



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

**Estudio de la arquitectura comercial con el fin de mejorar la
accesibilidad del mercado Los Precursores en Santiago de Surco**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

ARQUITECTO

AUTOR:

Valderrama Ventura Isabel Sofia (ORCID: 0000-0002-5843-9783)

ASESORES:

MSc. Chavez Prado Pedro Nicolas (ORCID: 0000-0003-4411-8695)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Arquitectura

LIMA – PERÚ

2021

Dedicatoria

El presente trabajo se lo dedico a Remus por su enseñanza constante y por siempre motivarme a lograr objetivos.

Agradecimiento

Agradezco a los jóvenes de mi vida, E., J., L., P., R. por el apoyo brindado en el desarrollo de esta investigación; a mis docentes por su guía constante y ayuda a resolver airoosamente los cambios no previstos.

Índice de contenido

Dedicatoria	i
Agradecimiento	ii
Índice de contenido	iii
Índice de tablas	vii
Índice de figuras	viii
RESUMEN	xii
ABSTRACT	xiii
I. INTRODUCCIÓN	i
II. MARCO TEÓRICO	9
2.1. Categoría 1: Arquitectura comercial	27
Definición de arquitectura comercial	28
Arquitectura comercial dedicada a la ciudad	29
¿Qué es un mercado de abastos?.....	30
Estructura de un mercado de abastos desde la perspectiva del lego	31
Mercado de abastos en tiempos de COVID-19	34
Importancia del color en la arquitectura comercial.....	34
2.1.1. Subcategoría 1. Diseño universal	36
2.1.1.1. Indicador 1: Acceso al interior	38
2.1.1.1.1. Subindicador 1: Peatonal.....	38
2.1.1.1.2. Subindicador 2: Vehicular	39
2.1.1.2. Indicador 2: Circulación	41
2.1.1.2.1. Subindicador 1: Circulación horizontal	42
2.1.1.2.2. Subindicador 2: Circulación vertical	43
2.1.1.2.3. Indicador 3: Distribución de ambientes	44
2.1.1.2.1. Subindicador 1: Puestos de venta	46
2.1.1.2.2. Subindicador 2: Abastecimiento y despacho.....	46
2.1.1.2.3. Subindicador 3: Residuos sólidos y limpieza	47
2.1.1.2.4. Subindicador 4: Administración.....	48
2.1.2. Sub categoría 2: Entorno urbano del mercado	49
2.1.2.1. Indicador 1: Diseño vial	50
2.1.2.1.1. Subindicador 1: Bicicleta.....	52

2.1.2.1.2.	Subindicador 2: Mototaxi	53
2.1.2.1.3.	Subindicador 3: Vehicular	53
2.1.2.1.4.	Subindicador 4: Vereda	54
2.1.2.2.	Indicador 2: Topografía.....	55
2.1.2.2.1.	Subindicador 1: Desnivel	55
2.1.2.3.	Indicador 3: Áreas verdes	57
2.1.3.	Sub categoría 3. Necesidades de personas con discapacidad	57
2.1.3.1.	Indicador 1: Requerimientos espaciales para la discapacidad física	58
2.1.3.2.	Indicador 2: Requerimientos espaciales para la discapacidad visual	67
2.1.3.3.	Indicador 3: Requerimientos espaciales para la discapacidad auditiva	70
2.2.	Categoría 2: Accesibilidad	72
¿Qué es accesibilidad?	72
2.2.1.	Subcategoría 1. Problemática actual de accesibilidad	73
2.2.1.1.	Indicador 1: El mercado	74
2.2.1.1.1.	Subindicador 1: Rampa de acceso	74
2.2.1.1.2.	Subindicador 2: Escalera de acceso.....	75
2.2.1.1.3.	Subindicador 3: Circulación dentro del mercado.....	77
2.2.1.2.	Indicador 2: Entorno físico	78
2.2.1.2.1.	Subindicador 1: Vereda	78
2.2.1.2.2.	Subindicador 2: Rampa peatonal.....	79
2.2.1.2.3.	Subindicador 3: Zonas de descanso.....	81
2.2.1.2.4.	Subindicador 4: Áreas verdes	82
2.2.1.3.	Indicador 3: Sistema vial	83
2.2.1.3.1.	Subindicador 1: Vía arterial.....	84
2.2.1.3.2.	Subindicador 2: Vías locales.....	85
2.2.1.3.3.	Subindicador 3: Paradero de buses.....	86
2.2.1.3.4.	Subindicador 4: Estacionamientos.....	87
2.2.2.	Subcategoría 2. Perspectiva de la persona con discapacidad	88
2.2.2.1.	Indicador 1: Nivel de seguridad	88
2.2.2.2.	Indicador 2: Nivel de autonomía	89
2.2.3.	Subcategoría 3. Diversidad antropométrica	89

2.2.3.1.	Indicador 1: Desarrollo del hombre a través del tiempo ..	90
2.2.3.1.1.	Subindicador 1: Niñez.....	91
2.2.3.1.2.	Subindicador 2: Adolescencia.....	91
2.2.3.1.3.	Subindicador 3: Juventud	92
2.2.3.1.4.	Subindicador 4: Adulthood.....	93
2.2.3.1.5.	Subindicador 5: Adulto mayor.....	94
2.2.3.2.	Indicador 2: Condiciones de discapacidad.....	95
2.2.3.2.1.	Subindicador 1: Física	97
2.2.3.2.2.	Subindicador 2: Visual	98
2.2.3.2.3.	Subindicador 3: Auditiva	99
III.	METODOLOGÍA	112
3.1.	Tipo y diseño de investigación	115
3.2.	Categorías, Subcategorías y matriz de categorización	116
3.3.	Escenario de estudio	119
3.4.	Participantes	131
3.5.	Técnicas e instrumentos de recolección de datos	132
3.6.	Procedimiento	139
3.7.	Rigor científico.....	140
3.8.	Método de análisis de datos.....	142
3.9.	Aspectos éticos.....	144
IV.	RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	2
V.	CONCLUSIONES.....	146
VI.	RECOMENDACIONES.....	169
V.	REFERENCIAS.....	172
I.	ANEXOS	185

Índice de tablas

Tabla 1 Población al 30 de junio de 2015	91
Tabla 2 Población al 30 de junio de 2015	92
Tabla 3 Población al 30 de junio de 2015	93
Tabla 4 Población al 30 de junio de 2015	94
Tabla 5 Población total al 30 de junio, 2015	95
Tabla 6 Población total al 30 de junio, 2015	95
Tabla 7 Tabla de categorías	116
Tabla 8 Tabla de subcategorías.....	116
Tabla 9 Matriz de categorización de la categoría arquitectura comercial	117
Tabla 10 Matriz de categorización de la categoría accesibilidad.....	118
Tabla 11 Servicio de serenazgo en el distrito de Santiago de Surco, periodo 2015-2016.....	129
Tabla 12 Conservación de áreas verdes en espacios públicos 2015	129
Tabla 13 Provincia de Lima: Residuos sólidos controlados en los rellenos sanitario, 2014-2016 (toneladas)	130
Tabla 14 Provincia de lima: cantidad promedio diario de residuos sólidos, según distrito, 2015 (kilogramos)	130
Tabla 15 Generación per cápita de residuos sólidos, 2014-2016 (kilogramo por habitante por día - kg/Hab*día)	130
Tabla 16 Descripción de la técnica y los informantes que participan del estudio	131
Tabla 17 Correspondencia entre categorías, técnicas e instrumentos	132
Tabla 18 Ficha técnica referente a la subcategoría arquitectura comercial	136
Tabla 19 Ficha técnica referente a la subcategoría accesibilidad	137
Tabla 20 Ficha técnica referente a la subcategoría accesibilidad	138
Tabla 21 Ficha técnica referente a la subcategoría accesibilidad	139

Índice de figuras

Figura 1 Mercado Los Precursores	6
Figura 2 Los Sumerios	17
Figura 3 Configuración de una ciudad griega	18
Figura 4 Ciudad Romana	19
Figura 5 Ciudad Medieval.....	20
Figura 6 Ciudad del siglo XIX.....	21
Figura 7 Trueque en la cultura Inca.....	22
Figura 8 Línea de tiempo de la categoría arquitectura comercial	23
Figura 9 Condiciones de vida del siglo XVII	24
Figura 10 Desarrollo de una ciudad en el siglo XVIII	25
Figura 11 Ciudad del siglo XX.....	26
Figura 12 Línea de tiempo de la categoría calidad de vida.....	27
Figura 13 Ingreso al mercado Los Precursores	39
Figura 14 Acceso vehicular a una edificación.....	40
Figura 15 Representación de una ruta accesible hacia una edificación.....	41
Figura 16 Circulación en pasillos.....	42
Figura 17 Conexión de desniveles en una planta arquitectónica	43
Figura 18 Conexión entre dos niveles mediante una rampa y escalera.....	44
Figura 19 Distribución de la central de abastos CDMX.....	45
Figura 20 Interior del mercado Vitoria	46
Figura 21 Circulación del mercado de fruta del distrito de La Victoria	47
Figura 22 Centro de acopio de residuos sólidos.....	48
Figura 23 Pirámide de la movilidad	51
Figura 24 Ciudad en bicicleta	52

Figura 25 Vista lateral y frontal de un mototaxi.....	53
Figura 26 Vista en planta de las condiciones de diseño de una pista	54
Figura 27 Desnivel entre rampa y vereda	55
Figura 28 Tratamiento de textura en un cambio de nivel	56
Figura 29 Persona con andadera	58
Figura 30 Persona con bastón	59
Figura 31 Personas con muletas	60
Figura 32 Alzado frontal de una persona con muletas	61
Figura 33 Vista en planta de una persona en silla de ruedas con acompañante .	62
Figura 34 Vista lateral de una persona en silla de ruedas con acompañante	62
Figura 35 Vista en planta de la posición dinámica de una persona con silla de ruedas.....	63
Figura 36 Vista frontal de la posición dinámica de una persona con silla de ruedas	63
Figura 37 Alzado lateral de la posición dinámica de una persona con silla de ruedas	64
Figura 38 Vista en planta de una persona en silla de ruedas	65
Figura 39 Vista frontal de una persona en silla de ruedas	65
Figura 40 Vista lateral de una persona en silla de ruedas	66
Figura 41 Alzado lateral de una persona con silla de ruedas motorizada	66
Figura 42 Alzado frontal de una persona con silla de ruedas motorizada	67
Figura 43 Vista en planta de una persona con bastón blanco	68
Figura 44 Vista frontal de una persona con bastón blanco	68
Figura 45 Vista lateral de una persona con bastón blanco	69
Figura 46 Vista frontal de una persona con perro guía	70
Figura 47 Conversación entre dos personas con discapacidad auditiva	71

Figura 48 Característica del acceso al mercado Los Precursores	75
Figura 49 Escalera de acceso al mercado Los Precursores	76
Figura 50 Circulación interior del mercado Los Precursores.....	77
Figura 51 Vereda adyacente al mercado Los Precursores	79
Figura 52 Cruce peatonal que da al mercado Los Precursores	80
Figura 53	81
Figura 54 Zonas de descanso cercanas al mercado Los Precursores.....	82
Figura 55 Áreas verdes adyacentes al mercado Los Precursores	83
Figura 56 Cruce peatonal de la avenida Los Próceres	84
Figura 57 Cruce peatonal del jirón Walter Rosales León	85
Figura 58 Paradero de buses	86
Figura 59 Estacionamiento del mercado Los Precursores.....	87
Figura 60 Desarrollo del hombre a través del tiempo	90
Figura 61 Desarrollo de la mujer hasta la adultez.....	93
Figura 62 Tipos de discapacidad.....	96
Figura 63 Niño con discapacidad desplazándose por la ciudad	97
Figura 64 Ejemplos de discapacidad visual.....	98
Figura 65 Conversación entre personas con discapacidad auditiva	99
Figura 66 El hombre de Vitrubio	100
Figura 67 Circulación peatonal en barreras arquitectónicas	101
Figura 68 Edificación de un mercado de abastos	102
Figura 69 Usuarios del mercado de abastos Los Precursores.....	103
Figura 70 Entorno urbano.....	103
Figura 71 Desnivel existente en el mercado Los Precursores	104
Figura 72 Diseño de una vivienda	105
Figura 73 Mobiliario urbano que fomenta el desarrollo social	106

Figura 74 Calidad de vida para los diversos usuarios.....	108
Figura 75 Desplazamiento de una persona con discapacidad por la ciudad.....	109
Figura 76 Diversidad de personas en la ciudad.....	110
Figura 77 Ciudad inclusiva	111
Figura 78 Ubicación del distrito de Santiago de Surco	119
Figura 79 Ubicación del mercado Los Precursores con respecto a los límites distritales y las coordenadas del mercado Los Precursores	120
Figura 80 Propuesta urbana de la urbanización Los Precursores	121
Figura 81 Recorrido peatonal y vehicular al mercado Los Precursores	122
Figura 82 Desnivel del mercado Los Precursores	123
Figura 83 Mercado Los Precursores en metros sobre el nivel del mar	123
Figura 84 Recorrido solar del mercado Los Precursores	124
Figura 85 Horas de luz anual en el distrito de Santiago de Surco	125
Figura 86 Temperatura anual en el distrito de Santiago de Surco	125
Figura 87 Mapa de recorrido de vientos	126
Figura 88 Recopilación anual de lluvias	126
Figura 89 Ubicación de equipamientos adyacentes al mercado Los Precursores	127
Figura 90 Entorno adyacente al mercado Los Precursores	128

RESUMEN

Mediante la presente investigación se busca incidir en la importancia de considerar el acceso para la diversidad de usuarios que se dirigen al mercado Los Precursores ubicado en Santiago de Surco por ello, mediante la perspectiva de la arquitectura comercial y la accesibilidad se busca orientar el análisis de las características actuales del mercado Los Precursores y las características que deberían existir en los aspectos de análisis del equipamiento, las características del entorno peatonal y el sistema vial; en cuanto a la metodología se empleó un enfoque cualitativo de tipo aplicada y diseño fenomenológico de nivel descriptivo; los resultados se obtuvieron mediante los instrumentos ficha de análisis de contenido, ficha de observación y guía de entrevista semiestructurada; se concluyó que desde la arquitectura comercial se pueden brindar soluciones que mejoren la accesibilidad del equipamiento analizado y su entorno.

Palabra clave: Arquitectura comercial, accesibilidad, discapacidad.

ABSTRACT

This research seeks to influence the importance of considering access for the diversity of users that go to the Los Precusores market located in Santiago de Surco, therefore, through the perspective of commercial architecture and accessibility, it seeks to guide the analysis of the current characteristics of the Los Precusores market and the characteristics that should exist in the aspects of analysis of the equipment, the characteristics of the pedestrian environment and the road system; As for the methodology, a qualitative approach of applied type and phenomenological design of descriptive level was used; the results were obtained by means of the instruments content analysis form, observation form and semi-structured interview guide; it was concluded that from the commercial architecture it is possible to provide solutions that improve the accessibility of the analyzed equipment and its environment.

Keyword: Commercial architecture, accessibility, disability.

I. INTRODUCCIÓN

A continuación, desarrollaremos la ***aproximación temática*** del tema de investigación con el fin de brindar un acercamiento general a las variables utilizadas e indicar la problemática existente desde una perspectiva general hasta el punto más específico.

La accesibilidad es una cuestión inherente del ser humano e independiente de la complejidad física o la capacidad intelectual, se trata de brindar condiciones necesarias para que cualquier persona pueda desenvolverse con la mayor autonomía posible y desarrolle sus actividades sin poner en peligro su integridad, es cotidiano para las personas con capacidades diferentes lidiar con barreras de apariencia, de posturas, de gestos, ya sean sociales o políticos, ya que su desenvolvimiento integral se encuentra reducido o limitado, así lo mencionaron (Garay y Carhuacho, 2019).

Es así que mediante la creencia de la igualdad de derechos es necesario dar importancia a la accesibilidad puesto que una ciudad accesible es el lugar donde todos los habitantes pueden vivir con autonomía de movilidad y acceso a la variedad de servicios que existan, ya que solo así se brinda igualdad de oportunidades para todos sus habitantes, (Unión Europea [UE], 2019).

A nivel mundial existen iniciativas que fomentan el acceso libre para todos, un gran ejemplo es la novena edición del premio Ciudad Accesible, dirigido por organizaciones que pertenecen a la UE que incentivan a las ciudades de los países europeos a centrar su esfuerzo por ser accesibles, es así que, mediante una distinción concedida anualmente invitan a los países a convertirse en una ciudad inclusiva, la ciudad de Breda ubicada en Países Bajos obtuvo el galardón en esta última edición por considerar el gran proyecto de vivir sin barreras, enfocándose en la participación de la población con discapacidad en todas las fases de los proyectos y de las iniciativas de nivel urbano como, los espacios accesibles para el transporte, la vivienda y las comunidades locales, así lo refiere la UE (2019).

Este es un gran ejemplo de las acciones que podemos plantearnos en pro de mejorar las actuales condiciones de accesibilidad en nuestro país, otro gran modelo es la ciudad de Kaposvár ubicado en Hungría pues a pesar de tener condiciones territoriales adversas como estar flanqueado por montañas o que este

surcada por el río Kapos, esta ciudad ha estado mejorando la accesibilidad en el entorno edificado durante más de 28 años mediante diversas mejoras físicas y estructurales para lograr la accesibilidad, así lo refiere la UE (2019). Queda claro que las condiciones territoriales no implican un impedimento para lograr la accesibilidad universal, pero si exigen un desarrollo que considere a la población vulnerable ya que así se atiende todos los aspectos requeridos y de este modo se incluyen en los proyectos a elaborarse en la ciudad.

Según Linares *et al.* (2018), la diferencia que existe entre el continente europeo y el Latinoamericano son los procesos de participación, pues en Latinoamérica se estimula la participación solo cuando inicia un proyecto en cambio el continente europeo brinda políticas de accesibilidad para todos, que procuran ser ejecutadas en las diferentes ciudades a todas sus escalas, esto sucede debido a la existencia de un equipo avalado por el gobierno que tiene la autonomía de tomar decisiones y a su vez, este equipo está integrado por personas con discapacidad.

Por lo mencionado, se infiere que actualmente en Latinoamérica existe una problemática tangible de accesibilidad, producto de la expansión urbana desordenada, la falta de gestión territorial por parte del gobierno y sobre todo desde el rol que ejerce el arquitecto en los planteamientos y ejecución de proyectos arquitectónicos o urbanos, por ello Alonso (2018) menciona que pese a tener conocimientos claros y luchas consolidadas referentes al tema, no logramos (como arquitectos) concientizar o adherir a nuestra concepción los conceptos de accesibilidad y sobre todo diseño universal en la ejecución de proyectos.

Por ello los nuevos profesionales debemos replantear nuestro discurso concerniente a este tema, debemos dejar de indicar lo desfavorable, debemos comenzar a plantear soluciones tangibles en base a la realidad problemática existente, incluyendo proyectos donde desde la idea generatriz del diseño se incorpore la accesibilidad, de este modo, desde nuestro campo seremos ejecutores de cambio, un cambio que sea visibilizado por cualquier agente externo ya sea una empresa, el gobierno a todas sus escalas y el mismo usuario ya que, la accesibilidad es el gran tema de conversación en la actualidad pero que la sociedad no afronta de forma concreta, debido a ello actualmente la accesibilidad se convirtió

en una evidencia del desarrollo social alcanzado y el progreso existente que tiene una ciudad (C. Alonso, 2018).

A nivel nacional existen dos entidades que dirigen las políticas y derechos referentes a las personas con discapacidad, el primero es el Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (MIMP) y la segunda entidad es el Consejo Nacional para la Integración de la Persona con Discapacidad (CONADIS), estas organizaciones realizaron en Septiembre de 2020 la primera encuesta virtual con alcance nacional que buscaba conocer la discapacidad para entender las medidas que toma el gobierno para velar por los derechos de este grupo de personas y cuál es la proyección a futuro para alcázar el desarrollo integral proyectado al año 2030, esto de acuerdo a la información brindada por el (Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables [MIMP], 2020).

Esta iniciativa es un referente ya que puede entenderse como participación ciudadana en las políticas de estado que regirán a nivel nacional, seguramente con el transcurso del tiempo se incluirá una participación más concreta ya que, una encuesta no puede abarcar las distintas opiniones, dudas o posiciones de la población vulnerable, recordemos que actualmente el Perú cuenta con la ley 29973 Ley General de la Persona con Discapacidad y con el Plan Nacional de Accesibilidad 2018-2023, esto significa que nuestro país cuenta con amparo legal y una estructura ya definida que busca eliminar la discriminación estructural en favor las personas con discapacidad con el fin de lograr su desarrollo integral y el pleno uso de sus derechos, cambiando el patrón o la organización existente referente a la discapacidad mediante el cambio de pensamiento, supresión de prejuicios y estereotipos que existen en la actualidad, esto refiere el MIMP (2020) por ello actualmente es necesario brindar énfasis a consolidar toda la normativa existente mediante la ejecución de obras, pues solo de este modo podrá evidenciarse el cambio real en las políticas de estado por generar o fomentar la igualdad de condiciones de todas las personas.

El diario El Gran Angular (2017) en su artículo titulado, Perú es un país inaccesible para las personas con discapacidad, comenta las diferentes limitaciones físicas que atraviesa una persona con discapacidad al desenvolverse por la ciudad, esto significa que el problema accesibilidad engloba muchas aristas,

debido a esto, se busca investigar una de las problemáticas existentes y en base a ello se fomenta la necesidad de estudio de la arquitectura comercial, entendida como un requerimiento primario del ser humano, que se liga a la adquisición de bienes y servicios, la económica, y el desarrollo de la ciudad.

A nivel regional, los especialistas del Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) en el 2017 indicaron que en el censo del 2017, la población con discapacidad a nivel nacional comprende la cifra de 3 millones 209 mil 261 personas, que equivale al 10,3% de la población. Esta información evidencia el incremento de 1 millón 633 mil 859 personas respecto a la primera encuesta nacional especializada en discapacidad que se llevó a cabo en el año 2012, al respecto conviene decir que es trascendental darle más relevancia a la ejecución de proyectos arquitectónicos y urbanos que incorporen accesibilidad para todos debido a que, el incremento de personas con discapacidad se duplico en el periodo de cinco años por ende, es necesario tener una ciudad que se adecue a las necesidades de toda la población. En ese sentido para efectos del estudio, nos enfocaremos en la arquitectura comercial, que engloba diferentes ramas del sector económico, ahora bien, con el objeto de delimitar esta investigación nos enfocaremos en los mercados de abastos, entendidos como unidades productoras.

De acuerdo a la información brindada por el INEI en el 2018, el distrito de Santiago de Surco cuenta con una población de 329 mil 152 personas de los cuales, 33 mil 006 personas con alguna dificultad o limitación permanente esto equivale al 10.0 % de la población total del distrito. Estas cifras son el sustento de la presente investigación pues evidencia que existe una necesidad de considerar la accesibilidad en los proyectos de arquitectura comercial, cabe resaltar que el distrito Santiago de Surco cuenta con 34 Mercados de Abasto, esto refleja un equivalente del 3% con referencia del total a nivel nacional, el censo muestra el elevado incremento de las tiendas por departamento durante la última década sin embargo los mercados de abastos constituyen la forma principal de abastecimiento de alimentos, bienes y servicios de los consumidores a nivel nacional de acuerdo a lo mencionado por el INEI en el 2017, por lo expuesto, es trascendental mejorar la arquitectura comercial del mercado Los precursores pues representa un potencial de mejora en cuanto a accesibilidad del equipamiento y de la propia ciudad.

La ubicación del mercado Los Precusores tiene un gran potencial pues se encuentra en una zona comercial, su entorno urbano presenta equipamientos consolidados como gimnasio, farmacias, lavanderías, tiendas de comida, tiendas tecnológicas, laboratorios, bancos, el supermercado Tottus, entre otros, todos estos comercios están desplazados en la avenida Los Próceres, a pesar de esta ventaja el mercado se percibe como una estructura aislada de la realidad comercial y la realidad del propio pueblo al que está dirigido, la siguiente figura da una idea más clara de las condiciones actuales del mercado.

Figura 1

Mercado Los Precusores



Nota. La figura muestra el emplazamiento del mercado Los Precusores. Fuente: Isabel Valderrama (2020)

A continuación, se describe el **problema general**.

- ¿Cuáles son las características de la arquitectura comercial que ayudan a mejorar la accesibilidad para personas con discapacidad en el mercado los precusores en Santiago de Surco?

La **justificación** del tema de estudio permite brindar una idea más clara de las causas por las que se desarrolla esta investigación.

El lugar donde se encuentra ubicado el mercado de abastos Los precusores tiene dificultades de accesibilidad, pues presenta características negativas a nivel

urbano y arquitectónico; una de ellas es la falta de integración entre la arquitectura y la topografía, por esta razón el equipamiento queda parcialmente aislado de su entorno urbano, como consecuencia de esto la escalera que brinda el acceso principal al mercado genera una barrera, esto hace que sea poco transitada, estas características atribuyen en forma negativa sobre el equipamiento ya que no se refleja como un equipamiento comercial; además, las áreas verdes existentes no juegan un papel integrador, el resultado es la dificultad de acceso al equipamiento.

Las problemáticas mencionadas repercuten en la dificultad que representa acceder al equipamiento pues el estacionamiento existente no es aprovechado por las personas que comprar en el mercado, la distribución interior tiene falta de iluminación natural, todas las características actuales impiden considerar este mercado como una opción de compra.

Esta investigación pretende dar énfasis a la importancia de la arquitectura comercial en la ejecución del mercado de abastos Los Precursores enfatizando el cumplimiento de requisitos funcionales de accesibilidad e integración con el entorno.

Consideraciones y delimitación del **objetivo general**.

- Evaluar de qué manera la arquitectura comercial funciona como estrategia para mejorar la accesibilidad de las personas, en el mercado Los Precursores en Santiago de Surco.

Consideraciones y delimitación de **objetivos específicos**

- Investigar las características de diseño universal que permitan la accesibilidad en el mercado Los Precursores.
- Investigar las características del entorno urbano existente para proponer mejoras que incrementen la afluencia de clientes.
- Determinar las necesidades espaciales que requieren las personas con discapacidad.
- Describir la problemática actual del mercado Los Precursores, referente a la accesibilidad.
- Evaluar el impacto actual de la accesibilidad del mercado Los Precursores, desde la perspectiva del discapacitado.
- Investigar los beneficios de la accesibilidad para la diversidad de usuarios que accedan al mercado Los Precursores.

Indicaremos cual es la **hipótesis** que se pretende alcanzar en el presente trabajo de investigación.

A través del presente trabajo de investigación se busca enfatizar la conexión del entorno urbano inmediato y el equipamiento ya que es una de las características de la arquitectura comercial que mejoraría la accesibilidad del mercado los precursores en Santiago de surco.

II. MARCO TEÓRICO

Dentro de los **antecedentes internacionales** podemos destacar algunos autores, como, por ejemplo:

En Chile, Rojas et al., (2019) en su artículo titulado “*Accesibilidad a equipamientos según movilidad y modos de transporte en una ciudad media, Los Ángeles, Chile*”, presentado en los Anales de Geografía de la Universidad Complutense. Tuvo como objetivos: (a) Evidenciar los posibles inconvenientes que tiene la población de una ciudad de tamaño medio para acceder a equipamientos y/o servicios más comunes como la alfabetización básica, la salud y la adquisición de productos o servicios, estos entendidos como propósitos esenciales de viaje, a través de las formas de transporte más utilizadas considerando el público, particular y la caminata. (b) El artículo también intenta responder cómo la accesibilidad puede influenciar en que las personas tengan o no, de acuerdo a sus patrones de movilidad, diferentes oportunidades y también como influye su localización geográfica en una ciudad con una creciente expansión urbana. La metodología empleada siguió los lineamientos del enfoque cuantitativo, método de encuesta, entrevista y estudio del caso. Tuvo las siguientes conclusiones: (a) Se concluyó que la investigación permitió identificar zonas más y menos favorecidas en accesibilidad, según los modos de transporte más comunes en una ciudad de tamaño medio en Chile, para esto se consideraron los establecimientos de educación, salud y comercio. (b) En cuanto al comercio, la diversidad de alternativas y la buena distribución de equipamientos y servicios, propicia una excelente accesibilidad en los espacios de actividad.

Se evidencia que mientras más alejado estés del equipamiento menos será la oferta de movilidad que permita un desplazamiento seguro hacia la zona comercial, comparado con el caso del mercado Los Precursores podemos decir que a pesar de cumplir con las condiciones de estar en un entorno comercial con accesibilidad vial de toda índole, no cuenta con un acceso peatonal seguro, es este el punto de variación respecto al artículo mencionado, pues en su conclusión menciona que la falta de accesibilidad se encuentra en la periferia de la ciudad.

En Colombia, Linares et al. (2018) en su artículo titulado “*Accesibilidad espacial e inclusión social: experiencias de ciudades incluyentes en Europa y Latinoamérica*” publicado en la revista Civilizar: Ciencias Sociales y Humanas de la

Universidad Sergio Arboleda. El objetivo a lograr fue indagar las estrategias de acceso espacial que fomenta el gobierno con el fin de incluir socialmente a las personas al medio físico. Se realizó una investigación de tipo documental mediante fichas bibliográficas para posteriormente usar técnicas cuantitativas de estadística descriptiva tales como distribución de frecuencias y cualitativas de reducción de la información en categorías para la revisión documental. Se concluyó que existe un aumento considerable de interés por fomentar el desarrollo territorial basada en el libre acceso y la inclusión del discapacitado en la ciudad.

De acuerdo con el autor de este artículo existe un cambio de paradigma en los países de Latinoamérica, pues el aumento de sensibilidad en la población a nivel global brinda la posibilidad de insertar el tema de accesibilidad en las futuras políticas que fomentara la ciudad, emulando el ejemplo que brinda el continente europeo al contar con estrategias de ejecución consolidadas y ejecutadas.

En Colombia, Martínez (2018) en su tesis titulada *“Arquitectura comercial como detonante de la Revitalización Urbana”* para obtener el título de Arquitecta presentada a la Universidad Católica de Colombia. Tuvo como objetivo: Potenciar la ciudad mediante el desarrollo socioeconómico generado a partir de la revitalización comercial. En la investigación se emplea la metodología del diseño concurrente, proceso evolutivo que trabaja de manera simultánea en todos los campos del diseño durante todas las fases del proyecto, desde el concepto hasta el desarrollo final. Se concluyó que un proyecto arquitectónico es intrínseco al planeamiento urbano ya que necesita del espacio público para el correcto acceso de los usuarios y el funcionamiento apropiado de las instalaciones.

Al generar una relación estrecha entre determinado equipamiento y el emplazamiento urbano se logra armonía espacial, invitar al usuario y hacer que la arquitectura participe del desarrollo de la historia de la ciudad ya que este lugar se convierte en habitable y a donde las personas quieren estar.

En Suecia, Persson et al. (2015) en su artículo titulado *“Universal design, inclusive design, accessible design, design for all: different concepts—one goal? On the concept of accessibility—historical, methodological and philosophical aspects”* publicado en la revista Acceso universal en la sociedad de la información.

Tuvo como objetivo hablar sobre accesibilidad enfocada en reconocer la diversidad de la población de usuarios para proponer el desarrollo de métodos para llegar a un marco conceptual común. Se realizó una investigación de tipo documental. Se concluyó que la gran variedad de conceptos diferentes, conducen a confusión y falta de claridad para lograr objetivos de accesibilidad.

Es rescatable la posición del autor pues muchas veces la falta de claridad respecto a las definiciones de los términos como accesibilidad resultan tan ambiguos que es necesario un sustento que avale la propuesta que se dará, en el caso de este tema de investigación el termino accesibilidad está muy inmerso en el ámbito arquitectónico, eso genera la importancia de considerar preámbulos informativos para no perder el enfoque que se brinda a la investigación.

En el Belgica, (Van Der et al., 2016) en su artículo titulado “*From accessibility to experience: Opportunities for Inclusive Design in Architectural Practice*” presentado en la revista nórdica de investigación arquitectónica Nordisk arkitekturforskning. Tuvo como principal fin investigar la sensación que proporcionan las barreras existentes en el diseño actual de la ciudad de Flandes. La metodología empleada consistió en un enfoque cualitativo mediante el estudio de caso, la técnica utilizada fue la entrevista. Se concluyó que, el centrarse en la legislación sobre accesibilidad impide una comprensión más amplia del potencial de la experiencia del usuario.

Este articulo hace referencia a las limitaciones que brindan los formatos de información actuales respecto a las características de accesibilidad a considerar en el diseño, se explica cómo es más provechoso guiarnos de la experiencia del usuario, se entiende que debemos ponernos en la posición del usuario a la hora de diseñar, por ejemplo concebir cual es la experiencia de trasladarse por la ciudad en silla de ruedas y como desde esa perspectiva se puede aportar al proceso de diseño y a la ciudad.

Dentro de los **antecedentes nacionales** podemos destacar algunos autores, como, por ejemplo:

En Nuevo Chimbote, De la Cruz (2019) en su tesis titulado “*Análisis de la arquitectura comercial del mercado Buenos Aires para su mejoramiento y la*

implementación de un edificio multifuncional - Nuevo Mercado Buenos Aires, Nuevo Chimbote” para obtener el título de Arquitecta presentada a la Universidad Cesar Vallejo. Tuvo como objetivos: (a) Analizar la arquitectura comercial del mercado Buenos Aires para su mejoramiento (b) Determinar los requerimientos arquitectónicos óptimos que necesita el mercado Buenos Aires. La metodología empleada consistió en un enfoque cualitativo, mediante el método de observación, utilizó como instrumentos la encuesta, la entrevista y el estudio de caso. Tuvo las siguientes conclusiones: (a) que debe existir una conveniente articulación entre los ambientes interiores y exteriores, pues este equipamiento debe permitir la accesibilidad a un gran número de personas mediante conexiones con el exterior. Por ello, debemos eliminar el desorden formal que presenta el mercado mediante un mayor aporte volumétrico.

Esta investigación plantea el análisis del mercado Buenos Aires para identificar las diferentes problemáticas arquitectónicas que existen y así articular de forma más unificada el interior con el entorno urbano para el beneficio del usuario, adicional a esto propone un edificio multifamiliar emplazado sobre el mercado, difiero de la última propuesta debido al área de influencia que representa este mercado para la comunidad, considero que sería más pertinente generar una fusión con propuestas urbanas que fomenten la integración social ya que por la zona de estudio no se evidencia hacinamiento de personas en viviendas.

En el Callao, Garay et al (2019) en su artículo titulado *“Modelo social como alternativa para el desarrollo de la persona con discapacidad, Callao. Perú”* presentado en TELOS Revista de Estudios Interdisciplinarios en Ciencias Sociales de la Universidad Privada Dr. Rafael Belloso Chacín. Tuvo como objetivo conocer el modelo social referente a la discapacidad para promover el desarrollo integral de las personas en la provincia del Callao. La metodología empleada consistió en un enfoque cualitativo mediante el estudio de caso, la técnica utilizada fue la entrevista con su respectiva guía. Se concluyó que a pesar de la normativa existente y los grandes avances referente a la inclusión el gran problema es la ausencia de conexión entre la norma y la ejecución de un proyecto.

Tal como lo indico el autor en la actualidad existe grandes avances con referencia a normas de accesibilidad, pero la realidad de la ciudad no cumple con

los parámetros indicados en la norma, debido a la falta de fiscalización y planes urbanos a mediano plazo, seguimos solucionando lo inmediato y olvidamos las proyecciones a futuro tan necesarias para el desarrollo de cualquier sociedad.

En Lima, Huaulinos (2015) en su tesis titulado "*Criterios para el estudio y diseño universal del espacio público: el caso de las calles en Lima*" para obtener el título de Ingeniero Civil presentado a la Pontificia Universidad Católica Del Perú. Tuvo como objetivo: este trabajo enfoca la investigación en concientizar sobre la importancia de los espacios públicos accesibles y como benefician positivamente el desarrollo social de determinado lugar. El estudio que realizó fue de tipo descriptivo y la técnica utilizada consistió en el estudio de caso. Se concluyó que los equipamientos que existan en el espacio público deben estar concebidos en base a toda la diversidad antropométrica existente, esto quiere decir que es necesario considerar las condiciones de movilidad de las personas con discapacidad para el adecuado desenvolvimiento de cualquier persona en determinado espacio.

