrollo de políticas y prácticas que garanticen la igualdad de acceso y oportunidades para todos.

Es importante destacar que la mejora de la accesibilidad en el transporte público no solo beneficia a las personas con discapacidad visual, sino que también tiene un impacto positivo en toda la sociedad. Un transporte público accesible y inclusivo promueve la movilidad, la participación social y laboral, y fomenta la igualdad de derechos y oportunidades para todas las personas.

Por lo que, las tendencias y desafíos en la mejora de la accesibilidad del transporte público para las personas con discapacidad visual reflejan la importancia creciente de la inclusión y la igualdad de oportunidades. A través de avances tecnológicos, diseño urbano inclusivo, capacitación del personal y participación activa de las personas con discapacidad visual en la toma de decisiones, se puede lograr un transporte público más accesible y brindar a todas las personas la posibilidad de moverse de manera independiente y segura en sus comunidades.

2.1.3 El corredor azul de la ciudad de Lima

2.1.3.1 Descripción del corredor azul

El Corredor Azul es un proyecto emblemático dentro de la Reforma del Transporte en Lima Metropolitana, cuya implementación ha buscado mejorar la calidad del transporte público en la ciudad y consolidar un sistema de transporte integrado. El objetivo principal del proyecto es eliminar la superposición de rutas y sustituir el modelo de alquiler de rutas a empresarios por un sistema de transporte masivo y eficiente (Rojas, 2017).

El Corredor Azul se desarrolla a lo largo de la avenida Arequipa, una de las principales vías de Lima. Según Ec (2023), la implementación del proyecto ha implicado la construcción de carriles exclusivos para buses, lo cual permite una mayor velocidad y eficiencia en el transporte. Asimismo, se han establecido modernas y seguras estaciones de autobuses a lo largo del recorrido.

Una de las características destacadas del Corredor Azul es la implementación de tecnología de vanguardia para mejorar la calidad del servicio. Se ha introducido un sistema de tarjeta inteligente que permite a los usuarios pagar su pasaje de manera electrónica, agilizando el proceso de abordaje y evitando el uso de dinero en efectivo (Rojas, 2017). Además, esta tarjeta inteligente ofrece descuentos y beneficios a los usuarios frecuentes del sistema.

2.1.3.2 Contexto histórico y desarrollo

Este sistema fue iniciado por una reforma al transporte público impulsada por la municipalidad de Lima con la activación de la ordenanza 1599-2012. Para mejorar el actual sistema desorganizado, se enfoca específicamente en las principales avenidas de la capital que tienen mayor tráfico y superposición entre las rutas de autobuses para el transporte público; integración operativa de consorcios a los tramos troncales y rutas alimentadoras intermedias; y finalmente, la consolidación a través de la unión con otras organizaciones (Venero, 2018).

Luego de finalizado el proceso de adecuación en 2012, 208 empresas organizadas en 52 consorcios manifestaron su deseo de participar en la etapa de adecuación para

la futura operación de los 5 corredores complementarios. A través de la asistencia técnica, se reforzaron las capacidades de los consorcios durante esta fase, siendo los más fuertes los dominios legal, económico, técnico y organizacional. Así, inicio la primera fase de concesiones de las rutas (Rojas, 2017).

El corredor azul complementario fue el primero en comenzar a operar en 2014 el 26 de julio. Sin embargo, debido a la falta de información sobre ubicaciones, opciones de pago, la ruta tomada y la disponibilidad de vehículos, esto provocó una reacción negativa entre la población. Después de 2 años mejoró su desempeño y acogida por los limeños (Instituto Metropolitano Protransporte de Lima, 2012).

2.1.3.3 Importancia del corredor azul en el transporte público de Lima

Como se mencionó anteriormente, el Corredor Azul ha surgido como una solución a los desafíos del transporte público en Lima, una ciudad que ha experimentado problemas de congestión vehicular, tiempos de viaje prolongados y una falta de opciones eficientes y confiables de movilidad (Espada, 2022). Al implementar este sistema de buses de tránsito rápido (BRT), se ha logrado una mejora significativa en la movilidad de la ciudad.

Uno de los aspectos clave que hacen del Corredor Azul un componente vital del transporte público en Lima es la creación de carriles exclusivos para los buses. Estos carriles permiten un desplazamiento más rápido y eficiente, evitando la congestión causada por el tráfico mixto (Espada, 2022). Como resultado, los usuarios del

Corredor Azul experimentan tiempos de viaje más cortos y una mayor confiabilidad en comparación con otros medios de transporte.

Además, el Corredor Azul ha contribuido a reducir la congestión vehicular en la ciudad. Al proporcionar una opción atractiva y eficiente de transporte público, se ha alentado a un número considerable de personas a optar por el uso de los buses del Corredor Azul en lugar de los vehículos privados (Cabello, 2018). Esto ha ayudado a reducir el volumen de tráfico en las calles, aliviando los problemas de congestión y mejorando la fluidez del tránsito en general.

Otro aspecto importante es el impacto positivo en la calidad del aire de la ciudad. Al reducir la cantidad de vehículos privados en circulación y fomentar el uso de un sistema de transporte más sostenible, el Corredor Azul ha contribuido a disminuir las emisiones de gases contaminantes (Espada, 2022). Esto ha tenido un efecto beneficioso en la calidad del aire, promoviendo un entorno más saludable para los residentes de Lima.

Además de los beneficios en movilidad y medio ambiente, el Corredor Azul ha mejorado la seguridad vial en la ciudad. Al contar con carriles exclusivos y paradas estratégicamente ubicadas, se ha reducido el riesgo de accidentes de tránsito y se ha promovido una mayor disciplina en el manejo de los buses y la interacción con otros usuarios de la vía (Rojas, 2017). Esto ha generado un entorno más seguro para los peatones, ciclistas y conductores en general.

Por lo tanto, es notorio que el Corredor Azul ha desempeñado un papel de gran importancia en el transporte público de Lima. Su capacidad para abordar los

desafíos existentes, mejorar la movilidad, reducir la congestión vehicular, promover la sostenibilidad y mejorar la seguridad vial lo convierten en un componente esencial para el desarrollo de un sistema de transporte público eficiente y sostenible en la ciudad.

2.1.4 Barreras y obstáculos en el corredor azul para personas con discapacidad visual

2.1.4.1 Tipos de barreras (físicas, informativas, actitudinales, etc.)

De acuerdo con Albornoz (2020) y el Grupo de Trabajo Multisectorial del Plan Nacional de Accesibilidad (2018); relacionando las barreras existentes en el transporte público en la ciudad de Lima con el caso específico del Corredor Azul, se pueden identificar los siguientes tipos de barreras que afectan la accesibilidad de las personas con discapacidad visual:

- **Barreras físicas en las estaciones:** La falta de rampas o elevadores en las estaciones del Corredor Azul puede dificultar el acceso de las personas con discapacidad visual que utilizan sillas de ruedas o tienen dificultades para subir escaleras. Además, la ausencia de señalización táctil en las paradas de autobús puede dificultar la orientación y la ubicación adecuada de los usuarios con discapacidad visual.

- **Barreras informativas en las estaciones y vehículos:** La falta de información en formatos accesibles, como braille o audio, dificulta que las personas con discapacidad visual obtengan información sobre rutas, horarios y paradas. Esto puede hacer que se sientan inseguras o desorientadas al utilizar el transporte

público. Asimismo, la falta de información actualizada y clara sobre los servicios del Corredor Azul puede generar confusión y dificultades en la planificación de los viajes para las personas con discapacidad visual.

- **Barreras actitudinales por parte del personal y usuarios:** La falta de conciencia y empatía hacia las necesidades de las personas con discapacidad visual por parte del personal del Corredor Azul, conductores y otros usuarios puede generar barreras actitudinales. La actitud negativa, la falta de respeto o la falta de consideración hacia las necesidades de accesibilidad pueden hacer que las personas con discapacidad visual se sientan excluidas o discriminadas al utilizar el servicio.

Es importante destacar que estas barreras no solo dificultan la accesibilidad de las personas con discapacidad visual, sino que también limitan su autonomía y su participación plena en la sociedad. Para garantizar la plena inclusión de las personas con discapacidad visual en el Corredor Azul, es necesario abordar estas barreras a través de acciones como la implementación de infraestructuras accesibles, la provisión de información en formatos accesibles y la capacitación del personal para fomentar una actitud inclusiva y respetuosa hacia las personas con discapacidad visual.

2.1.4.2 Ejemplos específicos de barreras en el corredor azul

Complementando la información anterior, con base en Albornoz (2020) y el Grupo de Trabajo Multisectorial del Plan Nacional de Accesibilidad (2018), se pueden

identificar los siguientes ejemplos de barreras que afectan la accesibilidad de las personas con discapacidad visual:

- **Barreras físicas:**
  - Falta de señalización táctil en las estaciones y paraderos del Corredor Azul, lo que dificulta la orientación y ubicación para las personas con discapacidad visual.
  - Ausencia de rampas en algunas estaciones, lo cual dificulta el acceso de las personas con discapacidad visual que utilizan sillas de ruedas o tienen dificultades para subir escaleras.
  - Espacio insuficiente para maniobrar en las estaciones, lo que dificulta el desplazamiento de las personas con discapacidad visual.
- **Barreras informativas:**
  - Falta de información en formatos accesibles, como braille o audio, en las estaciones y vehículos del Corredor Azul, lo que dificulta que las personas con discapacidad visual obtengan información sobre rutas, horarios y paradas.
  - Carencia de información en línea sobre rutas y horarios accesibles, lo que limita la posibilidad de planificar los viajes de forma adecuada para las personas con discapacidad visual.
  - Falta de capacitación del personal para brindar información accesible, lo cual impide que las personas con discapacidad visual reciban la asistencia necesaria al utilizar el transporte público.
- **Barreras actitudinales:**

- Indiferencia de los peatones hacia las necesidades de las personas con discapacidad visual, lo cual puede generar dificultades en su movilidad y seguridad en las inmediaciones de las estaciones y paraderos del Corredor Azul.
- Falta de preparación del personal del transporte público en el trato y la asistencia a las personas con discapacidad visual, lo que puede generar situaciones incómodas o inseguras para estos usuarios.

Estos son algunos ejemplos de los tipos de barreras encontrados en este sistema de transporte público, el cual se busca corregir o mejorar para garantizar una mejor accesibilidad para las personas con discapacidad visual.

2.1.4.3 Impacto de estas barreras en la movilidad y participación social de las personas con discapacidad visual

Las barreras en la movilidad y participación social de las personas con discapacidad visual en el Corredor Azul de Lima pueden tener un impacto significativo en su calidad de vida y bienestar general. Estas barreras pueden limitar su capacidad para realizar actividades cotidianas, como ir al trabajo, a la escuela o a citas médicas, lo que afecta su autonomía e independencia (Vilcanqui, 2017). La falta de accesibilidad física en las estaciones y paraderos, como la ausencia de rampas o la falta de espacio para maniobrar, dificulta su acceso al transporte público y puede hacer que dependan de la asistencia de terceros para poder desplazarse (Plan Nacional de Accesibilidad, 2018).

Además, las barreras informativas, como la falta de información en formatos accesibles (braille o audio) y la carencia de capacitación del personal del transporte

público para brindar información accesible, limitan la capacidad de las personas con discapacidad visual para planificar sus viajes de manera autónoma (Albornoz,2020). Esto afecta su capacidad de tomar decisiones informadas sobre las rutas, horarios y paradas del Corredor Azul, lo que puede llevar a retrasos y dificultades en su movilidad.

Teniendo en cuenta al Plan Nacional de Accesibilidad (2018), en el ámbito de la orientación, la falta de señalización táctil o auditiva en las estaciones y paraderos dificulta la capacidad de las personas con discapacidad visual para orientarse y ubicarse en el entorno del transporte público. Esto puede generar ansiedad y frustración al intentar encontrar la plataforma correcta o la parada adecuada, lo que afecta su confianza y seguridad al utilizar el Corredor Azul.

En el aspecto social, como señala el Plan Nacional de Accesibilidad (2018), estas barreras pueden provocar sentimientos de exclusión y limitar la participación plena de las personas con discapacidad visual en la sociedad. La falta de accesibilidad en los espacios públicos y la falta de integración de las personas con discapacidad visual pueden dificultar su interacción social, limitando su capacidad para relacionarse y participar en actividades comunitarias. Esto puede llevar a un aislamiento social, disminuir su autoestima y dificultar su integración en la vida diaria.

Es fundamental abordar estas barreras mediante la implementación de medidas de accesibilidad física, información accesible y concientización social, con el fin de garantizar la inclusión plena de las personas con discapacidad visual en el transporte público y en la sociedad en general.

2.1.5 Medidas existentes y propuestas para mejorar la accesibilidad en el corredor azul

2.1.5.1 Descripción de las medidas existentes

Una de las medidas destacadas es el Sistema Integrado de Transporte Público de Lima Metropolitana (SIT), que incluye el Corredor Azul y otros modos de transporte. El objetivo principal del SIT es mejorar la calidad del transporte público y reducir la congestión vehicular en la ciudad (Cabello, 2018). Se menciona que el SIT ha sido diseñado para ser accesible para todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidades. Esto implica la implementación de medidas específicas para garantizar la accesibilidad en las estaciones y en los vehículos del Corredor Azul.

De igual manera, una de las medidas implementadas en el Corredor Azul es la instalación de rampas de acceso en las estaciones de autobuses. Estas rampas permiten el acceso fácil y seguro de personas con discapacidad, incluyendo aquellas que utilizan sillas de ruedas o tienen dificultades para subir y bajar escalones (Rojas, 2017). De esta manera, se promueve la accesibilidad física y se facilita el uso del transporte público para las personas con movilidad reducida.

Además de las rampas de acceso, se ha implementado señalización en braille y en relieve en las estaciones del Corredor Azul. Esta medida contribuye a que las personas con discapacidad visual puedan orientarse y recibir información relevante sobre las paradas, los horarios y otros aspectos del servicio. La señalización en braille permite la lectura táctil, mientras que la señalización en relieve brinda información a través de texturas que se pueden percibir con el tacto (Rojas, 2017).

Estas formas de señalización mejoran la accesibilidad comunicacional y facilitan la autonomía de las personas con discapacidad visual en el uso del transporte público.

Otra medida mencionada es la realización de campañas de marketing de servicios para mejorar la percepción de los usuarios sobre la calidad del transporte público en Lima. Estas campañas se enfocan en aspectos como la confiabilidad, el servicio frecuente, la seguridad y limpieza, el horario de servicio, el costo y el ahorro durante su funcionamiento. Estas acciones tienen como objetivo no solo mejorar la accesibilidad, sino también promover una experiencia positiva y satisfactoria para todos los usuarios, incluyendo personas con discapacidad visual (Cabello, 2018).

La capacitación del personal del transporte público también se menciona como una medida importante para mejorar la accesibilidad. Se resalta la importancia de reforzar la educación al usuario, proporcionando manuales de usuario y mejorando la señalética en las estaciones y paraderos (Cabello, 2018). Esta capacitación busca concienciar al personal sobre las necesidades y requerimientos de las personas con discapacidad visual, brindándoles asistencia y orientación adecuadas durante su experiencia de viaje.

Sin embargo, es importante destacar que el proceso de mejora continua en la accesibilidad del transporte público aún enfrenta desafíos, y se requiere seguir trabajando para garantizar la accesibilidad universal para todas las personas con discapacidad.

2.1.5.2 Propuestas y soluciones para mejorar la accesibilidad en el corredor azul

La mejora de la accesibilidad en el corredor azul para las personas con discapacidad visual ha sido objeto de diversas propuestas y soluciones que buscan garantizar su inclusión y facilitar su desplazamiento en el sistema de transporte público. Para ello, se presentan algunas de estas propuestas:

- **Señalización en braille:** Una de las propuestas es la instalación de señalización en braille en las estaciones y paraderos del corredor azul. Según Albornoz (2020), esta medida permitiría a las personas con discapacidad visual orientarse y acceder a información relevante sobre las rutas y horarios de los servicios de transporte público. La señalización en braille proporcionaría un medio de comunicación accesible y autónomo para las personas con discapacidad visual.

- **Sistemas de información en tiempo real:** Otra propuesta consiste en la implementación de sistemas de información en tiempo real. Estos sistemas permitirían a las personas con discapacidad visual conocer la ubicación y el tiempo de llegada de los vehículos de transporte público en el corredor azul (Albornoz, 2020). Mediante dispositivos móviles o paneles informativos, las personas con discapacidad visual podrían acceder a información actualizada y tomar decisiones informadas sobre su viaje.

- **Accesibilidad física:** Mejorar la accesibilidad física de las estaciones y paraderos del corredor azul es una propuesta fundamental. Esto implica la

instalación de rampas accesibles que faciliten el acceso a los vehículos, así como la mejora de la iluminación y la señalización táctil en las áreas de acceso. Estas medidas contribuirían a que las personas con discapacidad visual se desplacen de manera segura y autónoma dentro del corredor azul (Albornoz, 2020).

- **Capacitación del personal del transporte público:** Es importante considerar la capacitación del personal del transporte público que trabaja en el corredor azul. Esta propuesta busca brindar a los empleados las habilidades necesarias para atender y guiar adecuadamente a las personas con discapacidad visual (Plan Nacional de Accesibilidad, 2018). Además, se enfoca en sensibilizar al personal sobre el uso de técnicas de asistencia y el respeto a la autonomía de las personas con discapacidad visual, incluyendo a aquellos que utilizan perros guía.

- **Participación de las personas con discapacidad visual:** Para asegurar la efectividad de las soluciones propuestas, se sugiere la participación activa de las personas con discapacidad visual en el diseño y evaluación de las medidas de accesibilidad en el corredor azul. Su involucramiento en el proceso garantizaría que las soluciones se ajusten a sus necesidades reales y consideren su experiencia en el uso del sistema de transporte público (Plan Nacional de Accesibilidad, 2018).

Estas propuestas y soluciones demuestran el compromiso por mejorar la accesibilidad en el corredor azul y brindar un servicio inclusivo para todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidad visual. Implementar estas medidas

requerirá la coordinación y colaboración de las autoridades responsables del transporte público, así como la asignación de recursos adecuados. El éxito de estas propuestas dependerá de su efectiva implementación y de la retroalimentación constante por parte de los usuarios, especialmente de las personas con discapacidad visual, para evaluar su impacto y realizar ajustes si es necesario.

2.1.6 Participación de usuarios y personas con discapacidad visual en la planificación del transporte público

2.1.6.1 La importancia de la participación activa y la inclusión de personas con discapacidad visual en la planificación y desarrollo del transporte público

Las personas con discapacidad visual enfrentan dificultades para movilizarse en el espacio público debido a la deficiente planeación y los obstáculos físicos presentes en el entorno. El diseño urbano y el sistema legal desempeñan un papel fundamental en la accesibilidad para todo tipo de personas, incluyendo aquellas con discapacidad visual.

Una propuesta clave para mejorar la accesibilidad en el corredor azul es la participación activa y la inclusión de personas con discapacidad visual en la planificación y desarrollo del transporte público. Esta participación se justifica por varias razones:

- **Conocimiento y experiencia:** Según Laverde (2013), las personas con discapacidad visual poseen un valioso conocimiento y experiencia en cuanto a las barreras y desafíos que enfrentan en su movilidad diaria. Su participación activa en la planificación y desarrollo del transporte público permite identificar y abordar de manera efectiva estas barreras. A través de su aporte, se pueden

proponer soluciones que se ajusten a las necesidades específicas de este grupo de personas.

- **Diseño inclusivo:** La inclusión de personas con discapacidad visual en la planificación y desarrollo del transporte público contribuye a un diseño más inclusivo y accesible. Al considerar sus necesidades, se pueden incorporar características que también beneficien a otras personas con discapacidad y a la población en general (Cohen, 2020). Es esencial que el transporte público se diseñe teniendo en cuenta los principios de accesibilidad universal y que se eliminen las barreras físicas y de diseño que dificultan la movilidad de las personas con discapacidad visual (Laverde, 2013).

- **Empoderamiento y participación ciudadana:** La inclusión de personas con discapacidad visual en la planificación y desarrollo del transporte público tiene el potencial de empoderarlas y fomentar su participación ciudadana (Kokhan, 2022). Esto contribuye a crear una sociedad más inclusiva y equitativa, donde se reconozcan y respeten los derechos de todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidad visual. La participación activa de este grupo en la toma de decisiones relacionadas con el transporte público promueve la igualdad de oportunidades y el ejercicio pleno de sus derechos (Kokhan, 2022).