De acuerdo a lo mencionado la importancia de los espacios públicos en la configuración de la ciudad, en el disfrute de los equipamientos existente que generan la calidad de vida de los usuarios, tomando el caso del mercado de precursores, es justamente la fractura en la accesibilidad el factor principal de la problemática existente, ya que las personas dejaron de percibir el espacio donde está ubicado el mercado y dejar de considerar el equipamiento como una prioridad.

En Lima, Pareja (2017) en su tesis titulado "*Mercado municipal de abastos*" para obtener el título profesional de Arquitecto presentado a la Universidad Peruana De Ciencias Aplicadas. Tuvo como objetivo reponer la necesidad de abastecimiento, evitando vivir dentro de un entorno de comercio mayorista informal que atenta contra la salud y la accesibilidad mediante, un nuevo mercado municipal de carácter local para el distrito de La Victoria, dirigido solo a los habitantes del distrito. La metodología empleada consistió en un enfoque descriptivo (instrumento y enfoque) y estudio de casos. Se concluyó que el aspecto funcional de circulación es protagonizado por dos usuarios principales, el comprador y el vendedor mediante un eje central que distribuye a todos los puestos a través de flujos principales y secundarios; en el aspecto funcional en relación con el entorno se

indica que depende mucho del contexto en donde se emplaza el mercado considerando el lenguaje arquitectónico, el emplazamiento en el terreno, el contexto histórico y moderno.

Teniendo en cuenta la información brindada por el autor, es preciso decir que el Perú presenta uno de los mayores índices de informalidad en América latina, gran ejemplo es lo sucedido con los mercados en la pandemia COVID 19 pues estos equipamientos se convirtieron en focos de contagio que desencadena en problemas de mayor magnitud, desde la arquitectura se debe educar los espacios respecto a las condiciones correctas y estipuladas en reglamentos referente al diseño que tienen como objeto mejorarán la calidad de vida y potenciarán la oferta de compra.

En Trujillo, Villa (2019) en su tesis titulado *“Diagnóstico Urbano Arquitectónico para la Propuesta de Remodelación y Ampliación del Mercado de Abastos “Acomimar” en La Esperanza”* para obtener el título de Arquitecta presentada a la Universidad Cesar Vallejo. Tuvo como objetivo: Analizar la realidad problemática urbana del entorno inmediato al equipamiento para realizar una proyección de ampliación arquitectónica. La metodología empleada consistió en un enfoque correlacional mediante la técnica de la entrevista y ficha de observación del estudio de caso. Se concluyó que las condiciones de los equipamientos urbano no nos las apropiadas y en algunos casos no cumplen la función para la que fue proyectado determinado espacio como en el caso de las áreas verdes que son asignados como centros de acopio de basura por medio de la acumulación.

El caso presentado en esta tesis es un ejemplo de la realidad de muchos mercados de abasto de nuestro país, la precariedad estructural, de diseño y acondicionamiento de entorno hacen que sean lugares con dificultad de accesibilidad para cualquier usuario ya que no se considera la realidad problemática de su ubicación, por ello es importante enfocarnos en los mercados de abasto existentes para proponer soluciones que beneficien a la ciudad y las personas desde la realidad

Al hacer referencia de los **antecedentes históricos** es necesario decir que engloba las características de determinado tema a lo largo del tiempo, concretamente la evolución del estudio al que se hace referencia.

Para hablar sobre la primera categoría primero debemos referirnos al termino comercio de forma general para después identificar porque actualmente se denomina **arquitectura comercial**, de acuerdo a lo mencionado por Hernández (2012), el comercio tiene sus orígenes con la fundación de la sociedad ya que de forma implícita y con la consolidación de la vida sedentaria se inició el intercambio o trueque de productos basados en las necesidades del pueblo. Esto se desencadenó cuando los pobladores de determinado lugar, centro o urbe iniciaron las plantaciones de semillas y pastoreo de ganado, esto conllevó a tener un mayor control de la producción que empezaron a tener y en determinado momento se gestó la posibilidad de generar excedentes.

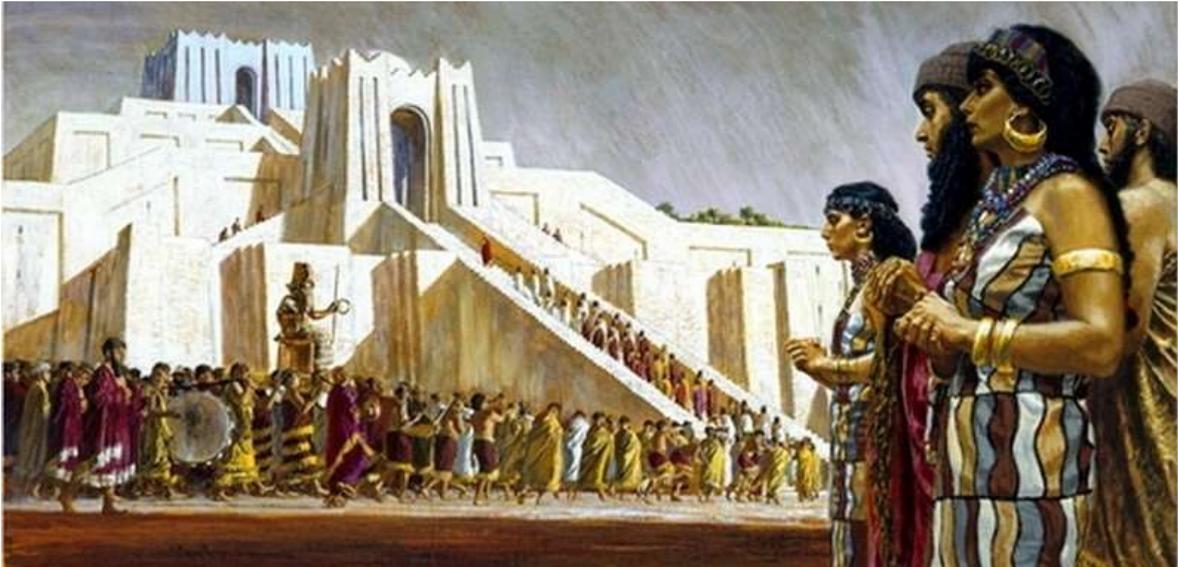
En el proceso de evolución del comercio influyen grandes civilizaciones, por ello es preciso destacar la información brindada por Máxima (2019), la historia señala que aproximadamente entre los años 3100 a.C. hasta 2000 a.C. se desarrolló la primera civilización que brindó grandes aportes a las futuras generaciones, los Sumerios generaron ciudades que se consolidaron a lo largo de todo el sur de Mesopotamia y desarrollaron la escritura, las jerarquías sociales y el comercio, esta última generó su principal fuente económica en base a la ganadería y la agricultura ya que iniciaron la comercialización de la producción que brindaban sus cosechas y ganado que intercambiaban entre las diferentes ciudades estado.

Esta civilización consolidó el trueque ya que tenían al comercio como actividad económica que consistía en intercambiar la cosecha sembrada por productos que no tenían y requieran con las ciudades estado vecinas, esto hace referencia a que no era algo empírico sino por el contrario el comercio estaba estructurado como fuente de solvencia.

La figura muestra como los sumerios concebían la arquitectura, se brinda esto con el fin de dar una idea referente a la configuración de la ciudad.

Figura 2

Los Sumerios



Nota. La figura muestra las características de una ciudad Sumeria. Fuente: Wikisaber (s.f.). <https://www.wikisaber.es/quienes-fueron-los-sumerios/>

Después de afianzar el comercio con el truce se avanzó considerablemente en términos de espacialidad, de acuerdo con Hernández (2012), los griegos consolidaron el comercio mediante la existencia del ágora, plaza donde confluían los ciudadanos y realizaban intercambios culturales, sociales y políticos entre los habitantes de la ciudad y otras ciudades, catalogaron dos clases, una para venta al por mayor y otra para venta minorista ambas fiscalizadas por el gobierno. Es en este punto donde se evidencia de manera más tangible la importancia del comercio ya que dentro de la propia ciudad se designó un espacio donde pueda desarrollarse la actividad sin inconvenientes, otro factor importante a destacar es que estas ágoras fomentaban la evolución cultural y es el primer referente de trascender fronteras esto genera las primeras confluencias o intercambios culturales de la época antigua.

La siguiente figura muestra como los griegos concentraban los equipamientos más importantes fuera del desarrollo de las viviendas y en la cúspide de la ciudad.

Figura 3

Configuración de una ciudad griega



Nota. La figura muestra las características de una ciudad Griega. Fuente: Geohistoriantigua (s.f.). <https://sites.google.com/site/geohistoriantigua/grecia/3-2-las-polis-griegas>

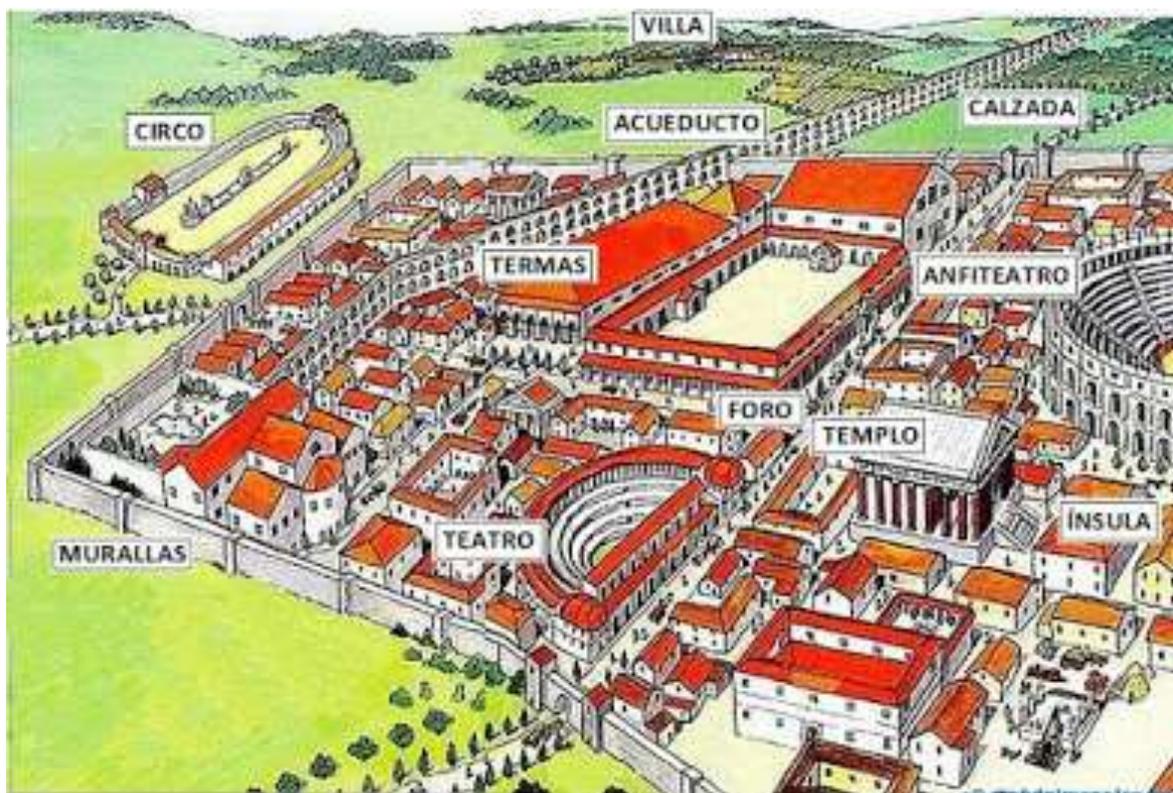
En este punto dentro de la historia ya existe un espacio concreto para el desarrollo del comercio y de acuerdo con Hernández (2012), los romanos fueron los precursores de la reglamentación comercial que dirigía a los foros, similares a plazas centrales donde funcionaba el mercado, los productos a comerciar eran categorizados y cada mercado tenía una especialidad de productos a ofrecer como ganado vegetales y granos. mediante lo expuesto es preciso señalar que los romanos fomentaron la organización espacial dentro de los foros, esto rige hasta la

actualidad y es evidencia de que a pesar de la evolución algunas características perduran a través del tiempo.

La figura que mostramos a continuación evidencia la importancia del foro, destinado a las diversas actividades comerciales que existían en la ciudad y su ubicación central respecto a los demás equipamientos.

Figura 4

Ciudad Romana



Nota. La figura muestra las características de una ciudad Romana. Fuente: Huertas, Rosa (2019). <https://www.antrophistoria.com/2019/07/como-se-fundaban-las-ciudades-romanas.html>

En el siglo XI la moneda fue la precursora de algunas configuraciones dentro del comercio, según la información brindada por Hernández (2012), el comercio había alcanzado tres categorías, la primera se desarrollaba en pequeños poblados y se solventaba de los excedentes que brindaban los cultivos, la segunda priorizaba el comercio interregional en este punto se evidencio el incremento del uso monetario para las diversas transacciones y por último el internacional es aquí

En la era del hierro surgieron grandes cambios que incluyen a la arquitectura comercial, según Aguilera (s.f.), la revolución industrial gestó cambios en todos los sectores de desarrollo económico incorporando nuevas tecnologías y materiales que se usaron inicialmente en obras de ingeniería y en construcciones comerciales e industriales ya que en el contexto de la época no era un material valorado por los arquitectos académicos, otra condicionante fue la resistencia del nuevo material a los incendios. Las fábricas iniciaron la producción en masa y con ello surgió el requerimiento de almacenes donde tener la mercadería evitando la contante lucha con los incendios, esta relación de necesidad entre la nueva arquitectura de hierro y las empresas inicio la rama denominada arquitectura comercial.

La figura muestra el palacio de cristal como un ejemplo de las características que se incorporaron en el desarrollo de la arquitectura comercial.

Figura 6

Ciudad del siglo XIX



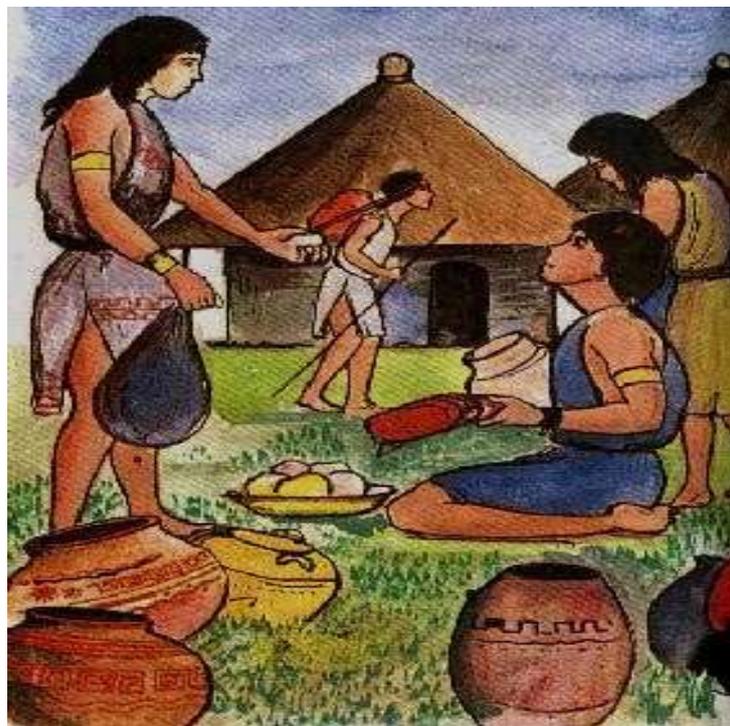
Nota. La figura muestra las características de la arquitectura del siglo XIX. Fuente: Arte España (s.f.). <https://www.arteespana.com/arquiteturadelhierro.htm>

En paralelo es necesario precisar cuál fue el desarrollo a nivel latinoamericano, teniendo en cuenta a Hernández (2012), las culturas precolombinas que existieron en el continente americano desarrollaron su propio sistema de comercio, ejemplos como Mayas, Azteca e Inca. Las culturas mencionadas son los mayores referentes que existen en América latina y estaban totalmente aisladas del continente europeo, sin embargo, sus grandes avances representan un misterio hasta la actualidad.

En Perú, de acuerdo a la información brindada por Robles (2008), se mencionó que en las comunidades altoandinas de la sierra del país el comercio se caracterizaba por el proceso del trueque es realizado hasta la actualidad sobre todo en comunidades no urbanas, su ejecución consiste en intercambiar productos negociados por ambas partes con el fin de obtener productos.

Figura 7

Trueque en la cultura Inca



Nota. La figura muestra la forma de comercio de la cultura Inca. Fuente: Cultura10 (s.f.). <http://lorgio-historiaygeografiadigital.blogspot.com/2013/02/el-comercio-en-el-imperio-inca-existio.html>

Para brindar mayor claridad de los periodos de la historia que se consideró como influencia en la arquitectura comercial, la figura 8 brinda una línea del tiempo con la información más relevante.

Figura 8

Línea de tiempo de la categoría arquitectura comercial



Nota. La figura muestra momentos en la historia donde existió aportes importantes sobre la arquitectura comercial. Fuente: elaboración propia Valderrama Ventura (2020).

La arquitectura busca como fin supremo mejorar la **calidad de vida** de las personas mediante el diseño de equipamientos según las distintas necesidades que requiera el usuario, pero es importante conocer la evolución que tuvo a través de la historia hasta nuestros días.

El siglo XVII la vida era muy corta, Lagomarsino (2004) menciona que los treinta años era el límite de vida de los pobladores producto de las malas condiciones de salubridad, educación y falta de alimento, estos factores regían la forma de vida en la mayoría de pobladores donde solo se exceptuaban estas condiciones para una pequeña minoría de la población. Debido a que las condiciones de vida estaban intrínsecamente relacionadas con las características de la naturaleza que permitía la producción y cosecha de los alimentos a

comercializar y consumir no se podía establecer o predecir las condiciones futuras, como consecuencia este periodo está caracterizado por la hambruna, la enfermedad y la falta o precariedad de vivienda.

Figura 9

Condiciones de vida del siglo XVII



Nota. La figura muestra mendigos pidiendo limosna en una ciudad europea. Fuente: Transcripciones paleográficas (2019). <https://www.transcripcionespaleograficas.es/vagabundos-holgazanes-extravagantes-mendigos/>

El siglo XVIII es el precursor de cambios, Lagomarsino (2004) refirió este periodo como un resurgimiento ya que hasta entonces el trabajo de campo era el principal factor productivo pero este siglo inserto poco a poco los avances tecnológicos que fomentaron la generación la industria.

Figura 10

Desarrollo de una ciudad en el siglo XVIII



Nota. La figura muestra las características de una ciudad europea en el siglo XVIII.

Fuente: Liceus (s.f.). <https://www.liceus.com/producto/economia-del-siglo-xviii/>

El siglo XX es conocido por los grandes cambios tecnológicos que existieron, Lagomarsino (2004) comento que debido a los grandes avances tecnológicos se mejoró sustancialmente la calidad de vida de la población debido a los avances médicos que fomentaron las campañas de vacunación con el fin de mitigar las epidemias, mejoro las condiciones de salubridad como el agua y desagüe, la limpieza personal e higiene de los alimentos, esto tuvo como consecuencia incrementar la esperanza de vida de la población hasta los cincuenta años.

Figura 11

Ciudad del siglo XX



Nota. La figura muestra las características de una ciudad europea en el siglo XX.

Fuente: Cadena Ser (2020).

https://cadenaser.com/programa/2020/01/01/hoy_por_hoy/1577878908_226465.html

El siglo XXI es donde más tocado es el tema calidad de vida, desde diversos ámbitos se busca mejorar la situación de la población que habita el planeta pero la gran lucha en este siglo es la calidad de vida de las personas con discapacidad que busca establecer parámetros de igualdad de oportunidades, Henao y Gil (2009) mencionaron algunas características más tomadas en cuenta como condiciones de vida asociados a la salud y autonomía, el nivel de disfrute personal y social así como el desarrollo educativo y laboral de una persona. Es decir, la calidad de vida

se mide mediante diversos aspectos que hacen la vida de una persona placentera y permite su desarrollo integral, paradójicamente la actualidad presenta una brecha de condiciones totalmente desiguales para la población desde la denominación de países desarrollados y otros en vías de desarrollo, los diferentes estratos sociales que muchas veces limitan el desarrollo de una persona.

Para brindar mayor claridad respecto a los periodos de la historia que se consideraron como influencia para la categoría accesibilidad, la figura 12 brinda una línea del tiempo con la información más relevante.

Figura 12

Línea de tiempo de la categoría calidad de vida



Nota. La figura muestra momentos en la historia donde existió aportes importantes sobre la calidad de vida. Fuente: elaboración propia Valderrama Ventura (2020).

2.1. Categoría 1: Arquitectura comercial

En este apéndice se desarrollarán todas las características de la **arquitectura comercial** que beneficien o brinden aportes a implementar posteriormente en el mercado de abastos Los Precursores.

Definición de arquitectura comercial

Para hablar de la definición concreta, debemos comprender el proceso evolutivo del hombre en la historia, desde la época del Homo Sapiens donde el hombre comenzó a establecerse en un lugar definido y dejaron de ser nómades, se inició la ciudad que con el pasar del tiempo tuvo diferentes configuraciones pero fue hasta la época industrial donde la arquitectura comercial inicia como una categoría o rama de la arquitectura; empleando las palabras de Jiménez & Caro (2006), la historia de la humanidad esta intrínsecamente relacionada con la arquitectura ya que, ha formado parte en diferentes aspecto y épocas pues pertenece a la vida de las personas, es así que desde la revolución industrial las diferentes empresas enfocan parte de su identidad corporativa en los edificios ya que no solo simbolizaba la cara exterior o el lugar para albergar trabajadores que brinden producción o prestación de servicios, un edificio se convirtió en uno de los elementos que marcaban diferencia con la competencia y a su vez sirvió para dar a conocer la imagen que la empresa pretendía brindar de sí misma al mismo tiempo que logra integrar, fidelizar generando un sentido de identidad en los trabajadores de determinada compañía.

Por lo expuesto podemos inferir que al empezar la competencia comercial en la revolución industrial las diferentes empresas procuraron marcar la diferencia entre sí con el fin de lograr ser la industria más reconocida en su sector, por ello desde la arquitectura impulsaron la consolidación de su marca, entendida como el nombre que representa a una empresa, mediante la ejecución de edificios arquitectónicos de gran relevancia que represente las características que quiere dar a conocer de su empresa.

Otra definición sobre arquitectura comercial es la expuesta por el arquitecto italiano quien menciona, los diferentes tipos de actividades que coexisten en una ciudad forman la vida urbana, en ese sentido la actividad comercial o arquitectura comercial forma parte de un hecho urbano que define a la propia ciudad que, a su vez generan diferentes problemáticas y configuraciones que las identifican, caracterizan y exaltan el valor de la realidad económica y social de la urbe, de acuerdo a lo señalado en el libro La arquitectura de la ciudad de (Rossi, 1982). Desde la posición del autor podemos entender que la arquitectura comercial es intrínseca a la vida urbana y esta a su vez corresponde a la existencia de la ciudad

ya que, brinda la realidad problemática, las características socioculturales, la identidad y la historia propia del lugar.

En la definición que brindó Martínez (2018) se notó que, la arquitectura comercial es indispensable para el desarrollo de cualquier urbe, ya que brinda hitos, núcleos o lugares donde se genera la vida de la ciudad mediante las diversas configuraciones sociales, mediante el sentido de identidad de los habitantes del lugar y a su vez esto aporta en el crecimiento económico del lugar. Como señala el autor la arquitectura comercial no solo forma parte de una ciudad, sino que aporta en la configuración, la generación de hitos, aporta en el desarrollo de la identidad del lugar y sobre todo fomenta la economía, es decir contribuye mediante diferentes factores al crecimiento y prosperidad de determinada urbe.

Arquitectura comercial dedicada a la ciudad

La arquitectura comercial presenta características que ayudan a entender con mayor claridad las diferentes formas de ejecución que podemos plantear en un proyecto a continuación describiremos los más importantes.

El termino de ***permeabilidad*** es un concepto que es intrínseco al diseño, a juicio de Biondi (2014) Se caracteriza por relacionar o establecer conexiones entre lo público y lo privado, busca generar interacción mediante formas físicas, visuales, y sensoriales, con el fin de potenciar un proyecto para brindan la posibilidad de transmitir las características conceptuales producto de las sensaciones que perciba el usuario. Esta característica enfocada en el mercado de abastos pone en valor el equipamiento, al mismo tiempo que integra de forma más concreta con el entorno existente, mediante diferentes interacciones generadas desde la arquitectura podemos generar una relación que beneficia a la propia ciudad y sus habitantes.

Según los especialistas de la Universidad Nacional Autónoma de México (2015). Hablar de permeabilidad hace referencia a la relación que existe entre la primera imagen que nos brinda un ambiente y el panorama general de este, que por sus características puede ser atravesado tanto de manera corporal como visual, olfativa y acústica. En ese sentido, es pertinente mencionar la importancia del disfrute del panorama o perfil urbano que este delimitado en nuestro radio de visión, la percepción de armonía, espacialidad, invita a la persona a querer pertenecer a esa imagen, enfocando esta idea al mercado, influencia en considerar el

establecimiento como una opción de compra, un lugar de encuentro y lugar más dinámico donde se generen los intercambios sociales y se afiance la identidad cultural del lugar.

Citando a los especialistas de la Universidad de Chile et al. (2004), la permeabilidad es la condición de un elemento arquitectónico que hace posible la percepción de atravesar en diferentes formas en el espacio, como puede ser corporal, visual, olfativa y acústica. Que interesante sería unificar la característica del entorno urbano, que es de carácter público, con un equipamiento comercial, en este caso el mercado, que es de carácter privado pero que va enfocado al público, sería un ganar ganar para los compradores que van al mercado porque enriquecería su experiencia de compra y los vendedores tendrían más clientes por ende más ventas y como consecuencia más ingresos.

¿Qué es un mercado de abastos?

Tomando las palabras de León et al. (2016), los mercados de abastos son un conjunto de comercios distribuidos en un solo local, brindan una oferta de productos perecibles y no perecibles de uso cotidiano; este tipo de comercio presenta una organización que puede ser municipal, asociativa o cooperativa. Desde la realidad existente en el mercado Los precursores se evidencia que su composición está caracterizada por un elemento integral donde se desarrolla la distribución de locales interiores que está organizada por la administración de junta de propietarios.

Empleando las palabras de García et al. (2017), el mercado es un canal de venta convencional que fortalece los comerciantes y productores, representan una fuente de abastecimiento a pequeña escala, se genera en espacios edificados dentro de zonas urbanas. Se infiere que los mercados siempre estarán ubicados en asentamientos urbanos donde existan características comerciales que brinden la posibilidad comercializar o adquirir productos y servicios, un gran ejemplo de lo mencionado por el autor es la ubicación del mercado Los precursores, ya que se encuentra en una zona comercial consolidada que presenta gran afluencia de personas.

Los especialistas del Programa Nacional de Diversificación Productiva Normativa de Mercados de Abastos (2017) indicaron que un mercado de abastos es el local donde se generan actividades de comercio de productos comestibles para el consumo humano, y en su mayoría adicionan bienes y servicios

complementarios; con el fin de hacer más competitivo el equipamiento instalado. En referencia a lo mencionado por el autor los servicios complementarios son una característica peculiar de este tipo de equipamiento, entre ellas es más común encontrar la venta de periódico; puesto de llaves; pequeños centros de reparación de electrodomésticos, calzado, computo, entre otras que repotencian el valor que tiene un mercado.

Estructura de un mercado de abastos desde la perspectiva del lego

(Carvajal, 2015) refirió que, **la accesibilidad** es una de las características que influye la percepción del consumidor, ya que esto predispone la opción de elección del comercio al que acudir, también se debe considerar el recorrido que generara el usuario desde su centro de trabajo o vivienda al establecimiento, y en algunos casos puede alcanzar una dimensión territorial. El autor menciona que las condiciones de accesibilidad, deben abarcar el acceso desde cualquier tipo de transporte existente en la ciudad, se engloba la relación entre comercio y entorno como forma de captar potenciales clientes, es importante recalcar que todo lo mencionado también hace referencia a la población con discapacidad; en el mercado precursores no se cumplen con estas condiciones en ningunos de sus ingresos primero porque no contemplan estas concepción de accesibilidad para el usuario con algún tipo de discapacidad y segundo los accesos que existen en el mercado no invitan al usuario a acceder.

De acuerdo a lo expuesto por Carvajal (2015), el termino **atmosfera** esta entendido como el ambiente que se genera en el interior de un establecimiento con el fin de invitar al usuario a permanecer en el lugar, algunas características son, la distribución de los espacio, la circulación, la iluminación, los aromas, el orden, la música, la decoración, la arquitectura, en consecuencia todas estas características engloban la satisfacción del cliente y la fidelidad con el comercio. Tal como indica el autor todas las características que puedan sumar a la experiencia de compra mediante diferentes complementos que pueden ser decorativos, arquitectónicos, de uso o disfrute que beneficie al usuario y fomente la permanencia en el establecimiento, el fin de todo lo expuesto es lograr que el consumidor o cliente concrete la compra y que mediante la experiencia se genere la posibilidad de considerar al establecimiento como una opción permanente para adquirir productos o servicios, según sea el caso. Para efectos del mercado considero indispensable

implementar estas características en las instalaciones del mercado pues beneficiara favorablemente a los consumidores y los vendedores.

El diseño

Como señaló Carvajal (2015), el diseño de un equipamiento comercial está enfocado en cumplir con todos los requerimientos del uso, para brindar comodidad en la ejecución de todos los procesos, al mismo tiempo el diseño debe tener un carácter de atracción y símbolo con referencia a su entorno. Desde la posición del autor se enfatizar el desarrollo del diseño en base a los requerimientos que se desprenden de la función para la que se solicita, en el caso de mercado nos enfocamos en brindar el establecimiento al consumidor o cliente, también menciona la importancia de considerar el entorno, entendido como el contexto social y externo al equipamiento donde se desarrollaran distintas actividades, para enfocar el diseño en las necesidades de los potenciales usuario. Un ejemplo a gran escala es el Mall del sur, las características del lugar antes de generar este proyecto eran un lugar intransitable, sin tratamiento urbano y separado por la vía de evitamiento, el proyecto genero una arquitectura que se anexaba a la ciudad y dentro del proyecto estaba considerada la habilitación urbana en términos de acceso, hoy es una de los centros comerciales más frecuentados en Lima sur, esa experiencia debería ser replicada a la escala del mercados de abasto para brindar una experiencia de compra más elevada a sus consumidores.

Según Carvajal (2015), el **entorno social** delimitar las características de la arquitectura es necesario considerar al comprador o cliente con las personas que lo acompañan pues interfieren en la decisión de compra. De la información que brinda el autor debemos considerar dentro de los requerimientos de diseño, las características de patrones de conducta del cliente, enfocado desde la visión del mercado de abastos, es sensato pensar que cuando un cliente va a comprar es muy usual verlo acompañado de alguna persona o personas que ayuden en el proceso de compra, ayude a llevar lo adquirido y que al mismo tiempo el asistir al mercado se convierta en una experiencia de paseo y disfrute.

Tomando la definición del antropólogo Robles (2010), dentro de los mercados minoristas existe una relación que traspasa la acción de comprar y vender, pues esa acción definida es anexada a las relaciones sociales y simbólicas dentro del espacio urbano, y al mismo tiempo refleja la forma de vida que

caracteriza a la propia ciudad o barrio. En definitiva, la configuración social que se genera en el mercado, hace que sea única sobre los equipamientos de mayor relevancia debido a la relación de cercanía que se genera entre el comprador y vendedor, es muy usual escuchar frases como caserita, lleve lleve baratito, el termino yapa que hace referencia al regalo brindado por comprar algún insumo; estos son algunos coloquialismos propios del mercado.

Según la información brindada por Elguera (2018), a pesar de la coexistencia que existe entre las tiendas por departamento y el mercado, este último mantiene influencia sobre su entorno ya que, brinda beneficios culturales a través del vínculo social generado entre comerciantes y vecinos. De acuerdo a lo expuesto podemos inferir la importancia de mantener las características originales de los mercados ya que desde su relación comprador y vendedor genera interacciones culturales que benefician a la ciudad pues atribuye una característica de identidad particular de determinado lugar.

Como plantea Carvajal (2015), **el programa** brinda los requerimientos espaciales de determinado equipamiento con el propósito de generar una arquitectura singular que se base en esquemas de los principales vínculos que requieren ser enfatizados. De acuerdo a lo mencionado se evidencia la relación que debe existir entre los ambientes, es decir, la distribución que se planteará a partir de lo que requiera el edificio, el fin para el cual será edificado, en el caso del mercado es indispensable enfocar los requerimientos de ambientes o espacios a generar con la circulación que existirá dentro y alrededor del mercado, ya que este equipamiento tiene como prioridad brindar la mayor accesibilidad de los productos al cliente.

Como señalaron los redactores de La Norma Técnica A.070 Comercio (2011), el programa constituye el desarrollo de las actividades que se desarrollaran en el mercado, tomando como consideración principal la ejecución de una actividad centralizada. En ese sentido, se enfatiza que a pesar de estandarizar los requerimientos el programa será único porque brindara solución a los problemas y solicitudes de determinado lugar, un gran ejemplo es la concepción del mercado Los precursores, este tiene características topográficas únicas que fomentan una reestructuración singular de su relación con el entorno urbano.

Mercado de abastos en tiempos de COVID-19

Los especialistas de la Municipalidad Metropolitana de Lima (2020) mencionaron que respecto al COVID-19 existen lineamientos dispuestos en el reglamento son de carácter obligatorio, brindan las pautas a seguir para los compradores, los comerciantes y en cuanto a la limpieza deberá hacerse en cualquier superficie expuesta a manipulación” la información brindada hace referencia a la existencia de normas, leyes, lineamientos dirigidos por el gobierno, en sus diferentes escalas, para disminuir la propagación del COVID-19 en un mercado, estos lineamientos son indispensables ya que los mercados no deberían dejar de funcionar a lo largo de toda esta pandemia por ello, fue necesario generar adaptaciones que brinden seguridad a los compradores y los comerciantes que acuden al establecimiento.

Es necesario decir que las leyes, lineamientos u ordenanzas son un componente importante pero requiere de otro componente, la población, ya que los compradores y vendedores que realicen actividades en el mercado de abastos son los que ejecutaran el cumplimiento de la normativa existente, por ello es importante tomar en cuenta la información brindada por Noticias Gestión Perú (2020), EsSalud revela la inadecuada gestión de algunos sectores, trae como consecuencia el incremento de la difusión del coronavirus, entre ellos se encuentran los mercados debido a la excesiva concentración de personas; el Ministerio de Salud indica, en la información recolectada sobre los mercados de abastos se evidencian casos positivos de coronavirus mayores al 40, %”. Respecto al tema varios analistas indicaron que a pesar de la norma no se contempló el nivel de informalidad que presenta nuestro país, como consecuencia el mercado se convirtió en un ente de contagio para toda la población debido al alto nivel de aglomeración que existía. El autor Gupioc (2020) sustentó el comentario indicando que, el COVID- 19 genero un gran impacto sanitario en el Perú ya que el alto índice de informalidad hizo imposible contener a la población, como consecuencia no se pudo cumplir con el aislamiento social y la distancia social establecida por el gobierno.

Importancia del color en la arquitectura comercial

El color enaltece las características de un espacio mediante el aporte de sensaciones, revaloración de la cultura, acentúa las dimensiones de longitud, altura y profundidad según la conveniencia que requiera el espacio arquitectónico, de acuerdo a lo mencionado por Serra, (2010) las mejoras tecnológicas amplían las

características estéticas de los materiales que son incorporados en la construcción mediante la aplicación de colores, también debido al interés actuales de la sociedad en la configuración de espacios con mensajes visuales se fomenta el contexto ideal para el adecuado énfasis del color.