- **Accesibilidad como derecho:** La accesibilidad al transporte público es un derecho fundamental para todas las personas, incluidas aquellas con

discapacidad visual. Por lo tanto, es necesario que las políticas y estrategias de transporte público consideren las necesidades de todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidad visual, y trabajen para garantizar que el transporte público sea accesible para todos (Hernández, 2012). Estas medidas deben basarse en los principios de igualdad de condiciones y no discriminación, en línea con los estándares internacionales establecidos en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad.

- **Experiencia única y valiosa:** Con base a Pires (2021), las personas con discapacidad visual tienen una experiencia única y valiosa que puede contribuir a identificar barreras y desafíos en el transporte público que podrían pasar desapercibidos para otras personas. Su perspectiva puede enriquecer la planificación y desarrollo del corredor azul, permitiendo una mejor comprensión de las necesidades específicas y la implementación de soluciones efectivas.

- **Marco legal y convencional:** El marco legal y convencional también respalda la participación de personas con discapacidad visual en la planificación y toma de decisiones que les afecten. Según la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (2006), los Estados Partes deben involucrar activamente a las personas con discapacidad y sus organizaciones en la planificación y toma de decisiones relacionadas con la accesibilidad. Asimismo, se establece que los Estados deben adoptar medidas pertinentes para asegurar el acceso en igualdad de condiciones al entorno físico, el transporte, la información

y las comunicaciones. Esto implica la identificación y eliminación de obstáculos y barreras de acceso, tanto en áreas urbanas como rurales.

Al implementar estas propuestas y soluciones en el corredor azul, se puede lograr una mejora significativa en la accesibilidad y la inclusión de las personas con discapacidad visual. Esto no solo beneficia a este grupo en particular, sino que también contribuye a crear un entorno más inclusivo y accesible para todas las personas que utilizan el transporte público en el corredor azul.

2.1.6.2 Ejemplos de buenas prácticas y enfoques participativos

En el contexto de la participación de usuarios y personas con discapacidad visual en la planificación del transporte público, se han identificado diversas buenas prácticas y enfoques participativos que han demostrado ser efectivos en varios lugares del mundo.

Una de estas prácticas es la consulta pública, la cual se ha implementado exitosamente en la ciudad de Nueva York y Vancouver. Esta estrategia permite recopilar comentarios y sugerencias sobre la accesibilidad del sistema de transporte público, involucrando activamente a los usuarios y personas con discapacidad visual en la toma de decisiones (Poveda, 2017).

Asimismo, la creación de grupos de trabajo ha mostrado ser efectiva en ciudades como Toronto, donde se han conformado equipos que incluyen a personas con discapacidad visual (Poveda, 2017). Estos grupos desempeñan un papel

fundamental al aportar la perspectiva directa de las personas con discapacidad visual, identificar barreras y desarrollar soluciones accesibles.

En base Hernández (2012), se tiene otra práctica relevante que son las pruebas de usuario, utilizadas en la ciudad de Londres para evaluar la accesibilidad de las nuevas estaciones de metro. Estas pruebas permiten obtener retroalimentación directa de las personas con discapacidad visual, facilitando la mejora continua del sistema de transporte público.

El diseño inclusivo también se destaca como un enfoque efectivo para garantizar la consideración de las necesidades de las personas con discapacidad visual. Por ejemplo, en la ciudad de Barcelona se implementó un sistema de señalización táctil en las estaciones de metro, lo que contribuye a la autonomía y seguridad de las personas con discapacidad visual (Poveda, 2017).

Además, la participación activa de personas con discapacidad visual ha sido fundamental en diferentes casos. De acuerdo con Pires (2021), n Madrid, se ha desarrollado una guía técnica que incluye la participación activa de personas con discapacidad visual en la planificación y diseño de sistemas de encaminamiento en las infraestructuras de transporte público. Este enfoque participativo, que involucra a diversos actores, garantiza que las soluciones de accesibilidad sean efectivas y satisfagan las necesidades de las personas con discapacidad visual.

Varias ciudades, como Vancouver, Nueva York, Melbourne y el Reino Unido, han implementado programas de consultas públicas y capacitación que involucran directamente a personas con discapacidad visual. Estos programas fomentan un

enfoque participativo al incluir a diferentes actores y asegurar la efectividad de las soluciones de accesibilidad (Mitchell, 2012).

Teniendo en cuenta a Mitchell (2012), es importante destacar que la legislación también desempeña un papel relevante en la participación de personas con discapacidad visual. En los Estados Unidos, la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) establece la obligación de consultar con personas con discapacidades en la planificación y desarrollo del transporte público, lo que ha incrementado la participación activa de este grupo en los Estados Unidos.

Estos ejemplos de buenas prácticas y enfoques participativos demuestran la importancia de involucrar a los usuarios y personas con discapacidad visual en la planificación del transporte público. Al considerar sus necesidades y perspectivas, se pueden lograr mejoras significativas en la accesibilidad y la inclusión en el transporte público, promoviendo una sociedad más inclusiva y equitativa.

2.1.6.3 Posibles estrategias para promover la participación activa de personas con discapacidad visual en la planificación del corredor azul

Para promover la participación activa de personas con discapacidad visual en la planificación del corredor azul de Lima, Perú, se pueden implementar diversas estrategias. En primer lugar, es fundamental establecer un diálogo constante con organizaciones de personas con discapacidad visual para conocer sus necesidades y preferencias en relación al transporte público (Rojas, 2017). Este diálogo puede incluir reuniones periódicas y discusiones sobre temas de accesibilidad e inclusión.

Además, como menciona Rojas (2017), realizar encuestas y estudios de opinión ayudará a recopilar información específica sobre las necesidades y preferencias de las personas con discapacidad visual en cuanto a la accesibilidad del transporte público. Asimismo, llevar a cabo pruebas piloto con la participación activa de personas con discapacidad visual permitirá evaluar la efectividad de las medidas implementadas (rojas, 2017). Fomentar la innovación y la creatividad en la planificación y desarrollo del transporte público, a través de la participación activa de personas con discapacidad visual, también resulta crucial. En base a Pires (2021), se puede promover el co-diseño, donde personas con discapacidad visual, organizaciones de la sociedad civil y expertos en accesibilidad trabajen juntos para desarrollar soluciones efectivas. La organización de grupos de enfoque, talleres y eventos comunitarios brindará una oportunidad para discutir temas específicos y recopilar comentarios y sugerencias (Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad, 2006). Mitchell (2012) menciona que utilizar tecnologías accesibles, como aplicaciones móviles y sitios web accesibles, facilitará la recopilación de opiniones de personas con discapacidad visual sobre la accesibilidad del transporte público. Además, realizar recorridos y evaluaciones de accesibilidad, con la participación de personas con discapacidad visual y expertos en accesibilidad, permitirá identificar obstáculos y barreras en el transporte público (Vilcanqui, 2017). La inclusión de personas con discapacidad visual en los equipos de diseño y planificación del transporte público garantizará que las medidas de accesibilidad sean efectivas y adecuadas. Por último, desarrollar una campaña de concientización pública sobre la importancia de la accesibilidad en el transporte

público y la participación de personas con discapacidad visual en la planificación y diseño promoverá la sensibilización y el apoyo de la comunidad en general (Kokhan, 2022).

CAPÍTULO 3: METODOLOGÍA

3.1 Diseño de la investigación

3.1.1 Tipo de investigación

El presente estudio se llevará a cabo bajo un enfoque de investigación descriptiva y exploratoria. Mediante este enfoque, se describirán las barreras y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad visual en el corredor azul de la ciudad de Lima. Además, se explorarán las medidas existentes y propuestas para mejorar la accesibilidad en dicho corredor.

La investigación descriptiva tiene como objetivo principal describir y caracterizar un fenómeno específico en detalle. En este caso, se busca describir las barreras y obstáculos que las personas con discapacidad visual enfrentan en el corredor azul. Se recopilará información detallada sobre las dificultades que experimentan, las limitaciones que encuentran y los aspectos que dificultan su movilidad y participación en el corredor.

Por otro lado, la investigación exploratoria tiene como finalidad explorar un tema o fenómeno poco investigado o poco comprendido. En este estudio, se explorarán las medidas existentes y propuestas para mejorar la accesibilidad en el corredor azul. Se investigarán las soluciones propuestas hasta el momento, así como las perspectivas de mejora planteadas por expertos y usuarios del corredor. Esto permitirá obtener un panorama amplio de las posibles soluciones y evaluar su viabilidad y pertinencia.

En conjunto, la investigación descriptiva y exploratoria permitirá obtener una comprensión profunda de la situación actual de la accesibilidad en el corredor azul y explorar nuevas perspectivas de mejora. El enfoque descriptivo ayudará a describir las barreras y obstáculos presentes, mientras que el enfoque exploratorio permitirá identificar soluciones innovadoras y prometedoras. Esto contribuirá a generar conocimiento y recomendaciones

fundamentadas para mejorar la accesibilidad en el corredor azul y promover la inclusión de las personas con discapacidad visual en dicho espacio.

3.1.2 Enfoque metodológico

Diversas publicaciones establecen que una investigación puede tener un enfoque cualitativo, cuantitativo. Sin embargo, debido a las características de esta tesis, se ha determinado aplicar un enfoque cualitativo. El enfoque cualitativo permitirá comprender en profundidad las experiencias y vivencias de las personas con discapacidad visual en el contexto del corredor azul, lo cual es fundamental para abordar sus dificultades y necesidades de manera adecuada y eficiente.

El enfoque cualitativo se utilizará a través de entrevistas a profundidad, las cuales brindarán la oportunidad de captar información detallada y rica en matices. Estas entrevistas permitirán explorar en profundidad las experiencias, percepciones y sugerencias de las personas con discapacidad visual en relación con la accesibilidad en el corredor azul. Se realizarán entrevistas cuidadosamente planificadas y estructuradas, buscando establecer un ambiente de confianza y empatía que facilite la expresión de las experiencias de los participantes.

Además, se utilizará la técnica de “observación no participante” esto implica que el investigador observa y registra eventos, comportamientos o situaciones sin participar activamente en ellos. En otras palabras, el observador se mantiene como un observador externo y no interactúa ni se involucra directamente en la actividad o el grupo que está estudiando. Con ello se busca recopilar datos de manera imparcial y asi lograr captar comportamientos y patrones que podrían no ser evidentes si el investigador estuviera directamente involucrado en la actividad.

La combinación de estas técnicas cualitativas permitirá obtener una visión integral de la situación de accesibilidad en el corredor azul. El análisis conjunto de los datos cualitativos proporcionará una comprensión más completa de las necesidades, barreras y oportunidades de mejora en la accesibilidad. Esta aproximación metodológica enriquecerá los resultados del estudio y facilitará la formulación de propuestas de mejora más fundamentadas y efectivas.

3.2 Población y muestra

3.2.1 Población objetivo

La población objetivo de este estudio se centra en las personas que utilizan el corredor azul de la ciudad de Lima. Sin embargo, se presta especial atención a aquellos usuarios que presentan discapacidad visual. El objetivo principal es obtener una comprensión detallada de las necesidades y desafíos que enfrenta este grupo específico de usuarios en el contexto del transporte público.

La población objetivo abarcará a todas las personas que utilizan el corredor azul como medio de transporte en la ciudad de Lima. Esto incluye a personas con y sin discapacidad visual. Sin embargo, se hará un esfuerzo adicional para identificar y recopilar información relevante de aquellos usuarios con discapacidad visual, ya que su perspectiva y experiencias son de particular importancia para abordar la accesibilidad en el corredor azul de manera integral.

La inclusión de usuarios con discapacidad visual en la población objetivo permitirá obtener una visión más precisa de las barreras y obstáculos que enfrentan en relación con la accesibilidad en el corredor azul. Sus experiencias y perspectivas serán fundamentales para

identificar áreas de mejora y formular propuestas adecuadas que promuevan una mayor inclusión y accesibilidad en el transporte público.

Para seleccionar a los participantes de este estudio, se utilizarán criterios específicos, como la condición de discapacidad visual y la frecuencia de uso del corredor azul. Se buscará una representatividad adecuada en términos de edad, género y nivel socioeconómico, a fin de obtener una muestra diversa y representativa de la población objetivo.

Es decir, la población objetivo de este estudio está compuesta por las personas que utilizan el corredor azul de la ciudad de Lima, con un enfoque especial en aquellos usuarios que presentan discapacidad visual. La inclusión de este grupo específico permitirá obtener una comprensión más completa de las necesidades y desafíos relacionados con la accesibilidad en el transporte público y contribuirá a la formulación de propuestas de mejora pertinentes y efectivas.

3.2.2 Muestra

La muestra seleccionada para este estudio se enfocará en la ruta 303 del corredor azul, con el propósito de obtener información específica sobre las experiencias y necesidades de las personas con discapacidad visual en esta área de la ciudad. Al entrevistar a usuarios que presenten discapacidad visual, se asegurará que la investigación se centre en las perspectivas y experiencias de aquellos directamente afectados por la problemática.

La muestra estará compuesta por una selección estratificada de usuarios del corredor azul. Se empleará un enfoque de muestreo intencional para incluir tanto a personas con discapacidad visual como a otros usuarios del corredor azul. Esto permitirá obtener una

visión más completa y representativa de las diversas experiencias y opiniones en relación con la accesibilidad en el transporte público.

El tamaño de la muestra se determinará mediante un cálculo de muestra adecuado, con el objetivo de garantizar la representatividad y la validez estadística de los resultados obtenidos. Se considerarán diversos factores, como el nivel de confianza y el margen de error aceptable, para determinar el tamaño óptimo de la muestra.

La selección de los participantes se realizará de manera sistemática y rigurosa. Se establecerán criterios de inclusión, como la condición de discapacidad visual y la frecuencia de uso del corredor azul, para asegurar que los participantes sean representativos de la población objetivo. Además, se buscará una diversidad en términos de edad, género y nivel socioeconómico, a fin de capturar la mayor variedad de perspectivas posibles.

Sintetizando, la muestra de este estudio se enfocará en la ruta 303 del corredor azul, y estará compuesta por una selección estratificada de usuarios que incluirá tanto a personas con discapacidad visual como a otros usuarios del corredor azul. El tamaño de la muestra se determinará mediante un cálculo adecuado para garantizar la representatividad y validez estadística de los resultados. La selección de los participantes se realizará de manera rigurosa, considerando criterios de inclusión y buscando la diversidad necesaria para capturar una amplia gama de perspectivas.

3.3 Recopilación de datos

3.3.1 Técnicas de recopilación de datos

En esta investigación se utilizarán dos técnicas principales de recopilación de datos: entrevistas a profundidad y toma de datos por observación no participante. Las entrevistas a profundidad serán realizadas con personas que tienen discapacidad visual, con el objetivo de obtener una comprensión detallada de las barreras y obstáculos que enfrentan en el corredor azul. Estas entrevistas permitirán capturar información personal y detallada sobre las experiencias y percepciones de los entrevistados en relación a la accesibilidad. Además, se buscará conocer las sugerencias y expectativas de mejora que tienen las personas con discapacidad visual con respecto a dicho corredor.

Por otro lado, la toma de datos por observación no participante se administrará a una muestra representativa de usuarios del corredor azul, incluyendo tanto a personas con discapacidad visual como a personas sin discapacidad visual. El objetivo de esta técnica será recopilar datos cualitativos sobre la percepción de la accesibilidad en el corredor azul. A través de ello, se obtendrá una visión más amplia que permitirán realizar análisis críticos para identificar patrones y relaciones entre variables relacionadas con la accesibilidad.

El uso de estas dos técnicas de recopilación de datos permitirá obtener una visión integral de la situación de accesibilidad en el corredor azul, al combinar información detallada y personal de las entrevistas a profundidad con datos cualitativos de la observación en campo. Esto proporcionará una base sólida para el análisis y la interpretación de los resultados obtenidos en esta investigación.

3.3.2 Instrumentos de recolección de datos

En esta etapa de la investigación se diseñarán los instrumentos de recolección de datos, específicamente los guiones de entrevista y los aspectos a observar, los cuales serán utilizados para abordar temas relevantes para el estudio.

Para las entrevistas a profundidad con personas con discapacidad visual, se elaborará un guion de preguntas abiertas, el cual, se centrará en los aspectos relevantes de la accesibilidad en el corredor azul, buscando obtener información detallada sobre las dificultades enfrentadas por las personas con discapacidad visual y las posibles soluciones que podrían contribuir a mejorar la accesibilidad. Además, se considerará incluir preguntas relacionadas con la satisfacción con el servicio actual y las expectativas futuras de las personas entrevistadas.

En cuanto a observación no participante, se desarrollará una ficha donde se encuentre todos los factores a analizar relacionadas con la accesibilidad en el corredor azul. Esta ficha estará diseñada para recopilar datos cualitativos y permitirá evaluar la efectividad de las medidas existentes de accesibilidad, así como obtener la opinión propia sobre posibles soluciones propuestas para mejorar la accesibilidad en el corredor. Se podrían incluir aspectos sobre la percepción de la accesibilidad, la utilización de las instalaciones y servicios disponibles, y la valoración de las medidas de accesibilidad implementadas.

La elaboración cuidadosa de los guiones de entrevista y la ficha para la observación asegurará que se aborden de manera exhaustiva los temas relevantes para la investigación, permitiendo obtener información precisa y completa sobre la accesibilidad en el corredor azul, las dificultades existentes y las perspectivas de mejora desde la perspectiva de las personas con discapacidad visual y otros usuarios.

3.3.3 Procedimiento de recopilación de datos

El procedimiento de recopilación de datos constará de varias etapas claramente definidas. En primer lugar, se llevarán a cabo las entrevistas a profundidad con personas con discapacidad visual. Estas entrevistas se programarán de manera conveniente tanto para los participantes como para el investigador, y se realizarán en un entorno cómodo y accesible para garantizar la comodidad de los entrevistados. Durante las entrevistas, se seguirá el guion de preguntas abierto previamente diseñado, abordando de manera exhaustiva los temas relevantes relacionados con la accesibilidad en el corredor azul. Se tomarán notas detalladas durante las entrevistas para capturar la información relevante y las experiencias compartidas por los participantes.

Posteriormente, se realizará el llenado de la ficha de observación en base al servicio del corredor azul. Para ello, se realizará tres visitas, una por cada día y en diferentes horarios, con el fin de obtener datos diferentes. Se garantizará la objetividad e imparcialidad de los datos recopilados, asegurando que la información obtenida sea correcta.

Durante todo el proceso de recopilación de datos, se seguirán rigurosamente los guiones de entrevista y la programación de visita previamente diseñados, asegurando que se aborden todos los temas relevantes de manera completa y sistemática. Tanto las notas tomadas durante las entrevistas como las notas tomadas en campo se almacenarán y organizarán de manera ordenada y sistemática, facilitando así el análisis posterior de los datos recopilados.

El procedimiento de recopilación de datos se llevará a cabo de manera cuidadosa y rigurosa, garantizando la calidad y confiabilidad de los datos obtenidos, y permitiendo obtener una visión integral de la accesibilidad en el corredor azul desde la perspectiva de las personas con discapacidad visual y otros usuarios.

3.4 Análisis de datos

3.4.1 Métodos de análisis

El análisis de los datos recopilados se llevará a cabo mediante el uso de técnicas cualitativas y cuantitativas que permitirán obtener una comprensión profunda de la accesibilidad del corredor azul para personas con discapacidad visual y revelar patrones, temas y categorías emergentes. Se utilizarán principalmente dos enfoques de análisis: el análisis de contenido y el análisis estadístico.

Para el análisis de los datos cualitativos obtenidos de las entrevistas a profundidad y la observación no participante, se empleará un enfoque de análisis de contenido. Este método permitirá identificar categorías y temas emergentes relacionados con las barreras y obstáculos que enfrentan las personas con discapacidad visual en el corredor azul. Mediante la codificación y la organización sistemática de los datos, se buscarán patrones comunes y se identificarán oportunidades de mejora en la accesibilidad. Este enfoque cualitativo permitirá una comprensión detallada y contextualizada de las experiencias y percepciones de los participantes.

Para ello se hara uso de usarán herramientas graficas probabilísticas como barras de datos, histogramas, el pastel, etc. De igual forma, se usará programas básicos de ofimática de Microsoft Office. Una vez transcrita cada entrevista en un documento de texto se procederá a la categorización y codificación, para ello se hará uso del programa Atlas.ti 23, ya que permitirá crear de manera más sencilla la matriz de relaciones entre categorías de análisis.

3.4.2 Interpretación de resultados

La interpretación de los resultados se llevará a cabo de forma integrada, considerando los hallazgos cualitativos obtenidos durante el análisis de datos. Se realizará un análisis

detallado de los resultados para identificar relaciones, coincidencias o discrepancias entre los datos recopilados, lo que permitirá obtener una visión más completa y precisa de la situación de la accesibilidad en el corredor azul.

Durante la interpretación de los resultados, se prestará especial atención a los temas emergentes y las categorías identificadas durante el análisis de contenido y el análisis estadístico. Se buscarán patrones significativos y se examinarán las conexiones entre los distintos aspectos abordados en el estudio. Además, se evaluará la efectividad de las medidas existentes y se analizarán las propuestas de mejora, considerando su factibilidad y el impacto potencial que podrían tener en la accesibilidad del corredor azul para las personas con discapacidad visual.

La interpretación de los resultados se apoyará en inferencias y conclusiones sólidas, respaldadas por los datos recopilados y analizados. Se buscará establecer una relación coherente entre los resultados obtenidos y los objetivos planteados en la investigación. Asimismo, se examinarán las limitaciones y las implicaciones de los hallazgos, reconociendo posibles sesgos y áreas que requieran mayor investigación.

Por lo que, la interpretación de los resultados se realizará de manera rigurosa y reflexiva, integrando tanto los aspectos cualitativos como los cuantitativos del estudio. Esto permitirá obtener una comprensión profunda de la accesibilidad en el corredor azul y sentará las bases para la formulación de recomendaciones y estrategias de mejora acordes con las necesidades y expectativas de las personas con discapacidad visual.

Figura 1

Resumen de la metodología a usar.

Fuente: Propia (2023)

CAPÍTULO 4: ANÁLISIS Y PROCESAMIENTO DE DATOS

4.1 Análisis de datos

El proceso de análisis de las entrevistas se inició con la categorización de conceptos, donde se extrajeron y agruparon ciertos fragmentos de las entrevistas de acuerdo al campo semántico que abarcan. Además, como menciona Seid (2016, p.13), "cuando se define una categoría, es necesario comenzar a clarificar sus relaciones con los otros conceptos". Por lo que, se tuvo que transcribir cada una de las entrevistas para luego identificar las categorías conceptuales y, con el uso del programa Atlas.ti 23, vincularlos con los fragmentos que lo evidencian. Seguidamente, se establece que la relevancia de cada categoría dependerá de la recurrencia temática que se encontró en cada entrevista utilizando el programa mencionado. Es decir, una categoría es más relevante cuando tenga más cantidad de citas. A continuación, se mostrará un cuadro con la cantidad de citas por categoría para cada entrevistado.

Tabla 1

Conteo de citas según la categoría para cada entrevistado.

	Colaboración con las Autoridades	Experiencias Positivas	Impacto en la Participación Social	Interacción con el Entorno	Medidas Existentes y Efectividad	Perspectivas sobre Participación	Recomendaciones y Sugerencias	Seguridad y Comodidad
Entrevistado 1	2	3	7	8	10	9	6	6
Entrevistado 2	2	3	3	7	5	5	1	3
Entrevistado 3	2	4	4	6	7	8	9	2
Entrevistado 4	1	1	4	1	8	6	9	5
Entrevistado 5	1	3	4	2	10	5	7	3
SubTotales	8	14	22	24	40	33	32	19
Porcentajes	4.17	7.29	11.46	12.50	20.83	17.19	16.67	9.90

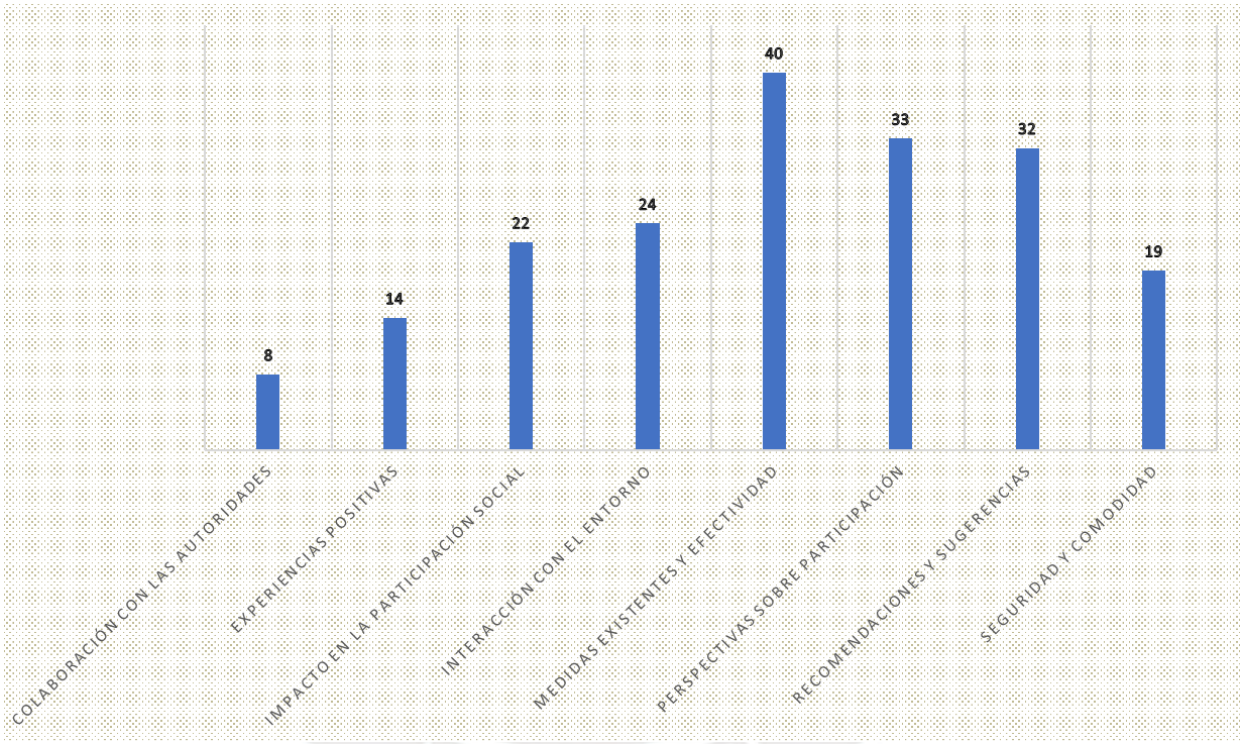
Fuente: Propia (2023).

De la gráfica, se puede observar que la categoría con mayor recurrencia es "medidas existentes y efectividad" con 40 citas, siendo un 20.83% del total; no obstante, los valores de las categorías seguidas son relativamente cercanas, las "perspectivas sobre participación" tiene 33 citas con un valor porcentual de 17.19% y las "recomendaciones y sugerencias" fue citada 32 veces teniendo un porcentaje de 16.67%. Por otro lado, se evidencia que las otras 5 categorías

son notoriamente menores, encontrándose debajo de 13%, por lo que se entiende que la recurrencia que dichos temas son menos usuales en las entrevistas realizadas, pero no por ello se debe dejar de lado su importancia.

Seguidamente se mostrará un gráfico de barras con el recuento de citas totales por categoría.

Figura 2
Diagrama de barras de cantidad de citas por categorización realizada.



Fuente: Propia (2023)

Se debe destacar la relevancia de este capítulo en la influencia del trabajo de investigación, puesto que es el eje central de donde derivaran las conclusiones y recomendaciones; en tal sentido, se pasará a la fundamentación de cada categoría creada apoyándonos de las citas, es decir, “ensamblar de nuevo los elementos diferenciados en el proceso analítico para reconstruir un todo estructurado y significativo” (Rodríguez, Gómez et. al., 1996, p. 213).

4.1.1 Colaboración con las Autoridades

La colaboración entre las autoridades y las personas con discapacidad visual en el contexto de la accesibilidad al transporte público es esencial en la búsqueda de soluciones inclusivas y equitativas. La importancia de esta colaboración se manifiesta en diversos aspectos que van desde la creación y modificación de políticas hasta la implementación de medidas concretas que faciliten la movilidad de estas personas en entornos urbanos.

El respaldo y la participación activa de las autoridades a menudo se traducen en avances significativos en la accesibilidad; por ejemplo, el desarrollo de leyes, regulaciones y estándares específicos que exigen la adaptación de infraestructuras de transporte público para garantizar la accesibilidad universal, tal es el caso de la Ley para Americanos con Discapacidades (ADA) en los Estados Unidos, la legislación de la Unión Europea sobre derechos de las personas con discapacidad, entre otros; todos ellos han ejercido una influencia considerable en la mejora de la accesibilidad en el transporte.

De igual forma, la colaboración con las autoridades en la planificación y ejecución de políticas y programas puede influir en la asignación de recursos financieros y técnicos para implementar medidas concretas. Estos esfuerzos pueden abarcar todo tipo de mejoras que beneficien a la población que presenta esta discapacidad.

Además, la retroalimentación y la participación de las personas con discapacidad y sus organizaciones en las discusiones con las autoridades son fundamentales, tal como menciona Carreño (2015), la igualdad como derecho fundamental se convierte en la prescripción que pueden exigir las personas con discapacidad a las autoridades administrativas para que garanticen las condiciones materiales de igualdad que les permita tener acceso al transporte público. Es importante la colaboración entre ambos actores

debido a que las experiencias y necesidades de dicha población son críticas y necesarias para la formulación de políticas y prácticas que aborden los desafíos reales que enfrentan en su movilidad diaria.

Asimismo, la colaboración puede impactar en la concienciación y sensibilización de la sociedad en general, lo que conlleva a cambios de actitudes hacia la inclusión y al reconocimiento de la importancia de la accesibilidad en el transporte público para la igualdad de oportunidades.

Pero en nuestro país no siempre se muestra esta colaboración, como menciona el entrevistado 1:

> *Hemos hecho varias sugerencias de manera verbal, conversando, haciéndole dar algunos requerimientos, pero siempre ha estado ahí. Ahí nada más.*

Podemos notar que el entrevistado tuvo malas experiencias al tratar de buscar colaboración con las autoridades. Este es el común denominador para toda la gran mayoría de las personas con discapacidad visual que buscan apoyo en las autoridades para poder enfrentar las dificultades que ellos viven al querer utilizar el transporte público como el corredor azul.

Otro caso fue tambien el del entrevistado 3, el cual no siente que las autoridades entiendan lo que pasa y lo tomen más que como queja, por ello menciona:

> *Cuando tú haces un reclamo a la persona de manera individual, lo lo toman a veces como un reclamo. O de repente una ofensa, lamentablemente hay que llegar todavía a la prensa y hacer un escándalo para que hagas notar tu pedido o tu reclamo.*

En este caso podemos notar que el entrevistado siente que su pedido no es tomado de buena manera, el piensa que las autoridades lo toman como “una forma de molestar” o solo con el hecho de ofender, además, podemos notar que él siente que tiene que llegar todavía a los medios de comunicación para ser escuchado, ya que por el mismo no podrá lograrlo.

Otro caso, se tiene a las personas que prefieren no hacer ningún reclamo, ellas optan por mantenerse al margen de buscar apoyo en las autoridades y conformarse con lo que existe, debido a que sienten que será en vano mostrar su malestar, este es el caso de los otros tres entrevistados los cuales mencionaron que no tuvieron ninguna experiencia en relación a la colaboración con las autoridades.

En base a todo lo mencionado podemos notar que la gran parte de la muestra prefiere no buscar una colaboración con las autoridades, mientras que lo restante busca la colaboración, pero no tiene ninguna respuesta positiva.

4.1.2 Experiencias Positivas

En cualquier servicio que se brinda, es importante buscar el bienestar del público, con ello generarle experiencias positivas al utilizar lo brindado, es por ello que, la calidad del servicio es un factor clave para garantizar la satisfacción del usuario. En este sentido, las experiencias positivas de los usuarios son fundamentales para mejorar la calidad del servicio y garantizar su éxito a largo plazo (Urbano, 2000).

En el ámbito del transporte público como menciona López (2016), la experiencia positiva del usuario es fundamental para el éxito de cualquier servicio. En el caso del transporte público, la accesibilidad es un factor clave para garantizar una experiencia positiva para todas las personas, incluyendo a aquellas con discapacidades. Con ello podemos notar que

el generar experiencias positivas para todos los usuarios es esencial, más lo es para aquellas que presentan alguna discapacidad, ya que se necesita mucho más para lograr ello.

En base a lo mencionado, la recopilación de experiencias positivas de las personas con discapacidad visual al utilizar el Corredor Azul, proporciona una visión valiosa sobre la efectividad de las medidas de accesibilidad implementadas o como se está brindado el servicio actualmente. Estas experiencias no solo destacan el impacto positivo en la calidad de vida de los usuarios con discapacidad visual, sino que también subrayan la importancia de un enfoque inclusivo en el diseño y operación de servicios de transporte público. Además, estas experiencias positivas tienen un impacto más amplio al influenciar percepciones y actitudes hacia la inclusividad en el transporte público. Los relatos positivos se convierten en herramientas poderosas para sensibilizar a la comunidad en general sobre la importancia de la accesibilidad y la necesidad de replicar estas prácticas en otros sistemas de transporte.

Tal es el caso del entrevistado 1, que realza la importancia de que el corredor azul tenga paraderos ya definidos, como menciona en la entrevista:

> *Tal vez el tema de que sabes si llegas a un paradero determinado sabes que se va a parar no ahí el carro, o sea, no va a estar corriendo a ubicar como si lo hace, si le puede hacer en otro lugar, o sea, tal vez tal vez depende que cuando llegas a un paradero determinado ya sabes que te va a dejar ahí y sabes que está cerca la la esquina o cruce. Entonces, probablemente eso el orden de que puedes este esperar, claro es igual, tiene sus dificultades, pero bueno, si vamos a rescatar la parte positiva es esa, luego este.*

Podemos notar en su respuesta, que un sistema de transporte como el corredor azul que tiene rutas y paraderos ya definidos ayuda de gran forma a las personas con discapacidad visual ya que se les hace más fácil orientarse al movilizarse con ello sentirse más tranquilo al utilizar este servicio.

Se tiene tambien el caso del entrevistado 2, en el cual tuvo otra experiencia positiva como lo menciona:

> *Bueno. Como digo en a mí más me han ayudado los pasajeros, los pasajeros, más ayuda del público.*

En este caso se realza el apoyo de los pasajeros hacia las personas con discapacidad visual, ya que existe una buena disposición por parte de ellos para apoyar cuando lo necesitan, esto genera un bienestar en este tipo de personas debido a que sienten la confianza de que si necesitan ayuda la van a encontrar, no serán ignorados.

Otro caso es el de la entrevistada 5, que menciona:

> *Es más seguro pues no. Como no para en cualquier lugar, no suben cualquier persona, hay un control no al momento de subir.*

Se puede notar que ella siente más seguridad al usar el servicio, esto debido a que se tiene un mayor control sobre quienes hacen uso del servicio, existe un mayor orden a comparación de otros servicios similares, además el contar con un personal más calificado y el propio tipo de transporte público que es, ayuda a sentir mas seguridad a la parte de la población que presenta esta discapacidad con ello logrando que puedan optar por usar este servicio.

4.1.3 Impacto en la Participación Social

La indagación en la accesibilidad del transporte público, se extiende más allá de la simple evaluación de su funcionalidad física. Se debe abordar el impacto tangible en la participación social de las personas con discapacidad visual, un aspecto crucial que trasciende la movilidad física para extrapolar acciones más amplias de inclusión y contribución comunitaria.

Como menciona Carreño (2015), la accesibilidad en el transporte público es fundamental para garantizar la participación social de las personas con discapacidad visual. Un transporte público accesible permite a estas personas desplazarse de manera autónoma y segura, lo que les permite participar en la vida social y económica de la comunidad. Es por ello que la accesibilidad mejorada en el transporte público desencadena un aumento significativo en las oportunidades de participación para personas con discapacidad visual. Este aumento se refleja en la capacidad mejorada de asistir a eventos culturales, educativos y laborales, facilitando una mayor integración en la vida comunitaria.

La conversación con los entrevistados ilustra cómo la accesibilidad del transporte público ha ampliado el espectro de experiencias, permitiendo la asistencia a eventos que anteriormente podrían haber sido inaccesibles. Como menciona el entrevistado 1:

> *Yo yo pienso que eso este ayudaría a poder mmm mejorar en nuestra interacción con la sociedad, a poder movernos más rápido, poder utilizar como persona e independiente estos espacios. El corredor, metropolitano todos los buses.*

Con ello podemos notar que un transporte público más accesible, ayudaría de gran forma a que las personas que sufren esta discapacidad se sientan independientes con ello su

integración en la sociedad, podrán usar todos los espacios como cualquier persona. Ello tendrá influencia tambien en el ámbito laboral, gracias a la capacidad de acceder eficientemente a lugares de trabajo propiciando una inclusión más robusta.

Podemos ver que el transporte público accesible resulta ser un impulso clave de igualdad de oportunidades, empoderando a individuos con discapacidad visual para participar activamente en el ámbito laboral y desarrollar su autonomía, como menciona el entrevistado 3:

> *Si hubiera las mejoras como tal, influirían de una manera grande y positiva para sentirme de alguna manera autónomo y poder desarrollar mis actividades.*

Tambien debemos tener en cuenta el aspecto psicológico de la persona que sufre esta discapacidad, ya que se puede sentir excluido, triste; afectando en su ánimo para desarrollar sus cosas, tal es el caso del entrevistado 2 que comenta sobre la relación del ánimo y la participación social:

> *Por supuesto, porque podemos expresarnos con más facilidad y con tranquilidad, porque si tenemos problemas en el tráfico, problemas así de de discriminación, de cosas parecidas, claro, a veces uno puede llegar con con el ánimo un poco predispuesto a dar la contra a todo, tener colera o algo no.*

Como menciona el entrevistado 2, un transporte accesible puede llegar a afectar tambien de forma emocional, ya que, la accesibilidad facilita la expresión y comunicación, con ello se crearía un entorno libre de obstáculos y discriminación, lo cual contribuye de forma positiva a la tranquilidad emocional. Además, se reconoce que experiencias negativas como problemas en el tráfico o discriminación, pueden afectar el estado de ánimo, pero la

accesibilidad puede ser un factor que contrarreste estos desafíos, reduciendo la predisposición a enfrentarse a estos contratiempos y fomentando respuestas emocionales más equilibradas.

4.1.4 Interacción con el Entorno

En este punto nos enfocamos en explorar la dinámica de interacción que experimentan las personas con discapacidad visual al utilizar el transporte público del corredor azul. Esta parte del análisis presenta una importancia crucial, ya que la calidad de esta interacción no solo afecta directamente la experiencia del usuario, sino que también tiene un impacto significativo en la eficacia general del sistema de transporte público analizado.

El transporte público es un elemento clave en la interacción de las personas con discapacidad visual con su entorno. Un transporte público accesible y seguro permite a estas personas desplazarse de manera autónoma y participar en la vida social y económica de la comunidad (Pérez, 2019), es por eso que la importancia de estudiar la interacción con el entorno radica en su capacidad para determinar la accesibilidad y la inclusión efectiva de las personas con discapacidad visual en el corredor azul. A través de casos concretos producto de las entrevistas realizadas, se busca identificar patrones recurrentes que reflejen tanto experiencias positivas como desafíos enfrentados por los usuarios.