La tendencia que se desarrolla en este momento a nivel global es la característica de espacios arquitectónicos fotografiables, que brinden belleza visual decorativa adicional al planteamiento meramente arquitectónico, se busca integración entre todos los componentes, gracias a los grandes avances tecnológicos es posible integrar de forma más concreta el diseño arquitectónico y el color.

Al incluir el color se busca mejorar la percepción de determinado espacio arquitectónico, el especialista (Serra, 2010) comenta que mediante estrategias cromáticas se enaltece la composición o funcionalidad de un ambiente o equipamiento arquitectónico. Por ello esta composición final brinda un valor adicional, percibiendo el objeto arquitectónico como un ente que cuenta una historia o que tiene un fundamento más estructurado.

Existen algunas características puntuales que aporta en color en una composición arquitectónica, de acuerdo a lo mencionado por el especialista Serra (2010) el color potencia el mimetismo, la integración o desintegración, así como la percepción visual en relación a la dureza o ligereza de un espacio.

También podemos mencionar al color como un instrumento de alusión, tomando las palabras de Serra (2010) dirige la descripción de una composición arquitectónica mediante la configuración de códigos que sean insertados en el volumen mediante el color. Esta composición puede configurar la remembranza a una cultura, características decorativas y diversos planteamientos abstractos o textuales.

Es necesario mencionar la psicología del color, los especialistas del portal OVACEN (2016) refirieron que el color es una sensación que se genera en respuesta a la estimulación del ojo y de sus mecanismos inquietos, por la energía lumínica de determinadas longitudes de onda; también mencionaron que la luz blanca esta conformada por tres colores básicos denominados rojo intenso, verde y azul violeta.

De las tres denominaciones básicas derivan diferentes paletas de colores que son clasificados como fríos, intermedios y cálidos.

En la arquitectura la iluminación juega un papel fundamental, de acuerdo a lo mencionado por el especialista Pereida (2020) En proyectos urbanos, los colores se utilizan a veces para devolver la vivacidad y renovar espacios deteriorados, también se utilizan con la finalidad de motivar la agudización psíquica y sensorial.

En cuanto al mercado de abasto el color puede aportar un equipamiento vivaz que invite al usuario a visitar y desarrollar sus actividades de abastecimiento, esto fomentaría el incremento económico del establecimiento y se integraría a las características de accesibilidad planteadas en el presente proyecto de investigación.

2.1.1. Subcategoría 1. Diseño universal

De acuerdo con la Norma Técnica A.120 Accesibilidad Universal En Edificaciones Del RNE (2019), el diseño universal constituye el diseño de todo producto, entorno, programa y servicio orientado al uso, de cualquier persona, sin la necesidad de modificación o adaptación especial alguna. El apéndice condiciones generales de accesibilidad y funcionalidad está enfocado en la edificación, puntualizando las características que deben tener los ambientes, ingresos, circulaciones, mobiliarios y servicios higiénicos. A su vez existe un apéndice destinado a las condiciones específicas según cada tipo de edificación, donde se puntualizan parámetros referentes al comercio. El documento citado proporciona condiciones generales de diseño, a pesar de considerar el comercio, no especifica parámetros relacionados directamente al tema de estudio, al respecto es importante precisar que el Perú si contempla una normativa dirigida al mercado de abastos a través del ministerio de la producción.

Como señalaron los especialistas del Gobierno de la Ciudad de México (2016), el diseño universal busca eliminar la readaptación de algún entorno, programa o servicio, enfocándose desde la fase inicial del proyecto en considerar todos los requerimientos que necesita los diferentes tipos de usuarios. El diseño debe ser utilizado por todas las personas en las diferentes categorías sin excluir la ayuda técnica para algunos grupos de personas con discapacidad cuando se requiera. El estudio incluye apéndices como: estudio Ergonómico, medidas

antropométricas; como preámbulo para abordar el tema enfocado en las especificaciones de diseño donde se brindan los requisitos mínimos de accesibilidad como son: acceso, ruta o rutas accesibles dentro del inmueble, sanitarios accesibles, espacios accesibles, señalización visual, auditiva y táctil, pavimento táctil, accesibilidad mediante la comunicación entre la edificación con la vía pública. El autor brinda un panorama más amplio referente a las características específicas que requieren las diferentes categorías de discapacidad existentes, a pesar de no especificar directamente el tema de estudio, pero si brinda requisitos específicos que debe tener cualquier edificio de atención al público con el fin de garantizar la accesibilidad de toda la población.

Empleando las palabras de los representantes de la Corporación Ciudad Accesible & Boudeguer & Squella ARQ (2010), en las últimas décadas el término de accesibilidad ha ido evolucionando hasta llegar a un enfoque más centrado en idear el entorno como los objetos, de tal manera que cualquier persona pueda disfrutar, es en ese contexto, donde nace el término diseño universal. Actualmente se entiende por diseño universal al producto y entorno con características que permitan ser utilizados por la diversidad de usuarios que existen como puede ser un niño, adolescente, adulto, adulto mayor o persona con discapacidad, todas las personas deben tener la de disfrutar la ciudad sin generar alguna configuración adicional. Este estudio brinda información referente a medidas mínimas, factores que favorecen la movilidad y señalización como preámbulo para abordar el tema de accesibilidad en la edificación, también brinda un enfoque referente a la circulación horizontal y vertical, vanos, recintos para posteriormente puntualizar las características que deben tener las empresas de servicio. El texto citado centra su explicación mediante conceptos generales a manera de preámbulo con el fin de orientar al lector en los siguientes temas que expone, cuenta con un enfoque claro respecto al ámbito comercial y brinda un enfoque general más orientado al tema de investigación.

Las tres referencias citadas en este estudio presentan un enfoque similar referente al diseño universal y los parámetros presentados, existen características que consideran todos los autores en la misma medida, estos son, accesos al interior de la edificación, circulación horizontal y vertical, distribución de ambientes y servicios higiénicos.

2.1.1.1. Indicador 1: Acceso al interior

A continuación, nos referiremos al acceso al interior de cualquier establecimiento incorporando características del diseño universal.

De acuerdo con los especialistas del Gobierno de la Ciudad de México (2016), cualquier acceso debe brindar la posibilidad de ingresar y usar los ambientes de una edificación privada o pública y específicamente se debe considerar el desplazamiento de una persona con discapacidad en igualdad de condiciones y sin alterar el desarrollo de los demás usuarios.

Al llegar a cualquier edificio comercial es preciso encontrar por lo menos un acceso de discapacitados, pero porque consideramos estas separaciones dentro del diseño de alguna edificación, al tener en cuenta la diversidad de usuarios existente no es pertinente encasilla sino unificar, por ello se brindan una perspectiva de diseño universal donde se genere el ingreso a través de una rampa que inicia en la ciudad, considerando la pendiente del terreno y le darán uso el universo de habitantes.

2.1.1.1.1. Subindicador 1: Peatonal

El acceso **peatonal** es un factor indispensable al considerar un equipamiento pues es el que brinda la posibilidad de ingreso de los usuarios a un establecimiento, de acuerdo a Lamiquiz (2016), la acción de caminar es el mayor soporte que tiene la economía y más concretamente el comercio ya que brinda la posibilidad de disfrute y ayuda en la decisión de una opción de compra.

Las personas que acuden a un mercado requieren poder desplazarse por los diferentes puestos y ver los productos que brindan, pero todo esto no podría suceder si el usuario no puede acceder al equipamiento porque este no cuenta con facilidades de acceso, algunas características que dificultan directamente la peatonalización son la inexistencia o falta de acondicionamiento de veredas, cruces viales, señalización y un sistema peatonal integrado que conecte los distintos equipamientos de la ciudad.

Figura 13

Ingreso al mercado Los Precursores



Nota. La figura muestra los diferentes accesos existentes en el mercado Los Precursores. Fuente: Google maps (2013). https://www.google.com.pe/maps/@-12.1575804,-76.9889861,3a,64.8y,112.9h,88.3t/data=!3m7!1e1!3m5!1sYVjb7zFAAt4Pj58Sj0ZZTJw!2e0!6s%2F%2Fgeo0.ggpht.com%2Fcbk%3Fpanoid%3DYVjb7zFAAt4Pj58Sj0ZZTJw%26output%3Dthumbnail%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gps%26thumb%3D2%26w%3D203%26h%3D100%26yaw%3D106.90104%26pitch%3D0%26thumbfov%3D100!7i13312!8i6656?hl=es&authuser=0

2.1.1.1.2. Subindicador 2: Vehicular

El acceso **vehicular** debe considerar los desplazamientos peatonales que existen y adaptarse sin romper el contexto donde se desarrolla la ciudad, de acuerdo a Talavera y Valenzuela (2012), dentro de un plan urbano deben considerarse los diferentes tipos de transporte con el fin de unificar la configuración espacial y brindar una propuesta que tome como pieza angular al peatón.

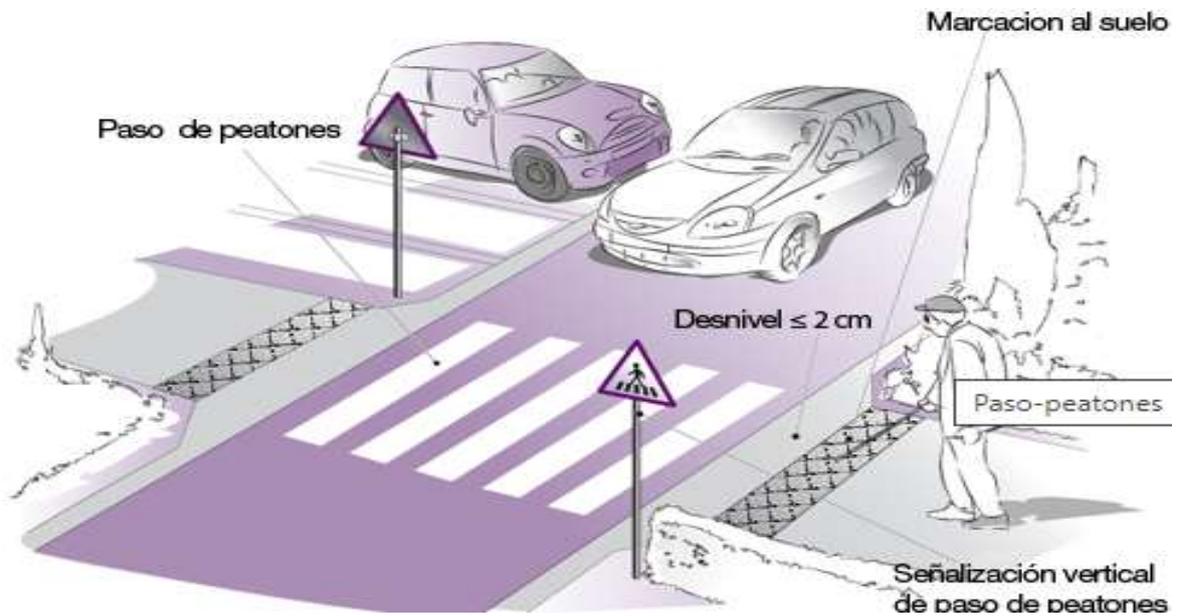
Ya que es ineludible la existencia del vehículo es necesario seguir adaptando espacios de la ciudad, pero debe prevalecer el peatón, porque finalmente el vehículo existe y circula gracias a las personas que la utilizan.

Algunos parámetros importantes a considerar es que las vías donde circulan los vehículos no deben romper el entorno urbano, se deben plantear puente o cruces ´peatonales que no aislen ningún sector de la ciudad; en un cruce peatonal debe primar la señalización para el peatón y conductor, esta señalización incluye

marcas en el suelo, letreros de aviso y codificación en el suelo que permita a cualquier persona reconocer un paso vehicular.

Figura 14

Acceso vehicular a una edificación



Nota. La figura brinda las características de una vía vehicular que cumpla con requisitos de accesibilidad. Fuente: Seton trabajar en seguridad.

<https://www.seton.es/circulacion-dicapacitados.html>

Muchas veces para mejorar las condiciones de accesibilidad en los pasos peatonales de las vías vehiculares es necesario incluir rampas que faciliten la movilidad de las personas con discapacidad que utilizan silla de ruedas, andadores, bastones entre otros instrumentos que benefician su autonomía; es importante que las rampas estén articuladas con los diferentes accesos peatonales como veredas o accesos a diferentes edificios ya que esto permitirá una mayor facilidad de desplazamiento para todas las personas.

Figura 15

Representación de una ruta accesible hacia una edificación



Nota. La figura muestra el acceso de un establecimiento considerando las características de diseño universal. Fuente: Gobierno de la Ciudad de México (2016)

2.1.1.2. Indicador 2: Circulación

En cuanto a la **circulación** es necesario indicar que nos enfocamos en las características de transitar dentro del equipamiento para permitir el acceso a toda la oferta comercial que brinda el mercado para ello es necesario tomar las medidas que considera el diseño universal, de acuerdo a lo indicado por los especialistas del Gobierno de la Ciudad de México (2016), los desplazamientos que suceden en

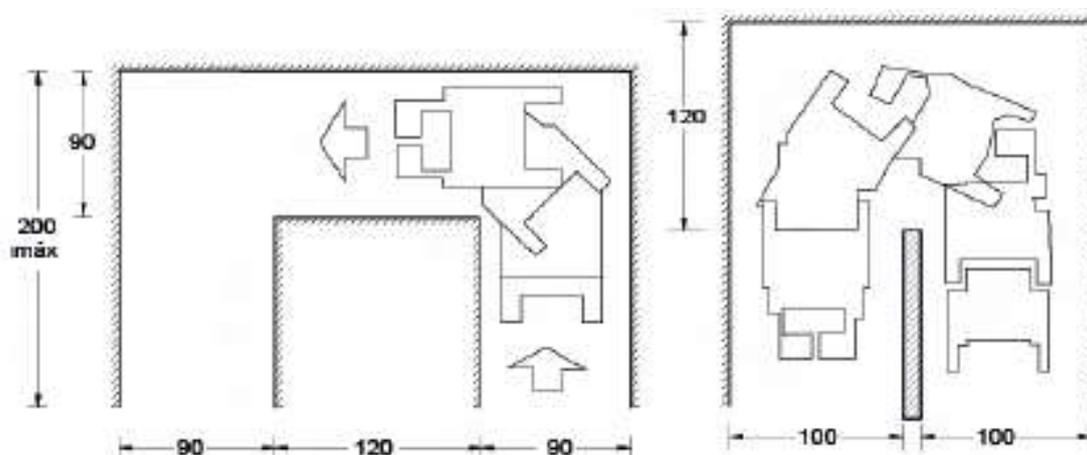
las circulaciones deben contemplar el flujo peatonal que existirá y dependiendo de eso pueden variar entre 1.20 centímetros o 2.00 metros.

Se debe enfatizar la circulación mediante rutas accesibles a todo el universo antropométrico y con pasillos libres de obstáculos que permitan considerar el cambio de dirección en los posibles giros dentro de la edificación.

Los cambios de dirección deben tener como mínimo el ancho de 1.20 metros ya que esto permitirá el radio de giro de una silla de ruedas, en cuanto a los pasillos pueden contemplar como ancho mínimo 0.90 metros que permitirá el desplazamiento de una silla de ruedas sin problemas.

Figura 16

Circulación en pasillos



Nota. La figura muestra el cambio de dirección que sucede en los pasillos. Fuente: Gobierno de la ciudad de México (2016).

2.1.1.2.1. Subindicador 1: Circulación horizontal

La **circulación horizontal** dentro del mercado está dirigida al desplazamiento que puede ocurrir dentro de un nivel o una planta, los especialistas de la Fundación ONCE para la Cooperación e Inclusión Social de Personas con Discapacidad (2011) indicaron que para que los usuarios puedan desplazarse sin problemas dentro de los distintos ambientes del equipamiento deben brindar especial importancia a todo tipo de circulación considerando la conexión entre desniveles u obstáculos existentes así como incorporar señalización que haga más dinámico y

ubique espacialmente al usuario. Muchas veces las propuestas arquitectónicas generan desniveles en base a la topografía o quizá producto de la misma propuesta de diseño, lo importante es no perder de vista el generar una circulación homogénea en todo el recinto, esto implica conectar los distintos desniveles con escaleras o rampas peatonales que fomenten la circulación por todo el equipamiento, la siguiente figura muestra la configuración de un mercado que conecta distintos espacios mediante el uso de rampas y en la culminación de una rampa existe una plataforma que permite el descanso y distribución a los ambientes que elija el usuario.

Figura 17

Conexión de desniveles en una planta arquitectónica



Nota. La figura muestra los desniveles que pueden existir dentro y fuera de un mercado. Fuente: Archdaily. <https://www.archdaily.pe/pe/02-371754/primer-lugar-en-concurso-de-anteproyecto-plaza-de-mercado-de-nuevo-gramalote-colombia>

2.1.1.2.2. Subindicador 2: Circulación vertical

En la ***circulación vertical*** es necesario asegurar la conexión entre distintos niveles de la edificación y esta debe considerar a la diversidad de usuarios, los especialistas de la Fundación ONCE para la Cooperación e Inclusión Social de Personas con Discapacidad (2011) manifestaron que las conexiones usuales son las rampas, escaleras y ascensores, para la ejecución de estas soluciones se debe poner especial atención en la iluminación, ventilación y tipo de material que se incorporara en este ambiente.

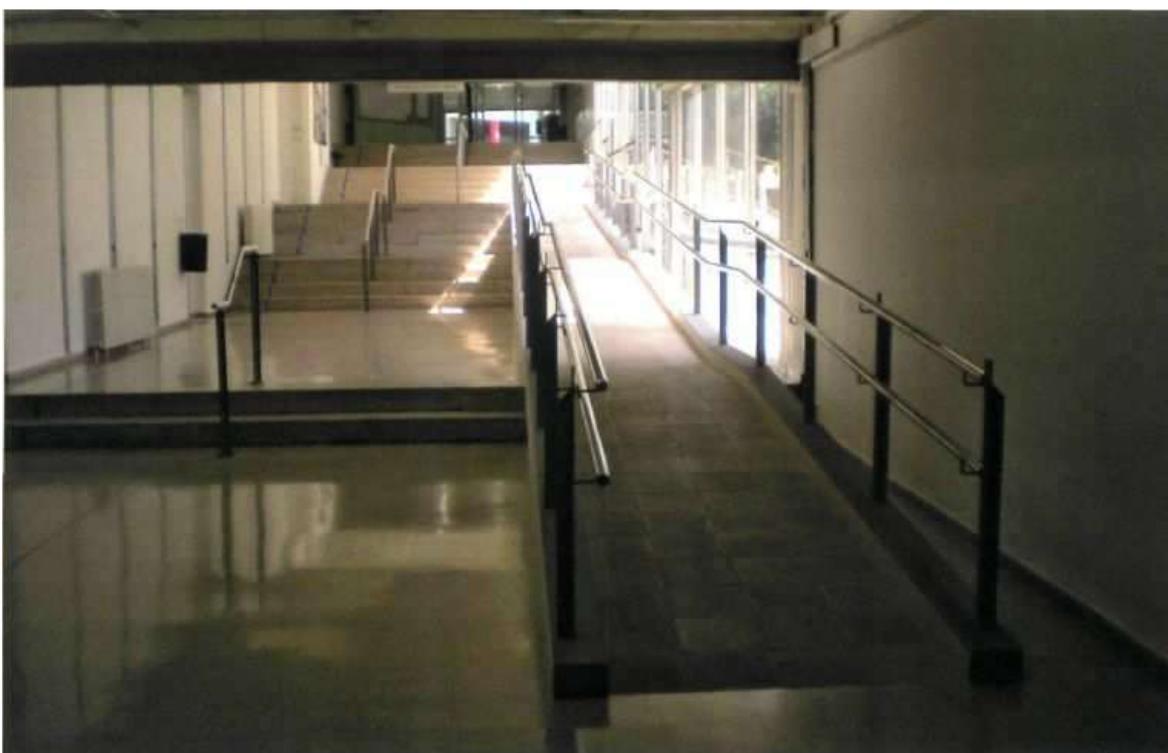
En cuanto a una escalera los pasos y contrapasos tienen condiciones mínimas ya establecidas que se deben respetar, así como los descansos, pasamanos.

En cuanto a las rampas se debe dar especial importancia a los materiales antideslizantes que se utilicen en su ejecución debido a que mejorara la facilidad de maniobra del usuario.

A continuación, se muestra una figura donde se evidencia es uso de un material rugoso en la rampa esto para evitar el deslizamiento de las personas, la conexión de escaleras y rampa esta iluminada por un gran ventanal que a su vez permite la circulación del aire.

Figura 18

Conexión entre dos niveles mediante una rampa y escalera



Nota. La figura evidencia una solución de conexión entre dos niveles. Fuente: ONCE (2011).

https://www.fundaciononce.es/sites/default/files/docs/Accesibilidad%20universal%20y%20dise%C3%B1o%20para%20todos_1.pdf

2.1.1.2.3. Indicador 3: Distribución de ambientes

La distribución de ambientes dentro de un mercado de abastos corresponde a las necesidades que tengan los vendedores y los compradores, usualmente están establecidas por algunas zonas características, de acuerdo a los especialistas del

Programa Nacional de Diversificación Productiva Normativa de Mercados de Abastos (2017) es importante evitar la contaminación cruzada y generar zonas diferenciadas que establezcan la configuración del mercado, las zonas de comercialización más habituales son verduras y tubérculos; abarrotes; frutas; carnes, pescados y mariscos, comida y otros como costura, zapatería, electricidad, este último según los requerimientos y condiciones que permita el mercado.

Muchos de las zonas que se instauren en un mercado hace referencia directa a las necesidades que tengan los usuarios, algunas de las zonas que siempre se incorporan en un mercado son la zona de alimentos perecibles y no perecibles como frutas, verduras, carnes, mariscos, pescados, especias, insumos de limpieza y venta de comida.

También existen otras zonas que se incluirán en función al criterio de usuarios y espacialidad del mercado como flores y hortalizas, venta de ropa, costura, venta y reparación de calzado, ferretería, electricista, venta de alimento de mascotas entre otros.

Figura 19

Distribución de la central de abastos CDMX



Nota. La figura muestra los ocho sectores del mercado mayorista.

Fuente: Central de abastos CDMX (2018).

<https://twitter.com/CdeAbastoCDMX/status/1075387794690859009/photo/1>

2.1.1.2.1. Subindicador 1: Puestos de venta

Los **puestos de venta** corresponden a todos los espacios de comercialización de productos que existirán en el establecimiento, de acuerdo a los especialistas de PRODUCE (2017), se debe categorizar los puesto según el tipo de alimento o producto a exponer, usualmente son vegetales, abarrotes, frutas, carnes pescados, mariscos, comidas y otros.

Es importante señalar que estas categorías varían de acuerdo a las necesidades y circunstancias sociales que dirijan a la sociedad, pero los puestos deben corresponder a características parecidas y que presenten relación con el fin de evitar la contaminación cruzada y el desorden que podría generar la dificultad de ubicar un puesto para el usuario.

Figura 20

Interior del mercado Vitoria



Nota. La figura muestra la distribución del los puestos del mercado Vitoria en España. Fuente: Mobotix. <https://www.mobotix.com/es/mercado-de-abastos-vitoria-seguridad-e-inteligencia-empresarial>

2.1.1.2.2. Subindicador 2: Abastecimiento y despacho

La zona de **abastecimiento y despacho** recibe los productos que serán comercializados y permiten la distribución posterior a los puestos de venta, de acuerdo a los especialistas de PRODUCE (2017) este ambiente evita la circulación cruzada entre el comprador y los productos que ingresan al mercado. El contar con un ambiente de recepción de alimentos ayuda a mantener el orden del establecimiento, genera una distribución ordenada en los diferentes puestos y también puede servir como lugar de almacenaje transitorio.

Figura 21

Circulación del mercado de fruta del distrito de La Victoria



Nota. La figura brinda un ejemplo de la circulación cruzada que debemos evitar en un mercado. Fuente: Peru21 (2020) <https://peru21.pe/lima/coronavirus-en-peru-george-forsyth-planteo-que-el-mercado-de-frutas-sea-cerrado-el-fin-de-semana-covid-9-la-victoria-nndc-noticia/>

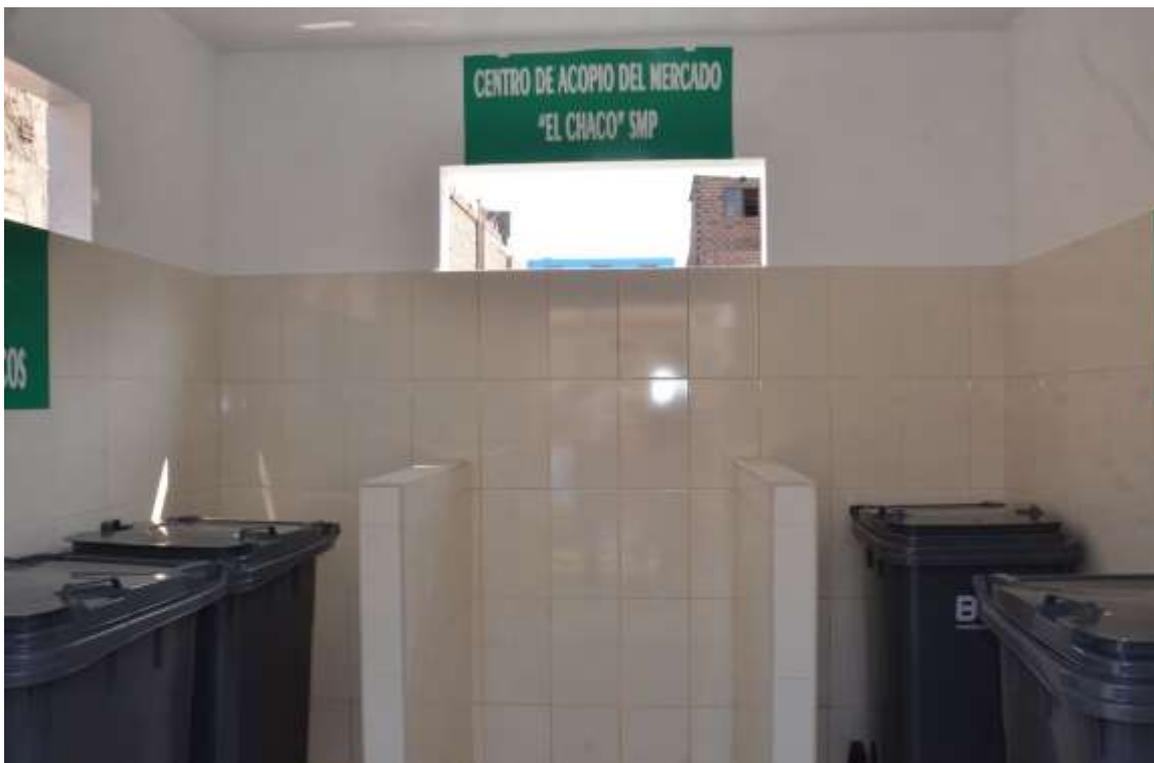
2.1.1.2.3. Subindicador 3: Residuos sólidos y limpieza

El área de **residuos sólidos y limpieza** es de vital importancia en la configuración de un mercado ya que generan orden en la distribución interna del mercado y este ambiente evita el deterioro del entorno urbano inmediato por acumulación de basura en las calles de acuerdo a los especialistas de PRODUCE (2017) todo mercado debe considerar un ambiente donde se recolecten los residuos sólidos y a su vez este tiene que tener facilidad de limpieza, ventilación y acceso del exterior.

El considerar un ingreso desde el exterior para este ambiente es fundamental porque evita la contaminación con el resto del mercado y permite la eliminación rápida y accesible para los recolectores de basura, a su vez permite generar puntos de recolección dentro del mercado que tendrán un lugar donde se almacenara posteriormente para la recolección municipal de la basura.

Figura 22

Centro de acopio de residuos sólidos



Nota. La figura muestra el centro de acopio ubicado en El Chaco en San Martín de Porres. Fuente: Agencia Peruana de Noticias Andina (2012). <https://andina.pe/agencia/noticia-instalan-centros-acopio-residuos-solidos-san-martin-porres-644530.aspx>

2.1.1.2.4. Subindicador 4: Administración

El área de **administración** es donde se dirigen las coordinaciones del establecimiento, según los especialistas de PRODUCE (2017), el mercado debe incluir por lo menos un espacio para oficina. Este ambiente proporciona las características necesarias para la toma de decisiones y ayuda a fomentar estrategias de venta que beneficien a los comerciantes.

La administración es usualmente una oficina donde se dirigen los asuntos de legales, económicos, municipales y demás necesarios a tratar para el correcto funcionamiento, es encargado por una junta de propietarios o una presidencia que lidera todos los asuntos, este ambiente instaura la formalidad y beneficia al usuario cuando se toman medidas de cumplimiento de los deberes del establecimiento con

la normativa establecida, un claro ejemplo es el acondicionamiento que se dio a los mercados al inicio de la pandemia COVID-19.

2.1.2. Sub categoría 2: Entorno urbano del mercado

De acuerdo a la Norma Técnica A.120 Accesibilidad Universal En Edificaciones Del RNE (2019), las barreras físicas son consideradas una rama de la barrera arquitectónica, son aquellos mobiliarios que limitan la libertad de movimiento a las personas con discapacidad. En cuanto al espacio público y espacio exterior se debe considerar la circulación peatonal, franja de mobiliario urbano y vegetación, cruce peatonal, acceso vehicular y pasos a desnivel.

Los especialistas del Gobierno de la Ciudad de México (2016) mencionaron que, las barreras físicas impiden el disfrute y uso de los servicios ubicados en lugares públicos o privados, entorpeciendo o limitando la movilidad de las personas con discapacidad. Por ello, es necesario referirnos a la circulación peatonal, mobiliario urbano, vegetación, acceso vehicular, pasos a desnivel y área de descanso como espacios esenciales.

Los redactores del libro de la Corporación Ciudad Accesible et al (2010), consideraron que, en su mayoría las barreras físicas son mobiliarios que se encuentran en los accesos de las infraestructuras públicas o privadas. por ello es necesario brindar importancia a la accesibilidad en el espacio público, debemos considerar información referente a veredas, cruces peatonales, guía o banda táctil, mobiliario urbano, estacionamientos accesibles y pasarelas peatonales.

Las referencias citadas están referidas a puntos necesarios a tomar en cuenta para revertir las barreras físicas existentes en el espacio público, la realidad problemática del mercado Los precursores presenta deficiencia en cruces peatonales, veredas invadidas por rampas que no cumplen con las indicaciones de RNE, en el perímetro de circulación peatonal se rompe con la trama urbana existente y presenta desnivel, la vegetación existente no es planificada por ello no destaca el equipamiento, por todo lo mencionado resulta indispensable generar un análisis de las vías existentes, peatonales y vehicular; el desnivel existente y las barreras urbanas que no favorecen al equipamiento comercial.

2.1.2.1. Indicador 1: Diseño vial

A continuación, nos referiremos al **diseño vial** que se desarrolla en los alrededores inmediatos a cualquier mercado y las características que debe tener para incrementar la afluencia de clientes. Citando a los especialistas del Instituto Guatemalteco de Turismo (2015) en los lugares con tránsito intenso se deben considerar medidas como, instalar un dispositivo de sonido al igual que considerar las rampas para las personas ciegas, ancho de vereda apropiado para el tránsito de por lo menos una persona de pie y otra en silla de ruedas.

El diseño vial hace referencia a las distintas denominaciones que transporte que circularan y conectaran con los equipamientos existentes en la ciudad, entre los medios de transporte más utilizados tenemos la bicicleta que en la actualidad no cuenta con carriles apropiados o paraderos que permitan un mejor uso de este medio de transporte, el mototaxi considerado el transporte más utilizado en la actualidad que transporta distancias medianamente largas como del mercado al domicilio de la misma urbanización, los vehículos que ya cuentan con una red vial bastante extensa y muchas veces están más enfocados en la conexión de carácter interdistrital, las veredas la forma más antigua de transporte basada en la peatonalización que requiere acondicionamiento y conexión con los distintos equipamientos.

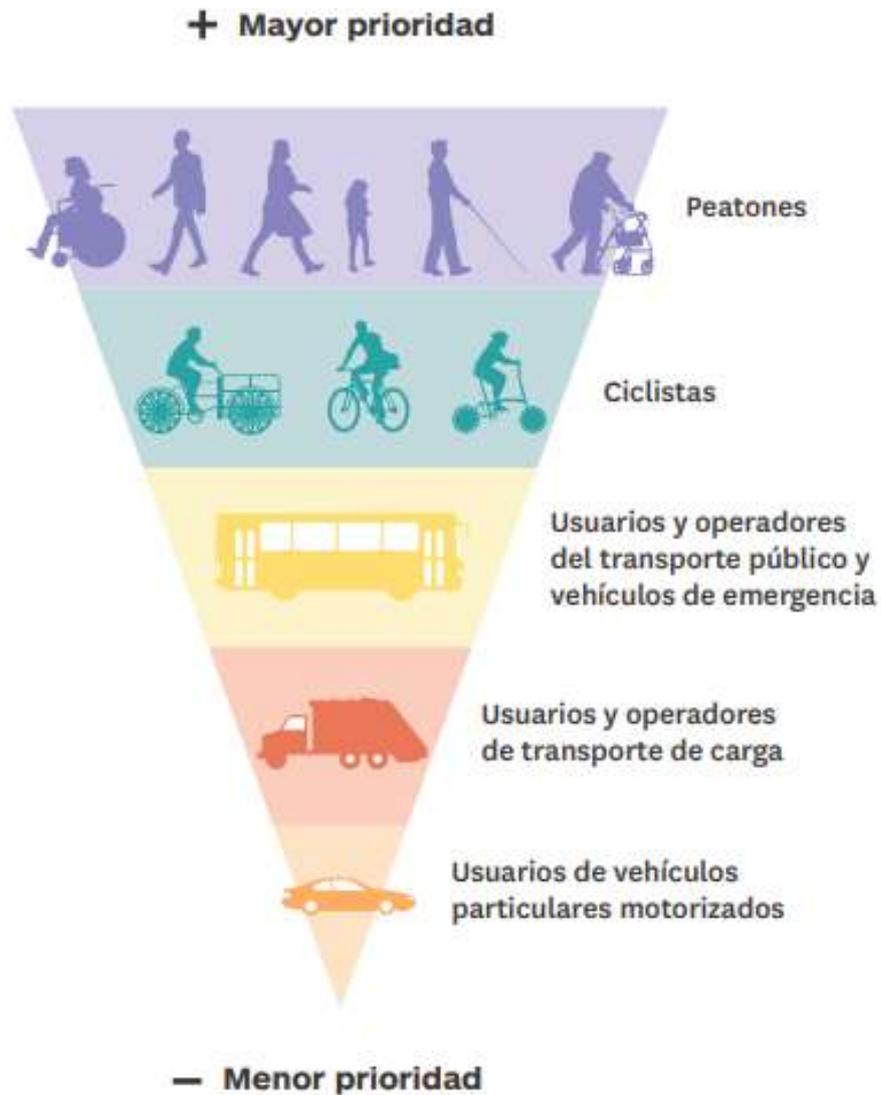
Todos estos factores deben consolidar el sistema vial que existe en la ciudad pues son las que más utiliza la población y por ello de ser necesario se debe modificar eliminar o reestructurar según convenga la red vial existente con el fin de mejorar la accesibilidad de toda la ciudad y evitar accidentes.

La pirámide de la movilidad es una pirámide invertida que muestra el criterio de importancia que se debe brindar a cada tipo de transporte, brinda mayor prioridad a la peatonalización seguida de los ciclistas, estos dos medios de transporte son los menos contaminantes para el plan esta, después continua la pirámide con el transporte público y vehículos de emergencia que a pesar de tener agentes contaminantes es el más recomendable por la capacidad que tiene de transportar personas ya que un bus puede albergar más de 60 personas, tiene una ruta definida y paraderos que conectan con la ciudad, el siguiente en la pirámide

son los distintos transportes de carga ya que distribuyen alimentos, equipos y distintos insumos para el abastecimiento de la ciudad, en último lugar de prioridad la pirámide incluye el transporte privado vehicular y motorizado esto debido a la mínima cantidad de personas que puede transportar.