Algunos participantes destacan experiencias gratificantes, donde la presencia de orientadores y el apoyo colaborativo de algunos choferes contribuyen positivamente a su experiencia de viaje, como es el caso de la entrevistada 5 que menciona:

> *Sí me sirve porque bueno primeramente que no pago pasaje utilizando mi carné amarillo y otro que me apoyan. hay personas que apoyan a las personas con discapacidad. Es decir, ha sido más buena que mala.*

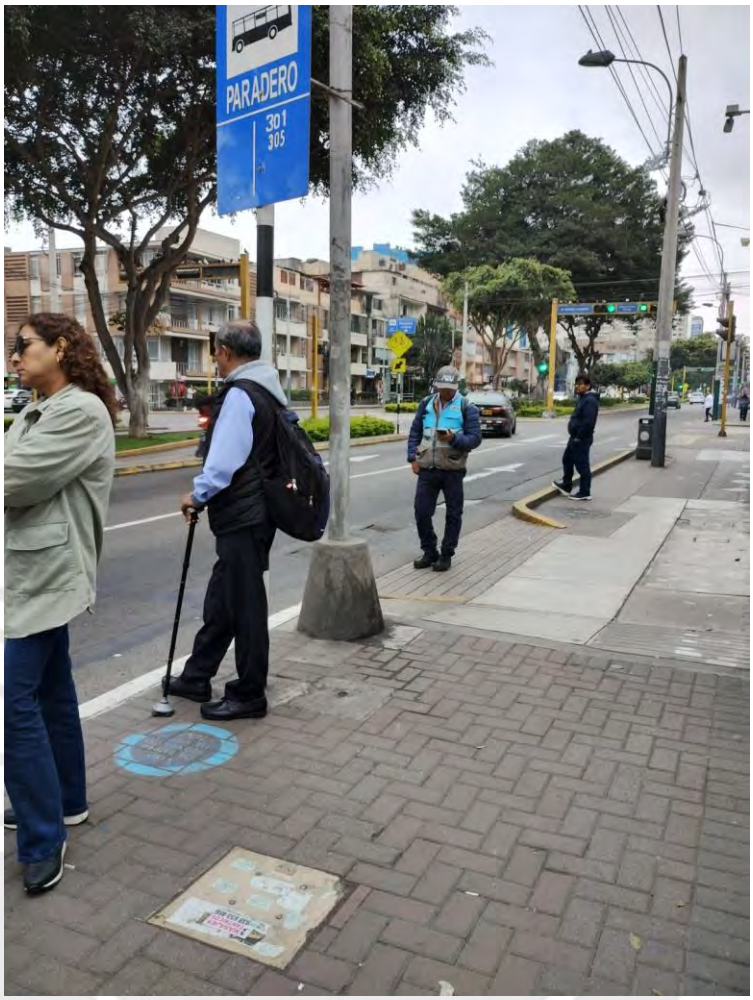
Esta disposición positiva, evidenciada por la colaboración de las personas influye de manera significativa en la percepción global del viaje.

Sin embargo, se identifican muchos desafíos, especialmente vinculados a la señalización insuficiente en paraderos y la ausencia de orientadores en momentos cruciales, donde el entrevistado 1 menciona:

> *Bueno, a veces no es tan satisfactoria porque hay varias, varias estas situaciones que nos hacen recordar que todavía tenemos la discapacidad, o sea porque, por ejemplo, al momento de es llegar al paradero, no encuentras el lugar, señalizado, o los orientadores no están ahí para ayudarte o de repente, cuando ya abordaste el bus, el paradero que tú vas, no no tienes un aviso que te que te que te haga notar que llegaste a tal paradero o vas de parada en parada.*

Podemos notar que la falta de señalización adecuada dificulta la ubicación de lugares específicos, mientras que la carencia de orientadores en ciertos momentos limita la capacidad de las personas con discapacidad visual para desplazarse de manera efectiva en el entorno del transporte público.

Figura 3
Orientador del corredor azul.



Fuente: Propia (2023).

Tambien se da el caso del uso de tarjetas, donde la carencia de poseer estas tarjetas puede generar inconvenientes y, en algunos casos, conducir a situaciones de discriminación por parte del personal; sobre ello el entrevistado 4 menciona:

> *Eh. Tuve la oportunidad de usar poco, no soy usuario con frecuencia, pero, mmm. Tuve una mala experiencia de que a veces creo que ellos tienen, si no tienes esta tarjeta ese azul no, no te dejan subir. Tenías que estar por el mismo, esa tarjeta,*

> *porque eso me ha ocurrido varias veces, entonces eso uno de los motivos que a veces no, no lo uso.*

Con ello podemos darnos cuenta que el sistema de pago utilizado complica a este tipo de población de usar fácilmente este servicio, lo cual en otros casos tambien se puede ser excluido si se cuenta con el carnet del CONADIS, pero el trámite necesario para obtenerlo ya es un agente externo al servicio del corredor azul.

De igual manera, la actitud y disposición del personal de apoyo, incluyendo orientadores y choferes, constituye otro aspecto relevante ya que, algunos demuestran una actitud colaborativa y cumplen con sus responsabilidades, otros no lo hacen, lo cual es un factor importante para estas personas al momento de que medio de transporte usar. Sobre ello nos cuenta el entrevistado 2:

> *El chofer me dijo, pase usted por la puerta de atrás, yo lo voy a abrir. Y entonces yo creí y bajé de la puerta de delante que está estudiando y bajé y me fui hacia atrás y el tipo cerró la puerta*.

Otro caso es el del entrevistado 1:

> *Prefiero abordar un colectivo que está ahí llamándome diciéndome aquí estoy, un corredor, nunca me dicen así.*

En base al primer relato, podemos notar que existe casos donde el personal no presenta una buena disposición de apoyar, a pesar de saber la situación que se encuentran estas personas, donde no pueden desenvolverse por ellas mismas y encima generándoles más riesgos que podría desencadenar en problemas mayores. De igual manera, en el otro relato, por falta de

disposición de ayuda del personal, preferirían optar por otro sistema de transporte en donde les brindan, aunque sea un poco de consideración.

4.1.5 Medidas Existentes y Efectividad

Examinar las medidas de accesibilidad implementadas para las personas con discapacidad visual en el transporte público del corredor azul es fundamental para evaluar la eficacia de las políticas actuales y comprender cómo estas medidas influyen en la experiencia y movilidad de los usuarios con discapacidad visual, además, es importante abordar este tema debido a que puede servir como base para la implementación práctica de medidas destinadas a mejorar la accesibilidad.

Como menciona Baldasso (2020), la inclusión de las personas con discapacidad visual en el transporte público es un tema que ha cobrado relevancia en los últimos años. En este sentido, se han desarrollado diversas medidas para mejorar la accesibilidad en el transporte público, pero es importante evaluar su efectividad y basarlas en la opinión de las personas con discapacidad visual que utilizan el transporte público. Por ello, se explorarán casos específicos en los que estas medidas hayan demostrado tener un impacto positivo o negativo en la experiencia del usuario, si es un impacto positivo servirá para poner en práctica más de ello, en cambio si es negativo servirá para identificar áreas específicas que requieren ajustes o mejoras para optimizar la eficacia de las políticas de accesibilidad.

Analizando las entrevistas realizadas, mencionan la presencia de medidas, como las señales en braille en los botones de solicitud de parada, pero, se señala la falta de comprensión sobre el significado de estas señales, evidenciando la necesidad de mejorar la claridad y comprensión de la información proporcionada. Como señaló el entrevistado 1:

> *Existe una señal en el botón para solicitar parada pero no sé qué significa, ya que, yo puedo identificar que eso es stop porque a veces es la S o P porque está la palabra parada o pause, o sea no sé qué significa, pues en realidad, o sea, yo sé que está en braille y encontrado varias veces en la S, la P, a veces se escribe el número por el número 1, o sea, pero no sé qué significa. El tema de la información falta, falta la información y la sensibilización.*

O como menciona el entrevistado 3:

> *Los anuncios dentro del bus de las paradas o de las estaciones no lo dicen con claridad.*

Tambien se tiene un caso extremo donde no se percata de ninguna medida existente dentro del bus, eso nos cuenta la entrevistada 5:

> *No, no me dado cuenta de nada, de braille, de nada, de esas cosas, solamente en el piso bueno, que es como unas señales, no dé el que es solo paraderos.*

De lo mencionado podemos notar que no existe una clara compresión sobre las señales que se están implementando, ya que cada uno puede interpretarlo de diferente manera, lo que puede generar diferentes reacciones al querer usarlo y otro es el caso donde no se tiene conocimiento de ninguna, dando a entender que estas señales no son claras para todos.

Figura 4

Botón para solicitar parada en el corredor azul.

Fuente: Propia (2023).

Las respuestas también destacan aspectos positivos, como la presencia de orientadores y la disposición de algunos choferes, que contribuyen a una experiencia más satisfactoria. Sin embargo, se resalta la variabilidad en la disposición de estos actores, ya que no siempre cumplen con sus responsabilidades designadas, como menciona el entrevistado 4:

> *Los choferes estén capacitados o los orientadores, tambien de que las rutas sean claras, eso llegue a notar en algunos lugares, pero si falta más capacitación, tanto los orientadores y chóferes. En términos de efectividad creo que en una manera ayuda en algo, pero no son totalmente efectivos.*

Algo interesante a resaltar es lo que menciona el entrevistado 2:

> *En el caso de la efectividad depende de uno que tenga cierta habilidad porque hay personas, quizá que sean muy desorientadas o sí pues, le falta un poco de orientación, quizás se pierda*.

Se puede notar que cada persona puede tener una perspectiva diferente de lo que se esta implementado, por ello, es importante siempre pensar en toda la población en general, es decir no solo en aquellas que tienen ya buena experiencia, si no en algunas personas que recién empezarían a usar este servicio.

4.1.6 Perspectivas sobre Participación

La involucración activa de las personas con discapacidad visual tiene gran importancia en la generación de medidas de accesibilidad para el transporte público del corredor azul. Debido a que, se reconoce que la participación directa de los usuarios en la planificación y evaluación de políticas es esencial para garantizar soluciones efectivas y verdaderamente inclusivas.

Citando a lo que dice CESTA Amigos de la tierra (2020), la inclusión de las personas con discapacidad visual en el transporte público es un tema que requiere de la colaboración entre las autoridades, los proveedores de transporte público y las organizaciones de personas con discapacidad. En este sentido, es importante que las medidas existentes sean efectivas y estén basadas en la opinión de las personas con discapacidad visual que utilizan el transporte público.

De ello notamos la importancia que radica en el reconocimiento de que las personas con discapacidad visual son expertas en sus propias experiencias y necesidades. Por eso, a

través de la participación activa de los mismos, se puede obtener información valiosa sobre las barreras reales que enfrentan, así como las soluciones prácticas que pueden mejorar su movilidad y comodidad en el sistema de transporte público. Con este enfoque no solo se promueve la inclusión, sino que también garantiza que las políticas sean sensibles a la diversidad de necesidades dentro de la comunidad de discapacidades visuales.

De las entrevistas realizadas se destaca la importancia de participar en pruebas de lo que se puede implementar para mejorar este servicio como menciona la entrevistada 5:

> *Que nos inviten no que si tienen algún proyecto de modificación que nos consulten, que nos invite. Claro, sí, al menos para sugerir no. Claro de encuestas, entrevistas, o en las pruebas.*

Para la entrevistada, es importante participar en el desarrollo del proyecto de mejoras tomando en cuenta su opinión por algún medio, pero algo que resaltar es que le gustaría participar en las pruebas que se hacen de estas soluciones, debido a que se podrá ver claramente que llegaría a funcionar o en base a sus sugerencias, que se lo podría mejorar.

Tambien se tienen algunas opiniones de los entrevistados sobre cómo pueden participar de forma individual en los proyectos. El entrevistado 3, menciona:

> *Debe haber una persona con discapacidad visual, una organización que esté involucrado durante todo el desarrollo del proyecto porque lo ideal es que las personas con discapacidad visual saben lo que pasa, hay personas que necesitan más que uno, una persona normal lo puede hacer, uso, con facilidad, pero una persona con discapacidad visual siempre va tener que necesitar algún u otro forma*

> *o instrumento o herramienta para abordar el bus, deberían de involucrarnos más en esta problemática.*

De igual forma, el entrevistado 2 menciona:

> *Es decir, con referencia a la facilidad al a los discapacitados. Sí, claro, tienen que ser con consulta siempre, pero porque nosotros sabemos que es lo que más nos afecta, en cambio las personas que ven. Bueno muchos tienen muy buena intención, pero los que en realidad sentimos lo bueno y lo malo somos nosotros. Pero por el simple hecho de ser persona con discapacidad, yo creo que no nos da capacidad para eso no. Pero claro, si hubiera me imagino que sería mejor no, las personas con discapacidad visual debieran estar involucrados en el desarrollo de todo el proyecto y brindarles justamente esa facilidad para que estén involucrados*

Notamos que ambos entrevistados coinciden que las personas con discapacidad visual deben estar involucradas en todo el desarrollo del proyecto, desde la planificación hasta la ejecución del mismo, ya que ellos más que nadie saben lo que necesitan, como funcionará cada medida planteada y si será beneficiosa. Pero algo importante a destacar es que no por el hecho de ser alguien con esta discapacidad tendrías el derecho de participar, no todos podrían aportar significativamente, por eso es necesario que la persona que participe representado a las demás, sea alguien que cumpla con los requisitos necesarios para ello, para que el trabajo que se realice sea beneficiado para todos.

De igual forma, la inclusión de las organizaciones de discapacidad visual en el proceso de desarrollo es resaltada como esencial, algunos participantes sugieren que estas

organizaciones no solo deben recibir información, sino que deben participar activamente en el diseño y ejecución de proyectos, como expresó un entrevistado 4:

> *Sería bueno que se participe porque hay personas que sí pueden aportar, no por medio de una entrevista o sino por medio de asociaciones que hay no, pues en este caso nosotros como Unión Nacional de Ciegos del Perú podemos apoyar en el proyecto, dando hielos nuestras ideas y también opiniones, además de el estar involucrado en la planificación y desarrollo del proyecto como tal.*

De igual forma, el entrevistado 1 comenta:

> *Las personas con discapacidad, las organizaciones de discapacidad visual tienen que ser incorporadas porque no solamente se le puede hacer las cosas para que ellos eh lo utilicen, sino más bien preguntarle directamente y que participen en el proceso de desarrollo de estos textos, estos planteamientos y todo, no. La idea es que se tenga, esté presente en el desarrollo del proyecto, porque bien fácilmente si es una entrevista a una encuesta y listo, pero eh, una cosa es hacerlo de escritorio y otra cosa hacerlo en el campo*

Es importante destacar este punto, porque una asociación es creada con el fin de representar a todos sus miembros y si podría ser complicado involucrar a toda la población de forma individual, se ejecutaría mejor directamente trabajando con la asociación, donde podría apoyar brindando los miembros necesarios que aportarían al proyecto.

4.1.7 Recomendaciones y Sugerencias

Este punto se enfoca en las valiosas aportaciones de las personas con discapacidad visual para mejorar la accesibilidad en el transporte público del corredor azul. Este análisis tiene

como objetivo mostrar las recomendaciones provenientes de la experiencia directa de los usuarios mencionados, subrayando la importancia de integrar sus perspectivas en la planificación y mejora continua del sistema de transporte.

Las recomendaciones y sugerencias provenientes de las personas con discapacidad visual deben ser consideradas como insumos valiosos para la toma de decisiones en la implementación de medidas de accesibilidad en el transporte público. Su participación activa en este proceso es esencial para garantizar que las soluciones propuestas sean efectivas y respondan a sus necesidades específicas (Zarca, 2015), de ello la importancia de reconocer y valorar las recomendaciones y sugerencias de las personas con discapacidad visual ya que son esenciales para abordar las barreras reales que enfrentan en su movilidad diaria. Estas aportaciones proporcionan información detallada y práctica sobre cómo optimizar la accesibilidad, teniendo en cuenta las necesidades específicas de esta comunidad.

De lo realizado en las entrevistas podemos destacar en relación a la interacción humana lo que menciona el entrevistado 1:

> *El tema desde parte de la idea de de capacitar a los orientadores, por el tema actitudinal en los choferes.*

El entrevistado 4 comenta:

> *Las personas que estén conformando, o sea en capacitarlos a lo mejor no, en cómo se puede orientar a la persona con discapacidad, no.*

Por último, la entrevistada 5 dice:

Facilidades más que nada que que nos den facilidades de de personal de apoyo.

Para este punto a analizar, podemos notar que todos coinciden en que el personal debería tener un mejor trato hacia ellos, para eso sugieren una mejor capacitación sobre su forma de actuar, además que esto se complemente con un actuar mutuo entre todo el personal correspondiente.

Otro tema mencionado por los entrevistados es la difusión de la información, es decir sobre la forma en que debe llegar hacia las personas con discapacidad visual, ya que puede haber medidas implementadas, pero si no saben que existe, no podrán hacer uso de ello o notarlo. El entrevistado 1 comenta:

También a que se difunda más las cosas accesibles que se ha hecho para que las personas con discapacidad visual puedan conocerlo.

Agregando la opinión del entrevistado 3:

Hay que ser muy redundante en esto a través de los medios de comunicación, ya sea privado o del Estado, porque solo así se puede llegar a las personas mediante las informaciones y las comunicaciones.

Podemos notar que ambos coinciden que debería haber una correcta difusión de las medidas aplicadas, ya que es necesario que esta población puedan conocerlo, porque si no se hara caso omiso a ello y se podría seguir teniendo los mismos problemas actuales. Además, es importante destacar que se debe hacer uso de los recursos necesarios para ello, como los medios de comunicación, ya que justamente una función del mismo es difundir información.

Por último, tenemos algunas recomendaciones específicas de cada entrevistado, de lo cual podemos destacar el caso del entrevistado 1:

> *Utilizar más la tecnología para poder ayudarnos, esta tecnología, cómo usar el sonido, la inteligencia artificial que puede venir muy bien.*

Otro caso es del entrevistado 4:

> *Que es esa señalización sean más frecuentes en cada zona. mejorar, las vías de las veredas, por ejemplo, para no sé darte cuenta si por esta zona puedes cruzar la pista o no, o este sí es paraderos a señalizar mejor a los paraderos, más los táctiles en las en las las vías de las pistas y las veredas. Es decir, debería darse una mayor prioridad, de repente no usar tarjetas o un medio más accesible para cancelar si es que son personas con discapacidad visual.*

De igual manera, la entrevistada 5 menciona:

> *Los asientos tengan una marca que me corresponden a mí; porque dicen asientos de color tal, pero yo no veo ¿no? Osea que deben tener una marca, una marca para que yo sepa ese sí, ese es mi asiento, ¿no?*

Podemos destacar de estas recomendaciones específicas, que dan gran importancia a usar la tecnología, esto es algo importante ya que ello esta presente en todo ámbito, entonces debería ser usada para buscar el bienestar de esta población. Además, de que las señalizaciones deben ser mejoradas tanto en lo externo del bus como los paraderos o cruces cercanos y tambien dentro del bus como la señalización de los asientos reservados para que puedan ser identificados por ellos mismos.

Figura 5
Paradero obstaculizado por postes.

Fuente: Propia (2023).

4.1.8 Seguridad y Comodidad

La evaluación de la percepción de seguridad y comodidad de las personas con discapacidad visual al utilizar el transporte público como el corredor azul es esencial para asi comprender el impacto emocional y práctico que la seguridad y la comodidad tienen en la experiencia general de los usuarios con discapacidad visual.

La importancia de este subpunto radica en reconocer que la seguridad y la comodidad no solo son aspectos tangibles sino también determinantes clave para el bienestar psicológico de las personas con discapacidad visual. Un entorno de transporte público seguro y cómodo

no solo mejora la calidad de vida de los usuarios, sino que también puede influir significativamente en su disposición para utilizar el servicio de manera regular.

Es por ello que la participación activa de las personas con discapacidad visual en la evaluación de la seguridad y comodidad del transporte público es esencial para lograr un servicio de transporte público accesible y acogedor. Sus opiniones y experiencias deben ser tomadas en cuenta para garantizar que las medidas implementadas sean efectivas y respondan a sus necesidades específicas (Metrobús, 2014)

Teniendo en cuenta la percepción de seguridad y comodidad de las personas con discapacidad visual al utilizar el transporte público del Corredor Azul, lo cual es un aspecto fundamental que influye significativamente en su experiencia, se tiene el caso del entrevistado 1 que menciona lo siguiente:

> *Sí me siento un poco más seguro porque tiene el torniquete para que alguien pueda pasar.*
>
> *En cuanto a la seguridad delincuencial, me refiero, o sea, puedo sacar mi celular o un poquito más de tranquilidad, no así como estar en un micro particular que normalmente va no. Sí, ese tipo es un poco más seguro por el tema de que por la línea de seguridad que tiene.*

La entrevistada 5, comenta lo siguiente:

Bueno, sí, porque bueno, me embarcan este, me dejan en mi lugar donde yo quiero ir en el paradero específico donde ellos para.

Es más seguro pues no. Como no para en cualquier lugar, no suben cualquier persona, hay un control no al momento de subir.

De lo mencionado podemos notar que esta población se siente más segura al utilizar este servicio, gracias a la ayuda de algunos elementos como el torniquete o que se tiene rutas y paraderos definidos, esto ayuda a enfrentar la delincuencia, destacando que la estructura del Corredor Azul brinda un entorno donde los usuarios pueden sentirse más tranquilos; todo ello se atribuye al diseño y la seguridad proporcionada por la línea de transporte.

Respecto a la comodidad, varios de los usuarios manifestaron sus opiniones las cuales intervienen aspectos como los asientos, medios de pago o el apoyo del personal. Como es el caso de la entrevistado 2 que comenta:

Sí, sí, es bueno para mí ha sido eh es el único problema de las tarjeta, no, porque yo no, yo no, yo no, no tenía tarjeta, yo quería pagar y no, no se podía, bueno, pero también eso depende de la relación misma, del trabajo.

En el caso del entrevistado 3, menciona lo siguiente:

Sí, sobre todo en que el chofer debe tener un poquito más de paciencia. Ninguna simplemente esa excepción que cuando tú no tienes el carnet, obviamente te van a hacer un poquito de observación para que puedas hacer uso del corredor.

En base a lo descrito, podemos notar que los usuarios de la muestra trabajada, se sienten en gran parte contentos con el servicio brindado en relación a la comodidad, eso es provechoso ya que es un aspecto que tendria menos impacto de tratar solucionar. Pero debemos tener en cuenta que las pequeñas incomodidades que sufren deben ser solucionadas al igual que las que requieren más dedicación.

Tambien, la mayoría de los usuarios entrevistados coincidieron que podría haber mejoras para impulsar la comodidad, como menciona el entrevistado 1:

> *Yo pienso que más el tema de señalización. Señalización más definida que las ayudas de voz. Las señales de las paradas.*

El entrevistado 4 menciona tambien:

> *Aparte de que las personas que estén conformando, o sea en capacitarlos a lo mejor no, en cómo se puede orientar a la persona con discapacidad, no.*

De ambos comentarios de los entrevistados podemos notar que tienen sugerencias similares a las descritas en puntos anteriores, con lo que podemos inferir que la señalización es un tema importante a desarrollar y que la capacitación del personal tiene es algo importante, para poder relacionarse adecuadamente con esta población.

CAPÍTULO 5: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

El presente trabajo presentó como objetivo principal analizar la situación actual de accesibilidad en el corredor azul de la ciudad de Lima para las personas con discapacidad visual, identificando las barreras y obstáculos que enfrentan para su movilidad, para lo cual se realizaron 5 entrevistas en profundidad con preguntas estructuradas a la población que es usuario de este servicio. De donde se reunieron los datos necesarios que en conjunto con el análisis de contenido sirvieron para identificar las situaciones que pasan los usuarios de este servicio que presentan discapacidad visual, de lo cual se puede concluir:

5.1.1 Conclusiones asociadas al objetivo principal

El corredor azul presenta un buen servicio a comparación de los buses de transporte publico tradicionales, pero eso no significa que no tenga nada que mejorar, ya que, en base a las opiniones recibidas por medio de las entrevistas, se evidencio que existe importantes barreras y obstáculos por enfrentar para que se tenga un servicio inclusivo para las personas con discapacidad visual lo cual ayudaría a su movilidad autónoma y participación social. Gran parte de estos obstáculos, son provenientes del propio servicio que brinda el corredor azul, tal como se analizó anteriormente, se tiene mala colaboración por parte del personal o no existe correcta señalización para esta población.

5.1.2 Conclusiones asociadas al primer objetivo especifico

En base a la observación no participante y las entrevistas realizadas, se han identificado diversas medidas en el servicio del corredor azul, como el apoyo del personal, asientos reservados y señales en braille. Sin embargo, la implementación de estas medidas presenta deficiencias, según lo expresado por los entrevistados, problemas como la falta de disposición del personal para brindar ayuda, la ambigüedad en el lenguaje braille, y la

generalización de los asientos reservados plantean obstáculos significativos. Es crucial destacar que, a partir del análisis, se ha evidenciado que la efectividad de estas medidas es una preocupación central para la población objetivo. Por lo tanto, se concluye que, a pesar de la existencia de medidas destinadas a garantizar la accesibilidad, su implementación precisa una atención detallada.

5.1.3 Conclusiones asociadas al segundo objetivo especifico

La implementación de medidas que brinden una mayor accesibilidad para esta población es altamente factible, debido a que solo se tiene que mejorar las ya existentes y agregar algunas otras que no necesitan tantos recursos para poder ser aplicadas. Con ello se podrá lograr un mayor uso de este servicio por parte de las personas con discapacidad visual, lo cual conllevaría a extrapolarse hacia otras discapacidades, teniendo asi una mayor participación de toda la población, generando asi más recursos para solventar las mismas medidas aplicables.

5.1.4 Conclusiones asociadas al tercer objetivo especifico

La opinión de las personas con discapacidad visual deben ser tomadas en cuenta en todas las fases del desarrollo del proyecto si se busca la accesibilidad de las mismas, debido a que ellos son los que principalmente saben lo que necesitan y como debe efectuarse, por eso, es importante tomarlos en cuenta desde la fase de diseño hasta las pruebas para su implementación; pero, se tiene que escoger a aquellas que cumplan con los requisitos necesarios, ya que por el hecho de presentar esta discapacidad no significa que pueda aportar.

5.2 Recomendaciones

Finalmente, se pasará a sugerir algunas ideas que pueden servir de recomendaciones para trabajos posteriores que contribuyan con el tópico desarrollado o con el que puede derivar de este. Algunas de estas son:

- Se debe realizar capacitaciones al personal del corredor azul, tanto a los choferes como orientadores, en temas de accesibilidad y atención al usuario con discapacidad. Estas capacitaciones deben estar desarrolladas principalmente en conjunto de las autoridades de la empresa encargada del corredor azul como de organizaciones de personas con discapacidad visual, para que se tenga un mejor entendimiento de cómo deben actuar cuando esta población quiera hacer uso del servicio.

- Realizar campañas de concientización sobre la importancia de la accesibilidad en el transporte público, por medio de los medios de comunicación en conjunto organizaciones de personas con discapacidad visual, para que de esta manera se brinde un mensaje claro y preciso de lo que se necesita, y así toda la población en general sabría cómo actuar ante estos casos.

- Realizar evaluaciones periódicas de la accesibilidad del corredor y tomar medidas para mejorarla continuamente con el fin de verificar que se esté cumpliendo con todos los lineamientos necesarios en la implementación de esta medida, para que, ante algún fallo, poder solucionarlo a la brevedad.

- Involucrar a las personas con discapacidad visual en el diseño y evaluación de las mejoras de accesibilidad ya que su opinión es la más importante, porque son a ellos a quienes les beneficiaran estas medidas.

- Implementar señalización adecuada en todos los buses y paraderos del corredor, para que de esta manera se tenga un mejor servicio antes, durante y después de realizar el viaje.

- Se debe hacer un mayor uso de la tecnología, ya que actualmente existe muchos dispositivos que podrían ayudar a realizar la accesibilidad de las personas con discapacidad visual de manera más sencilla y adecuada.

BIBLIOGRAFÍA

Albornoz Hinostroza, G. K. (2020). *Análisis del servicio dirigido a las personas con discapacidad visual en el Metropolitano (*Tesis para optar el título profesional de Ingeniera Civil, Pontificia Universidad Católica del Perú, Facultad de Ciencias e Ingeniería*).*

Baldasso, R. (2020). *Inclusión para personas con discapacidad visual en el transporte público.* https://rolandobaldasso.com.ar/inclusion-para-personas-con-discapacidad-visual-en-el-transporte-publico/

Cabello García, J. M. (2018). *Comunicación para el marketing de servicios de transporte público. Caso: Corredor Azul: Tacna-Garcilaso-Arequipa (TGA), corredor complementario del Sistema Integrado de Transporte (SIT) de Lima Metropolitana, de abril a noviembre del 2014* (Informe profesional). Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Facultad de Letras y Ciencias Humanas, Escuela Profesional de Comunicación Social, Licenciatura en Comunicación Social.

Carreño, A. (2015). *Acceso al Transporte Público para Personas con Discapacidad Ven Bogotá: Caso SITP.* [Tesis de maestría, Universidad Nacional de Colombia]

CESTA Amigos de la tierra (2021). *Personas con discapacidad y el acceso al transporte público en El Salvador*.

Cohen, A., & Dalyot, S. (2020*). Enhancing the wayfinding experience of blind pedestrians in urban environments. Journal of Visual Impairment & Blindness,* 114(2), 147-156. https://doi.org/10.1177/0145482X20902029

Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo. (2006). Naciones Unidas. https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities.html

Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. (2006). Organización de las Naciones Unidas. https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities.html

Ec, R. (2023, 24 mayo). Corredor Azul, Morado y Rojo dejarían de operar en Lima, ¿desde cuándo sería? *El Comercio Perú*. https://elcomercio.pe/respuestas/cuando/corredor-azul-morado-y-rojo-dejarian-de-operar-en-lima-desde-cuando-seria-mtc-atu-tdex-noticia/#:~:text=El%20Corredor%20Azul%2C%20Morado%20y%20Rojo%20son%20sistemas%20de%20transporte,y%20sostenibles%20para%20los%20ciudadanos.

Espada Chilin, S. M. (2022). *El transporte público de Lima en el siglo XXI* (Tesis para obtener el título profesional de Ingeniero Civil). Pontificia Universidad Católica del Perú, Facultad de Ciencia e Ingeniería.

European Blind Union. (2015). *Accessible urban environment: Mobility practices for people with visual disabilities in Europe*. https://www.euroblind.org/sites/default/files/documents/ebu_brochure_on_accessibility_practices_-_mobility.pdf

García, J., Quirama, A., & Betancur, H. (2018). *Accesibilidad espacial e inclusión social: experiencias de ciudades incluyentes en Europa y Latinoamérica.* Civilizar Ciencias Sociales y Humanas, 18(35), 115-128. https://doi.org/10.22518/16578953.107

Gómez, L. A., & Gómez, J. D. (2017). *Accesibilidad universal en el medio urbano: Una reflexión desde la discapacidad cognitiva y visual*. Revista de Investigación Académica, 1(57), 1-10.

Grupo de Trabajo Multisectorial del Plan Nacional de Accesibilidad. (2018). *Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023*. Recuperado de https://www.gob.pe/institucion/mimp/informes-publicaciones/267719-plan-nacional-de-accesibilidad-2018-2023

Hernández, D. (2012). *Activos y estructuras de oportunidades de movilidad. Una propuesta analítica para el estudio de la accesibilidad por transporte público, el bienestar y la equidad*. EURE (Santiago), 38(115), 117-135. https://cesta-foe.org.sv/personas-con-discapacidad-y-el-acceso-al-transporte-publico-en-el-salvador/

Instituto Metropolitano Protransporte de Lima. (2012). *Plan de Implementación de los corredores complementarios de transporte.* Lima: Municipalidad metropolitana de Lima.

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2018). *Perfil Sociodemográfico de la Población con Discapacidad, 2017*. Recuperado de: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1530/index.html

Kokhan, S., Nadeina, L., Eshiev, A., Osmonov, O., & Musabayeva, K. (2022). *Assessment of social and transport mobility for persons with severe impairments in urban environment. Transportation Research Procedia*, 00, 000-000. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.01.001

Laverde Cabrera, O. D. (2013). *Personas con discapacidad visual y su accesibilidad al entorno urbano*. Revista TECKNE, 11(1), 48-53.

López, F. (2016). *LA ACCESIBILIDAD EN EVOLUCIÓN: LA ADAPTACIÓN PERSONA-ENTORNO Y SU APLICACIÓN AL MEDIO RESIDENCIAL EN ESPAÑA Y EUROPA.* [Tesis doctoral, Universidad Autónoma de Barcelona]

Martín, M. A. (2011). *Accesibilidad de los medios de transporte: valoración de dificultades relacionadas con la discapacidad visual en los autobuses urbanos de Zaragoza*. Integración: Revista digital sobre discapacidad visual, 61, 42-70.

Mitchell, C. (2012). A review of international best practice in accessible public transportation for persons with disabilities. United Nations Development Programme. https://www.undp.org/content/dam/undp/library/corporate/HIV-AIDS/English/HIV-2012-AccessiblePublicTransportationForPersonsDisabilities.pdf

Neyra, L., & Ingunza, H. (2019). La calidad del servicio del Corredor Azul y su relación con la satisfacción de sus usuarios de la avenida Arequipa en el 2019. *Utp.edu.pe*. https://hdl.handle.net/20.500.12867/3271

Odame, P. K., Abane, A., & Amenumey, E. K. (2020). Campus shuttle experience and mobility concerns among students with disability in the University of Cape Coast, Ghana. Geo: Geography and Environment, e00093. https://doi.org/10.1002/geo2.93

Park, J., & Chowdhury, S. (2018). *Investigating the barriers faced by public transport users with disabilities: A case study in Auckland, New Zealand. Journal of Transport & Health*, 10, 361-368. https://doi.org/10.1016/j.jth.2018.08.008

Pérez, V. (2019). *Los sistemas comunicacionales como recurso de ayuda en el reconocimiento de rutas de transporte público urbano para personas no videntes de la ciudad de Ambato.* [Proyecto de Investigación previo a la Obtención del Título de Ingeniero en Diseño Gráfico Publicitario, Universidad Técnica de Ambato]

Pires Rosa, M., Germana, M., & Morato, S. (2021*). Tactile paving surfaces at bus stops: The need of homogeneous technical solutions for accessible tourism. Journal of Accessibility and Design for All*, *11*(2), 259–294. https://doi.org/10.17411/jacces.v11i2.313

Ponce Rojas, K. J. (2021). *Gestión del transporte público urbano inclusivo y la accesibilidad de las personas con discapacidad en la ciudad de Trujillo, 2020* (Tesis de maestría). Escuela de Posgrado, Programa Académico de Maestría en Gestión Pública, Trujillo, Perú.

Portero, I., & Llorens, J. (2009). *Los Derechos de las Personas con Discapacidad en el Marco Jurídico Internacional Universal y Europeo*. https://biblioteca.corteidh.or.cr/tablas/r38308.pdf

Poveda, J., Márquez, L., & Monroy, N. (2017). Patrones de viaje y problemas de accesibilidad de personas en situación de discapacidad en Tunja1. *Revista Lasallista de Investigación*, *14*(2), 20–29. https://www.redalyc.org/journal/695/69553551003/html/

Pütz, A., & Schmitz, S. (2009). PTaccess: Good practice in the accessibility of public transport for people with disabilities in Europe. ELTIS. https://www.eltis.org/sites/default/files/PTaccess_-_good_practice_2009_6.pdf

Restrepo Atehortúa, J. D. (2017). *Análisis de la accesibilidad en el transporte público para personas con discapacidad en la ciudad de Medellín* [Tesis de maestría, Universidad de Manizales]. Facultad de Ciencias Contables Económicas y Administrativas.

Rojas García, G. A. (2017). *La coordinación en el proceso de implementación de la Reforma del Transporte en Lima Metropolitana: el caso del Corredor Azul* [Tesis de licenciatura, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Facultad de Ciencias Sociales.

Saéz González, C. N. (2020). *Accesibilidad e inclusión en el sistema de transporte público en la Región Metropolitana* (Tesis de maestría). Universidad del Desarrollo.

Simanca, F. A., Carreño, P. E., Blanco Garrido, F., & Moncada, M. A. (2019). *Desarrollo de un APP para la referenciación funcional de la población con discapacidad visual. Caso de prueba Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), Bogotá*. En 2019 14th Iberian Conference on Information Systems and Technologies (CISTI), 19-22 June 2019, Coimbra, Portugal (pp. 1-6). DOI: 10.23919/CISTI.2019.8760935. ISBN: 978-989-98434-9-3.

Suárez Escudero, J. C. (2011). Discapacidad visual y ceguera en el adulto: revisión de tema. Medicina UPB, 30(2), 170-180. Recuperado de http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=159022496008

Talavera-García, R., & Valenzuela-Montes, L. M. (2012). *La accesibilidad peatonal en la integración espacial de las paradas de transporte público*. Revista Bitácora Urbano Territorial, 21(2), 97-109. Recuperado de http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74826255014

Tecnología, Investigación y Academia (TIA). (2017). *Sistema de ubicación, navegación y cálculo de rutas de transporte público de Bogotá basado en aplicaciones móviles para personas con discapacidad visual*. Revista de la Facultad de Ingeniería, Tecnología,

Investigación y Academia TIA, 5(2), 195. Recuperado de: http://revistas.udistrital.edu.co/ojs/index.php/tia/issue/archive

Urbano, C. (2000). *El análisis de citas en publicaciones de usuarios en bibliotecas universitarias: estudio de las tesis doctorales en informática de la Universidad Politécnica de Cataluña, 1996-1998.* [Tesis doctoral, Universidad de Barcelona]

Venero, P. (2018). *Escenarios y actores en la agenda de la Reforma del Transporte en la gestión de Susana Villarán.* Lima: PUCP.

Vilcanqui Apaza, Y. M. (2017). *Autonomía, seguridad y movilidad desde el punto de vista de la persona en condición de discapacidad visual en la ciudad de Lima* [Tesis de pregrado, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Repositorio Institucional PUCP. http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/17427

World. (2022, October 13). *Ceguera y discapacidad visual*. Who.int; World Health Organization: WHO. https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/blindness-and-visual-impairment

Zarca, L. (2015). *Accesibilidad en el transporte público colectivo urbano: una mejor comprensión de la experiencia de discapacidad.* [Tesis doctoral, Universidad de Málaga]

Zarca, L., Nebro, J., Jambrino, C., & Pérez, C. (2017). *Accesibilidad en el transporte público colectivo urbano: una oportunidad para las TIC's.* WPS RI-SHUR, (5), 69-84. ISSN: 2387-1768.

ANEXOS

Anexo 1: Observación no participante

Anexo 2: Paradero del corredor azul

Anexo 3: Ficha llenada al realizar la observación no participante

Categoria	No.	Items de Observacion	Muy mala	Mala	Regular	Buena	Muy Buena	Comentario
Señalización Táctil y Visual	1	Existen indicaciones táctiles o visuales en las estaciones o paradas del Corredor Azul que faciliten la orientación de personas con discapacidad visual	X					No se visualizo ninguna señal tacitil a excepción del boton de parada dentro del bus
	2	Estas indicaciones son claramente visibles y están en buen estado de conservación			X			Las indicaciones no son claramente visibles o identificables, además, se notan en mal estado
Ancho de las Puertas y Pasillos	3	El ancho de las puertas de los buses y estaciones es suficiente para permitir el acceso de personas con discapacidad visual y con dispositivos de movilidad				X		Los buses cumplen con el ancho establecido para el ingreso de las personas con discapacidad visual, pero se pude notar que si se acumula las personas habria problemas
	4	Los pasillos dentro de los buses son lo suficientemente amplios para que las personas con discapacidad visual se desplacen sin obstáculos				X		Cumplen con la función de que las personas con discapacidad puedan desplazarse pero al igual que en las puertas, en caso de acumularse la gente habria problemas
Asientos Reservados y Prioridad	5	Se encuentran claramente identificados los asientos reservados para personas con discapacidad visual u otras discapacidades				X		Los asientos reservados estan ubicados adelante lo que ayuda a su identificación, pero para una persona con discapacidad visual no podria notar por si mismo cual es exactamente
	6	Se respeta la prioridad de acceso de estas personas en los buses				X		Se da prioridad a las personas con discapacidad que las demas personas si logran identificar, si no, es tratada como una normal
Anuncios y Comunicación	7	Se proporciona información audible en los buses o en las estaciones para orientar a las personas con discapacidad visual		X				No se escucho ninguna información audible a excepcion cuando el conductor mencionaba algunos paraderos para los que preguntaban
	8	Los anuncios son claros y comprensibles		X				Los anuncios brindados por el conductor no fueron claros y comprensibles hacia la parte mas lejana del bus
Disponibilidad de Asistencia	9	Existe personal capacitado para brindar asistencia a las personas con discapacidad visual al abordar o desembarcar del bus			X			Se identifico la existencia de personal en los paraderos, pero no se noto que esten capacitados ante esta situación
	10	Este personal está disponible y es fácilmente identificable			X			Es facilemente identificable para las personas normales ya que normalmente estan adelante en los paraderos, pero una persona con discapacidad visual, no podria distinguirlos facimente
Accesibilidad en las Estaciones	11	Las estaciones del Corredor Azul están diseñadas de manera que las personas con discapacidad visual puedan moverse de manera segura y autónoma		X				La mayoria de estaciones presentan obstaculos para poder subir o las zonas de espera son muy pequeñas, ademas que no todas cuentan con señales claras
	12	Hay obstáculos, como escalones o irregularidades en el suelo, que puedan representar barreras				X		Existe daños en las veredas o las estaciones mismas, algunas no presentan asientos para la espera
Iluminación y Seguridad	13	La iluminación en las estaciones y dentro de los buses es adecuada para personas con discapacidad visual				X		La iluminación es buena para que las demas personas puedan brindar el apoyo a esta población
	14	Existe medidas de seguridad, como barandas o pasamanos, para prevenir accidentes					X	Dentro del bus se identificaron gran cantidad de barandas que ayudan a poder sujetarse al momento de caminar o durante el movimiento del bus
Acceso a la Información	15	Se proporciona información en braille o formatos accesibles para personas con discapacidad visual en las estaciones o dentro de los buses		X				Solo se identifico en el boton de parada
	16	La información en texto impreso es claramente legible		X				Esta señal en el boton de parada no es claramente entendivle
Colaboración y Sensibilización	17	Se observa una actitud receptiva y colaborativa por parte del personal del Corredor Azul hacia las personas con discapacidad visual			X			En gran parte el personal muestra disposición por escuchar y apoyar
	18	Se promueve la sensibilización sobre la discapacidad visual entre el personal y los usuarios del Corredor Azul			X			En gran mayoria, las personas muestran apoyo a esta población con discapacidad al igual que algunos del personal mismo.