Figura 23

Pirámide de la movilidad



Nota. La figura muestra la jerarquía de la movilidad en las ciudades. Fuente: Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, 2014) [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual de calles 2019.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf)

2.1.2.1.1. Subindicador 1: *Bicicleta*

La **bicicleta** es uno de los sistemas de transporte más sostenibles, tiene como característica no requerir de demasiado espacio para los carriles de tránsito, de acuerdo a los especialistas del Banco Interamericano de Desarrollo (2019), es necesario considerar el tratamiento de los carriles para brindar seguridad a las personas que transitan a pie, en vehículo y a los propios ciclistas, se deben proyectar tramos ciclo viales atractivos, de fácil acceso y que conecten con los equipamientos de la ciudad.

Una bicicleta ocupa la dimensión de 180 centímetros de largo por 70 centímetros de ancho, el sistema vial en dos direcciones requiere un mínimo de 1.50 metros, es comúnmente utilizado para trayectos cortos por ello se incluye en el estudio ya que al hablar de un mercado es usual que un usuario requiera de algún insumo y sea mucho más rápido transportarse con una bicicleta.

Figura 24

Ciudad en bicicleta



Nota. La imagen muestra un carril diferenciado entre la vía vehicular y la ciclovía.

Fuente: Dot estándar (2014).

<file:///C:/Users/Isabel%20Valderrama/Downloads/DOT-Esta%CC%81ndar-V3.0.pdf>

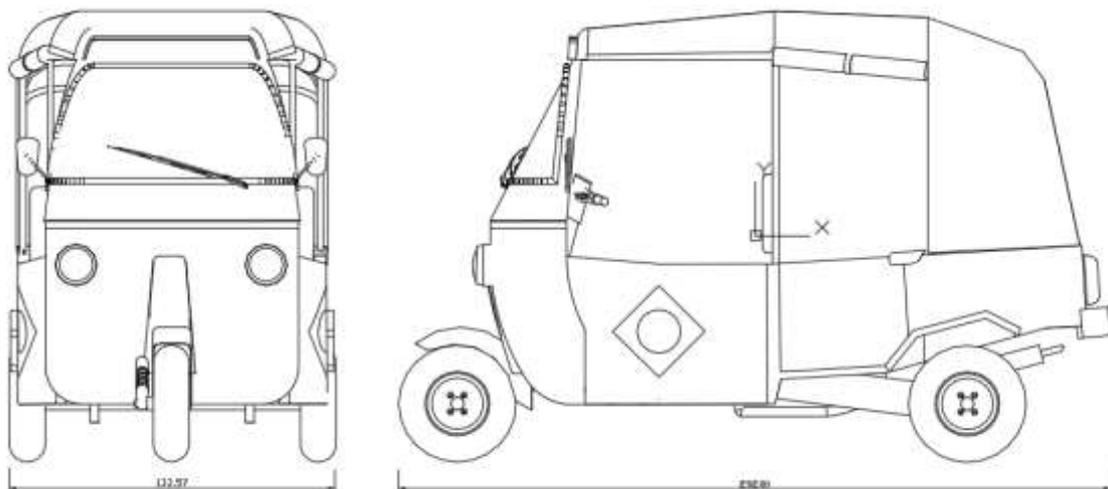
2.1.2.1.2. Subindicador 2: Mototaxi

El **mototaxi** es un sistema de transporte que se caracteriza por recorrer distancias medianas de carácter vecinal según Rojas et al. (2013), es muy común utilizarlo por su característica práctica, capacidad de llevar hasta tres personas y brinda solución de movilidad Inter barrial urbana y rural, considerada como un recurso generador de empleo.

Ocupa la dimensión de 292 centímetros de largo por 128 centímetros de ancho, es usual ver estacionado este tipo de transporte en mercados ya que posibilitan la movilidad del comprador y de los insumos adquiridos, resulta necesario mencionar que no cuenta con un carril de uso diferenciado y en muchas ocasiones invaden las vías peatonales, a pesar de ello en la actualidad es el transporte más usado en los vecindarios, urbanizaciones o barrios y existen problemas de reglamentación municipal lo que fomenta la informalidad.

Figura 25

Vista lateral y frontal de un mototaxi



Nota. La figura muestra las medidas de un mototaxi. Fuente: Bibliocad. https://www.bibliocad.com/es/biblioteca/modelo-de-trimoto-marca-torito-bajaj_123264/

2.1.2.1.3. Subindicador 3: Vehicular

El aspecto **vehicular** tiene gran importancia en la movilidad que existe actualmente ya que brinda la posibilidad de recorrer largas distancias de acuerdo a los responsables de la organización ITDP (2017), es necesario brindar mayor

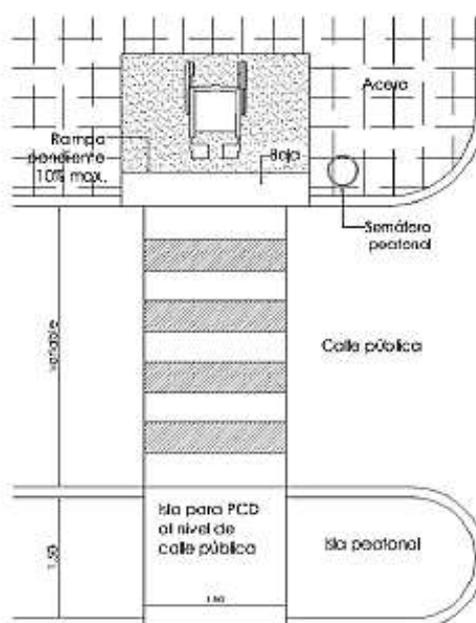
relevancia al transporte público con el fin de conectar a la ciudad con un mayor número de lugares, oportunidades y equipamientos.

La movilidad de los vehículos ya sean públicos o privados deben contar con un correcto acondicionamiento para los usuarios es decir cruces peatonales adecuados, paraderos y estacionamientos que faciliten la movilización de las personas.

En cuanto a su relevancia en un mercado se debe mencionar que es necesario acondicionar un área de estacionamiento que podría estar vinculado con un estacionamiento para bicicleta.

Figura 26

Vista en planta de las condiciones de diseño de una pista



Nota. La figura muestra el correcto diseño de una vía. Fuente: Gobierno de la ciudad de México (2016).

2.1.2.1.4. Subindicador 4: Vereda

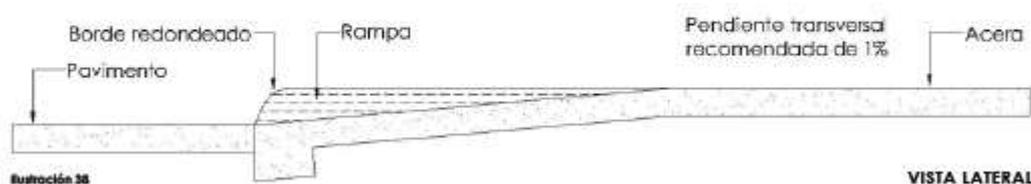
La importancia de la **vereda** dentro de un entorno urbano para incrementar la afluencia de personas utilizando estrategias de la arquitectura comercial, tomando en cuenta la información que brindan los especialistas del Instituto Guatemalteco de Turismo (2015), las veredas deben brindar la estructura necesaria para que las

personas con discapacidad tengan un trayecto seguro e independiente que esté libre de barreras como huecos, basura o elementos que se conviertan en una barrera física que impida el desplazamiento.

La conexión de una vereda con un cruce vial se hace mediante una rampa que tiene la pendiente transversal recomendada de 1% así facilita el desplazamiento de una silla de ruedas, una persona con muletas o la movilidad fluida de un adulto mayor.

Figura 27

Desnivel entre rampa y vereda



Nota. Detalles del desnivel de una vereda. *Gobierno de la ciudad de México (2016)*

2.1.2.2. Indicador 2: Topografía

La **topografía** proporciona las características referente al desnivel de determinado lugar, de acuerdo a Lamiquiz (2016), es uno de los principales factores a considerar por las personas ya que con el incremento de la pendiente se hace más difícil transitar.

Lo importante es el tratamiento que se dé al entorno rustico, se debe brindar la mayor accesibilidad posible a todos los espacios de la ciudad mediante distintas soluciones arquitectónicas como escaleras, rampas, ascensores según sea el caso.

2.1.2.2.1. Subindicador 1: Desnivel

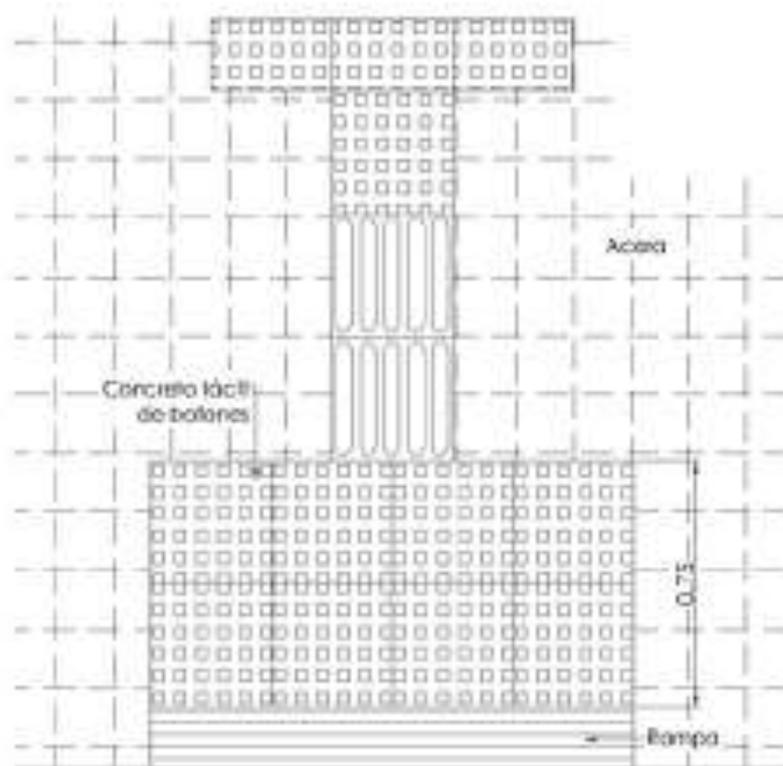
Debido a lo mencionado trataremos las diferentes posibilidades de generar accesible un **desnivel** por ello investigaremos el correcto tratamiento a ejecutarse para no romper el entorno urbano y adecuarlo a las necesidades de toda la población según los especialistas del Instituto Guatemalteco de Turismo (2015), ante de un desnivel será necesario colocar en la vereda, concreto táctil para, indicar

el o final de una escalera, el inicio de un tramo, un lugar con peligro en las vías públicas.

Estas medidas fomentan la autonomía de la población con discapacidad, pero sobre todo facilita el desplazamiento por la ciudad y permite disfrutar del recorrido, hacer una experiencia agradable, otra característica importante a considerar es la textura que indique cada cambio de nivel, denominada concreto táctil beneficia a las personas con discapacidad visual para saber la existencia de un cambio de nivel.

Figura 28

Tratamiento de textura en un cambio de nivel



Nota. La figura brinda un ejemplo de la disposición de texturas en un desnivel. Fuente: *Manual de normas técnicas de accesibilidad (2016)*.
http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf

2.1.2.3. Indicador 3: Áreas verdes

En cuanto a las áreas verdes investigaremos el correcto tratamiento a ejecutarse para no romper el entorno urbano, de acuerdo a la información brindada por Röbbel (2016) los parques, los espacios verdes son importantes espacios públicos en la mayoría de las ciudades y brindan beneficios sociales y económicos de las personas que habitan en ella.

Los espacios verdes incrementan las características de habitabilidad en la ciudad, está muy relacionado con la consolidación de una ciudad porque en la actualidad los países latinoamericanos no consideran las áreas mínimas de espacios verdes que requiere una persona, las áreas verdes dan vida y enaltecen cualquier proyecto arquitectónico, invitan al usuario a ser parte y disfrutar de la ciudad.

2.1.3. Sub categoría 3. Necesidades de personas con discapacidad

De acuerdo con la información que brindaron los especialistas del Gobierno de la Ciudad de México (2016), existen tres tipos de discapacidad establecidos, física o neuromotora, visual y auditiva; cada una requiere de algún tipo de ayuda técnica que facilite la movilidad de la persona.

Basándonos en la ayuda técnica que necesita el usuario podemos dimensionar en áreas los requerimientos arquitectónicos que deben existir en el mercado Los Precursores para el libre tránsito, dentro de la discapacidad existen diferentes categorías, pero para efectos del estudio se abarcarán categorías donde la persona pueda tener autonomía e independencia si mejoramos las condiciones arquitectónicas existentes, estas categorías son, la discapacidad física, discapacidad visual y discapacidad auditiva.

Con base en la información precedida se brinda una serie de requerimientos de espacialidad que contemplan las características de la discapacidad física, visual y auditiva que ayudaran a determinar las necesidades y requerimientos en el diseño. Citando a los especialistas del Gobierno de la Ciudad de México (2016), la elaboración de las imágenes expuestas corresponden a información verificada en normas, manuales, textos extranjeros y posturas de organizaciones que buscan facilitar el traslado y la estancia en los espacios a las personas con discapacidad.

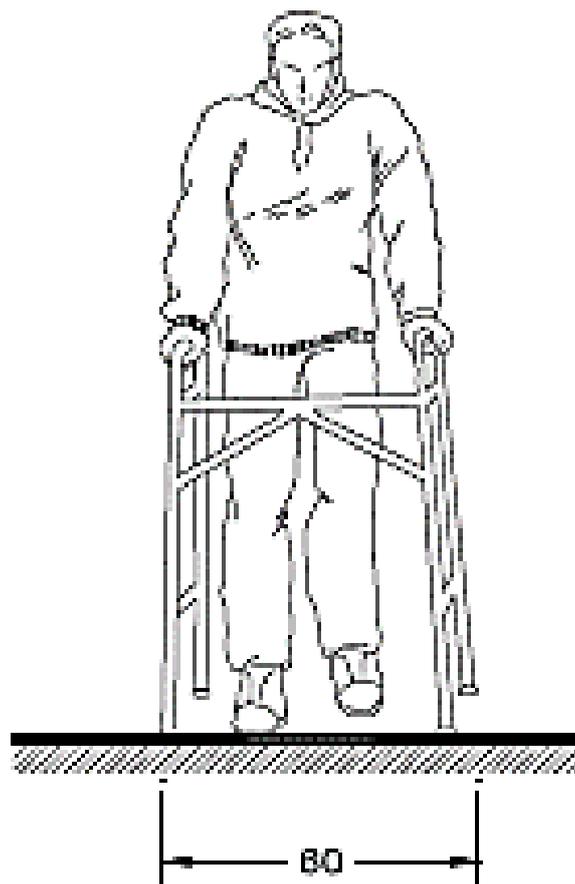
2.1.3.1. **Indicador 1: Requerimientos espaciales para la discapacidad física**

Los requerimientos espaciales para la discapacidad física se definen en función de la ayuda técnica que requiera el individuo, se mencionara las andaderas, el baston tripode, el baston de mano, muletas, sillas de rueda y silla de rueda motorizada.

Las **andaderas** brindan mejoras en la movilidad de una persona que tiene condiciones de caminar, ayuda a transitar y obtener autonomía, el ancho mínimo que requiere una persona que usa andadera es de 60 centímetros.

Figura 29

Persona con andadera



Nota. La figura es espacio que ocupa una persona que utiliza andador. Fuente: *Manual de normas técnicas de accesibilidad (2016).*

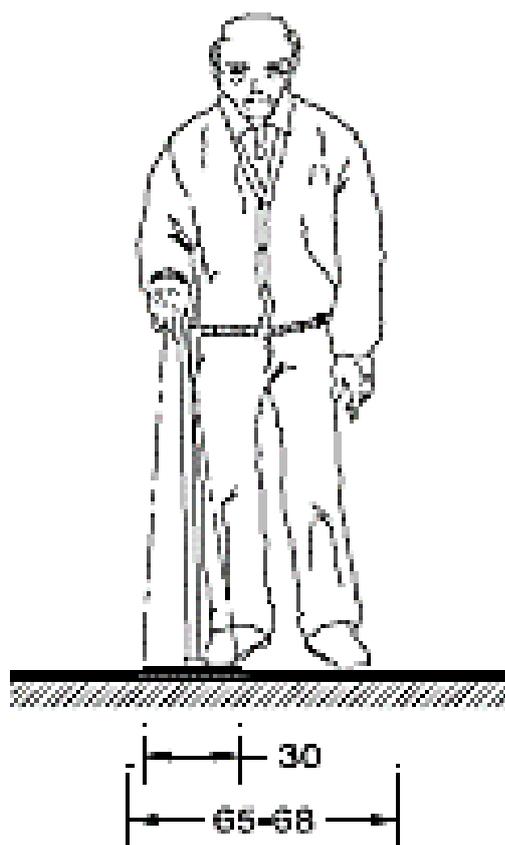
http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf

También se utiliza el bastón trípode o cuádruple como ayuda técnica que tiene tres y cuatro apoyos en la base respectivamente, este tipo de configuración aumenta la estabilidad, pero también aumenta el peso del bastón.

El **bastón de mano** brinda la posibilidad de generar un apoyo parcial del cuerpo mediante la mano que sostiene el bastón, facilita el desplazamiento y ayuda a la independencia de la persona, al utilizar esta ayuda se requiere un espacio de 65 a 68 centímetros.

Figura 30

Persona con bastón



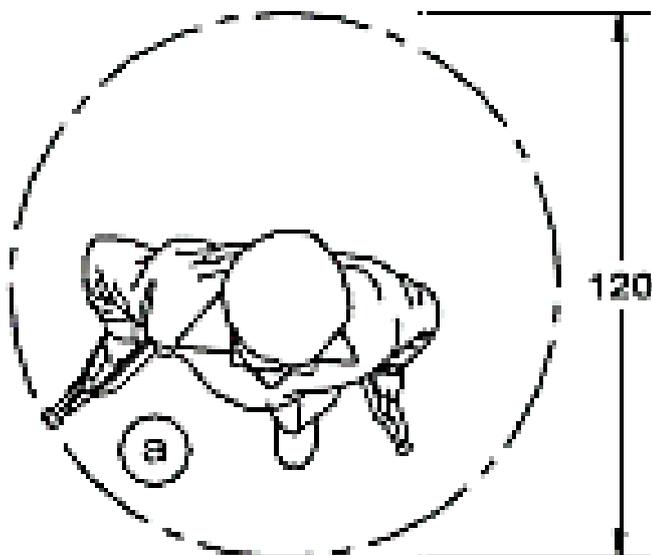
Nota. La figura muestra el ancho que ocupa una persona con bastón. Fuente: Manual de normas técnicas de accesibilidad (2016). http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf

El bastón canadiense brinda mayor estabilidad y permite descargar parcialmente el peso del cuerpo desde el antebrazo hacia la mano para terminar en el instrumento de ayuda técnica.

Las **muletas** posibilitan el desplazamiento, se basa en apoyar el peso del cuerpo sobre las muletas mediante las axilas y se sostienen del instrumento con las manos. A continuación, se brindan algunas medidas de disposición espacial que se requieren, en cuanto a la vista superior o en planta se requiere un radio de giro de 1.20 centímetros y en cuanto a la separación que existe entre las dos muletas en uso requiere el espacio de 90 a 1.20 centímetros esto depende de la comodidad del usuario.

Figura 31

Personas con muletas



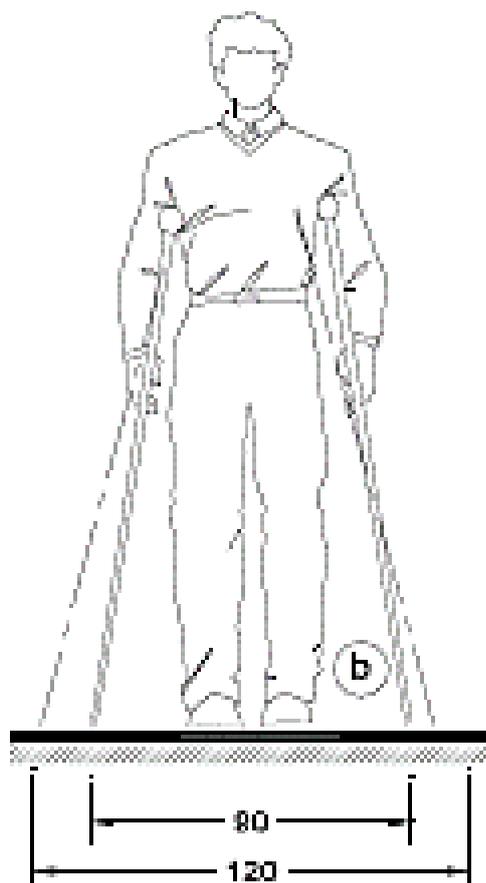
Nota. La figura muestra la vista transversal superior.

Fuente: Manual de normas técnicas de accesibilidad (2016).

[http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual Normas Tecnicas Accesibilidad 2016.pdf](http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf)

Figura 32

Alzado frontal de una persona con muletas



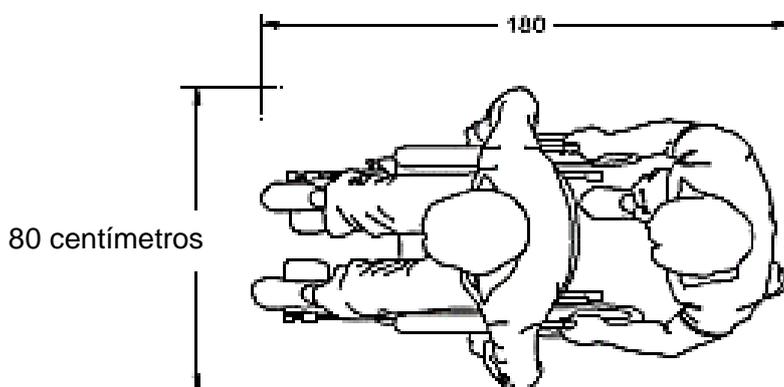
Nota. La figura muestra la vista transversal superior. Fuente: Manual de normas técnicas de accesibilidad (2016). http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf

Una **silla de ruedas** es utilizada por personas imposibilitadas de caminar, ayuda al desplazamiento mediante la rotación de los aros que están ubicados a cada lado de la silla, es necesario el apoyo de otra persona, pero también puede suceder el desplazamiento autónomo.

A continuación, se brindarán algunas variaciones del apoyo técnico, la silla de ruedas convencional las medidas que se requieren son de 180 de longitud por 80 centímetros de ancho y utiliza una altura de 58 a 76 centímetros.

Figura 33

Vista en planta de una persona en silla de ruedas con acompañante

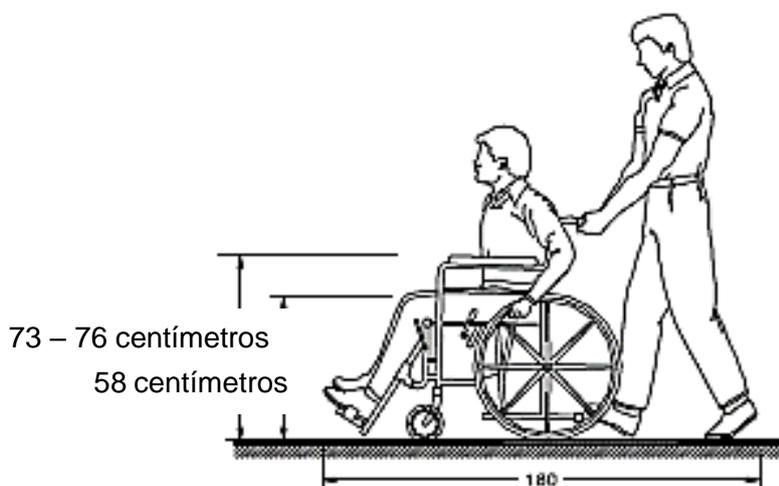


Nota. La figura muestra el espacio que ocupa una persona en silla de ruedas con acompañante. Fuente:

http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf

Figura 34

Vista lateral de una persona en silla de ruedas con acompañante

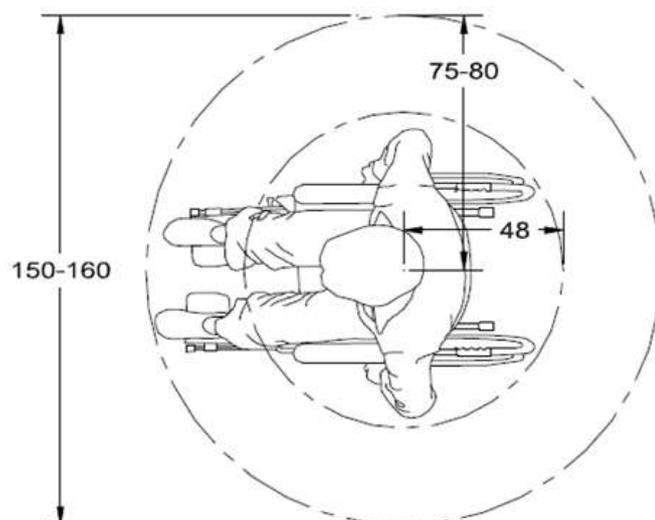


Nota. La figura muestra las medidas de una persona en silla de ruedas con acompañante. Fuente:

http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf

Figura 35

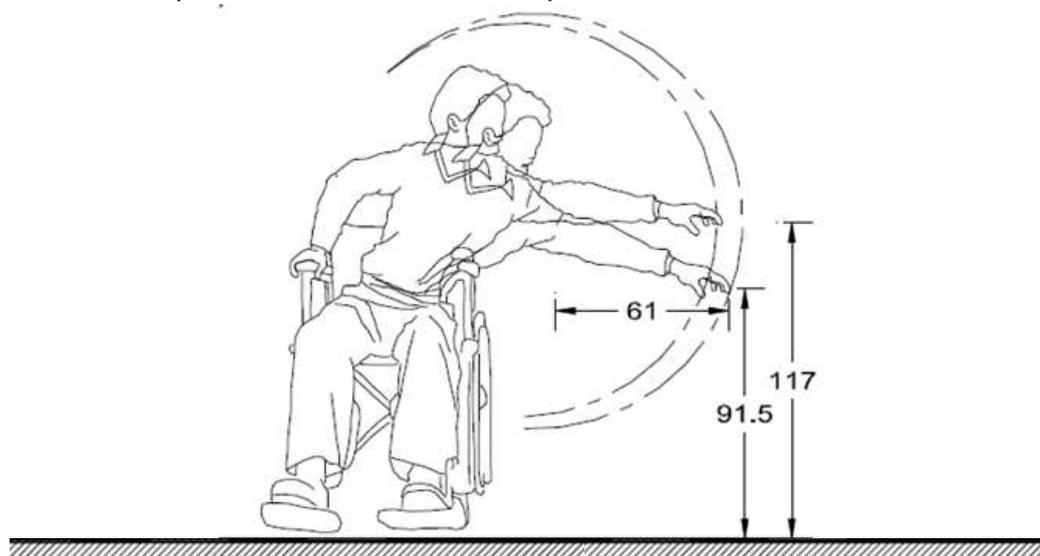
Vista en planta de la posición dinámica de una persona con silla de ruedas



Nota. La figura muestra el espacio que ocupa una persona en silla en movimiento. Fuente: Manual de normas técnicas de accesibilidad (2016). http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf

Figura 36

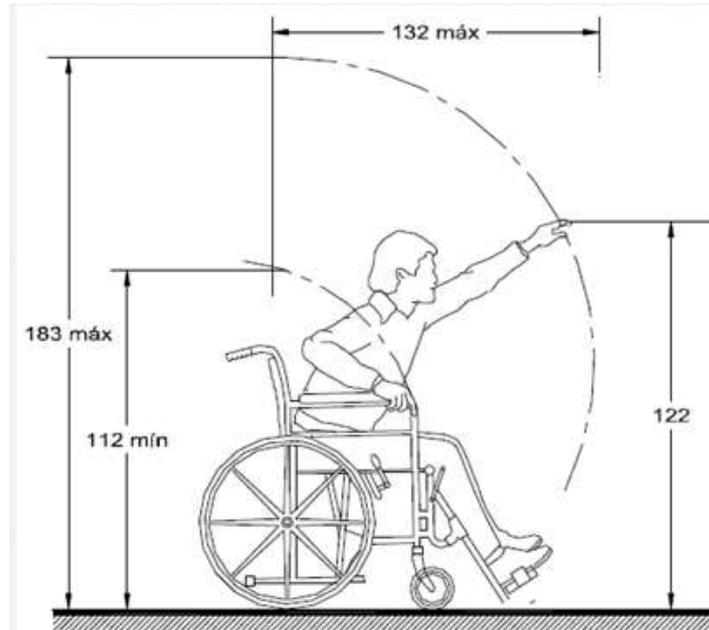
Vista frontal de la posición dinámica de una persona con silla de ruedas



Nota. La figura muestra el espacio que ocupa una persona en silla de ruedas al alcanzar algún objeto. Fuente: http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf

Figura 37

Alzado lateral de la posición dinámica de una persona con silla de ruedas



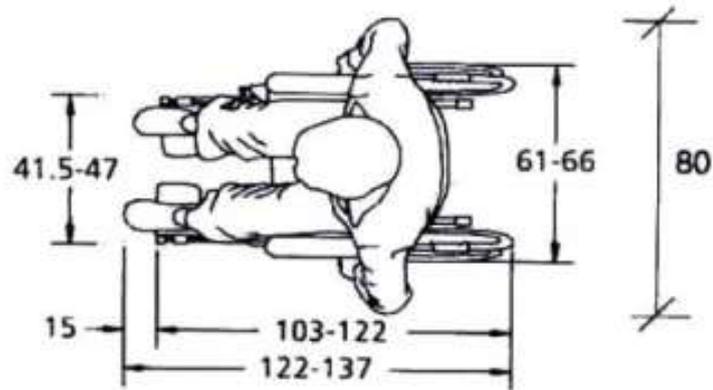
Nota. La figura muestra el espacio que ocupa una persona al alcanzar un objeto. Fuente: Manual de normas técnicas de accesibilidad (2016).

[http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/
/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas
Accesibilidad_2016.pdf](http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf)

La silla de ruedas de propulsión manual cuenta con aros posteriores más grandes de los convencionales que ayudan al desplazamiento con una mayor facilidad de maniobra. Requiere de un área de 90 por 1.22 o 1.37 centímetros.

Figura 38

Vista en planta de una persona en silla de ruedas

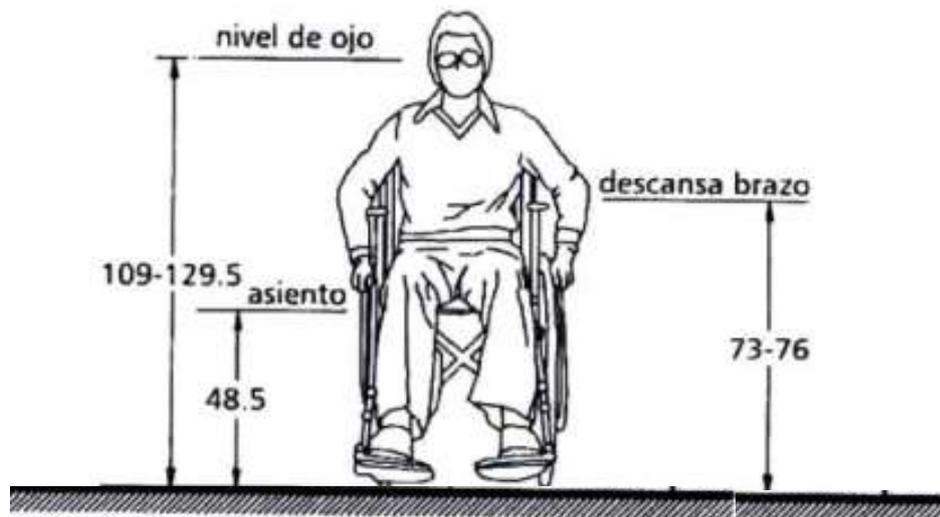


Nota. La figura muestra a una persona en silla de ruedas en posición estática. Fuente: Manual de normas técnicas de accesibilidad (2016).

[http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual Normas Tecnicas Accesibilidad 2016.pdf](http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf)

Figura 39

Vista frontal de una persona en silla de ruedas

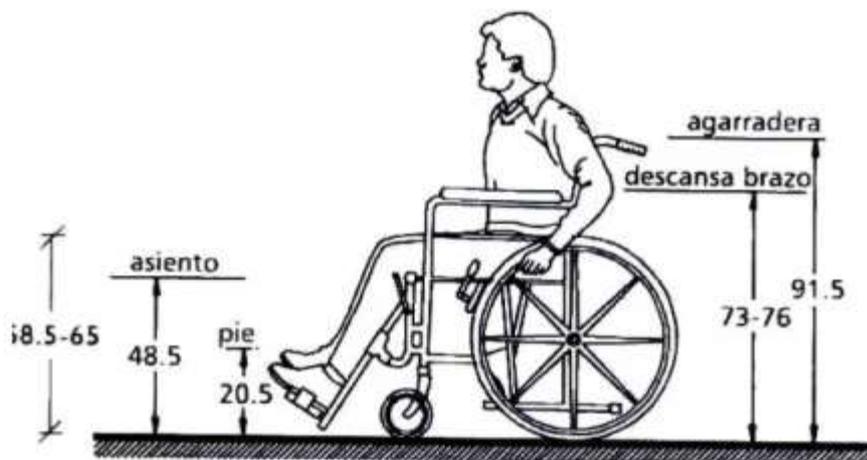


Nota. La figura muestra a una persona en silla de ruedas en posición estática. Fuente: Manual de normas técnicas de accesibilidad (2016).

[http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual Normas Tecnicas Accesibilidad 2016.pdf](http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf)

Figura 40

Vista lateral de una persona en silla de ruedas



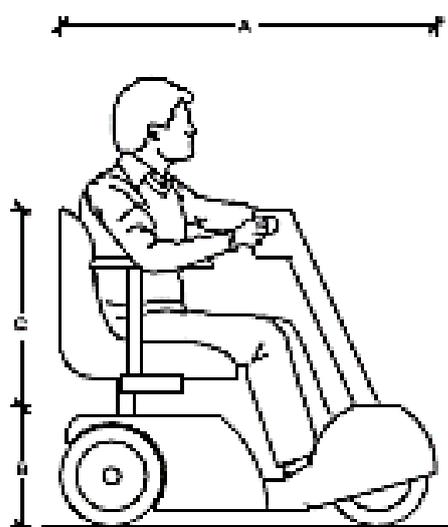
Nota. La figura muestra a una persona en silla de ruedas en posición estática. Fuente: Manual de normas técnicas de accesibilidad (2016).

http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_der_echo/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf

La silla de ruedas eléctrica cuenta con motor y batería, a manera de escúter tiene un mando que se encarga de la dirección en el desplazamiento, el espacio que ocupa es de aproximadamente 60 por 117 centímetros.

Figura 41

Alzado lateral de una persona con silla de ruedas motorizada



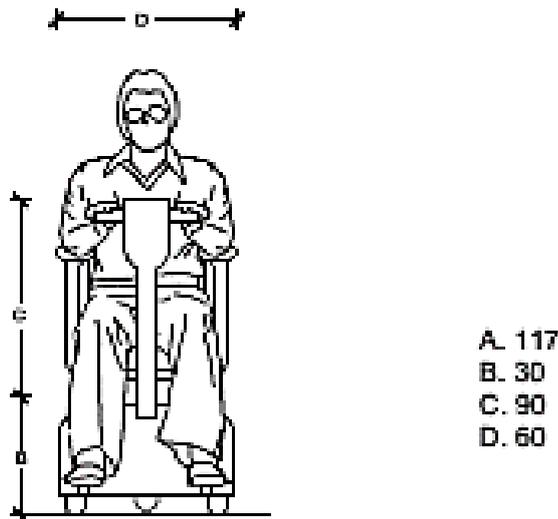
- A. 117
- B. 30
- C. 90
- D. 60

Nota. La figura muestra las medidas de una persona con silla de ruedas motorizada. Fuente: Manual de normas técnicas de accesibilidad (2016).

http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_der_echo/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf

Figura 42

Alzado frontal de una persona con silla de ruedas motorizada



Nota. La figura muestra las medidas de una persona con silla de ruedas motorizada. Fuente: Manual de normas técnicas de accesibilidad (2016). [http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual Normas Tecnicas Accesibilidad 2016.pdf](http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf)

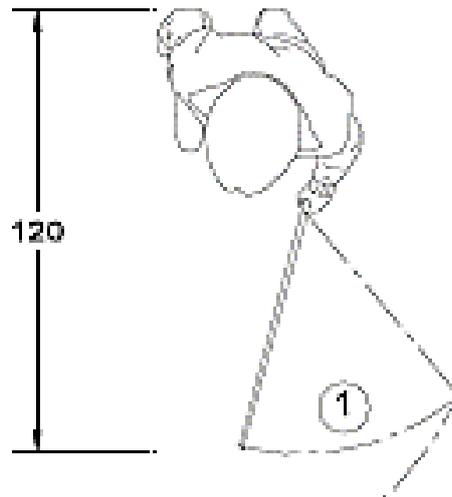
2.1.3.2. Indicador 2: Requerimientos espaciales para la discapacidad visual

La discapacidad visual incluye como ayuda técnica más habitual es el bastón blanco y la mascota guía, en los diferentes caminos se incluye señalización braille en los cambios de nivel o cruces peatonales, también los semáforos brindan un sonido para que las personas con discapacidad visual puedan cruzar.

El **bastón blanco** se asemeja a un bastón con la diferencia que es una vara larga plegable que permite identificar los objetos que estén dentro de su radio de influencia. Se requiere de un área en planta de 95 por 120 centímetros, a continuación se muestra algunas figuras que brindan una idea del desplazamiento.

Figura 43

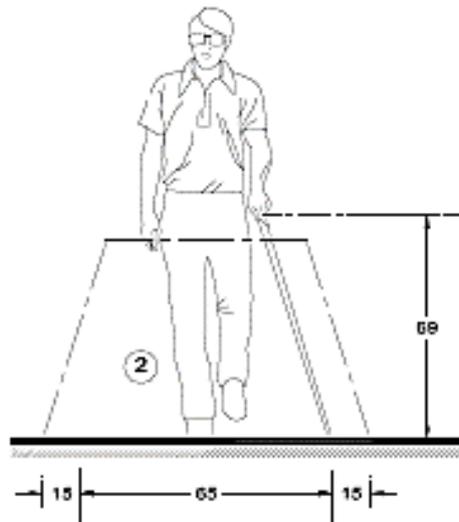
Vista en planta de una persona con bastón blanco



Nota. El punto 1 de la imagen muestra el área de detección que proporciona un bastón blanco. Fuente: [http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual Normas Tecnicas Accesibilidad 2016.pdf](http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf)

Figura 44

Vista frontal de una persona con bastón blanco



Nota. El punto 2 la imagen muestra el espacio de detección del bastón blanco considerando pasos normales. Fuente: [http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual Normas Tecnicas Accesibilidad 2016.pdf](http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/images/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf)

Figura 45

Vista lateral de una persona con bastón blanco



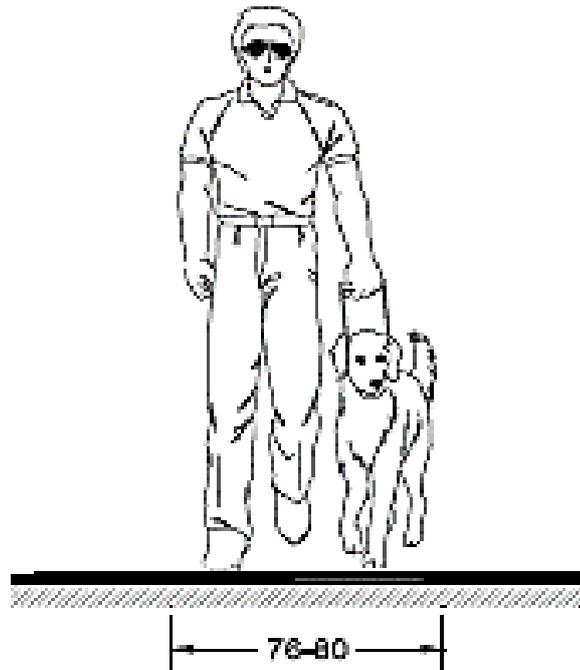
Nota. La imagen muestra el espacio de detección del bastón blanco considerando pasos normales. Fuente:

http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/imagenes/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf

El perro guía conocido también como lazarillo es una de las opciones de acompañamiento de las personas con discapacidad visual, estos animales pasan por un proceso de entrenamiento desde pequeños antes de poder ser designados para la asistencia a una persona, brindan acompañamiento permanente ya que resguardan la seguridad de la persona ante posibles peligros, dirigen trayectos y benefician un mejor desenvolvimiento de la persona por la ciudad.

Figura 46

Vista frontal de una persona con perro guía



Nota. La imagen muestra el espacio que ocupa una persona con perro guía. Fuente: Manual de normas técnicas de accesibilidad (2016). http://www.data.seduvi.cdmx.gob.mx/portal/imagenes/banners/banner_derecho/documentos/Manual_Normas_Tecnicas_Accesibilidad_2016.pdf

2.1.3.3. Indicador 3: Requerimientos espaciales para la discapacidad auditiva

En cuanto a los requerimientos espaciales para la discapacidad auditiva es necesario decir que no se encuentran referencias precisas para un mejor desplazamiento, por ello se indicaran algunos puntos a considerar evaluando el desenvolvimiento de la persona, Piñeiro (2020) menciona que la principal forma de comunicación se da por medio de las manos esto hace que se necesite más amplitud en la circulación peatonal que exista en determinado lugar, se debe considerar espacios con amplitud para que las personas continúen su recorrido mientras se comunican y la importancia de incluir la luz atribuirá calidad y claridad para el disfrute, a su vez la atribución que la iluminación natural hace en los ambientes beneficia al usuario en aspectos como que se dé cuenta del contexto

refiriéndonos a cambios de nivel, giros de pasillo, afluencia de personas, otro punto importante a tomar en cuenta es el control del ruido pues resulta muy molesto para las personas con discapacidad auditiva.

Trasladando las características mencionadas que requiere esta población resulta necesario dar un mayor énfasis a la consideración de luz natural, pasillos amplio y circulación sin obstáculos que permitan el mayor disfrute de la diversidad de usuarios que puedan asistir al establecimiento. A pesar de no existir parámetros claros referente a las características de diseño que se debe implementar para las personas con discapacidad auditiva prima mucho el criterio de percepción del espacio que sienta la persona y estudiar la forma de desenvolverse brinda herramientas que no son aisladas y se complementan para generar un diseño integral.

Otra forma de comunicación son los **audífonos** que brindan al oyente la posibilidad de escuchar diferentes frecuencias de sonido pero que no en todos los casos es adaptable.

Figura 47

Conversación entre dos personas con discapacidad auditiva



Nota. La imagen muestra una conversación no verbal. Fuente: Noticias de la Junta (2018).

<http://www.juntadeandalucia.es/presidencia/portavoz/social/132039/personas/reconocidas/grado/discapacidad/igual/superior/diagnosticadas/auditiva/andalucia/sordo/deficit/audicion/igualdad#>

2.2. Categoría 2: Accesibilidad

¿Qué es accesibilidad?

La accesibilidad consiste en brindar condiciones de equidad para la población con discapacidad, tomando como referente la accesibilidad de una persona sin limitación, se consideran algunas categorías: las características físicas de la ciudad, el transporte en todas sus variantes, los diferentes tipos de comunicación y tecnología al que pueden acceder, el libre tránsito por los espacios públicos y privados, todo lo mencionado debe brindarse en cualquier esfera de población ya sea urbana o rural (Plan Nacional de Accesibilidad 2018 - 2023, 2018).

Según Boudeguer et al. (2010), la accesibilidad representa las características que debe tener una ciudad, tangible como, el entorno urbano, una edificación, el obtener determinado producto o, intangible como, el acceso a un servicio, acceso a determinado medio de comunicación, el libre cumplimiento de tus derechos; esto implica buscar que el diseño equivalente, entendido como accesibilidad desapercibida, brinde un entorno de igualdad para que todas las personas tengan la autonomía usar, acceder o transitar a lo largo de toda su vida.

En el contexto de la discapacidad se hace referencia a la lucha por establecer los derechos que esta población debe tener, cabe recalcar que con el tiempo este concepto ha evolucionado producto de los avances referentes a la igualdad dejando de considerar a las personas con discapacidad como un grupo que necesite un entorno diferenciado, actualmente el enfoque social y el enfoque medico buscan mejorar la calidad de vida para todas las personas mediante la accesibilidad (Fernando, 2007).

De acuerdo a lo expuesto por los diferentes autores la accesibilidad se define como la lucha por la igual de condiciones, considerando características definidas como el transporte, el aspecto peatonal, el diseño de los edificios y la ciudad, considerando que estas pautas deben estar presente en cualquier ciudad o urbe existente, estos procesos fomentan la universalidad, considerando que la calidad de vida se mejora a través de un diseño equivalente que busca insertar los criterios de accesibilidad ya definidos como una nueva normalidad, para entender esta concepción es necesario decir que, una persona que al llegar a ser un adulto mayor requiere condiciones que le permitan conservar tu autonomía, desplazarte por la ciudad a su ritmo sin contemplar la posibilidad de un accidente; en la adultez un

accidente fortuito puede requerir de un largo proceso de recuperación y en esa circunstancia será necesario apoyarte en la accesibilidad y adaptarte a ese estilo de vida aunque sea algo pasajero; la niñez es la época de crecimiento donde las condiciones de accesibilidad instauradas en la ciudad brindaran mayor autonomía en su desarrollo, mejor capacidad de desplazamiento y descubrimiento de la ciudad, sin poner en peligro su integridad física. Por todos los motivos expuestos la accesibilidad debe trascender al pensamiento de ser necesario solo para la población con discapacidad pues la accesibilidad hace referencia a la equidad de derechos en cualquier etapa y condición de nuestra vida.

2.2.1. Subcategoría 1. Problemática actual de accesibilidad

Los especialistas del Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (2013), brinda un panorama detallado de las condiciones de accesibilidad en el Perú, mediante la implementación del programa Tumbes accesible, que genero la primera data a nivel nacional de población con discapacidad, que inicio en Tumbes mediante la aplicación de un instrumento ejecutado por médicos especialistas.

El generar una encuesta minuciosa con personal médico especializado en discapacidad es un referente para saber la realidad de nuestra población con discapacidad, hoy resulta más relevante pues se evidencia la tendencia a la alza sobre el 10% de personas con discapacidad que existen actualmente en nuestro país, siendo una cifra tan relevante es necesario preguntarse que estamos haciendo para generar igualdad sobre esta diferencia, que acciones debemos tomar en los siguientes años para tener una ciudad de igualdad.

Resulta tan necesario poder entender que estamos viendo mal la perspectiva de una realidad, desde la arquitectura académica es muy usual hablar del término de discapacidad debido al proceso formativo en el que nos encontramos, pero, hoy pienso que resulta necesario un cambio de paradigma, debemos cambiar los parámetros del diseño, la forma de entender y ver la discapacidad, realmente se trata de una realidad más que coexiste entre múltiples realidades y en ese sentido resulta equivocado pensar primero en diseñar un equipamiento y luego buscar cumplir la reglamentación que brinda la normativa de accesibilidad.

Las edificaciones y lo urbano que están contenidos en la ciudad, reflejan una realidad de desigualdad absoluta, construyendo arquitectura para la normalidad cuando eso solo es una utopía, para efectos del estudio sería interesante considerar el entorno físico, el edificio en este caso el mercado Los Precursores y las formas de transporte que nos permita llegar desde la ciudad al equipamiento para comprender más ampliamente la realidad que atraviesa una persona con discapacidad para evidenciar que a pesar de toda la normativa existente no edificamos una ciudad para todos.

2.2.1.1. Indicador 1: El mercado

Dentro de la categoría arquitectura comercial se describe ampliamente la definición y características que consolidan la existencia de un mercado por ello enfocaremos el desarrollo de este indicador a evidenciar la problemática actual de accesibilidad que existe en el mercado mediante diferentes registros fotográficos las condiciones arquitectónicas que existen actualmente en el lugar, los especialistas de la organización MUNILIMA (2013), en su guía refiere que el mercado es un comercio que brinda principalmente víveres perecibles y no perecibles a los compradores que muchas veces presenta problemas de salubridad o accesibilidad así como aspectos de inseguridad.

Dentro de las dificultades de accesibilidad en un mercado es habitual hacer mención a las rampas de acceso, escaleras de acceso y la circulación que se genera dentro del mercado, por ello tocaremos estos puntos para entender más claramente la problemática y como mejorar o revertir esta situación.

2.2.1.1.1. Subindicador 1: Rampa de acceso

Los reporteros de la Agencia Peruana de Noticias (2012) mencionaron que las **rampas de acceso** existentes en diferentes lugares de la capital limeña fueron ejecutadas sin prestar atención a la normativa, esto hace que muchas veces la inclinación sea un problema en lugar de un beneficio. El ingreso al mercado Los Precursores presenta tres rampas de acceso peatonal en la imagen mostrada a continuación se evidencia que dos de las tres rampas existentes no cumplen con los criterios de diseño pues fueron incluidas después de la ejecución inicial de obra por ello se la rampa inicia en la mitad del ancho de la vereda existente y sobre la el

nivel de piso terminado de esta, lo que ocasiona un posible punto de aglomeración de personas en el área de circulación peatonal entre el ingreso al mercado y circulación de las personas por la ciudad.

Figura 48

Característica del acceso al mercado Los Precursores



Nota. La imagen muestra los diferentes tipos de rampa que existen en el mercado Los Precursores. Fuente: Valderrama Ventura (2020).

2.2.1.1.2. Subindicador 2: Escalera de acceso

En el mercado Los Precursores existe una **escalera de acceso** por ello es pertinente hablar sobre el impacto de considerar una escalera que brinde ingreso a una edificación, Ott (2020), se refirió al Liceo Francés de Barcelona, una escuela donde se proyectó el acondicionamiento de los ingresos principales con el fin de conectar las diferencias de nivel existentes mediante propuestas de integración con el entorno incluyendo rampas y escaleras que proporcionen e inviten a los usuarios. El planteamiento de una escalera en el exterior que conecte la ciudad con un equipamiento es una solución válida que se plantea en muchos proyectos, pero es importante indicar que debe primar la característica de integración y accesibilidad para los usuarios, es decir que sea de fácil uso y que conecte con la ciudad.

Otro ejemplo urbano que brinda un enfoque respecto a las escaleras de acceso es referido por Pérez (2020) quien indicó que la ciudad Vigo en España

tiene en marcha desde el 2015 un plan de acondicionamiento de escaleras eléctricas y ascensores que conecten la ciudad en los desniveles pronunciados, un ejemplo es la escalera mecánica colocada fuera de un centro comercial. La solución de una escalera en el exterior de un equipamiento, que sirva como acceso al mismo es una solución que los municipios distritales pondrían en tela de juicio ya que requiere una gran inversión de ejecución de la obra y el manteniendo posterior que conlleva como el consumo eléctrico que deberá ser asumido por las arcas municipales.

La siguiente figura muestra las características que presenta la escalera que da a uno de los ingresos del mercado Los Precursores, como punto relevante tenemos que no presenta descanso por lo cual se debe recorrer 20 escalones continuos, la conexión de las veredas no presentan continuidad debido a que la edificación contigua cuenta con una rampa de acceso vehicular que conecta directamente con la pista auxiliar.

Figura 49

Escalera de acceso al mercado Los Precursores



Nota. La imagen muestra las características de la escalera que existen en el mercado Los Precursores. Fuente: Valderrama Ventura (2020).

2.2.1.1.3. Subindicador 3: Circulación dentro del mercado

En cuanto a la circulación dentro del mercado, los especialistas de la organización MUNILIMA (2013) refirieron que los pasajes no debe tener obstáculos que impidan el tránsito de los usuarios, la circulación debe se debidamente señalizada y debe indicar lo senderos de evacuación, de ser necesario se deben incluir rampas con características antideslizantes que no superen el 12% de pendiente.

Es preciso decir que el mercado Los Precursores no presenta ninguna diferencia de nivel en la circulación existente, se evidencio el transito continuo de un comerciante, no presenta pasillos angostos, pero si existen un problema de iluminación esto ocasiona que se utilice la energía eléctrica todo el día con el uso de fluorescentes que no proporcionan una solución definitiva pues el lugar permanece oscuro esto afecta directamente el tránsito de las personas.

Figura 50

Circulación interior del mercado Los Precursores



Nota. La imagen muestra las características de la escalera que existen en el mercado Los Precursores. Fuente: Valderrama Ventura (2020).

2.2.1.2. Indicador 2: Entorno físico

El entorno físico hace referencia a las condiciones urbanas que existen en el lugar donde se plantea, incorporara o estudiara un equipamiento, brinda características del nivel de accesibilidad que se tiene y el impacto que representa para los usuarios, Chong et al. (2012) indico que el entorno tanto urbano como arquitectónico de cualquier equipamiento está directamente relacionado al desenvolvimiento que existirá en la ciudad, mediante las características que existan en un terreno como la topografía, planeamiento urbano, uso de suelos se implementaran soluciones que configuren una ciudad donde debe primar las características de sociales, económicas y culturales de la población.

Dentro de las diversas características mencionadas en referencia al entorno físico este trabajo de investigación centrara su análisis en aspectos que se consolidan como soluciones que facilitan el tránsito y disfrute de las personas en su recorrido, antes de llegar al mercado por ello se analizara las veredas, las rampas peatonales, las zonas de descanso y las áreas verdes existentes en el lugar.

2.2.1.2.1. Subindicador 1: Vereda

Dentro de la ciudad las veredas tienen un protagonismo innegable pues aportan en la consolidación de lo habitable ya que consolidan los caminos que permitirán el tránsito de la población a sus viviendas o diversos equipamientos, Pacheco (2020) menciona que la vereda es parte de los elementos que configuran una calle, este elemento pertenece al espacio público y dirigen la movilidad de las personas lamentablemente la falta de continuidad es el mayor de los problemas que brinda un aspecto negativo respecto al acceso correcto que debe existir en la ciudad.

Un ejemplo de la falta de continuidad en las veredas es lo que sucede en uno de los límites del mercado Los Precursores ya que se interrumpe el tránsito por una rampa de acceso vehicular perteneciente al equipamiento adyacente, esto genero dos consecuencia la primera es que las personas que transitan por el lugar crearon un camino alternativo sin características de planeamiento o seguridad ya que básicamente se invadió el área verde y se generó un camino apisonado de tierra, la segunda consecuencia es generar un recorrido más extenso donde las personas

utilicen la vereda hasta su culminación y utilicen parte del retiro frontal que tiene el equipamiento adyacente a continuación se brindan algunas figuras que brindan las características actuales de las veredas.

Figura 51

Vereda adyacente al mercado Los Precursores



Nota. La figura muestra las veredas adyacentes al mercado de abastos Los Precursores. Fuente: elaboración propia Valderrama Ventura (2020).

2.2.1.2.2. Subindicador 2: Rampa peatonal

Dentro de nuestra modalidad de construcción no es habitual considerar la rampa peatonal como solución integral para mejorar la accesibilidad, esta teoría cobra relevancia cuando el líder de Safe City en una entrevista al periódico El economista

America (2020) expresó que es trascendental mejorar la accesibilidad de los diversos equipamientos en especial los del sector publico incidiendo en el uso de rampas como solucion de accesibilidad para los diferentes tipos de usuarios que tienen características físicas diversas, un ejemplo seria considerar incluir rampas que cubran el ancho de los cruces peatonales dejando de lado la propuesta de generar un acceso exclusivo y diferenciado para la poblacion con discapacidad.

Actualmente las rampas de acceso que dirigen al mercado Los Precursores se encuentran con deterioro pero tambien se evidencia una rampa que inicia al iniciar presenta un escalon que fue solucionado con la adicion posterior de concreto con el fin de nivelar el area y permitir el acceso, estas soluciones posteriores sin planeamiento y empiricas dificultan el libre transito porque dificulta la autonómica de una persona con discapacidad.

Figura 52

Cruce peatonal que da al mercado Los Precursores



Nota. La figura muestra las diferentes rampas peatonales que llevan al mercado de abastos Los Precursores. Fuente: elaboración propia Valderrama Ventura (2020).

La rampa que lleva inmediatamente al mercado evidencia una incorporación posterior lo que indica que no fue concebida en el planeamiento inicial, en apariencia no cumple con las medidas que requiere una silla de ruedas para transitar, estas condiciones indican en la dificultad de autonomía que brinda a una persona con discapacidad y genera un área de congestión peatonal.

Figura 53

Rampa peatonal que dirige al mercado Los Precursores



Nota. La figura muestra las diferentes rampas peatonales que llevan al mercado de abastos Los Precursores. Fuente: elaboración propia Valderrama Ventura (2020).

2.2.1.2.3. Subindicador 3: Zonas de descanso

Las zonas de descanso son espacios distribuidos por la ciudad que potencializan la circulación peatonal de la población, no hace referencia a grandes espacios de usos público sino a pequeños puntos insertados en la ciudad que permita el descanso de los peatones y la conexión con diferentes equipamientos de mayor embergadura urbana, el colectivo Ocupa tu calle (2019), brinda un ejemplar donde describe como mediante la inserción de parklets en diferentes puntos destinados como estacionamiento genera lugares para la población que sirvan como descanso, encuentro, espera con la inserción de mobiliarios puntuales como asientos, pequeñas áreas verdes o mesas.

Dentro de la urbanización Los Precursores se evidencia la existencia de algunas zonas de descanso que consisten en pequeñas configuraciones del

espacio publico acondicionadas para el descanso o espera de paso de los habitantes, la figura mostrada a continuacion tiene la configuracion de uno de los espacios cercanos al mercado Los Precursores, este espacio cuenta con dos bancas y un arbol las veredas tiene mas amplitud que en el recorrido habitual con el fin de no crear un punto de aglomeracion.

Figura 54

Zonas de descanso cercanas al mercado Los Precursores



Nota. La figura muestra la configuración de una zona de descanso que lleva al mercado de abastos Los Precursores. Fuente: elaboración propia Valderrama Ventura (2020).

2.2.1.2.4. Subindicador 4: Áreas verdes

Las áreas verdes configuran o consolidan la ciudad mediante espacios de diferentes tamaños que coexisten con diversos usos de suelo aportando belleza, calidez y armonía con el entorno, Rendón (2010) menciona que dentro de la configuración de la ciudad las áreas verdes benefician directamente en la calidad de vida de las personas pues se convierte en un catalizador del clima, disminuye la contaminación ambiental, brinda espacios de juego, se configura como un espacio de descanso y permite generar espacios que den la posibilidad de visualizar la ciudad.

El mercado Los Precusores está ubicado en una avenida principal al tener un espacio destinado como área verde entre la configuración de las viviendas y la avenida principal permite mitigar la contaminación sonora, brinda seguridad al peatón porque se genera un espacio entre la circulación peatonal y la circulación vehicular, permite el disfrute de las características arquitectónicas de la ciudad, direcciona el ingreso y fuerza de los vientos con la arborización existente.

Figura 55

Áreas verdes adyacentes al mercado Los Precusores



Nota. La figura muestra las áreas verdes que están alrededor del mercado de abastos Los Precusores. Fuente: elaboración propia Valderrama Ventura (2020).

2.2.1.3. Indicador 3: Sistema vial

Dentro de la configuración de la ciudad el sistema vial aporta el carácter urbano interdistrital ya que busca la articulación con lugares más lejanos, considera los distintos usos de suelo que existirá en su recorrido y jerarquiza de acuerdo a su alcance distintas tipologías de vías, para el estudio y de acuerdo a las características evidenciadas en el lugar de estudio nos enfocaremos en analizar la configuración de una vía arterial y una vía local, desde la perspectiva que dan los especialistas de la Municipalidad de Rosario (2007), se menciona que para un planteamiento inicial o una reconfiguración del sistema vial se deben considerar aspectos como las características que necesita hoy y las características que necesitara a largo plazo la ciudad, aspectos técnicos como el sistema pluvial, el

recorrido de las tuberías de agua, desagüe y gas así como la demanda de paraderos peatonales o el incremento de vías en función a la demanda vehicular.

Las vías más próximas al mercado Los Precursores se dividen en dos categorías que son la vía arterial Los Precursores que da a uno de los ingresos principales del mercado y las vías colectoras denominadas calle teniente Rodríguez de Mendoza y calle Ricardo Palma que dirigen hacia el mercado desde distintos puntos de la urbanización Los Precursores a continuación se describirá con más detalle las características de cada una.

2.2.1.3.1. Subindicador 1: Vía arterial

La primera categoría mencionada es la vía arterial que proporciona la circulación vial de mayor envergadura que existe en urbanizaciones donde los parámetros de usos de suelos son zona residencial de densidad media, los especialistas de la empresa YACHIYO ENGINEERING CO. et al. (2005) expreso que las características que identifican a la via arterial es la denominacion de avenida que se asigna y conecta las via de menor embergadura denominadas colectoras.

Esto tiene relacion con la denominacion asignada como avenida Los Proceres, se evidencia que la avenida cuenta con semaforizacion,tres carriles en cada sentido, conecta con diferentes vias colectoras e intersecta con otra via arterial que desemboca en la avenida panamerica sur considerada de carácter nacional.

Figura 56

Cruce peatonal de la avenida Los Próceres



Nota. La figura muestra las condiciones actuales de la avenida Los Precursores.
Fuente: elaboración propia Valderrama Ventura (2020).

2.2.1.3.2. Subindicador 2: Vías locales

Las vías locales son las que conectan las viviendas con la ciudad, los especialistas de la empresa YACHIYO ENGINEERING CO. et al. (2005) mencionaron que estas vías están diseñadas para generar conexiones con las diferentes configuraciones de vivienda como unifamiliares, multifamiliares, conjunto habitacional, condominio principalmente ya que está diseñada con un carril para cada dirección o sentido adicional a ello es muy usual denominar estas vías como jirones o calles y son de alcance municipal.

Por ende, el mantenimiento para su buen estado, las condiciones de accesibilidad que se implementen en los cruces peatonales de las vías son responsabilidad de la municipalidad a donde pertenezca el sector, la calle Teniente Rodríguez de Mendoza da a uno de los ingresos principales del mercado Los precursores además existen la calle Ricardo Palma y el jirón Walter Rosales León que no dan directamente a los accesos del mercado pero son las que dirigen al equipamiento y a su vez estas tres vías dan directamente a la avenida arterial Los Próceres.

Figura 57

Cruce peatonal del jirón Walter Rosales León



Nota. La figura muestra las condiciones actuales del jirón Walter Rosales León.
Fuente: elaboración propia Valderrama Ventura (2020).

2.2.1.3.3. Subindicador 3: Paradero de buses

Los paraderos de buses cumplen un rol articulador respecto a los desplazamientos de las personas por la ciudad, su ubicación beneficia directamente a las zonas de uso comercial ya que su cercanía o lejanía fomenta la decisión del usuario sobre a qué equipamiento comercial dirigirse, Olazabal (s.f.), menciona la importancia de designar los puntos donde se instauraran los paraderos de buses ya que son el punto de captación y descenso de pasajeros.

El mercado Los Precursores no cuenta con paraderos cercanos y debido a que tiene uno de sus accesos principales presenta un desnivel pronunciado que dificulta el tránsito cotidiano de las personas, Martínez (2017) menciona algunas de las características que se deben tomar en cuenta antes de diseñar estos espacios, debemos recordar que son hitos o lugares, su ubicación podría disminuir los tiempos de traslado peatonal hacia diferentes puntos, se debe considerar la diversidad de usuarios cuando se plantee una propuesta ya que se busca el mayor número de usuarios con autonomía.

Figura 58

Paradero de buses



Nota. La figura muestra las condiciones actuales del jirón Walter Rosales León.
Fuente: elaboración propia Valderrama Ventura (2020).

2.2.1.3.4. Subindicador 4: Estacionamientos

Los estacionamientos vehiculares mejoran el orden de la ciudad ya que mitiga el uso inapropiado de las vías, los especialistas de la empresa YACHIYO ENGINEERING CO. et al. (2005) mencionaron que es habitual que los diversos equipamientos existentes en la ciudad incluyan en su edificación estacionamientos que alberguen los vehículos de sus clientes. El mercado Los Precursores cuenta con un área de estacionamiento de acceso libre para los usuarios por ello crearon una vía auxiliar de acceso, la realidad que se percibe es que este ambiente no es aprovechado en su totalidad por los usuarios ya que los buses interprovinciales lo usan como estacionamiento, esto tiene un efecto negativo para el mercado.

Figura 59

Estacionamiento del mercado Los Precursores



Nota. La figura muestra las condiciones actuales del jirón Walter Rosales León.

Fuente: elaboración propia Valderrama Ventura (2020).

2.2.2. Subcategoría 2. Perspectiva de la persona con discapacidad

Empleando las palabras de Cuesta et al (2019), se hace mención a distintas concepciones de discapacidad como, el médico, visto como un problema de la persona, este modelo no considera los factores medioambientales y considera necesaria la cura, tratamiento o rehabilitación; el social, problematiza la discapacidad generando discriminación ya que concibe restricciones impuestas por la sociedad generando exclusión; el cultural, es una construcción social que con la creación del término normalidad catalogan quien cumple o no con los parámetros considerados como normalidad, por ello los procesos de inclusión deben ser cuestionados pues se busca integrar a la población con discapacidad.

Es necesario referirnos a cómo percibe la ciudad, el entorno, algún equipamiento que quiera visitar una persona con discapacidad, indicarnos los problemas que existen, como perciben ciertos flujos o formas en las que se desenvuelve la ciudad, indicarnos desde su perspectiva las cuestiones a mejorar, pero también indicarnos su percepción particular para reconocer las falencias y mejorar la accesibilidad de la ciudad y mejorar como sociedad.

2.2.2.1. Indicador 1: Nivel de seguridad

A continuación, nos referiremos al nivel de seguridad que siente una persona con discapacidad al transitar por la ciudad, dicho con palabras de Gutiérrez (2008), el encuestado Marco menciona que su experiencia al desenvolverse en la ciudad, repleta de barreras que dificultan su desplazamiento, donde percibe una interacción desigual siente que para los demás entes sociales o personas, él es tan solo una silla de ruedas.

Las mayores diferencias existentes referente a la discapacidad deben ser escuchadas y tomadas en cuenta como medio para una solución futura que elimine los problemas de desplazamiento y fomente la identidad de todos los habitantes, los especialistas de la organización Safe City (2017) refirieron que las condiciones de accesibilidad benefician a toda la población incrementando su nivel de seguridad al transitar por ella y menciona que Lima como capital del Perú está muy lejos de lograr la accesibilidad, precisa esto debido al centralismo que existe en nuestro país.

2.2.2.2. *Indicador 2: Nivel de autonomía*

El nivel de autonomía desde la perspectiva de la persona con discapacidad es, de acuerdo a la información brindada por Matinez (2013), la capacidad de una persona para tomar elecciones, decisiones y toda la responsabilidad que estas conllevan. Así también es un derecho referente a que las personas, independiente de sus capacidades, puedan desarrollar su vida con una identidad personal y control de esta misma. En relación a las personas con una afectación grave, su autonomía se ejerce de forma indirecta, mediada por otros y a través del apoyo preciso que recibe.

De acuerdo a las palabras del autor la autonomía es un derecho de las personas, por este motivo debemos considerar la accesibilidad ya que es necesario generar una ciudad que brinde las condiciones necesarias de habitabilidad en la cual todas las realidades antropométricas puedan coexistir, porque la ciudad, lo edificado no debería ser un impedimento de desarrollo.

2.2.3. *Subcategoría 3. Diversidad antropométrica*

Según Alonso (2007), es usual creer que los beneficios de la accesibilidad solo corresponde a la población con algún tipo de discapacidad, por este motivo es importante mencionar que la diversidad antropométrica engloba a las personas con discapacidad permanente, que cuenta con algún tipo de deficiencia física, sensorial o mental; también está contemplado el adulto mayor que puede ser, persona mayor discapacitada o persona mayor no discapacitada; por ultimo también están incluidas las personas afectadas por circunstancias no permanentes, las mujeres embarazadas y el resto de la población.

De la información mencionada se dividen dos grandes ramas, un primer grupo serían las personas con condiciones de discapacidad que engloban las condiciones físicas, visuales y auditivas; el segundo grupo engloba al adulto mayor, mujeres embarazadas, personas con circunstancias no permanentes, niños y el resto de la población, esta categoría puede considerarse las distintas etapas del desarrollo del hombre a través de su tiempo de vida, en esa circunstancia seria pertinente diseñar, edificar y proyectar en función al desarrollo del hombre a través de su vida, si consideramos esta diversidad antropométrica entonces también

estamos creando para las personas con discapacidad y a su vez nos damos cuenta que la personas con discapacidad pertenece al grupo de diversidad antropométrica, por ende creamos en base a características universales, eliminando la segmentación de grupos humanos.

Enfocado en el mercado de abastos, es claro que este equipamiento tiene como principal característica invitar a la diversidad de compradores existentes a sus instalaciones entonces es pertinente proyectar en base a toda la diversidad antropométrica existente porque toda esa diversidad es la normalidad del ser humano.

2.2.3.1. Indicador 1: Desarrollo del hombre a través del tiempo

En este apéndice se brindará referencia sobre el *desarrollo del hombre a través del tiempo* considerando las etapas evolutivas de una persona como son la niñez, adolescencia, adulto, mujer embarazada y adulto mayor. De acuerdo a lo indicado por el portal web etapas de desarrollo humano (2020), todas las etapas del desarrollo de una persona son importantes y no se puede prescindir de alguna por los cambios que se genera en cada una y el efecto a largo plazo que implica para el desarrollo de la persona. La vida de una persona siempre está en constante cambio principalmente por el desarrollo humano, pero también existen factores externos que generan cambios pasajeros como el embarazo en una mujer, un accidente fortuito y diferentes eventos que requieren de condiciones de accesibilidad para continuar con el correcto desarrollo dentro de la ciudad.

Figura 60

Desarrollo del hombre a través del tiempo



Nota. La figura brinda el proceso de crecimiento de una persona. Fuente: Desarrollo cognitivo. <https://eldesarrollocognitivo.com/desarrollo-humano/>

2.2.3.1.1. Subindicador 1: Niñez

Se considera la etapa de la niñez porque es donde el ser humano comienza a tener mayor independencia, según el portal Desarrollo cognitivo (2018), esta etapa se caracteriza por el descubrimiento del todo lo que sucede en su entorno, inicia la vida social y convivencia con diferentes personas y comprende el rango de edad desde los 6 hasta los 12 años.

En cuanto a las necesidades espaciales del niño, los especialistas del Banco Interamericano de Desarrollo (2019) mencionaron que los espacios deben tener visibilidad, orientación en edificaciones y lugares públicos que engloben señalización, zonas de descanso.

Es necesario considerar este grupo poblacional pues la niñez en el distrito de Santiago de Surco representa el 12% del total de la población, por ello se debe considerar como un acompañante habitual de los usuarios de un mercado, con esa consideración resulta necesario incluir ambientes que tenga como usuario a los niños.

Tabla 1

Población al 30 de junio de 2015

distrito	Total	5-9 años	10-14 años
Santiago de Surco	344 242	21 976	21 676

Nota. Datos brindados por compendio estadístico provincia de Lima (2017).

2.2.3.1.2. Subindicador 2: Adolescencia

En la adolescencia se generan los cambios hormonales más bruscos del desarrollo de una persona, de acuerdo con los especialistas del portal Desarrollo cognitivo (2018), los adolescentes brindan importancia al intercambio social, adquieren percepción de aspectos culturales y económicos que suceden en la ciudad y está comprendida entre los 12 años y los 20 años.

El total de la población adolescente del distrito de Santiago de Surco representa el 13.9%, este porcentaje será un reflejo a escala de los usuarios que en mayor o menor medida utilicen el mercado Los Precursores como punto de adquisición de productos y servicios.

Tabla 2

Población al 30 de junio de 2015

distrito	Total	10-14	15-19
Santiago de Surco	344 242	21 676	26 299

Nota. Datos brindados por compendio estadístico provincia de Lima (2017).