Anexo 4: Entrevistas realizadas

ENTREVISTA 1

Kevinn
Ya buenas tardes, ¿Cuál es su edad?

Entrevistado 1
36.

Kevinn
Ya en primer lugar, agradecerle por darme ese tiempo para realizar esta entrevista es solamente para saber su opinión acerca de la experiencia de utilizar el corredor azul como como un transporte público. ¿En primer lugar vamos a hacer unas preguntas sobre lo que es sobre la interacción con el entorno, podría describir usted su experiencia al utilizar el corredor azul como

persona con discapacidad visual?

Entrevistado 1
Bueno, a veces no es tan satisfactoria porque hay varias. Varias este situaciones que nos. Hacen recordar que todavía tenemos la discapacidad, o sea porque, por ejemplo, al momento de es llegar al paradero, no encuentras el lugar, señal señalizado. O los orientadores no están ahí para ayudarte o de repente, cuando ya abordaste el bus, el paradero que tú vas, no no tienes un aviso. Que te que te que te haga notar que llegaste a tal paradero o vas de parada en parada, entonces todavía no, yo considero que aún falta mucho por la accesibilidad y lo que es peor, en algunas ocasiones, por ejemplo.

Entrevistado 1
Eh pasó que O sea, tú tenías que subir por la parte de atrás Porque por la parte de adelante no podía subir porque según ellos no tenías tarjeta. Entonces tenía que esperar a ir a la parte de atrás. ¿Yo le decía, pero o sea, por qué no? Si hay que pagar, tenemos que pagar o si nos piden carnet, tenemos el carnet. Y, bueno, ahora con eso tenemos un tema de unificar las tarjetas, es como que más o menos nos ayude a poder subir como cualquier ciudadano.

Kevinn
Ah está bien, entonces su experiencia no ha sido satisfactoria por ahora.

Entrevistado 1
¿En algunos casos, no?

Kevinn
Entiendo. ¿Cómo describiría usted la interacción con los dispositivos de información y orientación en el corredor azul? ¿Tal es el caso, por ejemplo, de a veces justamente el personal también le puede ayudar con información o de repente, cómo usted se orienta con los paraderos, las señales, todo eso, ¿Cómo describiría esa interacción?

Entrevistado 1
Que ahí falta mucho el tema de poder utilizar más la tecnología para poder ayudarnos a esa situación, como por ejemplo. Este las paradas, la estación, el mismo paradero, antes de subir al mismo bus o los mismos orientadores. Ahí falta.

Kevinn
Comprendo. ¿Qué barreras u obstáculos ha encontrado al utilizar el corredor azul para moverse por la ciudad?

Entrevistado 1
Más que toda la barreras actitudinales. Y las barreras en el bus cuando por ejemplo cuando uno quiere bajar. Debo estar preguntando a la gente. Y a veces no mucha gente está dispuesta a contestar.

Kevinn
Claro. ¿Ahora, qué desafíos enfrenta usted al ubicar paradas para acceder a información sobre rutas y horarios? ¿Por ejemplo, justamente el tema de los paraderos como usted siente que está la información sobre si en tal paradero estoy o en qué paradero va a bajar? ¿Cómo usted cree que es el desafío que debe enfrentar?

Entrevistado 1
No simplemente para hacer eso tenemos que preguntar. Tenemos que preguntar a la gente y si la gente te quiero orientar bien y si existe orientadores de la municipalidad o alguna persona de apoyo genial y no tienes que estar buscando. Ahora en algunos lugares hay unos metales que te ayuda a tener como referencias, pero en otros lugares no hay. Entonces igual siempre está preguntando porque no hay una forma de poder hacer que tu identificas.

Kevinn
¿Entonces es un desafío grande o el tratar de ubicarse?

Entrevistado 1
Sí, en realidad es complicadísimo.

Kevinn
Ahora la otra parte son las preguntas sobre la seguridad y la comodidad en el en el corredor azul. ¿se siente seguro al utilizar el corredor azul como persona con discapacidad visual o hay aspectos de seguridad que consideré problemático?

Entrevistado 1
No ahí sigue siendo seguro porque bueno, un poco más seguro, igual nadie estamos seguros en una parte, no, pero osea, sí me siento un poco más seguro porque tiene el torniquete para que alguien pueda pasar. En cuanto a la seguridad delincuencial, me refiero, o sea, puedo sacar mi celular o un poquito más de tranquilidad, no así como estar en un micro particular que normalmente va no. Sí, ese tipo es un poco más seguro por el tema de que por la línea de seguridad que tiene.

Kevinn
¿O sea dentro, dentro de lo que es el bus se siente lo que es seguro?

Entrevistado 1
ajá.

Kevinn
Está bien, ahora. ¿qué mejoras cree que se podrían hacer tanto al servicio del corredor azul como el bus o de repente los paraderos para que usted se sienta más seguro y más cómodo mientras viaja?

Entrevistado 1
Yo pienso que más el tema de señalización. Señalización más definida que las ayudas de voz. Las señales de las paradas. Y eso básicamente, con eso ya te genera un poco más de autonomía y evita que se este preguntando a cada rato qué parada me falta, cuánto me falta y eso.

Kevinn
Claro, entiendo. Ahora sobre las medidas existentes y la efectividad justamente de estas medidas. ¿Está al tanto de las medidas de accesibilidad que existen en el corredor azul? puede ser de repente si existe señalización braille o de repente el tema de los orientadores, si existe señales de lo que es de voz, o sea que te avisa en el paradero, por ejemplo, el caso del metropolitano, te avisa sobre que paradero estas, con eso no se si usted se ha dado cuenta si hay en el corredor azul eso o si se está efectuando eso o más que todo, si alguna medida de accesibilidad que usted también conozca que se está implementando.

Entrevistado 1
Si los hay, hay muy pocos. Y si los hay bastante, no conocemos, pero yo conozco poquísimo, porque la mayor cosa que he encontrado es este, lo que hay siempre normal y por ejemplo, cuando subo ese el parlante que está mal diseñado eso tambien, no se escucha casi nada y no hay pues otro señalización, o sea, si los hay, no lo conozco.

Kevinn
Por el tema de repente de que no se esta usando la señalización braille para identificar lo que son los asientos o algo, porque normalmente a veces hay en los en los micros no saben el transporte público como el corredor azul, sino también en los otros buses que, algunas señales para aplastar el botón para bajar tiene tipo unos puntitos que es la señalización braille , no sé si se habrá dado cuenta de ello.

Entrevistado 1
No se que significa.

Kevinn
Aya osea es como una señal nada más, pero no tiene un significado como tal.

Entrevistado 1
Claro, yo puedo identificar que eso es stop porque a veces es la S o P porque está la palabra parada o pause, o sea no sé que significa, pues en realidad, o sea, yo sé que está en braille y encontrado varias veces en la S, la P, a veces se escribe el número por el número 1, o sea, pero no sé qué significa. El tema de la información faltan.

Kevinn
Entonces el el tema de su efectividad, de lo que se está presentando ahora en el corredor azul no es suficiente.

Entrevistado 1
No falta la información y la sensibilización.

Kevinn
Ya ahora, ¿Qué aspectos considera que podría mejorarse en las medidas de accesibilidad actuales en el corredor azul, como le comenté?

Entrevistado 1
Sí es más el tema primero de actitudinales de de los choferes, orientadores y el tema este tecnológico.

Kevinn
O sea, utilizar más la tecnología.

Entrevistado 1
Es las las voces, la inteligencia artificial que puede venir muy bien.

Kevinn
Ahora el otro tema es sobre la colaboración con las autoridades. ¿Usted ha tenido alguna experiencia de colaboración con las autoridades del corredor azul en relación con la accesibilidad y qué piensas sobre estas interacciones?

Entrevistado 1
Hemos hecho varias sugerencias de manera verbal, conversando, haciéndole dar algunos requerimientos, pero siempre ha estado ahí. Ahí nada más.

Kevinn
O sea, la la colaboración que presentan las autoridades es es baja entonces es como una escucha, pero no, no atiende sus sugerencias.

Entrevistado 1
Exacto, eso sucede.

Kevinn
Ahora sobre las experiencias positivas, ¿Ha tenido alguna experiencia positiva en el corredor azul en términos de accesibilidad? ¿Qué factores contribuyeron a esta experiencia positiva?

Entrevistado 1
Tal vez el tema de que sabes si llegas a un paradero de determinado sabes que se va a parar no ahí el carro, o sea, no va a estar corriendo a ubicar como si lo hace, si le puede hacer en otro lugar, o sea, tal vez tal vez depende que cuando llegas a un paradero determinado ya sabes que te va a dejar ahí y sabes que está cerca la la esquina o cruce. Entonces, probablemente eso el orden

de que puedes este esperar, claro es igual, tiene sus dificultades, pero bueno, si vamos a rescatar el parte positiva es esa, luego este. Que te sientes un poco más seguro como tienes, que también puede ser eso.

Kevinn
Claro, o sea, los beneficios se podría decir que tiene el corredor azul a comparación de otros transporte público es el tema de que tiene una ruta definida ajá y que tienen los paraderos, o sea, bien definidos también y el aspecto de seguridad, porque al ser un transporte más más controlado, se tiene mayor seguridad entonces.

Entrevistado 1
Exacto.

Kevinn
Entiendo. Ahora el impacto en la participación social. ¿Cómo cree usted que la mejora de accesibilidad en el corredor azul podría influir en su participación en actividades sociales, culturales o laborales?

Entrevistado 1
Yo yo pienso que eso este ayudaría a poder mmm mejorar en nuestra interacción con la sociedad, a poder movernos más rápido, poder utilizar como persona e independiente estos espacios. El corredor, metropolitano todos los buses. En la bajadita para nosotros es más muy preocupante poder abordar un corredor, por ejemplo, si estoy en la línea del equipo. Porque primero no sé dónde está el paradero.

Kevinn
Claro.

Entrevistado 1
Entonces prefiero abordar un colectivo que está ahí llamándome diciéndome aquí estoy, un corredor, nunca me dicen así ,ese es el tema, pero sí, o sea, por ello sería más favorable para nosotros si todo estuviera de manera accesible.

Kevinn
Claro, o sea, entonces usted cree que si el corredor azul como servicio de transporte público estaría mejor adecuado, estaría mejor implementado, ayudaría de gran manera a que usted se integren, se puede decir entre comillas a la sociedad que usted se sienta más integrado.

Entrevistado 1
Sí que sí, correcto.

Kevinn
A ver ahora. ¿Cómo cree que una mayor accesibilidad en el corredor azul podría podría mejorar

su participación social y calidad de vida? ¿O sea, cómo cree usted que podría apoyar? ¿Podría ayudar? Osea me refiero de repente al tema de que si es accesible, como le comentó usted podría de repente sentirse más seguro al llegar al trabajo. Claro, mejora con la autonomía, la autonomía de la persona, este ayuda a que se desarrolle más osea uno se va a sentir más autónomo, más independiente.

Entrevistado 1
Y va poder tomar sus propias decisiones más rápida.

Kevinn
Claro justamente.

Entrevistado 1
Osea salgo de la oficina o de un determinado lugar. Voy y tomo el transporte mejorado, y ya sé dónde está. Y, en qué momento va a venir y como voy a abordarlo y todo no es como que este esté esperando, oye este de acá será el número porque otra de las dificultades que se tiene es que tiene diferentes paradas, los diferentes números. Entonces uno sabe que uno que llega dice pucha, dónde voy.

Kevinn
A eh exacto, eso sí, tiene 3 rutas diferentes justamente.

Entrevistado 1
Y no todos están juntos.

Kevinn
Exacto, sí, sí, tienes razón. Ahora, justamente, como le comentaba entonces que una mayor accesibilidad podría mejorar la participación social y calidad de vida. De acuerdo a que usted se va a volver más independiente y podrá realizar las tareas de manera más más eficaz y con mayor tranquilidad. Ajá correcto.

Entrevistado 1
Las perspectivas sobre la participación.

Kevinn
¿Cree usted que las personas con discapacidad visual deberían ser involucradas en la planificación y diseño de mejoras de accesibilidad en el transporte público?

Entrevistado 1
Claro. Las personas con discapacidad, las organizaciones de discapacidad visual tienen que ser incorporadas porque no solamente se le puede hacer las cosas para que ellos eh lo utilicen, sino más bien preguntarle directamente y que participen en el proceso de desarrollo de estos textos, estos planteamientos y todo, no.

Kevinn
Exacto. ¿Cómo? ¿Cómo le gustaría a usted que se considerara su opinión y de las otras personas con discapacidad visual en el corredor azul? ¿Cómo le gustaría a usted? De repente, por medio de encuestas entrevistas que usted esté en la parte de diseño del proyecto de repente.

Entrevistado 1
La idea es que se tenga, esté presente en el desarrollo del proyecto. Porque y en todo momento nuestra, porque bien fácilmente si es una entrevista a una encuesta y listo, pero eh. Una cosa es hacerlo de escritorio y otra cosa hacerlo en el campo.

Kevinn
Exacto. ¿Entonces él le gustaría que ustedes, esten involucrados en toda la parte del desarrollo del proyecto, desde la planificación hasta la ejecución?

Entrevistado 1
Exacto, desde la planificación hasta la ejecución.

Kevinn
Ya ahora, por último, sobre las recomendaciones y sugerencias, ¿Qué sugerencias tiene para garantizar que las personas con discapacidad visual tengan una experiencia de viaje más inclusiva en el corredor azul? O sea, qué sugiere usted para que el corredor azul sea más accesible.

Entrevistado 1
El tema desde parte de la idea de de capacitar a los orientadores, por el tema actitudinal en los choferes, también a que se difunda más las cosas accesibles que se ha hecho para que las personas con discapacidad visual puedan conocerlo.

Kevinn
Claro, o sea, está sugiriendo que tanto por medio del transporte público capacite al personal y también las personas con discapacidad visual reciban capacitación, que haya una una planificación, una difusión de lo que es, de lo que los beneficios o de lo que te podrían tener por utilizar el corredor azul. Exacto. Y, por último, ¿tiene alguna recomendación adicional para mejorar la accesibilidad del corredor azul que no haya sido mencionada previamente?

Entrevistado 1
No eso seria todo. Para mí lo más fundamental ahorita es el tema de que se ponga por lo menos los avisos parlantes para que eso nos sirve a nosotros de guía no, independientemente los paraderos que también es necesario, pero este con eso ayudas para el antes en los buses nos va a ayudar, mejorar más la autonomía.

Kevinn
Eso sería todo, muchas gracias por su participación.

ENTREVISTA 2

Kevinn
Ya buenas tardes, voy a realizar la entrevista, lo que es para el corredor azul, ¿Cuál es su edad?

Entrevistado 2
79.

Kevinn
Ya, muchas gracias don Alcibíades. Ahora. Le voy a hacer solamente lo que son algunas preguntas para saber su opinión. Ninguna respuesta es mala, ninguna respuesta es buena. Entonces, en primer lugar, sobre el tema de la interacción con el entorno, ¿podría describir usted su experiencia al utilizar el corredor azul como persona con discapacidad visual?

Entrevistado 2
Bueno, yo he tenido amargas experiencias porque cuando yo lo usaba empezaron las las tarjetas y yo quería pagar y no, no me dejaban. Y en una oportunidad, inclusive, el chofer me dijo, pase usted por la puerta de atrás, yo lo voy a abrir. Y entonces yo creí y bajé de la puerta de delante que está estudiando y bajé y me fui hacia atrás y el tipo cerró la puerta. Y ya iba a arrancar el carro y la gente protestó. Yo no se, hasta creo que una dama pago mi pasaje. El asunto que subir por atrás, pero esto es algo para que con engaños me hizo bajar el que fue del corredor azul.

Entrevistado 2
Yo antes viajaba porque siempre iba a Miraflores, antes de la pandemia.

Kevinn
Ya. Entonces para ustedes, su experiencia no ha sido satisfactoria.

Entrevistado 2
No no en el corredor azul no

Kevinn
Ya, ahora. Cómo describiría usted la interacción con los dispositivos de información y orientación en el corredor azul, por ejemplo, le podría mencionar algunos dispositivos de información, como es el caso de repente de los paraderos, de las señales de tránsito de repente también lo del servicio de orientación que brinda el corredor azul, o sea los mismos trabajadores por medio del chofer o los orientadores que existen. ¿Cómo describiría usted interacción que ha tenido con ello?

Entrevistado 2

Bueno. Muy poca, porque como digo todo esto en mi caso, yo antes de la pandemia de después de la pandemia, no, no, no he vuelto a subir, pero ahí sí habían señoritas que ayudaban, me ayudaban a subir, inclusive me hacían pasar, no sé cómo, porque el chofer se molestaba, pero ellos me hacían pasar tranquilo.

Kevinn
O sea, había parte del personal que sí le ayudaba a usted como parte del personal que no, por ejemplo, el caso del chofer.

Entrevistado 2
Sí, sí, el chofer, he tenido un problema con los choferes, pero como digo, cuando me tocaba un paradero donde había personal que ayudaba ahí sí me me iba mejor.

Kevinn
Ya genial, ahora ¿Qué barreras u obstáculos ha encontrado al utilizar el corredor azul para moverse por la ciudad? por ejemplo, tal es el caso de repente que los paraderos no están a nivel de repente del suelo, que tiene que subir un una distancia de repente demasiado alta. O de repente no hay señales para que usted mismo se mueva o se oriente o los mismos trabajadores como está mencionando.

Entrevistado 2
Bueno es que yo usaba, he usado solamente cómo se llama paraderos, de no cualquier paradero no, porque mi recorrido no ha sido mucho, he usado acá lo de Wilson. Después del que está en la cerca del club terraza en Miraflores porque yo trabajaba antes ahí. Y en el ritmo por donde estaban. Vea, bueno, pero ahí no, todos a nivel no ha habido problema.

Kevinn
Genial, entonces. Usted, aparte de lo que mencionó de los trabajadores, como de repente, señales de señales de repente en tipo baile o de repente para que usted mismo se ubique donde está de repente los sonidos de los parlantes todo eso no ha tenido ningún obstáculo con eso.

Entrevistado 2
No, no no bueno para mí no. Inclusive el braille, no el braille. Este claro, no está de más, pero. No no no, no saca beneficio de eso.

Kevinn
Genial ahora, ¿Qué desafíos enfrenta usted al ubicar las paradas para acceder a información sobre rutas y horarios todo eso? o sea, usted cree que de repente el tema de las paradas presentan suficiente información para que usted se ubique donde se encuentra o qué desafíos encuentra usted de repente que no son claras la información, que no hay suficiente ayuda o alguna cosa parecida.