2.2.3.1.3. Subindicador 3: Juventud

La juventud es el primer tamo de la madurez absoluta, de acuerdo con los especialistas del portal Desarrollo cognitivo (2018), esta etapa se desarrolla dentro del rango de 20 a 25 años, se inicia la vida laboral y el desarrollo social de forma independiente y responsable.

Dentro de nuestra sociedad la juventud tiene dos grandes aristas el primer grupo es el que consolida una familia en esta etapa de su vida y el segundo grupo es el que sin consolidar una familia busca experiencias de independencia, en cualquier caso lo importante de este grupo poblacional es que buscan el ahorro y la oferta sin poner en peligro la calidad de los productos adquiridos, por ellos es importante que un mercado de abastos en su transición a la modernidad consolide herramientas que llamen la atención de este público.

El distrito de Santiago de Surco cuenta con un 7.5% de población joven e innegablemente existirá un porcentaje inferior que haga referencia a personas jóvenes con discapacidad, considerar un mercado como un punto de reunión y abastecimiento beneficiaria directamente y de forma positiva las interacciones que tenga esta población con su entorno.

Tabla 3

Población al 30 de junio de 2015

distrito	Total	20-24 años
Santiago de Surco	344 242	27 340

Nota. Datos brindados por compendio estadístico provincia de Lima (2017).

2.2.3.1.4. Subindicador 4: Adultez

La Adultez es considerada la consolidación del desarrollo humano, según con los especialistas del portal Desarrollo cognitivo (2018), todo persona que este dentro del rango de edad de 25 a 60 años alcanzara el desarrollo físico y mental absoluto. De acuerdo a lo señalado en líneas previas la adultez es la consolidación del desarrollo y es probablemente la etapa donde la independencia y autonomía priman ya que una persona se hace responsable por sí mismo a nivel personal, económico y social, también es esta etapa donde agentes externos o internos generan accidentes, enfermedad, condiciones transitorias o permanentes de cambios de cómo se desarrolla o moviliza una persona, en esta circunstancia se debe reaprender y lidiar desde una conciencia absoluta los diferentes obstáculos que se evidencian en la ciudad.

Figura 61

Desarrollo de la mujer hasta la adultez



Nota. La figura muestra el crecimiento de una persona hasta alcanzar la adultez.

Fuente: Desarrollo cognitivo. <https://eldesarrollocognitivo.com/desarrollo-humano/>

El distrito de Santiago de Surco alberga 79 383 personas e independiente a su condición de discapacidad o no, es el grupo poblacional donde más se debe instruir e inculcar los beneficios de la calidad de vida pues se les podría considerar entes difusores de información que transmitan la concientización a menores y mayores.

Tabla 4

Población al 30 de junio de 2015

Año y distrito	Total	25-29	30-34	35-39
2015				
Santiago de Surco	344 242	25 292	26 126	27 965

Nota. Datos brindados por compendio estadístico provincia de Lima (2017).

2.2.3.1.5. Subindicador 5: Adulto mayor

En cuanto al adulto mayor, Tricio (2003) menciona que la Organización Mundial de la Salud fomenta el envejecimiento activo para el adulto mayor mediante el desarrollo de ciudades accesibles. para que sigan participando de la misma ciudad plena con el resto de personas, ya que el ser adulto mayor no significa ser una isla aislada de su entorno.

Se evidencia que la ciudad no está preparada para acoger la diversidad de características físicas del individuo, considero que referirnos a discapacidad generando diversos núcleos es disgregar de forma negativa los requerimientos que debemos incluir a la hora de diseñar; una puntualización constante del discapacitado es la falencia de seguridad que existe en la ciudad en general, ya sea en lo urbano o en algún equipamiento y la poca autonomía de desplazamiento y disfrute de la ciudad.

Las tablas que se brindan a continuación, dan a conocer la cantidad de personas catalogadas como adulto mayor que habitan el distrito de Santiago de

Surco, están divididas por grupos quinquenales para facilitar la categorización del grupo al que pertenecen y suman un total de 43 029 personas que equivale al 12.5% de la población distrital, es un porcentaje importante que ineludiblemente requiere de las condiciones de accesibilidad en la ciudad para que continúen con sus funciones sin obstáculos que interfieran o disminuyan la movilidad que tenían.

Tabla 5

Población total al 30 de junio, 2015

Año y distrito	Total	60-64 años	65-69 años	70-74 años	75-79 años
Santiago de Surco	344 242	16 079	10 674	7 310	4 664

Nota. Datos brindados por compendio estadístico provincia de Lima (2017).

Tabla 6

Población total al 30 de junio, 2015

PROVINCIA DE LIMA: POBLACIÓN TOTAL AL 30 DE JUNIO, POR GRUPOS QUINQUENALES DE EDAD, SEGÚN DISTRITO, 2014-2015

Año y distrito	Total	80 a más años
Santiago de Surco	344 242	4 302

Nota. Datos brindados por compendio estadístico provincia de Lima (2017).

2.2.3.2. Indicador 2: Condiciones de discapacidad

A continuación, detallaremos las condiciones de discapacidad conocidas en el ser humano, enfatizando en las características permanentes como son la discapacidad física, visual y auditiva. De acuerdo a los especialistas del Gobierno de la Ciudad de México (2016), es necesario incluir información sobre la antropometría de personas con discapacidad dirigida al diseño de espacios habitables, para así lograr tener un registro de las condiciones mínimas requeridas en el la elaboración de proyectos.

Los conceptos de la antropometría deberían de ser universales y de entendimiento de todas las personas porque somos una población con múltiples características e identidades que deben ser respetadas y estas características no deberían ser objeto de encasillamiento o maltrato.

En palabras de Diniz et al. (2009), la perspectiva social la discapacidad es concebida como las deficiencias que presenta una persona, esta puede ser física, mental o sensorial, también es importante remarcar la características de opresión que se transforma en barreras generadas por la sociedad hacia este grupo humano es decir hacia las personas que evidencian algún tipo de discapacidad.

Debido a diferentes barreras o taras que generamos como sociedad es preciso sumergirnos al desarrollo de la discapacidad y sus características para mejorar los componentes que existente en la ciudad y en consecuencia mejorar la calidad de vida de las personas con discapacidad.

Figura 62

Tipos de discapacidad



Nota. La figura brinda una representación de las diferentes condiciones de discapacidad.

Fuente:

https://www.google.com/search?q=tipos+de+discapacidad&rlz=1C1CHZN_esPE920PE920&sxsrf=ALeKk03kQQYayzxbkCpaH0AYmldRoV6q1g:1602029151669&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjy5ITUl6HsAhUUIbkGHScJDg4Q_AUoAXoECBwQAw&biw=1366&bih=608#imgcr=Yhw2w79Od6OdMM

2.2.3.2.1. Subindicador 1: Física

La discapacidad física es la que más se conoce y evidencia una dificultad en la movilidad de una persona, los especialistas en accesibilidad en la comunicación de Puntodis (s.f.) refirieron que a pesar de las diferentes enfermedades que ocasionan la discapacidad física existen algunas características repetitivas como dificultades de movilidad en la ciudad debido a las barreras físicas que existen y deben afrontar, las más habituales son la dificultad para movilizarse de forma autónoma de un lugar a otro, dificultad al circular verticalmente a través de escaleras o diferencia de niveles mediante escalones, dificultad para desplazarse o alcanzar un objeto dentro de un ambiente.

Existen múltiples factores genéticos que tienen como causa una discapacidad, también existen innumerables escenarios donde una persona tiene un accidente y queda en condición de discapacidad transitoria o permanente, es necesario decir que una condición de discapacidad no debe convertirse en un obstáculo que impida lograr accesibilidad en la ciudad, la educación y cualquier necesidad que tenga una persona.

Figura 63

Niño con discapacidad desplazándose por la ciudad



Nota. La figura muestra el libre acceso de la vereda para que una persona pueda desplazarse por la ciudad. Fuente: <https://akroseducational.es/blog/tipos-discapacidad-fisica/>

2.2.3.2.2. Subindicador 2: Visual

La discapacidad visual tiene como característica principal la ausencia de visión o disminución de la nitidez con la que ve una persona, el Grupo social ONCE (s.f.), define la visión como el principal factor que fomenta el desarrollo de una persona en su crecimiento generando autonomía y confianza en su actuar con las demás personas, en contraposición cuando una persona no ve o tiene una dificultad de visión muy aguda se presentan limitaciones como la facilidad de desplazamiento esto hace que disminuya la posibilidad de disfrutar de la ciudad y generar un entorno social que fomente la integración, a su vez otro importante factor es la diversidad de barreras arquitectónicas que existen en la ciudad. Refiriéndonos puntualmente a la ciudad esta debe brindar las condiciones necesarias para el libre tránsito, acondicionar los diferentes mobiliarios urbanos que se utilizan como medio de desplazamiento para las necesidades de esta población.

Figura 64

Ejemplos de discapacidad visual



Nota. La figura muestra el desplazamiento por la ciudad de una persona con discapacidad visual y una persona realizando sus labores con instrumentos adicionales debido a su discapacidad visual. Fuente: <https://www.once.es/dejanos-ayudarte/la-discapacidad-visual>

2.2.3.2.3. Subindicador 3: Auditiva

La discapacidad auditiva es percibida como la limitación de escuchar lo que sucede en el entorno y en la interacción con otra persona mediante la conversación, el Centro peruano de audición lenguaje y aprendizaje (s.f.) menciona que la ausencia de audición no impide el habla, puede suceder a cualquier edad y son múltiples los factores desencadenantes como el genético, un hecho puntual, consecuencia de una enfermedad, entre otros, es usual que la persona se aisle causando cambios en la personalidad, dificultad al socializar, deficiencia en el desarrollo educativo y el desplazamiento por la ciudad.

El tema de estudio del presente trabajo es enfocado en cómo mejorar la accesibilidad desde la perspectiva arquitectónica, es interesante como a lo largo del proceso de búsqueda de información se evidencia un vacío sustancial referente a la discapacidad auditiva.

Figura 65

Conversación entre personas con discapacidad auditiva



Nota. La figura muestra cómo se comunica una persona con discapacidad auditiva.

Fuente: <https://www.unir.net/educacion/revista/discapacidad-auditiva-aula/>

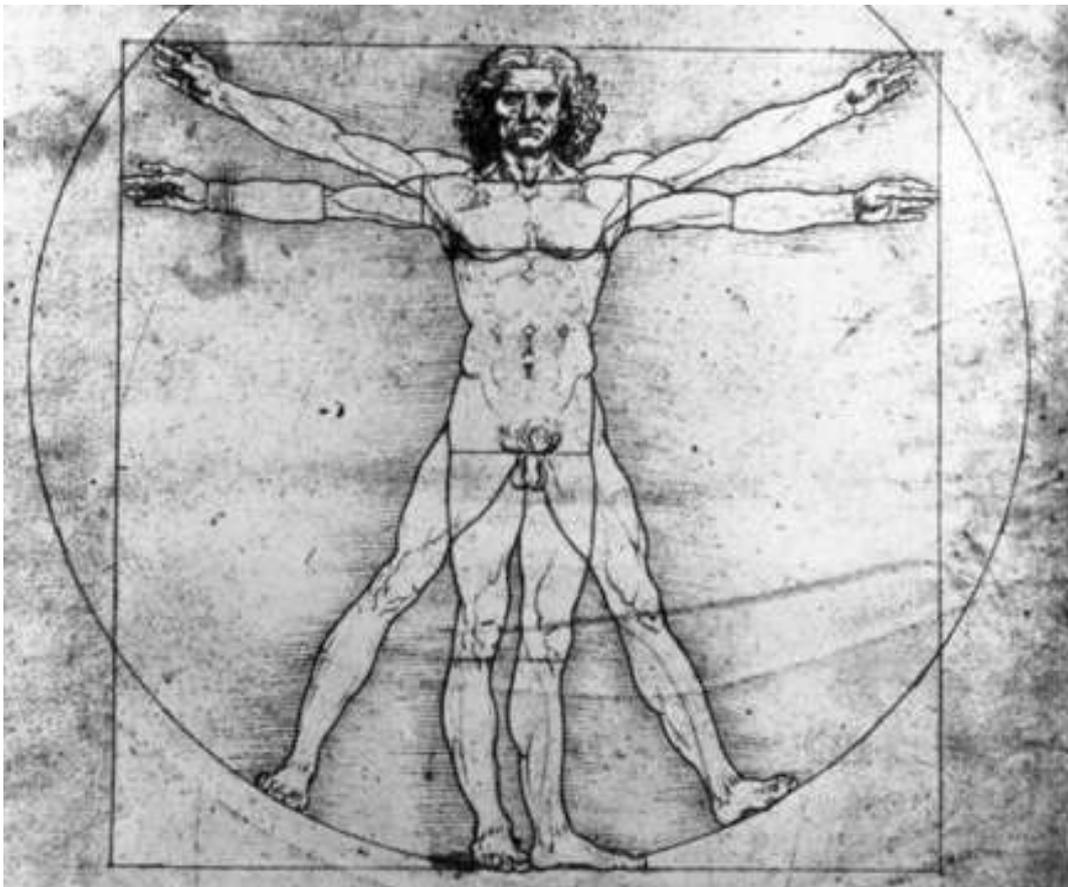
Es necesario desarrollar el **marco conceptual** para facilitar la comprensión de algunos términos, a continuación, se brindarán algunos términos que facilitarán la comprensión del desarrollo de la categoría **arquitectura comercial**.

La **antropometría** es el estudio de las proporciones del cuerpo y sus medidas, Romo (2002) menciona que nace en las culturas antiguas donde el precepto era la relación del hombre con los diferentes objetos existentes, esto se traducía en la relación de medidas que existía entre ambos.

Por ello en la actualidad la antropometría es estudiada en diferentes ramas de la ciencia. En el ámbito arquitectónico se enfoca en la medida y en las características de habitar que generan los espacios diseñados para el hombre. A continuación, se presentará la figura del hombre de Vitrubio el autor Leonardo da Vinci.

Figura 66

El hombre de Vitrubio



Nota. La figura las diferentes medidas y la relación con el hombre. Fuente: BBC News Mundo. <https://www.bbc.com/mundo/noticias-50095330>

Las **barreras arquitectónicas** son limitaciones que se presenta un equipamiento o en la ciudad y dificultan el tránsito continuo de las personas, Lotito y Sanhueza (2011) menciona que son obstáculos que independiente de su categoría compleja como la dificultad de tránsito o la nula posibilidad de transitar se caracterizan por interferir el desplazamiento de las personas, principalmente las personas con discapacidad, limitando el uso de servicios públicos o privados en un equipamiento o en la ciudad.

Estas barreras con aportan el desarrollo de la ciudad, genera puntos de conflicto y fomenta malas prácticas como la creación de caminos donde no está proyectado o invasión de la propiedad privada.

Figura 67

Circulación peatonal en barreras arquitectónicas



Nota. La figura muestra la dificultad de tránsito a consecuencia de una barrera arquitectónica. Fuente: Huelva Red. <https://huelvared.com/2017/11/06/en-un-mes-termina-el-plazo-legal-para-que-las-ciudades-eliminen-sus-barreras-arquitectonicas/>

Es usual utilizar el término **edificación** cuando nos referimos a una construcción independiente de sus características de uso, tamaño o aforo, Bembibre (2009) menciona que consiste en la articulación de la construcción que sea realizada por el hombre, tiene como destino el uso posterior de las personas que habitan en el lugar dependiendo de las características públicas o privadas, se catalogan iglesias, viviendas, comercios, edificios empresariales, edificios educativos, entre otros. Por ello un mercado de abasto también se considera una edificación con características de uso público que permite condicionar el diseño arquitectónico a implantar.

Figura 68

Edificación de un mercado de abastos



Nota. La figura muestra al mercado de abastos Los Precuros como muestra de edificación. Fuente: elaboración propia Valderrama Ventura (2020).

Se identifica como **usuario** a las diferentes personas que utilizaran un equipamiento arquitectónico o urbano, López (2017) menciona la importancia que se da al usuario en las últimas décadas ya que en base a las características de las personas que utilizaran cierta edificación se plantea las condiciones de función, uso y confort. Las características mencionadas hacen que las personas puedan utilizar las diversas edificaciones.

Figura 69

Usuarios del mercado de abastos Los Precursores



Nota. La figura muestra a los usuarios del mercado de abastos Los Precursores. Fuente: elaboración propia Valderrama Ventura (2020).

El **entorno urbano** es la ciudad que usualmente se analiza respecto a un equipamiento, Fernández (2006) menciona que el analizar el entorno urbano proporciona las características existentes de diferentes factores como el mobiliario urbano, el sistema vial peatonal y vehicular, las áreas verdes y el estado de conservación de cada una de ellas, pues se busca conocer todas las características actuales para determinar los aspectos positivos y negativos existentes.

Figura 70

Entorno urbano



Nota. La figura muestra el Entorno Urbano de Tversakaya en Moscú. Fuente: archiRED. <https://www.arquired.com.mx/arq/arquitectura/strelka-kb-anuncia-a-los-ganadores-del-concurso-del-entorno-urbano-tverskaya-en-moscu/>

El **desnivel** se refiere a la ausencia de un terreno uniforme, Casanova (s.f.) menciona que si al asignar dos puntos en determinado terreno se evidencia una diferencia en la elevación, entonces existe desnivel esto se traduce en la consideración de diferencia de los puntos para llegar a homogenizar el terreno.

Dentro del trabajo de investigación nos referimos al desnivel que existe en uno de los ingresos principales del mercado Los Precursores respecto a la avenida principal.

Figura 71

Desnivel existente en el mercado Los Precursores



Nota. La figura muestra a los usuarios del mercado de abastos Los Precursores. Fuente: elaboración propia Valderrama Ventura (2020).

El termino **diseño** permite concretar mediante la asignación de espacios habitable el origen de un equipamiento, de acuerdo con los especialistas del Banco Interamericano de Desarrollo (2019), después de definir el nivel conceptual se procede a desarrollar el proyecto arquitectónico mediante la ayuda normativa existente, en la integración se da mayor importancia a lograr la integración social mediante la propuesta de un equipamiento. Es muy usual generar un estudio de las características territoriales y las características socioculturales de la población como parte del proceso conceptual para brindar soluciones arquitectónicas que puedan incluirse en la propuesta arquitectónica, esto brinda la seguridad de que

cuando este ejecutado el equipamiento sea mimetizado al entorno urbano y la población.

Figura 72

Diseño de una vivienda



Nota. La figura brinda una referencia de la ejecución de un proyecto de diseño.

Fuente: Euroinnova. <https://www.euroinnova.pe/cursos/diseño-arquitectónico>

Los **hitos** son considerados espacios de reunión o de orientación porque se toman como puntos de referencia, usualmente son edificaciones muy resaltantes las que refieren esta denominación, Gómez y Arner (2008) mencionaron que cuando una edificación es identificada de forma muy rápida por sus características arquitectónicas, de color o uso de tal manera que resalta sobre las demás edificaciones del entorno urbano nos referimos a un hito, es importante acotar que los hitos son parte de la identidad de un lugar que se convierte en un punto de ubicación para la población.

Un mercado tiene la posibilidad de convertirse en un hito ya que puede ser un referente de la arquitectura comercial para la ciudad, en la ciudad de Lima los hitos más representativos son edificios comerciales o monumentales.

Es usual ver diferentes tipos de **mobiliario urbano** por la ciudad ya que fomentan el desarrollo de diferentes actividades al aire libre y permiten la integración social, Utrilla y Jiménez (2010) mencionaron que son elementos que brindan identidad a la ciudad pues estructuran el perfil urbano algunos de los más característicos son los asientos, postes de iluminación, recolectores de basura, acondicionamiento de parques con juegos infantiles, paraderos de bus entre otros.

Figura 73

Mobiliario urbano que fomenta el desarrollo social



Nota. La figura brinda un ejemplo de disposición del equipamiento urbanos. Fuente: Parques Alegres. <https://parquesalegres.org/biblioteca/blog/importancia-del-mobiliario-urbano/>

La **peatonalización** consiste en eliminar el tránsito vehicular para fomentar la caminata de los peatones con el fin de generar mayor disfrute de lo que la ciudad ofrece, Simó et al. (2018) menciona que según registros el país de Estados Unidos es denominado pionero en peatonalización ya que desde los años veinte fomentaron medidas en diferentes ciudades que permitan mejorar el perfil urbano para el disfrute de sus habitantes medidas que posteriormente fueron implementadas en el continente Europeo, a partir del año 1992 se fomentó la relación entre el comercio y la peatonalización debido al beneficio económico que representa, es así que en la actualidad el termino está definido como la apertura al peatona es decir las personas que transitan para que disfruten de la ciudad sin

interferencia vehicular, esto beneficia directamente en la calidad de vida y el interés por participar de la ciudad.

El **usuario** es toda persona que se convierte en comprador o requiera acceder a algún servicio, los especialistas de la ONG Accesibilidad Global (s.f.), lo define como aquel individuo que requiere algún servicio ya sea en un equipamiento urbano o arquitectónico donde necesita permanecer un periodo de tiempo, adquirir productos o servicios.

A continuación, se brindarán algunos términos que facilitarán la comprensión del desarrollo de la categoría **accesibilidad**.

El termino **adaptar** hace referencia a la acción de modificar algo que ya tenía una estructura concebida, los especialistas de la ONG Accesibilidad Global (s.f.) refirieron que usualmente la adaptación relacionada con accesibilidad hace referencia a mejorar las condiciones de uso y operatividad que necesitara una persona con discapacidad.

Los diferentes aparatos que benefician la movilidad de una persona son denominados **ayuda técnica**, los especialistas del Comité de Accesibilidad para Personas con Discapacidad (s.f.) refirieron que todo dispositivo tecnológico que beneficie la rehabilitación o mejore la movilidad de la población con discapacidad es considerada una ayuda técnica, algunos de los más conocidos son los bastones, silla de ruedas, bastón blanco, muletas, entre otros.

En arquitectura es usual referirnos al termino **calidad de vida** ya que constituye el fin supremo de las propuestas de diseño urbano o arquitectónico, Fernández (2006) refirió que existen diversas características que delimitan el nivel de calidad de vida como el poder adquisitivo de los habitantes; el acceso a necesidades básicas como el agua y desagüe, la energía eléctrica y la vivienda; la existencia de espacios de uso colectivo para la recreación, educación u otros; el nivel de seguridad que existe en el lugar, los factores de contaminación y los diferentes equipamientos como comercio, salud y otros.

Figura 74

Calidad de vida para los diversos usuarios



Nota. La figura muestra diferentes tipos de usuarios. Fuente: Coyuntura económica. <https://coyunturaeconomica.com/informacion/que-es-la-calidad-de-vida-y-como-se-mide>

El **CONADIS** es una entidad gubernamental, el portal web del Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables (s.f.) indicó que el Consejo Nacional Para la Integración de la Persona con Discapacidad vela por los derechos, busca eliminar brechas, busca mejorar el entorno urbano arquitectónico con el propósito de alcanzar la igualdad de las personas con discapacidad.

Cuando nos movilizamos de un lugar a otro estamos generando un **desplazamiento**, Arroyo (2011) menciona que al desplazarnos interactuamos con la ciudad edificada pues se configuran distintas formas de movilidad como la centralidad que está enfocada en los centros urbanos, hitos, nodos y diferentes disposiciones que se generan desde la posibilidad de transitar por la ciudad.

Figura 75

Desplazamiento de una persona con discapacidad por la ciudad



Nota. La figura muestra una forma de desplazamiento. Fuente: La República. <https://larepublica.pe/sociedad/2020/10/16/arquitectura-inclusiva-la-importancia-de-generar-espacios-accesibles-para-personas-con-discapacidad-atmp/>

El término **discriminación** está muy relacionado con la discapacidad ya sea de forma directa o indirecta debido a las diversas taras que se interiorizan en el pensamiento colectivo de la población, los especialistas del Comité de Accesibilidad para Personas con Discapacidad (s.f.) refirieron que se incide en la acción de discriminar cuando excluimos las posibilidades de otra persona al considerar no apto desde nuestra percepción particular y sin ser objetivo limitando así el desarrollo en condiciones de igualdad de otros individuos.

El **diseño universal** también es considerado diseño para todos debido a que busca englobar el uso de todas las personas, los especialistas de la Fundación ONCE para la Cooperación e Inclusión Social de Personas con Discapacidad (2011) mencionaron que se considera el uso de un equipamiento o mobiliario considerando la diversidad de personas que utilizaran este sin adaptar el medio para su uso con el fin de fomentar la autonomía. Las características de diseño

universal implantadas en la ciudad benefician el desarrollo social y económico que posibilita la consolidación de mayores oportunidades para las personas.

Figura 76

Diversidad de personas en la ciudad



Nota. La figura brinda una referencia del desarrollo de una ciudad considerando las características de diseño universal. Fuente: Consejo Nacional para el Desarrollo y la Inclusión de las Personas con Discapacidad. <https://www.gob.mx/conadis/articulos/disenio-universal>

La **diversidad** en accesibilidad hace referencia a las múltiples características que puede tener algo o alguien, los especialistas de la ONG Espacio Accesible (2018) refirieron que la diversidad incluye a todos sin excepción y en condiciones de igualdad para ser actores de derechos y deberes que corresponden al individuo, se considera todo ámbito de desarrollo social, económico, político y ciudadano.

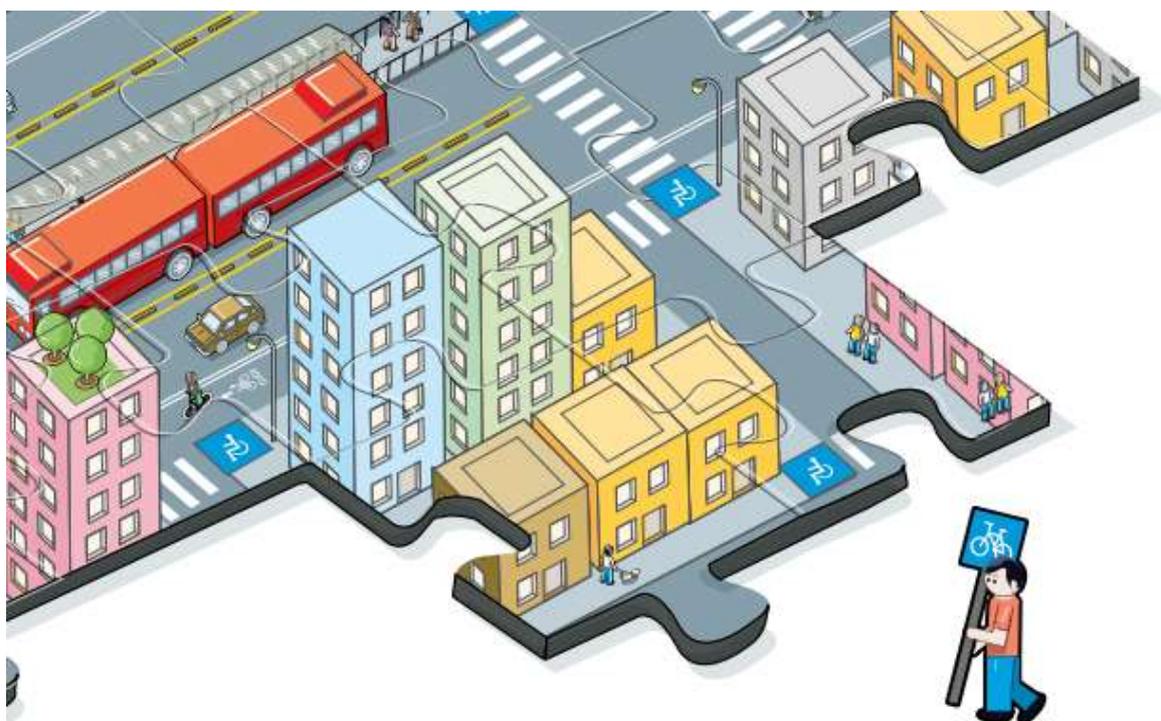
Al referirnos a **ergonomía** nos referimos a cómo mejorar la autonomía de un individuo, los especialistas de la organización COCEMFE (s.f.) mencionaron que mediante la unión de las herramientas tecnológicas con las ideas del ser humano para mejorar los procesos de ejecución, optimización y operatividad en el trabajo, su relación con la discapacidad es que permite el desarrollo de este grupo población incentivando el desarrollo personal de la diversidad de población existente.

Dentro de un mercado puede existir un comerciante con algún tipo de discapacidad que requiera de soluciones que posibiliten el desenvolvimiento integral de la persona al desarrollar sus actividades, esto fomenta la autonomía y la calidad de vida.

La definición de **inclusión social** menciona que la ciudad debe estar diseñada para toda la diversidad antropométrica existente, de acuerdo a la información brindada por los especialistas de la Organización de las Naciones Unidas - ONU (2016), cuando aspiramos a la equidad considerando la diversidad de características que tiene la población para a partir de ello brindar propuestas que engloben a toda la población evitando aislar a un sector poblacional se fomenta la inclusión social. Se debe considerar el acceso en igualdad de condiciones a todos los espacios que brinda una ciudad independiente a su carácter público o privado brindando especial atención a los usuarios vulnerables.

Figura 77

Ciudad inclusiva



Nota. La figura muestra un ejemplo de ciudad considerando la inclusión. Fuente: Manual de participación en políticas de movilidad y desarrollo urbano (2014). <file:///C:/Users/Isabel%20Valderrama/Downloads/manual-de-participacion.pdf>

Cuando nos referimos a **igualdad de oportunidades** hacemos mención en las diversas posibilidades que tiene un persona en el ámbito social, cultural, político, económico, es decir en todas las posibilidades que puede tener alguien a lo largo de su vida, los especialistas del Comité de Accesibilidad para Personas con Discapacidad (s.f.) refirieron que las innovaciones efectuadas en cualquier ámbito deben ser consideradas para la diversidad de usuarios que existen, concretamente enfatiza que se debe pensar en la población con discapacidad en cualquier mejora con el fin de no limitar su desarrollo.

En cuanto a la relación del término igualdad de oportunidades con la arquitectura comercial se puede indicar que toda persona con discapacidad que tenga posibilidades de movilidad debe contar con la posibilidad de acercarse a un mercado o comercio para adquirir productos o servicios según sea su conveniencia.

La **lengua de señas** es un medio de comunicación utilizado por las personas con discapacidad auditiva, los especialistas del Comité de Accesibilidad para Personas con Discapacidad (s.f.) mencionaron que esta lengua se ejecuta mediante la gesticulación y movimiento de las manos principalmente pero requiere de acuerdo a la expresión utilizada que movimiento corporal, el medio captador de toda la información brindada es la vista.

Es común que al utilizar esta forma de comunicación sea necesario prestar mucha más atención al sentido de la vista porque si una persona se moviliza mientras se comunica deberá tener la atención en ambas acciones al mismo tiempo por ello es esencial que la ciudad brinde las características de accesibilidad necesaria para preservar la autonomía y seguridad de este grupo poblacional.

El **sistema braille** es una forma de comunicación que utilizan las personas con discapacidad visual, los especialistas de la organización Accesibilidad Global (s.f.) mencionaron que este es un sistema con una codificación estructurada que presenta letras y números, mediante la lectura de signos con relieve se generan textos, señalización táctil en la ciudad o en distintos establecimientos.

La señalización táctil es una herramienta que se debe incluir en cualquier equipamiento comercial ya que brinda inclusión y accesibilidad para la diversidad antropométrica que existe.

La **vulnerabilidad** hace referencia a una posición de peligro respecto a alguna situación, los especialistas del Comité de Accesibilidad para Personas con Discapacidad (s.f.) comentaron que no importa la situación por la que radica una posición de vulnerabilidad, cuando una persona o grupo de personas se encuentra en riesgo físico, mental que pone en peligro su integridad y dificulta o genera un retroceso en su calidad de vida se habla de una desventaja y falencia de oportunidades.

III. METODOLOGIA

3.1. Tipo y diseño de investigación

Este trabajo de investigación busca entender cómo percibe la población, es decir los diferentes tipos de personas que existen en determinado lugar, las características actuales del mercado Los Precursores, para identificar la problemática actual y así brindar una posible solución, por ello, es necesario delimitar el tipo y diseño de investigación que se utilizara, según las palabras del autor Hernández et al. (2014), el **enfoque cualitativo** inicia con alguna idea de investigación, con esta idea se busca profundizar en los puntos de vista de la población ya que el tema del estudio no presenta estudios previos sobre su realidad problemática. Se utiliza este enfoque en la investigación para acercarnos al tema que se está tratando mediante un abordaje general de las condiciones del contexto del que sea habla.

Fresno (2019) sostuvo que el tipo de **investigación aplicada** plantea resolver problemas en base a conocimientos ya consolidados para mejorar las condiciones existentes a corto o mediano plazo. Es así que nos basaremos en los diferentes censos poblacionales, censo de mercados e información de reglamentos, leyes y diferentes fuentes referidas al tema para profundizar los conocimientos y orientar con mayor claridad los lineamientos del estudio.

Según Hernández et al., (2014), el **diseño fenomenológico** recolecta información referente al tema de estudio mediante la exploración del caso, la descripción de la realidad actual y recauda información de la experiencia de las personas con respecto al tema de estudio. Debido a las diferentes opiniones que brindan las personas con referencia a sus experiencias es necesario entender mediante diferentes técnicas como la entrevistas, la observación, y los grupos de personas a los que está dirigido ya que mediante toda la información adquirida se describe y trata de comprender las características en común de las diferentes personas.

De acuerdo a la información brindada por autor Fresno (2019), **el nivel descriptivo** busca profundizar sobre el tema de estudio, para evidenciar las características propias del lugar o la opinión de las personas sin diferenciar positiva o negativamente alguna opinión o generar comparaciones al respecto. Por ello esta

investigación se enfocará en evaluar el comportamiento de los clientes y de las personas que pasan por el mercado Los Precusores sin hacer uso del equipamiento para a partir de sus opiniones generar el planteamiento de posibles mejoras para el comercio y los usuarios.

3.2. **Categorías, Subcategorías y matriz de categorización**

En el siguiente apartado definiremos las categorías que brindan la estructura central del trabajo de investigación.

Tabla 7

Tabla de categorías

Numero	categoría
Categoría 1	Arquitectura comercial
Categoría 2	accesibilidad

Nota. Datos brindados por el autor. Valderrama (2020).

En el siguiente apartado definiremos las **subcategorías** que desglosa los subtemas que se abarca en el proyecto de investigación con el fin de delimitar con mayor exactitud los objetivos que se pretenden alcanzar.

Tabla 8

Tabla de subcategorías

Categorías	Subcategorías
Arquitectura comercial	Diseño universal
	Entorno urbano del mercado
	Necesidades espaciales de personas con discapacidad
Accesibilidad	Problemática actual de accesibilidad
	Perspectiva del discapacitado
	Diversidad antropométrica

Nota. Datos brindados por el autor. Valderrama (2020).

En cuanto a la **matriz de categorización** brinda la información detallada de todos los apartados a considerar en el proyecto de investigación.

Tabla 9

Matriz de categorización de la categoría arquitectura comercial

Matriz de operacionalización de variables									
Estudio de la arquitectura comercial con el fin de mejorar la accesibilidad del mercado Los Precursores en Santiago de Surco									
Categoría	Definición	Objetivos Evaluar de qué manera la arquitectura comercial funciona como estrategia para mejorar la accesibilidad de las personas con discapacidad, en el mercado Los Precursores en Santiago de Surco.	Subcategorías	Indicadores	Subindicadores	Fuentes	Técnicas	Instrumentos	
Arquitectura comercial	La arquitectura comercial es indispensable para el desarrollo de cualquier urbe, ya que brinda hitos, núcleos o lugares donde se desarrolla la vida de la ciudad mediante las diversas configuraciones sociales, mediante el sentido de identidad de los habitantes del lugar y a su vez esto aporta en el crecimiento económico del lugar. (Martínez 2018)		1. Investigar las características de diseño universal que permitan la accesibilidad en el mercado Los Precursores.	Diseño universal (Gobierno de la ciudad de México 2016)	Accesos al interior	Peatonal Vehicular	Material bibliográfico; libro, artículo, tesis, norma.	Análisis documental	Ficha de análisis de contenido
			2. Investigar las características del entorno urbano existente para proponer mejoras que incrementen la afluencia de clientes.	Entorno urbano del mercado (Gobierno de México 2016)	Circulación	Horizontal Vertical			
					Distribución de ambientes	Puestos de venta Abastecimiento y despacho Residuos sólidos y limpieza Administración			
			3. Determinar las necesidades espaciales que requieren las personas con discapacidad.	Necesidades espaciales de personas con discapacidad (Gobierno de México 2016)	Diseño vial	Bicicleta Mototaxi Vehicular Vereda			
					topografía	desnivel			
					Áreas verdes				
			Requerimientos espaciales para discapacidad física	Dimensiones	Requerimientos espaciales para discapacidad visual				
			Requerimientos espaciales para discapacidad auditiva						

Nota. Datos brindados por el autor. Valderrama (2020).