Entrevistado 2

Que cuando uno viaja en el carro bueno, cuando sobre todo que son este recorridos que se hace a diario uno ya por por los baches, por las curvas uno se da cuenta más o menos dónde dónde está y yo guio de eso, pero si en algún momento estoy un poco desorientado, siempre pregunto al pasajero, que está al lado o a veces al chofer mismo, pero más a los pasajeros.

Kevinn
Aya está bien. Ahora, sobre su seguridad y comodidad en el corredor azul, ¿usted se siente seguro al utilizar el corredor azul como persona con discapacidad visual?

Entrevistado 2
Sí, yo, sí, sí.

Kevinn
Para usarlo dentro del mismo como afuera también.

Entrevistado 2
Sí, sí.

Kevinn
¿Y hay aspectos de seguridad que usted considere que son problemáticos derrepente? O sea, de repente no sé qué como usted mencionó que el tema de las tarjetas, por ejemplo, se está utilizando, que es las tarjetas.

Entrevistado 2
Sí, sí, es bueno para mí ha sido eh es el único problema de las tarjeta, no, porque yo no, yo no, yo no, no tenía tarjeta, yo quería pagar y no, no se podía, bueno, pero también eso depende de la relación misma, del trabajo.

Kevinn
Ya ahora. ¿Qué mejoras podrían hacer que usted se sienta más cómodo y seguro mientras viaja? No sé cómo de repente le mencionaba, puede ser el tema de que haya más señalización en braille, por ejemplo, para que se sienta independiente o de repente que, como es el caso del metropolitano, que los parlantes o sea emiten un buen sonido para que usted se ubique derrepente en qué parada o le avisen con tiempo las paradas.

Entrevistado 2
Bueno el metropolitano nunca lo he usado en el corredor azul, así por ahí no, no, no, no había ese problema, no.

Kevinn
¿Entonces, usted siente que por ahora, con el servicio que están brindando si se siente cómodo y seguro?

Entrevistado 2
Sí, sí.

Kevinn
.Ahora, sobre las medidas existentes que están actualmente y su efectividad. Son estas dos preguntas. La primera, ¿Está al tanto de las medidas de accesibilidad que existe en el corredor azul? Como usted ya me habia mencionado algunas tambien, pero si considera que su efectividad es buena.

Entrevistado 2
Si si, claro, también depende de uno que tenga cierta habilidad porque hay personas, quizá que sean muy desorientadas o sí pues, le falta un poco de orientación, quizás se pierda.

Kevinn
¿O sea, usted considera que también el tema de la efectividad como tal de las medidas depende de la experiencia que tenga uno al usar el servicio?

Entrevistado 2
Sí, claro, por supuesto.

Kevinn
Genial, ahora ¿qué aspectos considera usted que podría mejorarse en el corredor azul? ¿Justamente para las personas con discapacidad visual? ¿O sea, alguna alguna cosa que usted cree que se debería mejorar? Uno puede ser de repente, como usted mencionó el trato con los choferes.

Entrevistado 2
Sí, no digamos yo sí aparte del problema de tarjetas, yo siempre he estado contento con con ellos. Porque, como le digo, yo viajaba en esos solamente cuando iba a Miraflores no usaba los otros carros a las otras líneas donde dejaba mucho que desear, no. Claro, comparado con las otras de yo, yo creo que sí está bien.

Kevinn
Genial, ahora sobre la colaboración de las autoridades, ¿Ha tenido usted alguna experiencia de colaboración con las autoridades del corredor azul en relación a la accesibilidad? De repente si ha conversado con alguien.

Entrevistado 2
No no no no.

Kevinn
¿Osea, usted nunca ha tratado de conversar o de repente brindar una sugerencia de mejora?

Entrevistado 2
No no no.

Kevinn
Esta bien. Ahora o sea como sabemos también que no todo, no todo es problemas en cualquier servicio sobre las experiencias positivas. ¿Ha tenido usted alguna experiencia positiva en el corredor azul en términos de accesibilidad? ¿Qué factores cree que contribuyeron a esa experiencia?

Entrevistado 2
Bueno. Como digo en a mí más me han ayudado los pasajeros, los pasajeros, más ayuda del público.

Kevinn
Entonces lo que lo que ayuda a su experiencia positiva es que los propios pasajeros también presentan su disposición para apoyar.

Entrevistado 2
Sí, sí, sí, presentan ayuda.

Kevinn
Genial. Ahora sobre su impacto en la participación social. ¿Usted cree que la mejora de accesibilidad en el corredor azul podría influir en su participación en actividades sociales, culturales o laborales?

Entrevistado 2
Por supuesto, porque podemos expresarnos con más facilidad y con tranquilidad, porque si tenemos problemas en el tráfico, problemas así de de discriminación, de cosas parecidas, claro, a veces uno puede llegar con con el ánimo un poco predispuesto a dar la contra a todo, tener colera o algo no. Pero felizmente con el correo de azul creo que no, no ocurre eso.

Kevinn
¿Entonces, usted considera que el tema de que si se brinda una mayor accesibilidad justamente en el corredor azul? Le haría a usted de alguna manera sentirse mejor, sentirse autónomo y ayudar a desplazarse a realizar sus actividades.

Entrevistado 2
Sí, claro, sí.

Kevinn
Genial, a ver ahora. ¿Cómo cree que una mayor accesibilidad en el corredor azul podría mejorar su participación social y calidad de vida? Osea, cómo cree usted que va a influir eso de que una mayor accesibilidad mejore su participación social, de repente tal es el término de que le va a

ayudar a que llegue usted más rápido a su destino, llegue más puntual, el tema de ahorrarse los disgustos como usted menciona.

Entrevistado 2
Eso, sobre todo ahorrarse los disgustos, uno llega con mejor ánimo para para todos, no ánimo para conversar, para discutir mejor, ánimo para digamos, o crear algo no, aportar.

Kevinn
¿O sea, en en conclusión, eso ayudaría a usted a mejorar su calidad de vida?

Entrevistado 2
Sí, claro.

Kevinn
Ahora, sobre las perspectivas sobre participación, ¿usted cree que las personas con discapacidad visual deberían ser involucradas en la planificación y diseño de mejoras de accesibilidad en el transporte público?

Entrevistado 2
Es decir, con referencia a la facilidad al a los discapacitados. Sí, claro, tienen que ser con consulta siempre, pero por qué. Nosotros sabemos que es lo que más nos afecta, en cambio las personas que ven. Bueno muchos tienen muy buena intención, pero los que en realidad sentimos lo bueno y lo malo somos nosotros.

Kevinn
Claro, ahora ¿Cómo le gustaría a usted que se considerara su opinión y la de otras personas con discapacidad visual en la mejora del corredor azul?, por ejemplo, de repente usted le gustaría que le hagan entrevistas o de repente encuestas o de repente que personas con discapacidad visual estén involucrados en el desarrollo del proyecto.

Entrevistado 2
Bueno, para que estén en el desarrollo del proyecto, pues. Eso pues no no. Pero por el simple hecho de ser persona con discapacidad, yo creo que no nos da capacidad para eso no. Pero claro, si hubiera me imagino que sería mejor no.

Kevinn
O sea, usted considera que las personas con discapacidad visual debieran estar involucrados tanto en la planificación como en el desarrollo del proyecto y brindarles justamente esa facilidad para que ustedes estén involucrados.

Entrevistado 2
Sí, claro, persona con discapacidad pero que sean capaces, no, como le digo no, no, el simple hecho de ser discapacitado no nos da la oportunidad para aportar, por ejemplo, no.

Kevinn
Claro. Genial ahora, por último, sobre las recomendaciones y sugerencias, usted tiene algunas sugerencias que sirvan para garantizar que las personas con discapacidad visual tengan una experiencia de viaje más inclusiva. O sea, usted brindaría alguna sugerencia para que tanto las personas con discapacidad visual se sientan que están incluidas en el transporte del corredor azul.

Entrevistado 2
Creo que no, porque como digo, este se siente que ahí la disposición es ayudar, no. También por parte de las autoridades, mismas que que ponen el servicio con las recomendaciones con todo eso que ya se conoce, este se siente de que hay hay buen deseo y buena voluntad. Quizá en algunas cosas, pero. No creo que sea por falta de disposiciones, yo creo que las disposiciones sí están correctas.

Kevinn
Por último, ¿tiene alguna recomendación adicional para mejorar la accesibilidad del corredor azul que de repente no haya mencionado anteriormente? ¿De repente algo que usted le gustaría que haya en el corredor azul en el servicio de transporte público como tal?

Entrevistado 2
No yo siento conforme.

Kevinn
Ya genia, eso sería todo lo que es el tema de la entrevista, muchas gracias por su tiempo y por su opinión.

Entrevistado 2
No es nada.

ENTREVISTA 3

Kevinn
Empezando con la entrevista sobre el corredor azul, en primer lugar ¿Cuál es su edad?

Entrevistado 3
50.

Kevinn
Ya genial ahora. Son preguntas para conocer de usted su experiencia al usar el corredor azul, entonces, en primer lugar, sobre la interacción con el entorno tanto del bus como las paradas, como primera pregunta está, ¿Podría usted describir su experiencia al utilizar el corredor azul como persona con discapacidad visual?

Entrevistado 3

Bueno, no he tenido ningún inconveniente salvo alguna excepción en cuestión de la tarjeta amarilla que emite el conadis. ¿Por qué? ¿Porque si no tienes el carné amarillo? Lamentablemente, el chofer con justa razón va a hacer el reclamo o la observación, porque nosotros con las personas con discapacidad visual tenemos la obligación de tener el carné amarillo si quieres viajar gratis en el corredor azul, eso sería un principal inconveniente.

Kevinn
Genial ahora usted no sé si de repente se habrá percatado de que si existe dispositivos de información u orientación en el corredor azul, por ejemplo, puede ser el tema de las paradas, si es que hay señales notorias o de repente la propio la propia disposición de repente el personal en apoyar. ¿Cómo describiría usted interacción si es que lo ha tenido?

Entrevistado 3
Bueno, sí, varias veces, eh. Hecho uso del corredor azul. Primeramente las personas que allí están, eh sí, brindan el apoyo. No tengo ningún inconveniente, lo que sí hace falta como repito del carnet, pero ya aún en el mismo bus es que las señales, los avisos de las paradas o las estaciones siguientes no lo dicen muy claro, o sea, deben ser un poquito más lento y más preciso en anunciarlo.

Kevinn
Genial. ¿Ahora usted ha encontrado alguna barrera u obstáculo para utilizar el corredor azul para moverse por la ciudad?

Entrevistado 3
Ninguna solamente hay. Esa ese muro de contención que hay entre el corredor, el bus y el embarque. Hay un muro, eso no debería estar cuando en las estaciones no debería estar.

Kevinn
Claro. ¿Ahora, por último, usted ha tenido algún desafío al ubicar de repente las paradas de bus o acceder a la información sobre rutas y los horarios de repente usted es el hecho difícil saber en qué paradero está o de repente para saber en qué horario está llegando el bus o en qué horario se encuentra usted también?

Entrevistado 3
Justamente es lo que te manifestado en el anterior pregunta, en relación a que los anuncios dentro del bus de las paradas o de las estaciones no lo dicen con claridad. No se escucha bien y lo dicen muy rápido, por lo tanto a veces no entendemos el anuncio de la siguiente estación o siguiente parada.

Kevinn
Genial, ahora el otro tema que vamos a abordar es el tema sobre la seguridad y la comodidad en el propio transporte. ¿Usted se siente segura al utilizar el corredor azul como persona con discapacidad visual o hay aspectos de seguridad que consideré problemático?

Entrevistado 3
Ninguna simplemente esa excepción que cuando tú no tienes el carnet, obviamente te van a hacer un poquito de observación para que puedas hacer uso del corredor como te repito, hay que gestionar ese carnet amarillo para que también no tengas ningún inconveniente dentro del bus.

Kevinn
¿Entonces, por su parte, usted se ha sentido seguro al utilizar el corredor azul?

Entrevistado 3
Por supuesto.

Kevinn
Genial, ahora ¿usted cree que podrían haber algunas mejoras para que usted se sienta más cómodo y seguro? ¿Aparte de repente lo que ya mencionó?

Entrevistado 3
Sí, sobre todo en que el chofer debe tener un poquito más de paciencia.

Kevinn
Ahora, sobre las medidas existentes y efectividad en el corredor azul, ¿usted está al tanto de las medidas de accesibilidad que existe en el corredor azul? ¿Cómo valoraría esas medidas? Por ejemplo, como le comenté, puede ser el caso de la propia disposición de repente de los orientadores y también el tema de los choferes, o si las paradas son claras, si es que usted ha visto de repente o a sentido el tema de que hay señales en braille o todo eso.

Entrevistado 3
Eso es lo que hace falta. Lo que hace falta primeramente el anuncio que debe ser en la siguiente parada, como yo lo manifesté hoy y tal vez en. En cuestión de que el cuando tu bajas del bus del bus, cuando tu bajas debe haber una comunicación entre el chofer y la persona encargada de la estación donde va a bajar la persona con discapacidad para que tenga el apoyo, porque generalmente no, no lo hay.

Kevinn
Entonces, o sea, las medidas que está brindando ahorita lo que es el corredor azul no son tan efectivas.

Entrevistado 3
Un 95% si es efectivo. Siempre hace falta algo.

Kevinn
Claro. ¿Ahora, usted considera algunos aspectos que podrían mejorarse? Por ejemplo, uno es el tema que usted está mencionando, que debería estar más claro la comunicación entre el chofer y

los orientadores y otra es el tema también me manifestó de los sonidos que no se escucha bien.

Entrevistado 3
Del del anuncio.

Kevinn
Del anuncio. ¿Entonces usted considera que eso debería mejorarse para su comodidad como tal?

Entrevistado 3
Yo creo que sí.

Kevinn
Genial. Ahora el otro tema es sobre la colaboración con las autoridades. ¿Usted ha tenido de repente alguna experiencia de colaboración con las autoridades del corredor azul? ¿Qué piensa sobre de repente esas interacciones? De repente usted alguna ha hecho alguna sugerencia, ha conversado con un orientador o de repente ha habido el caso de que un supervisor del corredor azul ha estado usted ha brindado alguna sugerencia, si es que lo ha hecho ¿Cómo ha sido su experiencia al realizarlo?

Entrevistado 3
Mire, lamentablemente en nuestro querido país, cuando tú haces un reclamo a la persona de manera individual, lo lo toman a veces como un reclamo. O de repente una ofensa, lamentablemente hay que llegar todavía a la prensa y hacer un escándalo para que hagas notar tu pedido o tu reclamo.

Kevinn
¿Entonces ustedes las veces que ha tratado de relacionarse, de realizar algún pedido ha sido prácticamente nulo o en vano?

Entrevistado 3
Exactamente solamente tuve una mala experiencia con un supervisor, lo que le estoy contando.

Kevinn
Sí genial, ahora. Sobre las experiencias positivas, si es que usted ha tenido alguna vez alguna experiencia positiva en el corredor azul, de repente le ha ayudado a llegar a tiempo a su trabajo, le ha gustado que sean paradas señalizadas o alguna experiencia que me pudiera contar.

Entrevistado 3
Positiva por supuesto que muchas veces y en la mayoría de veces te apoyan desde que está desde que vas a abordar el bus. Hasta el chofer, como te repito, cuando tienes el carné amarillo, saludas; el chofer te corresponde el saludo y te hace que pases. Demostrando tu canal amarillo para que puedas abordar. Y también el chofer. Pide apoyo para que te den el asiento reservado, eso es muy importante y muchas veces lo han hecho.

Kevinn
Genial, entonces, lo importante es que se ha habido algunas experiencias positivas, sí.

Entrevistado 3
Sí, muchas.

Kevinn
Ahora, en el impacto en la participación social. ¿Usted cómo cree que la mejora de la accesibilidad en el corredor azul podría influir en su participación en actividades sociales, culturales o laborales? O sea, usted como cree si el corredor azul fuera totalmente accesible en un caso hipotético, en lo mejor de los casos, como ayudaría a usted para que pueda desarrollar sus actividades.

Entrevistado 3
Uf de la mejor manera porque nosotros mismos, las personas con discapacidad visual tenemos que tomar en cuenta que en nosotros quizás está la mayoría de de soluciones, primeramente en que debes pedir apoyo y informar a las personas que te brindan el ayudo con todo respeto, debe verse sobre todo el respeto entre la persona, el apoyo que está en la en la acera y el chofer también no, el respeto debe debe priorizarse mucho.

Kevinn
Genial entonces para usted lo que usted consideraría que si hubiera las mejoras como tal, influirían de una manera grande y positiva para que usted se sienta una manera autónoma y desarrollar sus actividades.

Entrevistado 3
Sí es correcto.

Kevinn
Ahora. ¿Usted cree que una mayor accesibilidad del corredor azul podría mejorar también su participación social y la calidad de vida que usted usted tendría?

Entrevistado 3
Por supuesto, si todo empieza como el autoestima de la persona y con el trato de que debe haber una relación entre el chófer y la persona con discapacidad visual y el personal de apoyo que está en la acera para que te ayude a abordar el bus.

Kevinn
¿Claro, entonces usted considera que como usted menciona también el tema de la autoestima, todo eso, cómo se siente? Eso es algo importante que también se trata de abarcar, porque a veces el mal trato o una insatisfacción también lo que ocurre en el transporte público podría afectar a usted. como se siente tanto de repente en el transcurso del trabajo o cómo se siente usted también

anímicamente.

Entrevistado 3
Es que todo empieza en el en la mañana, entonces tu sabes que lo que te ocurre en la mañana ya te queda marcado para todo el día. Sí, en la mañana te da o te trata mal o tu te haces problema o te haces problema. Prácticamente el dicho lo dice no. Ya me malograste el dia.

Kevinn
Claro y el tema de que es importante que como el transporte público siempre se va a usar el tema de trabajo o alguna actividad, si desde ahí empiezas mal va a afectar.

Entrevistado 3
En todo en todo.

Kevinn
Genial ahora. Sobre la perspectiva sobre su participación, la pregunta es, ¿cree que las personas con discapacidad visual deberían ser involucradas en la planificación y diseño de mejoras de accesibilidad del transporte público?

Entrevistado 3
Muchísimo. La persona con discapacidad visual deben ser tomadas en cuenta para cualquier proyecto.

Kevinn
Ahora, ¿Cómo le gustaría a usted que su opinión sea considerada para la mejora del corredor azul o para un transporte público? Derrepente que le realicen entrevistas para saber su opinión o de repente de realizar encuestas.

Entrevistado 3
Yo creo que hace 30 años para atrás la información fue muy baja o muy decaída, pero de 30 años para acá la información está llegando más a las personas y la mejor manera de informar es a través de los medios de comunicación y que la persona con discapacidad en general puede involucrarse en la problemática de nuestra realidad, en este caso en el transporte, porque solo informando y comunicándonos podemos aprender muchas cosas y también poder apoyar a la persona que lo necesita. Nuestros semejantes son la persona con discapacidad, no, y a ellos hay que darle todo el apoyo y la facilidad

Kevinn
Genial. ¿Entonces usted también considera que una persona con discapacidad visual debería estar involucrada en el desarrollo de un proyecto como tal? O sea, por ejemplo, si se quiere hacer un nuevo transporte público, por ejemplo, un corredor hipotético, un corredor nuevo, entonces debe haber una persona con discapacidad visual, una organización que esté involucrado durante todo el desarrollo del proyecto, porque lo ideal es que las personas con discapacidad visual saben

lo que pasa, saben las problemáticas que sienten entonces a ellas justamente se le debería preguntar entonces, justamente usted considera que sí debe de estar durante toda la fase del desarrollo del proyecto.

Entrevistado 3
Yo creo que sí, es lo más importante, no, porque de todas maneras hay personas que necesitan más que uno, una persona normal lo puede hacer, uso, con facilidad, pero una persona con discapacidad visual siempre va tener que necesitar algún u otro forma o instrumento o herramienta para abordar el bus no en este caso de las sierras, hay unas rampas que se utilizan en otros países que en los paraderos existen.

Kevinn
Claro, ahora para ir terminando, ¿Usted tiene alguna sugerencia para garantizar que las personas con discapacidad visual tengan una experiencia de viaje más inclusiva en el corredor azul? Osea alguna sugerencia de repente de lo que ya se está realizando, si usted sugiere que podría mejorarse.

Entrevistado 3
Como te repito, deberían de involucrarnos más en esta problemática y el ente estatal, como es el CONADIS, debería de estar más involucrado en esta problemática para que las cosas sean más fluidas. No, no sea tan fácil no, si no sea más fluida.

Kevinn
Genial y por último, ¿tiene alguna recomendación adicional a todo lo que me ha mencionado de repente, para mejorar la accesibilidad en el corredor azul?

Entrevistado 3
Sí la información como repito y hay que ser muy redundante en esto a través de los medios de comunicación, ya sea privado o del Estado, porque solo así se puede llegar a las personas mediante las informaciones y las comunicaciones. Si no, no se va a lograr nada.

Kevinn
Está bien, muchas gracias, eso sería todo lo que es el tema de la entrevista. Gracias por su opinión y por apoyarme en mi trabajo.

Entrevistado 3
Con todo gusto.

ENTREVISTA 4

Kevinn
Buenas tardes, comenzare con la entrevista sobre el corredor azul, ¿Cuál es su edad?

Entrevistado 4
40 años.

Kevinn
En la primera pregunta es si podría describir su experiencia al utilizar el corredor azul.

Entrevistado 4
Eh. Tuve la oportunidad de usar poco, no soy usuario con frecuencia, pero, mmm. Tuve una mala experiencia de que a veces creo que ellos tienen, si no tienes este tarjeta ese azul no, no te dejan subir. Tenías que estar por el mismo, esa tarjeta, porque eso me ha ocurrido varias veces, entonces eso uno de los motivos que a veces no, no lo uso.

Kevinn
Comprendo. ¿Cómo considera usted la interacción con los dispositivos de información y orientación, por ejemplo? Tal es el caso, si es que usted ha sentido que hay a las rutas, son claras, si es que los orientadores apoyan o no apoyan los choferes como tal.

Entrevistado 4
Yo creo que todavía un poco falta de eso. Mejorar en ese aspecto de capacitación a las personas que están encargados, de esos roles.

Kevinn
Entonces, la interacción no ha sido buena cuando. No no no. Entiendo, ahora. ¿Qué barreras u obstáculos ha encontrado al utilizar el corredor azul?

Entrevistado 4
Eh mayormente, yo creo que en los paraderos son poco, no son tan accesibles o accesibles para personas con discapacidad.

Kevinn
Entonces las principales barreras que encontró es el tema de los paraderos.

Entrevistado 4
Si los paraderos.

Kevinn
¿Y el tema de la señalización si usted tiene claro de repente en qué paradero está o cómo poder subir todo eso?

Entrevistado 4
El detalle es que en todas las vías no hay eso no en algunos distritos, en unas zonas hay esos vías para tú puedes darte cuenta si estas en un paradero o no, mayormente a veces está una vereda

normal y tienes que estar preguntando a las persona si es paradero o no.

Kevinn
Genial. ¿Qué desafíos se encuentra usted al ubicar las paradas o acceder a la información como tal?, si es que es claro, de repente están mal ubicados, de repente no, no se encuentra como tal.

Entrevistado 4
Eh en ese aspectos. Si están en lugares ubicados de acuerdo al al al al al lugar. Está bien, si no más falta es lo que falta, más es la la. Que es esa señalización sean más frecuentes en cada zona. Por un lado si, por un lado no.

Kevinn
Ahora la siguiente pregunta es, ¿usted se siente seguro al utilizar el corredor azul?

Entrevistado 4
En sí el vehículo en sí sí es más seguro.

Kevinn
En el vehículo como tal.

Entrevistado 4
Claro.

Kevinn
¿Ahora usted cree que se podría haber algunas mejoras para que se sienta más cómodo y seguro mientras viaja?

Entrevistado 4
Yo creo, sí, claro, por supuesto.

Kevinn
Y, qué mejoras de repente podrían haber.

Entrevistado 4
La accesibilidad y seguridad en los paraderos y aparte de que las personas que estén conformando, o sea en capacitarlos a lo mejor no, en cómo se puede orientar a la persona con discapacidad, no.

Kevinn
Claro. Ahora usted está al tanto de repente de algunas medidas de accesibilidad que existe en el color azul, por ejemplo, algunas medidas que pueden ver este que los choferes estén capacitados o los orientadores, tambien de que las rutas sean claras. De repente, si usted ha notado el tema del sonido, de que hay algún parlante de sonido que te avise en qué parada no estás, en cuanto

llegas.

Entrevistado 4
Si si llegue a notar ello en algunos lugares, pero si falta más capacitación, tanto los orientadores y chóferes no.

Kevinn
Ya, ¿usted cree que eso esas soluciones que están presentándose hasta ahorita son efectivos?

Entrevistado 4
Yo creo que en una manera ayuda en algo.

Kevinn
Pero totalmente no son efectivos.

Entrevistado 4
Todavía no.

Kevinn
Está bien, ahora. ¿En qué aspectos considera usted que debería mejorarse? Por ejemplo, uno es el tema que usted mencionó, el tema de la capacitación ajá y otro es el tema de los paraderos. No sé si usted cree que alguna otra más.

Entrevistado 4
Y también este mejorar, las vías de las veredas, por ejemplo, para no sé darte cuenta si por esta zona puedes cruzar la pista o no, o este sí es paraderos a señalizar mejor a los paraderos.

Kevinn
La señalización, mejorar la señalización. Ahora otra pregunta es, ¿Usted ha tenido de repente alguna experiencia con alguna de las autoridades de realizar alguna sugerencia o si se ha conversado con de repente algún responsable del corredor azul o algo presentándole algo? y si lo ha hecho, ¿cómo fue su experiencia?

Entrevistado 4
No todavía todavía no.

Kevinn
Ahora ¿usted ha tenido alguna experiencia positiva en el corredor azul, algo que pueda rescatar del servicio del corredor azul que se brinda?

Entrevistado 4
Yo creo que es. Es más rápido no para poder llegar al lugar que uno puede estar queriendo ir.

Kevinn
Entonces es un sistema de transporte público que si es rapido.

Entrevistado 4
Que ha mejorado el transito un poco no, porque es más más cómodo y aparte de que de repente se puede llegar en menor tiempo a lugares que de repente llegabas en 1 hora, puedes hacer en 40 minutos.

Kevinn
Claro, ahora para ir terminando, sobre el impacto en la participación social, ¿Usted cree que la mejora de accesibilidad en el corredor azul podría influir en usted para que participe en actividades sociales, culturales o laborales?

Entrevistado 4
Mmmmm

Kevinn
¿Usted cree que si el bus sería accesible le ayudaría a usted?

Entrevistado 4
Yo creo que sí, claro.

Kevinn
Genial ahora, ¿Cómo cree usted que podría mejorar ello en su participación social? ¿De qué forma?

Entrevistado 4
Llegar, más rápido por ejemplo, para poder de repente conectar con otros lugares por el trabajo, no.

Kevinn
Movilizarse solo.

Entrevistado 4
Movilizarme solo claro, independientemente.

Kevinn
¿Y usted cree que también afectarían el calidad en su calidad de vida? Por ejemplo, el tema de que usted se sentiría mejor, el tema de que si es más accesible se va a sentir más incluido de repente.

Entrevistado 4
¿Incluido? mas que nada la seguridad no, la seguridad y de uno mismo más la autonomía no para

que no estés pidiendo alguien tiene que guiarte. Entonces, mejora todo tanto, transportes, iniciación, capacitación, todo entonces ya no es necesario no tanto.

Kevinn
Sí, ahora solo la participación. ¿Usted cree que las personas con discapacidad visual deberían ser involucradas en la planificación y diseño?

Entrevistado 4
Por supuesto, sería magnífico que tome en cuenta eso no, porque de esa manera, otra cosa es que tú veas una persona con ninguna, sin discapacidad de planificar algo o un diseño y otra cosa es con la opinión de una persona con discapacidad visual planifiquen una señalización, o un diseño no para un una vía más accesible para nosotros.

Kevinn
Claro. ¿Y, cómo le gustaría que sea considerado su opinión? De repente, por medio de entrevistas, encuestas o de repente que estén participando como tal durante toda la fase del desarrollo de un proyecto

Entrevistado 4
Sería bueno que se participe porque hay personas que sí pueden aportar, no por medio de un entrevista o sino por medio de asociaciones que hay no, pues en este caso nosotros como Unión Nacional de Ciegos del Perú podemos apoyar en el proyecto, dando hielos nuestras ideas y también opiniones, que es muy importante que en el Mundo de los ciegos, que a veces no uno no sabe pues no.

Kevinn
Claro, a usted le gustaría de repente estar en la fase de planificación y también el desarrollo como tal.

Entrevistado 4
Claro, claro asi es.

Kevinn
Genial, ahora para ir terminando. Si usted tiene algunas sugerencias sobre ya lo que ya existe o algo para garantizar que las personas con discapacidad visual tengan una experiencia de viaje más inclusiva. ¿Si tiene alguna sugerencia de repente?

Entrevistado 4
Mmm no tengo una sugerencia mas, algo que no haya mencionado antes.

Kevinn
Osea de repente usted considera que los buses de repente deberían ser más accesibles o de repente deberían implementarse más señalizaciones que las señalizaciones sean claras.

Entrevistado 4
Claro, todo ello ya estás mencionado por la señalización, por la capacitación, porque como le decía el por, la experiencia. Y eso de no se debería emplear no solo en un lugar, también a otros distritos que a veces no hay.

Kevinn
Claro que usted está sugiriendo de repente que no se debe solamente la prioridad algunos distritos, sino en general.

Entrevistado 4
Para todo, al menos a nivel de los conos.

Kevinn
Claro y por último, si tiene alguna recomendación adicional que usted podría dar, de repente para mejorar la accesibilidad, de repente utilizar más tecnología que se dé más simplemente de repente de económico para el diseño, para mejorar el diseño, que su voz sea escuchada, se podría decir.

Entrevistado 4
Claro, mayormente, como le digo, es en los lugares de los, por ejemplo, más los táctiles en las en las las vías de las pistas y las veredas. Y, como le digo o más importante acá, como contaba mi experiencia, como tú manejas y yo quiero subir, no, no puedes subir porque no tengo tarjeta para pasarlo sin tarjeta, no pasas, no es así.

Kevinn
Usted, ustedes de repente están recomendando que debería darse una mayor prioridad, de repente no usar tarjetas o un medio más accesible para cancelar si es que son personas con discapacidad. visual.

Entrevistado 4
Claro claro, asi es.

Kevinn
Está bien, entonces eso sería todo el tema de la entrevista, muchas gracias por su participación.

Entrevistado 4
No hay de que.

ENTREVISTA 5

Kevinn
Buenas tardes, voy a empezar con lo que es el tema de la entrevista. En primer lugar, ¿cuál es su edad?

Entrevistada 5
47 años.

Kevinn
Las preguntas están dividido en bloques que es solamente de diferentes categorías para poder evaluar, en primer lugar, es la interacción con el entorno. ¿Usted podría describir alguna experiencia que ha tenido al utilizar el corredor azul como persona con discapacidad visual?.

Entrevistada 5
Sí me sirve porque bueno primeramente que no pago pasaje utilizando mi carné amarillo y otro que me apoyan. hay personas que apoyan a las personas con discapacidad.

Kevinn
Entonces experiencia ha sido tanto buena como mala también.

Entrevistada 5
Ha sido más buena que mala.

Kevinn
Genial. Usted, por ejemplo, existen lo que son dispositivos de información y orientación que puede ser el caso de señales, por ejemplo, repente señalización en braille de que los paraderos sean ubicados y todo, eso sí, no sé si usted describiría la interacción de usted con los con los dispositivos de información y orientación en el corredor azul, si es que usted se ha dado cuenta, si es que existe o si es que hay alguna vez.

Entrevistada 5
No, no me dado cuenta de nada, de braille, de nada, de esas cosas.

Kevinn
De ni ninguna señal, nada, de sonido o algo.

Entrevistada 5
Este, en el piso bueno, que es como unas señales, no de el que es solo paraderos.

Kevinn
Genial. ¿Ahora usted encontrado de repente alguna barrera u obstáculo para poder utilizar el corredor azul?

Entrevistada 5

Bueno que sus paraderos son fijos, no, o sea, no paran en cualquier lugar, entonces hay que estar buscando el dónde está el paradero fijo.

Kevinn
Ah genial ustedes de repente también considera algo adicional, como por ejemplo, si es que los buses son muy altos de repente para poder subir de la vereda los buses o de repente no existe una alerta de sonido de que está llegando al paradero o saber dónde ubicarte dentro del bus también.

Entrevistada 5
Claro, hay ahí, por ejemplo, no, no, no indica dónde está. Falta una indicación ahí.

Kevinn
Claro. ¿Ahora usted encuentra algún desafío al ubicar las paradas o acceder a la información sobre rutas o los horarios de los buses? O sea, por ejemplo, usted me comentó que el tema de que los paraderos son fijos, entonces no, no para en cualquier lugar no y ahora justamente para ubicar esos paraderos, usted encuentra algún desafío o se le dificulta o es fácil.

Entrevistada 5
No, tengo que estar preguntando.

Kevinn
Entonces no es tan fácil.No no es tan facil. No no es tan fácil. Entiendo, y lo mismo pasa sobre la información sobre qué bus tomar también.

Entrevistada 5
Sí también.

Kevinn
Listo, eso es sobre la interacción del entorno, ahora sobre la seguridad y comodidad, ¿usted se siente segura al utilizar el corredor azul como persona con discapacidad visual?

Entrevistada 5
Bueno, sí, porque bueno, me embarcan este, me dejan en mi lugar donde yo quiero ir en el paradero específico donde ellos para.

Kevinn
Claro. Y ahora, ¿hay aspectos de seguridad que considera que son problemáticos.? De repente han puesto algunas medidas que ellos consideraban que era bueno, pero para usted no es bueno. Si se ha dado cuenta o si se ha percatado, si no, no hay ningún problema.

Entrevistada 5
No no.

Kevinn
Listo ¿Usted qué cree, que mejoras podría haber para que usted se sienta más segura y cómoda al momento de viajar?

Entrevistada 5
Que haya voz que indique en que paradero voy.

Kevinn
Claro. De repente el tema de los asientos o la señalización.

Entrevistada 5
Que los asientos tengan una marca que me corresponden a mí.

Kevinn
Genial, genial.

Entrevistada 5
Por que dicen asientos de color tal, pero yo no veo ¿no?

Kevinn
Exacto.

Entrevistada 5
Osea que deben tener una marca, una marca para que yo sepa ese sí, ese es mi asiento, ¿no?

Kevinn
Claro muy buena respuesta. Ahora, sobre las medidas existentes, ¿usted esta al tanto las medidas de accesibilidad que existe en el corredor azul', por ejemplo, una medida que ha mencionado algunos compañeros es sobre que los choferes o los orientadores, o sea, algunos muestran disposición y algunos no.

Entrevistada 5
Ah eso sí.

Kevinn
Después el tema también de que si los paraderos son accesibles o no, por que ya mencionó que no existe, por ejemplo, los portavoces, entonces usted cree que las medidas que existen actualmente, que lo más común es que son eso que el chofer y los orientadores se puedan ayudar ¿Usted cree que son efectivas eso?

Entrevistada 5
Sí, sí.

Kevinn
Y presentan buena disposición siempre o algún momento no.

Entrevistada 5
No no, a veces no

Kevinn
Entonces su efectividad es buena, pero no siempre cumplen.

Entrevistada 5
No siempre, no cumplen. O sea, ellos tienen la indicación que deben cumplir, pero no lo cumplen.

Kevinn
Exacto, o sea, son medidas que no están, o sea, no son 100% efectivas, se podría decir.

Entrevistada 5
Asi es.

Kevinn
Ahora. ¿Qué aspectos considera que podría mejorarse de las medidas actuales que se están dando?

Entrevistada 5
Que haya un control más para ellos.

Kevinn
Entonces que haya un mayor control para que vean que cumpla.

Entrevistada 5
Ajá.

Kevinn
El tema de las señales también que de repente deberían ser más claras.

Entrevistada 5
Mas claras, que este que más accesibles para nosotros.

Kevinn
Genial, ahora sobre la colaboración con las autoridades, ¿usted tiene alguna experiencia de colaboración con las autoridades? Por ejemplo, no sé algún orientador que haya que la hayan estado supervisando un orientador o usted ha querido dar alguna sugerencia a algún orientador o chofer y no la haya sido grata o algo.

Entrevistada 5
No ninguna.

Kevinn
Ahora, así como también hay aspectos malos, también hay aspectos positivos y no sé si podría contarme alguna experiencia positiva que ha tenido el corredor azul en términos de accesibilidad. Por ejemplo, de repente le ha gustado que sea más seguro porque no sé el lo que es para pasar las personas, o sea, no puedes volver al instante, entonces es como que no te podrían robar tu celular.

Entrevistada 5
Sí, eso sí, claro. Es más seguro pues no. Como no para en cualquier lugar, no suben cualquier persona, hay un control no al momento de subir.

Kevinn
Esa es una experiencia positiva que ha tenido.

Entrevistada 5
Sí que he tenido.

Kevinn
Y, que factores contribuyeron entonces que haya tenido esa experiencia, de repente el sistema de pago, como ya mencionó por ejemplo, los paraderos, entonces ha contribuido a eso también.

Entrevistada 5
Si asi es.

Kevinn
Genial ahora. ¿Cómo cree usted que la mejora de la accesibilidad en el corredor azul podría influenciar en su participación en actividades sociales? O sea, como cree de repente, ayudando a llegar a tiempo, a sentirse más segura, a sentirse incluida.

Entrevistada 5
A sentirme que estoy igual que los demás.

Kevinn
Claro en el tema de la inclusión, entonces la ayudaría usted. Ahora. ¿Cómo cree usted que una mayor accesibilidad en el corredor azul podría mejorar su participación social y calidad de vida? Cómo considera usted que o sea, cómo cree usted que si pasa tal cosa, por ejemplo, si se mejora, no se el tema de que haya sonido en los paraderos o de que sea más accesible para todos, podría mejorar su participación social.

Entrevistada 5
Va a mejorar mi desenvolvimiento y poder ubicarme donde estoy.

Kevinn
Su autonomía y su calidad de vida también como tal.

Entrevistada 5
Tambien claro, me sentiría más segura.

Kevinn
Genial, claro, se podría desplazar de manera más tranquila y segura.

Entrevistada 5
Aja.

Kevinn
Ahora. Sobre las perspectivas sobre la participación, ¿usted cree que las personas con discapacidad visual deberían ser involucradas en la planificación y diseño de mejoras de accesibilidad en el transporte público?

Entrevistada 5
Claro, sí, al menos para sugerir no.

Kevinn
Genial y usted, ¿Cómo considera que le gustaría a usted que su opinión sea considerada? O de las otras personas con discapacidad visual. O sea, de qué manera, por ejemplo, puede ser por medio de entrevistas como yo lo realizo, de repente por medio de encuestas como tal, o sea de satisfacción.

Entrevistada 5
Claro de encuestas, entrevistas, de cómo se llama de prueba.

Kevinn
Genial, justamente ya me habían comentado eso. Entonces de repente, en un caso mayor, usted le gustaría que una persona con discapacidad visual o un grupo como tal participe de repente, en la fase de desarrollo y planificación del proyecto como tal.

Entrevistada 5
Claro si.

Kevinn
Genial, ahora para terminar la entrevista. ¿Usted tiene alguna sugerencia para garantizar que las personas con discapacidad visual tengan una experiencia más inclusiva? Algo que pueda sugerir

para el servicio actual o cómo se está brindando.

Entrevistada 5
Que nos inviten no que si tienen algún proyecto de modificación que nos consulten, que nos invite.

Kevinn
Genial y alguna recomendación adicional de repente, en el tema de que se debe usar más tecnología de que se debe tener una mejora constante de los accesos o de repente de brindar dinero por parte del Estado o facilidades para acceder a algunos productos.

Entrevistada 5
Facilidades más que nada que que nos den facilidades de de personal de apoyo.

Kevinn
Claro, un personal puede ser repente, personal apoyo, entonces personalizado para ustedes.

Entrevistada 5
Sí personal de apoyo para que nos ubique más rápido para para poder usar el transporte público como el corredor azul.

Kevinn
Genial, eso sería todo el tema de la entrevista de verdad muchas gracias por su apoyo.

Entrevistada 5
No es nada, gracias tambien.