3.3. Escenario de estudio

El escenario de estudio hace referencia a delimitar donde se desarrollará la investigación considerando que se trata de un estudio de caso específico, es necesario mencionar lo indicado por Creswell (2013), el estudio de caso requiere brindar información detallada sobre la ubicación, las características sociales, actividades económicas del lugar, el contexto histórico donde se desarrolla el planteamiento del problema para explorar a profundidad mediante diferentes fuentes. Es decir, se debe brindar la información más detallada posible, con el fin de poner en contexto a cualquier persona que desee entender la problemática que se está estudiando.

El escenario de estudio está **ubicado** dentro del distrito de Santiago de Surco en la provincia de Lima en Perú, **delimita** territorialmente por el Norte con los distritos de Ate Vitarte y San Borja; por el Sur con los distritos de Barranco y Chorrillos; por el Este con los distritos de La Molina y San Juan de Miraflores Y por el Oeste con los distritos de Surquillo y Miraflores.

Figura 78

Ubicación del distrito de Santiago de Surco



Nota. La figura muestra los límites distritales del distrito de Santiago de Surco.

Fuente: Municipalidad de Santiago de Surco. <https://www.surco.net/>

El caso de estudio está ubicado cerca de dos límites distritales, la referencia de cercanía está contabilizada en base a la distancia aproximada recorrida caminando, por el Sur delimita con el distrito de Chorrillos donde se contabiliza

veintidós minutos de recorrido, por el Este delimita con el distrito de San Juan de Miraflores donde se contabiliza diez minutos de recorrido; se brinda esta medición

Figura 79

Ubicación del mercado Los Precursores con respecto a los límites distritales y las coordenadas del mercado Los Precursores

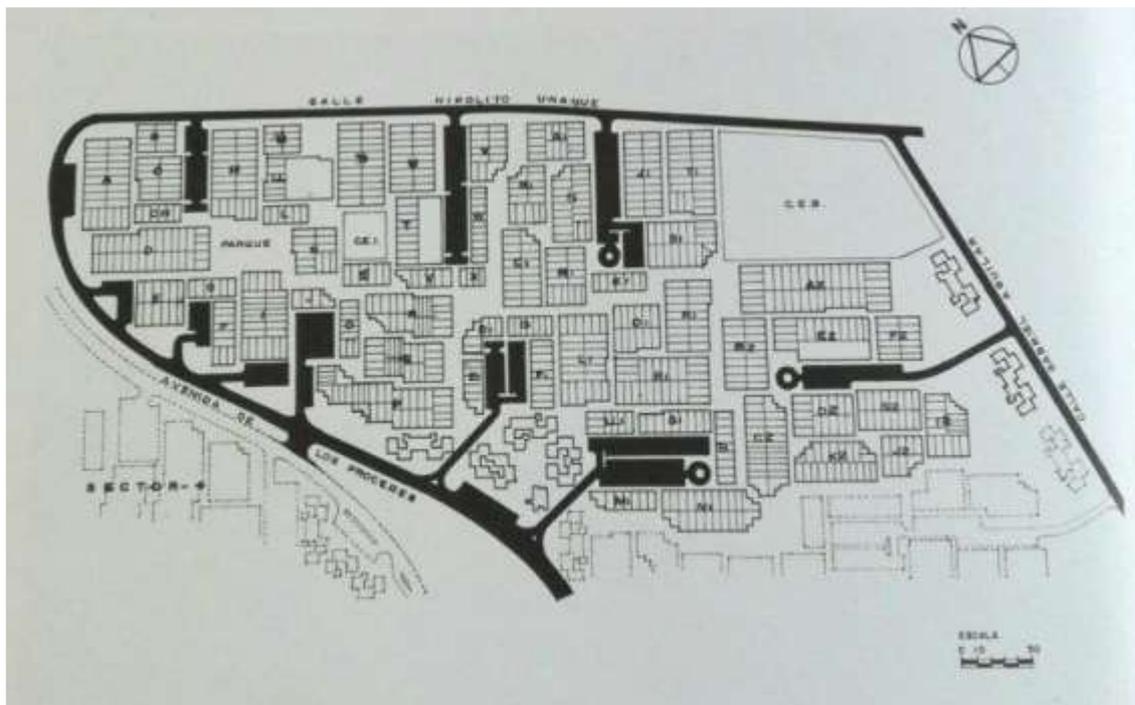


Tomado de <https://www.google.com.pe/maps/search/MERCADO+LOS+PRECURSORES/@-12.1589747,-76.9904985,17.25z?hl=es&authuser=0> Tomado de <https://www.sunearthtools.com/dp/tools/conversion.php?lang=es>

El mercado Los Precursores **pertenece** a la urbanización Los Precursores, su ubicación fue asignada según el planteamiento urbano territorial dirigido por el programa de vivienda ENACE, los arquitectos encargados fueron Juvenal Baracco, Jose Bentín y Alfredo Montagne este programa se ejecutó en el gobierno del presidente Fernando Belaunde Terry. De acuerdo a lo indicado por Haymes et. al. (2016), el área del proyecto tiene 23,23 hectáreas, es de uso mixto que consta de 897 unifamiliares, 24 multifamiliares y 10 casas tienda, un centro educativo inicial, un centro de educación básica, 16 tiendas, un parque infantil. La información no precisa si el proyecto urbano arquitectónico contempla la ubicación del mercado Los Precursores.

Figura 80

Propuesta urbana de la urbanización Los Precurosos



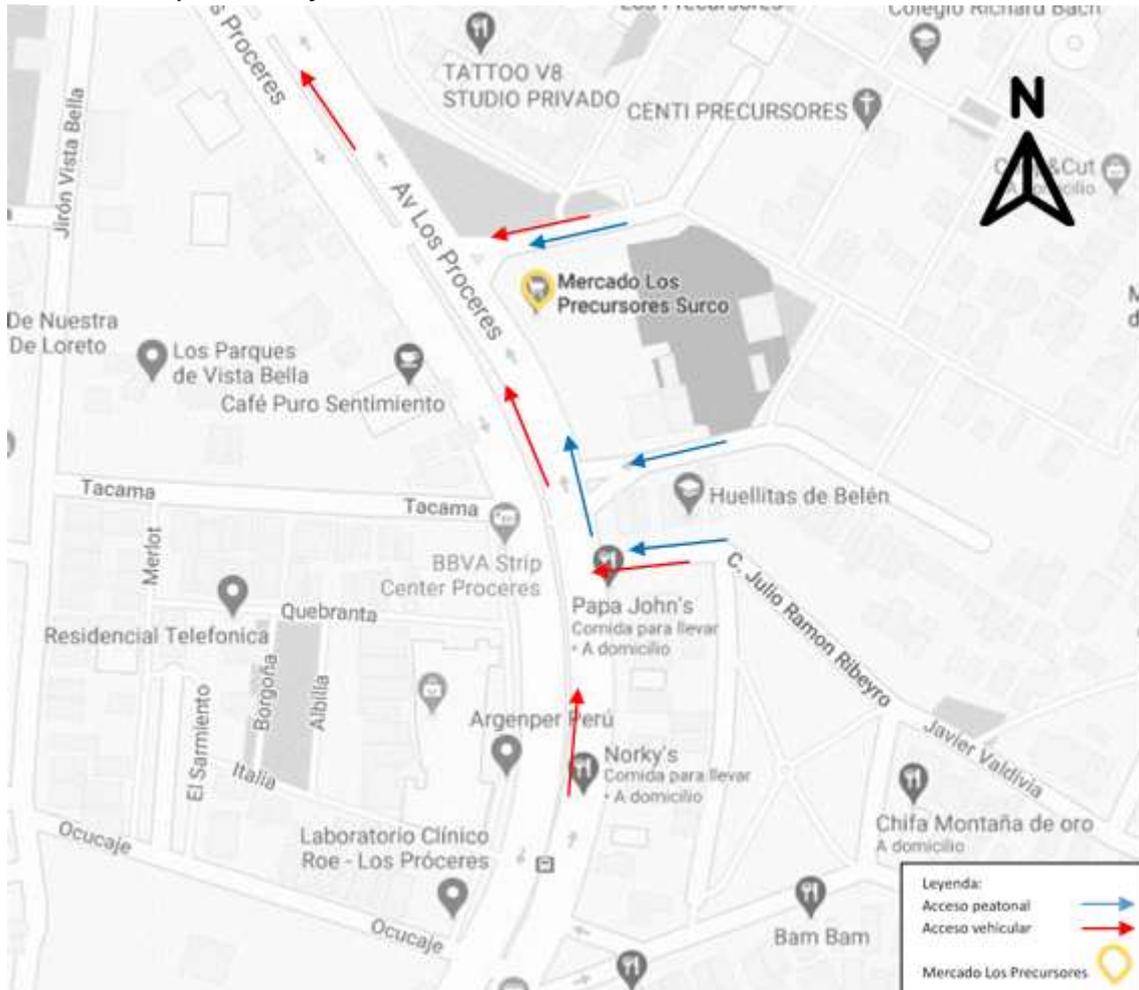
Nota. Urbanización Los Precurosos. Fuente: Diaz et. Al. (2018)

Tiene **acceso vehicular** desde una avenida principal y una calle, se precisa que entre la avenida Los Próceres y el mercado Los Precurosos existe un estacionamiento que cuenta con acceso lateral en sentido de Sur a Norte; en cuanto a la calle teniente Rodríguez de Mendoza el acceso da directamente a uno de los ingresos principales del mercado.

Cuenta con diferentes **accesos peatonales**, desde la Avenida Los Próceres se tiene que cruzar el semáforo ubicado en el cruce con la calle Walter Rosales, también se puede acceder desde la calle Ricardo Palma que esta adyacente a la parroquia nuestra señora del Monte Carmelo, estos dos accesos dan al ingreso del mercado ubicado en avenida Los Próceres y el ultimo acceso peatonal es desde la Calle Teniente Rodríguez de Mendoza que da directamente al mercado. A continuación, se brinda una gráfica que refleja las características descritas.

Figura 81

Recorrido peatonal y vehicular al mercado Los Precurosos



Nota. Ubicación del mercado Los Precurosos. Tomado de <https://www.google.com.pe/maps/search/mercado+los+precurosos/@-12.1584059,-76.9898886,18z?hl=es&authuser=0>

A nivel **topográfico** el mercado Los Precurosos presenta desnivel de tres metros ya que la infraestructura del mercado está ubicado a 72 m.s.n.m. y la avenida Los Próceres está a 69 m.s.n.m., a continuación, se muestra una imagen donde se evidencia la diferencia de niveles.

Figura 82

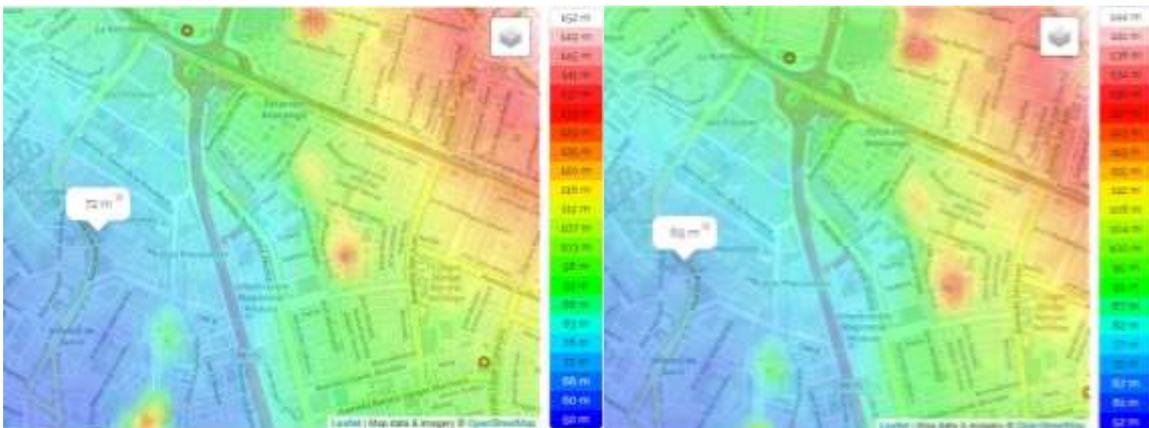
Desnivel del mercado Los Precursores



Nota. Mercado Los Precursores. Tomado de <https://www.google.com.pe/maps/@-12.1582702,-76.9887812,3a,75y,352.37h,90.37t/data=!3m6!1e1!3m4!1su-r2lt9buUTYwTaG6FGOqQ!2e0!7i13312!8i6656?hl=es&authuser=0>

Figura 83

Mercado Los Precursores en metros sobre el nivel del mar



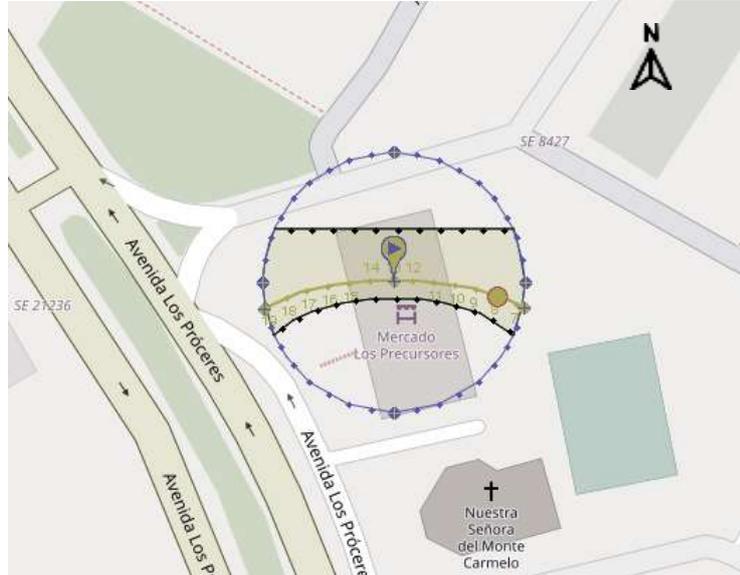
Nota. Topografía del mercado Los Precursores. Tomado de <https://es-pe.topographic-map.com/maps/fhj2/Santiago-de-Surco/>

Las **condiciones climáticas** del lugar se caracterizan por presentar un **recorrido solar** de Este a Oeste durante todo el año, pero cambia la ubicación del paralelo, seguidamente se muestra una figura donde se delimita el rango de desplazamiento del paralelo durante todo el año, es limitado por dos segmentos de

color negro. En la medición presentada en la figura se evidencia la tendencia del paralelo en dirección sur.

Figura 84

Recorrido solar del mercado Los Precurosos



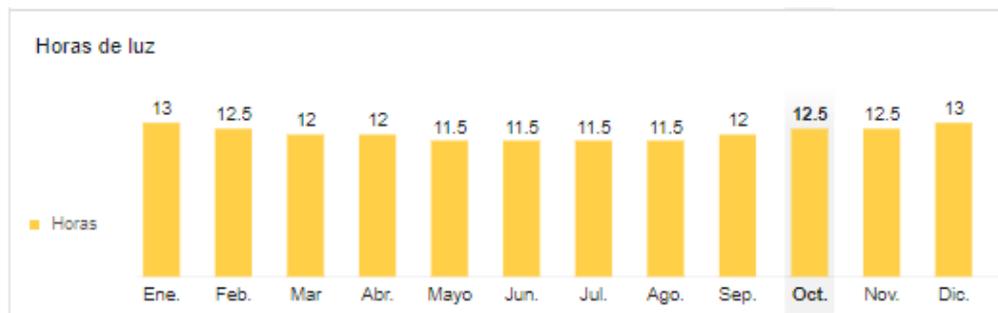
Nota. La figura brinda la carta solar del día 21 de octubre de 2020. Fuente:

https://www.sunearthtools.com/dp/tools/pos_sun.php?lang=es#top

Las horas de luz que predominan en el distrito de Santiago de Surco están en el rango de 11.5 a 13 por día, la siguiente imagen brinda los rangos indicados y delimita cuatro categorías, en la primera categoría se evidencia un total de 11.5 horas de luz por día incluye a los meses de Mayo, Junio, Julio y Agosto; la segunda categoría es 12 horas de luz por día que engloba a los meses Marzo, Abril y Septiembre; la tercera categoría es de 12.5 horas por día e incluye a los meses de Febrero y Noviembre; la cuarta categoría de 13 horas por día incluye a los meses de Enero y Diciembre.

Figura 85

Horas de luz anual en el distrito de Santiago de Surco

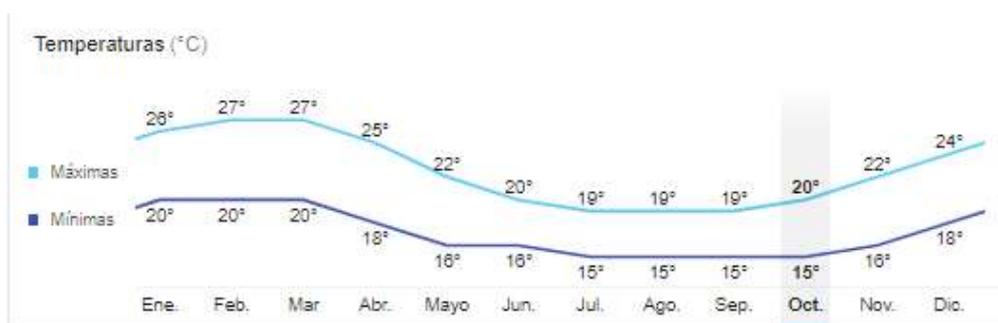


Nota. La figura brinda el promedio anual de horas de sol en el distrito de Santiago de Surco. Fuente: <https://www.ncdc.noaa.gov/>

La **temperatura** en el distrito de Santiago de Surco fluctúa entre los 15° y 27° durante todo el año, la categoría máxima anual es de 27° que corresponde a los meses de Febrero y Marzo, la categoría mínima anual es de 15° que corresponde a los meses de Julio, Agosto, Septiembre y Octubre.

Figura 86

Temperatura anual en el distrito de Santiago de Surco

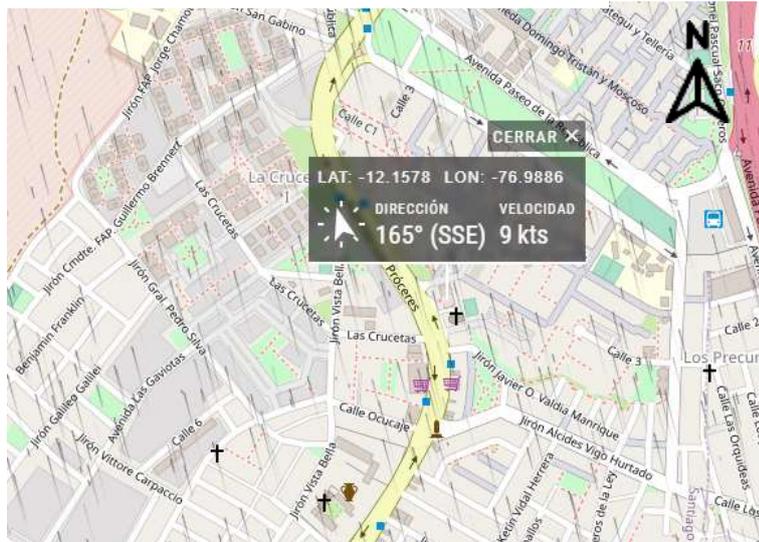


Nota. La figura brinda el promedio anual de la temperatura. Fuente: <https://www.ncdc.noaa.gov/>

Los **vientos** se dirigen en sentido Sureste el rango de velocidad es 6 a 9 kilómetros por hora, en la siguiente figura se muestra de forma más didáctica como impacta el viento sobre el mercado Los precursores.

Figura 87

Mapa de recorrido de vientos

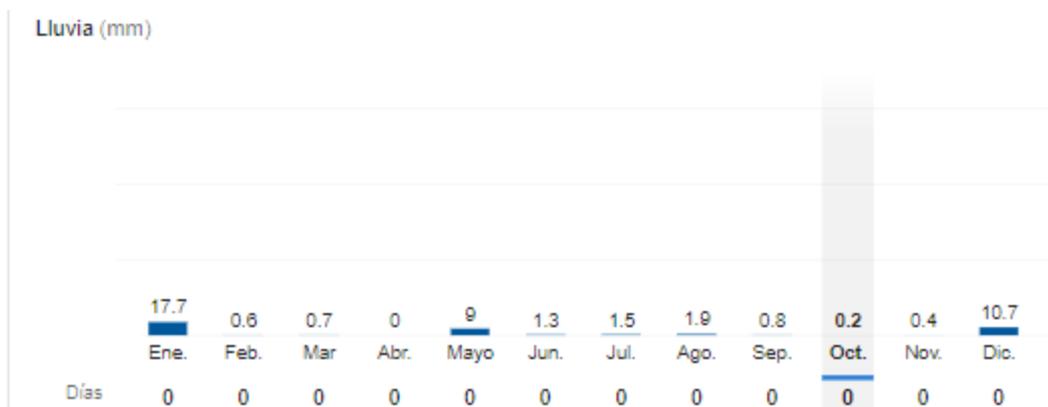


Nota. La figura muestra el recorrido de vientos del sector donde está ubicado el mercado Los Precursores. Fuente: <https://es.windfinder.com/#16/-12.1573/-76.9898>

El lugar donde está emplazado el mercado Los Precursores evidencia escasez de lluvias a lo largo del año, a continuación, se brinda una recopilación de la información anual de lluvias en el distrito de Santiago de Surco. Se precisa que la unidad de medida es milímetro por metro cuadrado.

Figura 88

Recopilación anual de lluvias



Nota. La figura brinda la recopilación anual de las lluvias, la unidad de medida utilizada es milímetro por metro cuadrado. Fuente: <https://www.ncdc.noaa.gov/>

Los equipamientos inmediatos al mercado Los Precursores son, adyacente y en dirección Sur está ubicada la parroquia Nuestra Señora del Monte Carmelo; adyacente y en dirección Este se encuentra el complejo deportivo Los Precursores, se brinda una imagen del emplazamiento de los equipamientos; estos equipamientos junto con el mercado Los Precursores forman una manzana que brinda esparcimiento, abastecimiento y culto.

Figura 89

Ubicación de equipamientos adyacentes al mercado Los Precursores



Nota. Las figuras pretenden dar mayores alcances espaciales de los equipamientos adyacentes al mercado Los Precursores. Fuente: <https://www.google.com.pe/maps/@-12.1573533,-76.9883832,3a,75y,175.94h,90.05t/data=!3m6!1e1!3m4!1sXXj7JIMxwKovr5YEoY1Wgw!2e0!7i133!2!8i6656?hl=es&authuser=0>

Los equipamientos que se encuentran en un radio de influencia de 25 metros están ubicados en los laterales de la avenida Los Próceres, en la dirección sur norte, al lado derecho se ubican farmacias, restaurantes, centros dentales, tiendas como Mass, Tambo, lavanderías, gimnasio, centro de lavado de autos. Al lado izquierdo se ubica el penta mall que cuenta con establecimientos como laboratorios, Norkys, Tottus, peluquería y bancos. Todos los establecimientos mencionados

Figura 90

35.

Entorno adyacente al mercado Los Precursores



Nota. Equipamiento urbano cercano al mercado Los Precursores. Fuente: <https://www.google.com.pe/maps/@-12.1590471,-76.9887113,3a,75y,271.38h,89.72t/data=!3m6!1e1!3m4!1sINHcvPqtJ0mxFJKw7DaZmQ!2e0!7i13312!8i6656?hl=es&authuser=0>

En cuanto a la percepción de seguridad que existe en el distrito de Santiago de Surco se brindara información referente al número de efectivos de serenazgo y el número de puestos de vigilancia existentes en los periodos 2015 y 2016 para proporcionar una evidencia tangible de los avances alcanzados en este aspecto.

Tabla 11

Servicio de serenazgo en el distrito de Santiago de Surco, periodo 2015-2016

Distrito	2015		2016	
	Número de efectivos de Serenazgo	Número de puestos de vigilancia	Número de efectivos de Serenazgo	Número de puestos de vigilancia
Santiago de Surco	1064	35	1073	36

Nota. Información al 30 de junio del 2016.

En el ámbito **medioambiental** existen algunas potencialidades desarrolladas en el distrito de Santiago de Surco, el distrito es considerado como uno de los que más importancia da al mantenimiento y asignación de áreas verdes, a continuación, se brinda la información recopilada por el INEI referente a las categorías de áreas verdes en el distrito y la cantidad que representa en metros cuadrados.

Tabla 12

Conservación de áreas verdes en espacios públicos 2015

Distrito	Total	Tipo de área				
		Plazas	Parques, parques zonales y zoológicos	Jardines y óvalos	Bermas	Alamedas
Santiago de Surco	2 229 554	3 205	1 459 082	372 943	394 324	-

Nota. Datos tomados del Instituto de Estadísticas e Informática – Registro Nacional de Municipalidades

En cuanto a los residuos sólidos es preciso decir que el distrito brinda horarios de recojo y cuenta con zonas de acumulación de basura, esto evita la aglomeración de basura en las calles, concretamente en la zona de estudio no se evidencia problemas de acumulación de basura que genere contaminación o incidencia negativa, en las siguientes tablas se brinda información referente el tratamiento de residuos sólidos en rellenos sanitarios, cantidad de recojo diario de residuos sólidos y un promedio de la generación de residuos sólidos por habitante.

Tabla 13

Provincia de Lima: Residuos sólidos controlados en los rellenos sanitario, 2014-2016 (toneladas)

Distrito	Año 2014	Año 2015	Año 2016
Santiago de Surco	143 850	143 671	146 047

Nota. Datos tomados del Instituto de Estadísticas e Informática – Registro Nacional de Municipalidades

Tabla 14

Provincia de lima: cantidad promedio diario de residuos sólidos, según distrito, 2015 (kilogramos)

Distrito	Municipalidades que realizaron recojo de residuos solidos	Cantidad promedia diario de recojo de residuos solidos
Santiago de Surco	1	395 473

Nota. Datos tomados del Instituto de Estadísticas e Informática – Registro Nacional de Municipalidades.

Tabla 15

*Generación per cápita de residuos sólidos, 2014-2016 (kilogramo por habitante por día - kg/Hab*día)*

Distrito	Año 2014	Año 2015	Año 2016
Santiago de Surco	1,23	1,15	1,38

Nota. Datos tomados del Instituto de Estadísticas e Informática – Registro Nacional de Municipalidades.

3.4. Participantes

Es necesario precisar las características de los participantes de la investigación, esto permite delimitar más claramente el proceso investigativo, de acuerdo a lo indicado por Hernández et al. (2014), la elección de los participantes a intervenir en la investigación y es decisiva en cualquier tipo de estudio, ya que marca la pauta para entender la complejidad del caso de estudio por ello deja de ser importante la cantidad y por el contrario prevalecen los criterios que se utilizan para determinar el número de la muestra. En el trabajo de investigación se consideran tres tipos de informantes que son las personas con discapacidad, los comerciantes y los posibles usuarios del mercado Los Precusores que brindaran un claro panorama de la problemática de estudio.

Tabla 16

Descripción de la técnica y los informantes que participan del estudio

Técnica	Informantes	Descripción de los informantes	Códigos
Entrevista	Persona con discapacidad	2 personas con discapacidad	Pers. 1
			Pers. 2
	Comerciante	3 comerciantes del mercado Los Precusores	Com. 1
			Com. 2
			Com. 3
	Compradores	3 compradores del mercado Los Precusores	Comp. 1
Comp. 2			
Comp. 3			
Observación	Espacios internos del mercado Los Precusores	Mercado Los Precusores	----
	Entorno urbano del mercado Los Precusores		

Nota. Datos generados por el autor. Valderrama (2020)

El **muestreo no probabilístico** se caracteriza por delimitar la población que se utilizara en la investigación, de acuerdo a Carrasco (2006), la muestra no incluye

a la población en su totalidad es así que este tipo de estudio se divide en dos tipos de muestras. Por ello en esta investigación se utilizará para delimitar a los participantes de acuerdo a las características de la investigación, ya que no todas las personas pueden participar de la muestra se excluirán menos de 18 años y debido a la coyuntura del COVID-19 no se entrevista a un adulto mayor.

Se utilizará el tipo de **muestreo criterial** que consiste en dirigir la investigación mediante la delimitación del caso de estudio, según Carrasco (2006), es el investigador quien en base a su criterio objetivo selecciona a la población que será estudiada procurando abarcar la mayor representatividad posible. Debido a lo indicado se combinarán las características de desarrollo a través del tiempo, es decir las categorías de desarrollo en años de vida con las condiciones de discapacidad.

3.5. **Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

Las técnicas e instrumentos permiten la recolección de información de manera sistemática, esto ayuda a delimitar el desarrollo del problema general de la investigación y nos dirige a la búsqueda de objetivos que se planteó.

Tabla 17

Correspondencia entre categorías, técnicas e instrumentos

Categoría	Técnica	Instrumento	Propósito
Arquitectura comercial	Análisis documental	Ficha de análisis de contenido	Delimitar la información referida a los indicadores correspondientes a la categoría.
	Análisis documental	Ficha de análisis de contenido	Delimitar la información referida a la variable la subcategoría diversidad antropométrica.
Accesibilidad	Entrevista	Guía de entrevista	Recoger información de un comerciante, un comprador, una persona con discapacidad y un arquitecto.
	Observación	Ficha de observación	Recaudar información de los indicadores referente a la problemática actual de accesibilidad.

Nota. Elaborado por el autor. Valderrama (2020)

La **técnica** es el proceso que ayuda a entender de qué forma se abordara el tema de estudio, de acuerdo a la información brindada por Martínez (2013), se debe delimitar y planificar la manera de conseguir información de lo que se investiga,

mediante categorías delimitadas por el autor en base a la dirección del proceso de investigación ya que el fin es definir el instrumento a utilizar para la correcta recolección de la información existente. En el estudio se desarrollarán diferentes técnicas con el propósito de incrementar información referente al problema de investigación que avale la veracidad de lo estudiado.

El **análisis documental** hace referencia a recaudar información bibliográfica para sustentar el tema de investigación, de acuerdo a Katayama (2014), el autor del trabajo de investigación define el orden de la información, de determinada fuente que puede ser un libro, artículo científico o tesis que incluirá en el desarrollo de los indicadores delimitados. Para la presente investigación se desarrollará esta técnica en las dos categorías de estudio, arquitectura comercial y en accesibilidad dentro de la subcategoría diversidad antropométrica.

La **entrevista** es un medio de recolección de datos que involucra dos personas a más, el entrevistado es o son aquellas personas que brinda información referente a un tema y el entrevistador es la persona que dirige la entrevista mediante el problema determinado que investigue; ellos dos generaran información respecto al tema estudiado, en su libro Fabregues et al. (2016) interpreto a la entrevista como un mecanismo que permite obtener información, usualmente mediante una conversación que brinda datos del contexto investigado y de la perspectiva de pensamiento que tenga la persona entrevistada.

Es importante considerar la entrevista como un medio que permite contextualizar el problema que se está investigando por ello se utilizara esta técnica con la categoría accesibilidad en los indicadores problemática actual de accesibilidad y perspectiva de la persona con discapacidad para recolectar información referente a la problemática actual desarrollada en este trabajo de investigación.

La **observación** consiste en captar información del desarrollo cotidiano del lugar estudiado mediante grabaciones, tomas fotográficas, cuaderno de notas y diversos procesos que ayuden a la obtención de la información necesaria, según Fabregues et al. (2016), la observación se delimita de acuerdo a los objetivos que

se busca alcanzar, esto ayuda a delimitar los aspectos a considerar en la investigación e implica la relación de diferentes factores como el acceso al lugar de estudio, los indicadores a observar y la recolección de información. Con el fin de evidenciar las características que existen referente a la categoría de accesibilidad se delimita la técnica de observación en base a los indicadores mercado, entorno físico y sistema vial que corresponden a la subcategoría problemática actual de accesibilidad.

El **instrumento** es la estructura que define el autor para ingresar la información que requiera la investigación, de acuerdo a Mejía (2005), sirve para recopilar datos y medir las categorías del estudio, mediante fichas o guías que permitan anexar las características y necesidades encontradas. A continuación, se muestra el desarrollo de una ficha de contenido que permitirá recolectar información de los subindicadores determinados en el desarrollo de la investigación.

Referente a la **ficha de análisis de contenido** es preciso decir que muestra un preámbulo detallado de toda la información que aporta una fuente al proceso de investigación, de acuerdo a la información que brinda López (2002), la estructura de una ficha de análisis de contenido constituye el desglose de la información brindada por una fuente que aportara directamente en el tema de estudio, es necesario recalcar la fiabilidad de la información adquirida pues brinda información que sustenta el proyecto de investigación.

De acuerdo a lo mencionado se desarrolló un modelo de ficha de análisis de contenido que incluye la información más resaltante para el tema de estudio, se considera la información de ubicación y descripción de las diversas fuentes como también se brinda un apartado donde se describe el contenido y los aportes que brindan la referencia bibliográfica, esta información puede ser analizada a detalle en el **anexo A**.

La **guía de entrevista** permite dirigir la información que se desea recolectar mediante un cuestionario, según Folgueiras (2017), la guía de entrevista recolecta información que brinde la comprensión de algún echo en concreto, mediante el conocimiento del contexto y sobre sus experiencias, este aporte da el entrevistado al proporcionar la información oral en una entrevista.

Para tener un mejor desarrollo de proceso de entrevista se generan dos modelos de guía de entrevista semiestructurada enfocadas en los subindicadores, problemática actual de accesibilidad y perspectiva de una persona con discapacidad. En los **anexos B y C** se detalla el desarrollo de la guía de entrevista dirigida a para un comerciante y un comprador y una persona con discapacidad respectivamente.

Al recolectar información sobre determinado tema de estudio se genera la **ficha de observación** como parámetros que delimitara todos los puntos de información que es necesario recolectar, Fernández (2005) indico que la ficha de observación es una estructura de recolección de la información adquirida por el observador que registra de forma sistemática y confiable el comportamiento de lo estudiado. De acuerdo a lo indicado por Fernández para la presente investigación se estructura un modelo de ficha de observación que delimita la información que se recolectara al iniciar la observación en el lugar de estudio, se incluyen características a recolectar como imágenes, descripción de lo observado y comparación con la normativa referente al tema, en el **anexo D** se brinda el detalle.

Una **ficha técnica** permite puntualizar en la información referente a las categorías, los instrumentos seleccionados y otros ítems que ayudan a comprender el proceso de recolección de la información del tema que se investiga, los especialistas del Instituto de Formación y Estudios Sociales (s.f.) mencionaron que la estructura de una ficha técnica indica las características que se emplearon para recoger información del tema estudiado, se puntualiza categorías como la observación que se basa en evidenciar la información real, la encuesta que evidenciar distintas características de los hechos o personas estudiadas y el análisis documental que aporta el conocimiento teórico de lo analizado en el planteamiento del problema.

Dentro del presente trabajo de investigación se genera una ficha técnica que delimita categoría y técnica empleada en cada categoría de estudio, la tabla 22 hace referencia a la categoría arquitectura comercial donde se empleara el análisis documental.

Tabla 18*Ficha técnica referente a la subcategoría arquitectura comercial*

Ficha técnica	
Categoría	Arquitectura comercial
Técnica	Análisis documental
Instrumento	Ficha de análisis de contenido
Autor	Valderrama Ventura Isabel Sofia
Año	2020
Extensión	Incluye 14 subindicadores

Correspondencia

La categoría arquitectura comercial está dividida en tres subcategorías que son diseño universal, entorno urbano y necesidades espaciales de personas con discapacidad, cada uno delimitado por tres indicadores; estos brindaran un conocimiento detallado de las características de la arquitectura comercial que deben ser incluidas en el mercado Los Precursores.

Duración	2 horas
Aplicación	Libros y artículos científicos
administración	Cuantas veces se aplica el instrumento

Nota. Tabla realizada por el autor. Valderrama Ventura (2020)

Para el presente trabajo de investigación se genera una ficha técnica que delimita categoría y técnica empleada en cada categoría de estudio, la tabla 23 hace referencia a la categoría accesibilidad donde se empleara el análisis documental.

Tabla 19*Ficha técnica referente a la subcategoría accesibilidad*

Ficha técnica	
Categoría	Accesibilidad
Técnica	Análisis documental
Instrumento	Ficha de análisis de contenido
Autor	Valderrama Ventura Isabel Sofia
Año	2020
Extensión	Incluye 8 subindicadores
Correspondencia	La categoría accesibilidad tiene como tercera subcategoría a diversidad antropométrica que está delimitada por dos indicadores; estos brindaran un conocimiento detallado de las características del usuario que accede al mercado Los Precursores.
Duración	2 horas
Aplicación	Libros y artículos científicos
administración	Cuántas veces se aplica el instrumento

Nota. Tabla realizada por el autor. Valderrama Ventura (2020)

En el presente trabajo de investigación se generó una ficha técnica que delimita categoría y técnica empleada en cada categoría de estudio, la tabla 24

hace referencia a la categoría accesibilidad donde se empleara el instrumento ficha de observación.

Tabla 20

Ficha técnica referente a la subcategoría accesibilidad

Ficha técnica	
Categoría	Accesibilidad
Técnica	Observación
Instrumento	Ficha de observación
Nombre	
Autor	Valderrama Ventura Isabel Sofia
Año	2020
Extensión	Incluye 11 subindicadores
Correspondencia	La categoría accesibilidad tiene como primera subcategoría a diversidad antropométrica que está delimitada por dos indicadores; estos brindaran un conocimiento detallado de las características del usuario que accede al mercado Los Precusores.
Duración	2 horas
Aplicación	Mercado Los Precusores
administración	Cuantas veces se aplica el instrumento

Nota. Tabla realizada por el autor. Valderrama Ventura (2020)

En el presente trabajo de investigación se generó una ficha técnica que delimita la técnica e instrumento empleado en cada categoría de estudio accesibilidad, la tabla 25 brinda información específica de todas las características que influyen en el desarrollo del instrumento guía de entrevista.

Tabla 21*Ficha técnica referente a la subcategoría accesibilidad*

Ficha técnica	
Categoría	Accesibilidad
Técnica	Entrevista
Instrumento	Guía de entrevista
Nombre	
Autor	Valderrama Ventura Isabel Sofia
Año	2020
Extensión	Incluye 11 subindicadores

Correspondencia

La categoría accesibilidad está dividida en dos subcategorías que son problemática actual de accesibilidad delimitado por tres indicadores, perspectiva del discapacidad delimitado por dos indicadores; estos brindaran un conocimiento detallado de la situación referente a la accesibilidad que deben mejorar en el mercado Los Precursores.

Duración	30 minutos
Aplicación	Un comerciante, un comprador y una persona con discapacidad
administración	Cuantas veces se aplica el instrumento

Nota. Tabla realizada por el autor. Valderrama Ventura (2020)

3.6. Procedimiento

En cuanto al procedimiento a desarrollar en el trabajo de investigación se refiere a los lineamientos que se deben seguir con el fin de obtener resultados que sustenten el proyecto de investigación por ello se analiza desde la recolección de información

por ello es necesario seleccionar los instrumentos a utilizar que posteriormente serán aplicados, a continuación, se indican los instrumentos seleccionados que son guía de entrevista, ficha de análisis de contenido y ficha de observación.

Es importante conocer cuál es la opinión de la población por ello la **guía de entrevista** se utilizará como medio de información respecto a cuál es la problemática actual de accesibilidad que se evidencia en el lugar de estudio respecto al criterio de los usuarios o compradores y respecto a los trabajadores o comerciantes del mercado referente a la subcategoría problemática actual de accesibilidad que corresponde a la categoría accesibilidad , para ello se solicita el apoyo de dos personas, después de generar la entrevista se analizara y procesara la información.

También se incluye el análisis de contenido por ello se diseñó el instrumento de **ficha de análisis de contenido** con el fin de adquirir información variada de diferentes fuentes bibliográficas que se refieran a las subcategorías diseño universal, las características del entorno del mercado, cuáles son las necesidades espaciales de las personas con discapacidad y las características de la diversidad antropométrica que existe y puede considerarse un potencial usuario del área de estudio con la finalidad de buscar información con la finalidad de analizarla y colocarla en los resultados.

Es necesario observar y registrar el desenvolvimiento habitual del mercado y como se relaciona esta realidad con las subcategorías y objetivos planteados en la investigación por ello se incluye la **ficha de observación** que registrara la existencia de los subindicadores planteados en los indicadores el mercado, entorno físico y sistema vial con el fin de fundamentar y fortalecer el tema de estudio, luego de recolectar y procesar la información se va a incluir dentro del capítulo de resultados.

3.7. Rigor científico

Todo trabajo de investigación debe tener un carácter científico, se enfoca en el cumplimiento de criterios que proporcionen credibilidad sobre la información que se está presentando en el proyecto de investigación, de acuerdo con Noreña et al. (2012), el **rigor científico** se genera en todo el proceso investigativo, brinda la

posibilidad de evidenciar los aspectos metodológicos y técnicas utilizados y que dan valor a la investigación sin deslegitimar la evidencia de lo observado y el carácter de veracidad de lo estudiado. La presente investigación tomo como realidad a observar el mercado Los Precursores donde se ponen en cuestionamiento los criterios de arquitectura comercial y accesibilidad mediante técnicas como la entrevista, el análisis de contenido y la observación.

En cuanto a la **dependencia** en la investigación, esta se enfoca en la validez de la información incluida y su aporte en la línea de información que plantea el investigador, Noreña et al. (2012) menciona que mediante la característica única de lo estudiado en el proceso cualitativo el investigador puede incluir técnicas, criterios y datos que direccionaran el enfoque y brindara solidez respecto a la información incluida. En la construcción del trabajo de investigación se generan múltiples características que determina el investigador y deben ser evaluadas considerando que tanto puede variar la información citada como también verificar que esta información mantenga la línea de desarrollo que se plantea.

La **credibilidad** hace referencia a la cuantificación de verdad, según Noreña et al. (2012), también refiere al nivel de autenticidad del trabajo de investigación ya que brinda el enfoque, la perspectiva y la visión del autor en base a sus experiencias, la forma en cómo percibe determinada realidad y como direcciona el cruce posterior de los resultados con lo observado. Es importante no incluir la postura del autor en el trabajo investigativo ya que el proceso de recolección de información y técnicas empleadas brindaran resultados válidos y sin algún tipo de alteración.

Al hecho de cambiar de contexto un caso estudiado y determinar la existencia de características similares con otro lugar u otra realidad se denomina **transferencia**, de acuerdo con Noreña et al. (2012), se debe puntualizar en los factores únicos del contexto donde se desarrolla la investigación, al igual que la peculiaridad de los participantes que generan la cualidad única de lo estudiado evitando la superposición de lo estudiado en realidades diferentes. Es preciso decir que brindado el mayor detalle que caracterizan lo estudiado evitara la transferencia de la investigación a otros contextos.

La **confirmación** se refiere al fundamento que evidencia la investigación en base a las diferentes formas de recolección de información, Noreña et al. (2012), hace referencia a la validez de los resultados obtenidos en la investigación, para ello es importante relacionar los diferentes instrumentos a los objetivos de lo estudiado con el fin de fomentar la neutralidad de la información recolectada que finalmente aportaran en la obtención de los resultados.

En el proceso de **triangulación del método** de la información, Katayama (2014) menciona que la triangulación se refiere a la exploración de los diferentes métodos de análisis que posibilitara el planteamiento de una teoría sin incluir la postura personal del autor. Los instrumentos que se utilizaran en el presente trabajo de investigación son la guía de entrevista, la ficha de análisis de contenido y la ficha de observación.

3.8. Método de análisis de datos

El método de análisis de datos implica conocer las formas que se utilizaran para realizar el proceso de investigación, más concretamente cuales son los pasos para desarrollar el trabajo donde se toma en cuenta los diferentes modelos o trayectorias de análisis dependiendo del foco de interés y el diseño seleccionado, de acuerdo a Katayama (2014), el análisis de datos está dividido en tres pasos que son la reducción de los datos obtenidos, el análisis descriptivo y la interpretación. A continuación, se desarrollarán estas tres características con el fin de aportar entendimiento al proceso desarrollado en la presente investigación.

De acuerdo a la información recolectada mediante los distintos instrumentos utilizados se procederá a iniciar la **reducción** de toda la información existente para ello, Katayama (2014) indico que deben considerarse una secuencia de criterios que tiene un orden, primero se genera la edición para posteriormente categorizar y codificar toda la información recaudada con el fin de generar el proceso de registro y tabulación de toda la información procesada. Estos pasos ayudan a depurar o limpiar la información de contaminación sonora, risas o frases repetitivas que pueden encontrarse en el proceso de búsqueda de información.

Para iniciar el proceso de reducción de la información obtenida mediante los instrumentos seleccionados es preciso comenzar con la **edición**, de acuerdo a

Katayama (2014), se depura criterios adicionales que no están enfocados en los indicadores planteados en el proyecto de investigación sin alterar la información adquirida. Un gran ejemplo es el orientar el sentido de respuesta que tiene el entrevistado ya que esta debe responder la pregunta generada pero no se debe alterar en ningún sentido la información que brinda.

Después de editar la información obtenida es necesario **categorizar y codificar** lo resultante, para Katayama (2014), se deben cumplir categorías que permitan agrupar la información de acuerdo a su semejanza para asignarles denominaciones a las categorías resultantes. la agrupación generada arroja frases que respondan directamente al indicador asignado, esto beneficia el proceso de discusión que se genera posteriormente.

Como punto final se debe incluir lo categorizado y codificado dentro de un **registro y tabulación**, Katayama (2014) indico que mediante este proceso se obtiene de forma eficaz el análisis de los datos consolidados, usualmente incluye toda esta información dentro de un cuadro o matriz para su análisis posterior. El uso de una matriz ayuda a diagramar el orden de los indicadores o puntos establecidos en la investigación y fomenta el proceso de discusión ya que se evidencia más concretamente las diferentes posturas encontradas sobre determinado indicador.

una vez tengamos toda la información procesada mediante la reducción es preciso iniciar el **análisis descriptivo**, Katayama (2014) refirió que el autor de la investigación inicia la relación de la información y el sentido de pertenecía a los indicadores y categorías planteadas. Esto permite realizar los resultados donde se describe toda la información recopilada.

Por último se genera el proceso de **interpretación**, Katayama (2014) denoto la importancia de referenciar información de diferentes autores que ayuden al proceso de interpretación de los datos ya procesados. en esta etapa se inicia la fase de resultados donde es investigador contribuye desde su propia interpretación en base a todos los instrumentos desarrollados en el proceso investigativo y la información brindada por diferentes fuentes bibliográficas referidas al tema.

3.9. Aspectos éticos

En este apartado se debe evidenciar los factores que se tomaron en cuenta respecto a los aspectos éticos desarrollados en el proceso de investigación, de acuerdo a González (s.f.), en general las características éticas son aplicables a cualquier tipo de investigación ya que corresponden a un apéndice del desarrollo científico que engloba características como un fundamento que beneficie a la sociedad, recurrir a métodos que aseguren un desarrollo científico como los instrumentos utilizados; la información documental mencionada y el uso de un lenguaje apropiado que debe incluirse en todo el desarrollo investigativo; la elección aleatoria de los participantes de la investigación; la no maleficencia y beneficencia que implica el riesgo y beneficio favorable o desfavorable; características de redacción auténticas; se debe evaluar la información recolectada en los instrumentos por conocedores del tema, respeto al deseo de participar de agentes externos a la investigación que aportan a la misma.

Se garantiza que la información brindada en el trabajo de investigación cumple con los lineamientos citados en la norma Apa séptima edición.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Categoría 1: Arquitectura comercial

Objetivo específico N° 1: investigar las características del diseño universal que permitan la accesibilidad en el mercado Los Precursores.

RESULTADOS:

Con el objetivo de identificar las características del diseño universal que permitirán la accesibilidad en el mercado Los Precursores se realizó una **ficha de registro documental** que brinda pautas a implementarse en el mercado de abastos mediante el libro “Discapacidad y diseño accesible diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad” desarrollado por Jaime Huerta Peralta quien logra interpretar las normas existentes mediante la postura de una persona con movilidad reducida.

El autor se enfocó en las formas de acceso que tiene una persona cuando ingresar al equipamiento comercial, considerando las condiciones, peatonal y vehicular, señalando que estas características deben brindar la posibilidad de acceso universal para la diversidad de usuarios existentes:

- Respecto a la circulación peatonal serán necesarias rutas accesibles desde la ciudad hacia el equipamiento; al interior se debe tener en cuenta que los accesos no contaran con un ancho menor de 1.20 metros y la altura mínima de las puertas serán de 2.10 metros; por lo menos uno de los ingresos al establecimiento debe ser accesible y debidamente señalizado, por último, será necesario que no existan obstáculos que dificulten el tránsito a una altura mínima de 2 10 metros.
- Se menciona la importancia de la ubicación del estacionamiento público y su relación con la continuidad peatonal, de acuerdo a la ubicación o disposición de estos variará el largo necesario del área donde se ubicará el vehículo; sin embargo, los estacionamientos para discapacitados siempre deberán agregar una franja de 1.30 metros de ancho adyacente para la movilidad de subida o bajada y desplazamiento de una persona con discapacidad. Adicional a ello se indicó la importancia de la señalización como complemento que mejorara el desplazamiento de los usuarios.

- Respecto a la circulación horizontal se mencionó que una diferencia de nivel entre los 6 y 13 milímetros deberá tener un tratamiento de biselado; en pasadizos con circulación doble se debe considerar como mínimo el ancho de 1.50 metros; en cada 25.00 metros de trayecto se deberán considerar espacios intermedios más amplios que eviten aglomeración; el pasadizo tendrá que mantenerse libre de obstáculos para el correcto desplazamiento de una silla de ruedas, si fuere indispensable serán colocados todos en un mismo lado.
- Los desniveles mayores a 13 milímetros deben ser solucionados mediante rampas; el ancho mínimo a considerar es de 90 centímetros entre el inicio de ellos límites; los espacios previos a la rampa tendrán una profundidad mínima de 1.20 metros; deberá contar con características antideslizantes y estas deberán ser diferenciadas por textura y color; si la longitud es mayor a 3 metros se implementarán barandas que estén a una altura máxima de 80 centímetros.
- En las escaleras será necesario diseñar pasos (30 centímetros) y contrapasos (16 centímetros) con dimensiones uniformes, incluir piso antideslizante; considerar pasamanos a una altura de 80 centímetros, el ancho mínimo será de 1.20 metros; incluir franja texturada en el inicio y entrega de la escalera.
- Con la noción de diseño universal se brindan las características que debe tener un mostrador de atención donde se prioriza un espacio libre de 40 centímetros de profundidad en la parte inferior para el acercamiento de los pies; la altura del mostrador de atención debe ser hasta 80 centímetros con un ancho libre inferior de 75 centímetros.
- En relación a las oficinas administrativas el escritorio tendrá como máximo la altura de 85 centímetros con una profundidad de 60 centímetros; entre el rango de altura de 40 centímetros y 1.20 metros se puede colocar estanterías para personas con discapacidad; la puerta deberá abrir hacia afuera.

DISCUSIÓN:

El antecedente desarrollado por Pareja (2017) expuso que la investigación sobre “Mercado Municipal de Abastos” fue enfocada en la problemática del distrito La Victoria perteneciente a la capital limeña del Perú, donde indico lo siguiente:

- El aspecto funcional referido a la circulación dentro del mercado, fue considerado como prioridad ya que se configura como un eje articulador que dirige a diferentes espacios del equipamiento.
- A su vez menciona la relación del equipamiento mercado municipal de abastos con el entorno señalando que, la implementación dependerá de las características irrepetibles del lugar.

El autor analizado con el instrumento ficha de registro documental Huerta (2007) abordó aspectos referidos a:

- La circulación interna del mercado está enfocada en evitar la ruptura de la continuidad peatonal mediante soluciones como escaleras o rampas de acuerdo a la conveniencia del proyecto, enfatizando posibles tratamientos desde los 6 milímetros de desnivel para proponer medidas y pendientes adecuadas, así como el detallado de características que incluyen una solución.
- Enfocado indirectamente en la circulación dentro del equipamiento refirió medias que deben incorporarse en el diseño de puestos de venta y oficinas administrativas enfocadas en el diseño accesible para personas con discapacidad.
- En cuanto a la circulación inicio refiriéndose a las rutas que llevan hacia el equipamiento comercial haciendo hincapié en la relación que existe entre la ciudad y el equipamiento, mencionó que la fachada es un eje articulador que a su vez es representado por un plano divisorio donde se determina si el usuario está dentro o fuera del equipamiento por ello, brindo la característica que debe tener el ingreso respecto a medidas mínimas de los accesos, incluir por lo menos un ingreso accesible y el diseño de estacionamientos públicos.

Las similitudes que se pueden encontrar entre ambas investigaciones es que parten del enfoque funcional de la circulación interna del equipamiento y su relación con el entorno, sin embargo, se evidencia que el libro analizado en la presente investigación expone características que pueden ser implementadas y adaptadas en diversos proyectos de acuerdo a las peculiaridades que presente el diseño y el terreno.

La diferencia más sustancial que se evidencio fue el aporte del libro analizado por la presente investigación referido a las medidas requeridas en un puesto de venta u oficina administrativa y como se relacionó esta indirectamente con la circulación del equipamiento.

Objetivo específico N° 2: investigar las características del entorno urbano para proponer mejoras que incrementen la afluencia de clientes.

RESULTADOS:

Mediante el instrumento *ficha de registro documental* se investigó que características se deben incluir en el entorno urbano del mercado Los Precursores para ser propuestas en futuras mejoras del lugar, mediante el libro “Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado” Los Autores Laake Et Al. Brindaron los siguientes aportes que mejorarían la experiencia del peatón por la ciudad en el diseño vial

- Al implementar una ciclovía es necesario satisfacer viajes recurrentes, viajes que tengan como destino el lugar de trabajo, viajes que dirijan al lugar de estudio o viajes que dirijan a los establecimientos comerciales.
- Una vez identificadas las necesidades de la población se debe priorizar las vías más importantes o con mayor uso como ejes y generar conexión con vías alternas
- Los circuitos viales generados para el funcionamiento de la ciclovía deben tener continuidad, las rutas deben ser directas optimizando el tiempo de viaje entre dos puntos.

DISCUSIÓN:

El artículo titulado Accesibilidad a equipamientos según movilidad y modos de transporte en una ciudad media, Los Ángeles, Chile presentado en el año 2019 y citado como antecedente en el presente trabajo de investigación, enfoco su estudio en las formas accesibilidad mediante el transporte público, privado y la caminata hacia equipamientos de educación, salud y comercio, refiriendo lo siguiente:

- La accesibilidad en la ciudad influye en la diversidad de oportunidades que puede tener una persona respecto a su elección de equipamientos en base a sus necesidades.
- Los nodos de transporte jerarquizan la opción de preferencia del usuario por determinado equipamiento y a su vez se menciona que un acceso desigual a los bienes, productos y servicios disponibles dentro de una ciudad manifiesta desigualdad de oportunidades.
- En su estudio se evidencio que la caminata es el modo de transporte más habitual considerando que la estructura urbana está consolidada.

Laake et al. (2020) mediante la guía de implementación de sistemas de transporte sostenible de motorizado dirigido a la realidad peruana refiere mediante el análisis generado por el instrumento ficha de registro documental pautas para la planificación y diseño de infraestructura enfocada en el transporte no motorizado considerando las necesidades de la población y la ciudad por ello recomienda

- Refirió la importancia del análisis de los usuarios que utilizaran la implementación de una red de ciclovías para posteriormente proponer rutas que conecten la ciudad de forma que se satisfagan trayectos cotidianos como el recorrido de la vivienda al mercado o lugar donde te abasteces de productos.
- Nos recomienda el ancho mínimo de 1.50 metros para la ciclovía unidireccional; si se considera una ciclovía bidireccional se recomienda el ancho mínimo de 2.60 metros además de la señalización necesaria para el correcto funcionamiento.
- Incluir en el planteamiento la seguridad vial y los lineamientos técnicos descritos que son necesarios para la correcta implementación.

Para enriquecer el presente estudio se consideró necesario adoptar las posturas de cada autor como una sumatoria resultante interpretando que, analizar al usuario es fundamental para proponer mejoras respecto a la accesibilidad del mercado Los Precursores que darán como resultado la afluencia de clientes pues queda claro que, la posibilidad de acceder a diferentes lugares es una oportunidad que garantiza la elección del equipamiento que más prefieran los usuarios; es importante considerar que las mejoras a implementar tengan relación con las diferentes formas de transporte ya que deriva en la directa relación del lugar estudiado con la ciudad; se debe brindar prioridad a la continuidad peatonal que existe en el lugar de estudio ya que el caminar será siempre la primera opción de transporte; de plantearse la incorporación de una red de ciclovías podremos guiarnos de la información técnica presentada en el análisis documental.

Objetivo específico N° 3: Determinar las necesidades espaciales que requieren las personas con discapacidad.

RESULTADOS:

Para identificar el espacio que requieren las personas con discapacidad para movilizarse por la ciudad o el establecimiento comercial fue necesario apoyarnos en el desarrollo de *fichas de registro documental* donde se analizó la información brindada por el libro “Discapacidad y diseño accesible diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad” desarrollado por Jaime Huerta Peralta, mediante diversos gráficos busca acercar al lector al desplazamiento de una persona según su condición de discapacidad.

En cuanto a los requerimientos espaciales para discapacidad física señalo:

- Las dimensiones propuestas aseguran el correcto desplazamiento de una persona que requiere para su movilidad bastones, andadores, silla de ruedas, muletas o que a su vez requieren la asistencia de una persona.
- Las personas con muletas requieren como medidas ergonómicas adecuadas un área mínima de 1.20 m por 1.20 m
- Las personas con bastón canadiense requieren como medidas ergonómicas adecuadas un área mínima de 0.90 m por 1.20 m
- Las personas con bastón requieren como medidas ergonómicas adecuadas un área mínima de 0.75 m por 1.20 m
- Las personas con andador requieren como medidas ergonómicas adecuadas un área mínima de 0.95 m por 1.20 m
- Las personas en silla de ruedas con desplazamiento independiente requieren como medidas ergonómicas adecuadas un área mínima de 0.90 m por 1.20 m
- Las personas en silla de ruedas con desplazamiento asistido requieren como medidas ergonómicas adecuadas un área mínima de 0.90 m por 1.80 m o 2.00m.

En cuanto a los requerimientos espaciales para discapacidad visual y auditiva señalo:

- La persona ciega con bastón requiere como medida ergonómica adecuada un área mínima de 1.20 m por 1.20 m.
- La persona ciega con perro guía requiere como medida ergonómica adecuada un área mínima de 0.75 m – 0.85 m por 0.90 m - 1.20 m.

DISCUSIÓN:

En Colombia la revista Civilizar se publicó el artículo de Linares et al. (2018) denominado Accesibilidad espacial e inclusión social: experiencias de ciudades

incluyentes en Europa y Latinoamérica, direcciono su estudio en el ámbito social destacando:

- Busca entender como los gobiernos garantizan la igualdad mediante sus políticas públicas y el ordenamiento territorial de la ciudad para las personas con discapacidad
- Refiere que al reducir las barreras arquitectónicas existentes incluye la circulación, utilización de equipamientos, seguridad y funcionalidad del entorno edificado y natural.
- Evidencia que la falta de accesibilidad espacial produce exclusión económica, educativa, de la participación ciudadana, del ocio y de cualquier ámbito relacionado con el funcionamiento de una ciudad.

Producto del análisis realizado en el registro documental Huerta (2007) delimito los requerimientos de las personas con discapacidad mediante un instructivo grafico que:

- Brinda dimensiones espaciales que son necesarios para la movilidad de personas con discapacidad física, auditiva y visual considerando las diferentes ayudas técnicas que requieran los usuarios.
- Las medidas mencionadas aseguran el correcto desplazamiento de una persona dentro de un equipamiento o en la ciudad.

Las características analizadas por cada autor expuesto resultan un complemento que apporto directamente a este trabajo de investigación pues se infiere que, para incluir las dimensiones espaciales que necesitan las personas con discapacidad en el entorno edificado, ya sea la ciudad o un equipamiento, es necesario entender que las falencias culturales, sociales y económicas se transformaran en barreras para las personas con discapacidad.

Categoría 2: Accesibilidad

Objetivo específico N° 4: Describir la problemática actual del mercado Los Precusores, referente a la accesibilidad.

RESULTADOS:

Con el objetivo de describir la problemática actual del mercado Los Precusores se recolecta información mediante la elaboración de **fichas de observación** y el desarrollo de una **guía de entrevista** que indique la percepción del equipamiento y su entorno inmediato por ello se delimitan tres tipos de usuarios los comerciantes, los compradores.

En cuanto a lo recolectado mediante la ficha de observación se identifica lo siguiente:

- Existen 3 rampas de acceso al mercado en una misma fachada.
- La rampa ubicada en el acceso principal al mercado Los Precusores es una adición posterior que se superpone a la vereda existente; su dimensión es 1.50 m de frente por 1.00 m de profundidad con la inclinación es de 12°; se evidencia que uno de los extremos de la rampa tiene un descanso de 1.00 m y adyacente un desnivel de 0.18 m que delimita un área denominado zona segura, se visualizó un estado de conservación regular.
- La rampa ubicada al costado del acceso principal al mercado Los Precusores pero en la misma fachada es una adición posterior que se superpone a la vereda existente; su dimensión es 2.00 m de frente por 0.95 m de profundidad con la inclinación es de 12°; se evidencia que uno de los extremos de la rampa tiene un descanso de 1.10 m y adyacente un desnivel de 0.18 m que delimita un área denominado zona segura, se visualizó un estado de conservación regular.
- La rampa ubicada al costado del acceso principal al mercado Los Precusores pero en la misma fachada sirve como acceso alternativo que en la actualidad se utiliza como zona de carga y descarga de mercadería, es una adición posterior que se superpone a la vereda existente; su dimensión es 1.50 m de frente por 1.00 m de profundidad con la inclinación es de 9°; se evidencia que está conectado con el ingreso al mercado pero no con las

- veredas existentes del entorno, se visualizó un estado de conservación regular ya que se visualizó parcialmente deteriorada.
- Se conecta el equipamiento con la trama urbana mediante una escalera para mejorar el flujo de personas que asisten al establecimiento comercial.
 - Existe una escalera que funciona como conector entre el mercado Los Precursores y la zona de estacionamiento que esta adyacente a la vía auxiliar de la avenida Los Próceres, cuenta con 18 pasos continuos, un escalón es más alto que los demás escalones; uno de los descansos previos al inicio de escalones es interrumpido por una planta; está contenida entre dos espacios de área verde; existen barandas en ambos lados de la escalera a una altura de 0.90 m; estado de conservación regular.
 - El tramo de vereda adyacente al mercado tiene falta de continuidad producto de las rampas que se adicionaron posteriormente; existe un espacio de 0.43 m entre el límite de la vereda y el inicio de la pista, los diferentes anchos que se evidencian son 1.93 m y 2.70 m; estado de conservación regular.
 - Las rampas que pertenecen al entorno del mercado Los Precursores, una tiene el ancho de 2.19 m por la longitud de 6.77 m con una pendiente de inclinación de 6°, conecta con el espacio de estacionamiento del equipamiento contiguo, presenta un óptimo estado de conservación.
 - La zona de descanso analizada está ubicada a 120.00 metros del mercado Los Precursores; se evidencia un recorrido peatonal continuo entre ambos elementos; la zona analizada permite una mayor visión del entorno urbano; cuenta con un árbol de poco follaje, tiene un espacio de juegos denominado mundo adherida al tratamiento de pisos y cuenta con dos bancas enfrentadas ubicadas estratégicamente.
 - Las áreas verdes analizadas son las más inmediatas al mercado Los Precursores, está separado del equipamiento por una vereda; se evidencia que divide espacialmente la avenida Los Próceres y el mercado Los Precursores, configura un área de 690.50 m², se evidencia mayor tratamiento de conservación la zona más próxima a la vereda donde se observó mayor incorporación de plantas de forma austera, existe un parapeto de 43 centímetros que divide el área verde del estacionamiento, se evidencia un estado de conservación deteriorado.

- Se evidencio que la vía arterial es la avenida Próceres que se encuentra a 20.00 metros del mercado Los Precursores, donde se observó que el tramo de vía analizado cuenta con tres carriles en cada sentido separado por un sardinel; el paradero más próximo está ubicado a 110.00 metros, en cuanto a la vía auxiliar existente se observó que es utilizada como estacionamiento.
- El paradero de buses analizado se ubica a una longitud de 225.00 metros del mercado Los Precursores hacia su extremo noroeste y presenta un trayecto peatonal continuo, es de estructura metálica y tiene las dimensiones de 4.20 m de ancho por 1.80 m de profundidad, en cuanto a equipamientos adyacentes se visualiza adyacente un módulo de venta de periódico y a 25.00 metros un módulo de vigilancia de la municipalidad de Santiago de Surco que se conecta con el paradero por medio de una zona de área verde.

De acuerdo a los resultados obtenidos de la entrevista semiestructurada generadas a los comerciantes del mercado Los Precursores se evidencia que:

- El mercado es percibido como una infraestructura bien diseñada y edificada donde las rampas existentes benefician el acceso y son avaladas por las autoridades que proporcionan la licencia de funcionamiento donde solo un entrevistado considera que deberían implementarse más rampas, consideran que las escaleras están bien y que mejoro el acceso porque hace 10 años no existían a pesar de reconocer que no suele ser utilizada por los usuarios, respecto a la circulación interna del mercado refieren que está bien debió al poco flujo de clientes sin embargo uno de los entrevistados menciona que la zonificación y orden de los puestos de venta se percibe muy desordenado.
- Los comerciantes perciben el entorno físico inmediato al mercado Los Precursores totalmente consolidado señalando que las veredas que dirigen al equipamiento son de fácil acceso y son lo suficientemente ancho para que transiten dos personas al mismo tiempo sin embargo un entrevistado refiere que las veredas son angostas y es el único factor que debería mejorar, respecto a las rampas opinaron que benefician a los transeúntes ya que antes no existían pero afirman que podrían llegar a ser peligrosas ya que podrían resultar angostas y empinadas, en cuanto a las zonas de descanso

refieren que son un aspecto positivo producto del diseño que generaron los arquitectos cuando proyectaron la urbanización por lo que no representa un impedimento para ninguna actividad, también se menciona que fueron modificadas de su diseño original sin embargo deberían perdurar en el tiempo ya que representan un espacio de descanso en el trayecto al mercado sin embargo un entrevistado asegura que no percibe estos espacios en el trayecto habitual que realiza desde su domicilio al equipamiento. En cuanto a las áreas verdes, dentro de las consideraciones mencionadas aseguran que el espacio fue destinado como área verde desde el desarrollo del proyecto urbano y podrían embellecer más las áreas verdes sugiriendo que el diseño se mimetice con el mercado Los Precursores sin embargo consideras que en su estado actual si favorecen visualmente al equipamiento.

- El sistema vial es percibido de diferentes aspectos ya que consideran que los accesos desde la avenida principal Los Próceres están consolidado para la peatonalización sin embargo el mercado se percibe como un equipamiento aislado en su relación con la avenida principal adicional a ello un entrevistado indico que el acceso vehicular es limitado porque no se puede maniobrar con facilidad, la avenida secundaria teniente Rodríguez de Mendoza no presenta continuidad vial ya que el tramo tiene como destino el estacionamiento para los propietarios de la urbanización concluye a un par de cuadra no siempre es de fácil acceso porque dificulta el estacionar un vehículo para la carga y descarga de mercadería que ingresa al mercado pero no se evidencias dificultades en el desplazamiento, los paraderos de buses que son paradas autorizadas para el transporte público están muy lejos no se percibe una relación con el equipamiento adicional a ello el mercado se ubica en medio de los dos paraderos más inmediatos por lo cual sugieren crear un paradero más inmediato al mercado o mejorar las formas de acceso. También refieren que los estacionamientos existentes están bien ubicados, pero no son de uso exclusivo para los usuarios del mercado Los Precursores a pesar de ello los clientes del mercado si logran utilizarlos, un entrevistado sugiere se realicen mejoras referentes a la señalización y consideran que los

estacionamientos para bicicleta son algo positivo porque los clientes suelen acudir en moto o bicicleta, pero no creen posible que se pueda incluir.

La entrevista semiestructurada hecha a compradores que acuden al mercado Los Precursores evidencia la siguiente percepción:

- o En cuanto a las rampas que brindan el acceso al mercado Los Precursores refieren que cuentan con demasiadas rampas en un mismo frente así que podrían mejorar su ubicación sin embargo si benefician y sobre todo a las personas con discapacidad, respecto a la escalera dicen que es muy empinada y sería difícil movilizarse para las personas con discapacidad o los ancianos pero consideran que está bien que exista a pesar de que los tres entrevistados refieren que no utilizan la escalera prefieren considerar otra ruta de acceso, la circulación del mercado es buena porque los pasillos están libres pero los usuarios no se sienten cómodos por el exceso de pasillos, tiene dificultades en la cantidad de iluminación natural, ventilación natural pues es muy cerrada la arquitectura, es demasiado alto para ser de un nivel y deberían zonificar por categorías los productos que comercializan.
- o Respecto al entorno físico que lleva al mercado mencionan que las veredas se perciben muy angostas por lo cual al transitar dos personas en simultaneo con las comprar realizadas en el mercado no sería cómodo y necesariamente uno de los transeúntes debería ponerse de lado y esperar que la otra persona pase; los entrevistados perciben que no las rampas fueron una adición posterior al desarrollo inicial del mercado por ello creen que son muy empinadas no están en óptimas condiciones y no son estéticas; las zonas de descanso son bastante importantes y beneficiosas para todos los entrevistados dando la posibilidad de hacer más ameno el trayecto al mercado, sin embargo, uno de los entrevistados no ubico con facilidad estos espacios sobre todo una inmediata al mercado; las áreas verdes se perciben como una característica que no beneficia al mercado ya que los entrevistados no visualizan una relación con el mercado Los Precursores en cuanto al diseño adicionalmente refieren que no están bien cuidadas, consideran que solo hace ver un espacio más bonito pero no tiene ninguna función y en su lugar deberían mejorar las formas de acceso.

- o En cuanto al sistema vial que está más próximo al mercado Los Precursores mencionan que la avenida principal Los Próceres tiene suficientes accesos, pero un tramo vial necesita incluir veredas, señalización para los autos y el peatón, así como un tratamiento en el acceso al mercado porque actualmente lo perciben como aislado; la vía secundaria calle teniente Rodríguez de Mendoza se percibe como más acondicionado para acceder al mercado pero sobre todo porque ambos se encuentran en el mismo nivel sin embargo concuerdan en que es necesario incluir un tramo de vereda que actualmente es obstruido por las rampas de acceso al mercado y mejorar la señalización; el acceso desde los paraderos de buses hacia el mercado Los Precursores son percibidas por los entrevistados como lugares donde debería implementarse señalización que oriente la ubicación del mercado y de ser posible incluir un paradero más cercano al equipamiento; por ultimo consideran que los estacionamientos relacionados al mercado a pesar de ser considerables en número y con accesos independientes no benefician al usuario del mercado Los Precursores porque al ser de libre acceso siempre están ocupados por los propietarios de la urbanización por lo cual si vas en carro debes estacionarte lejos y caminar, en cuanto a la propuesta de estacionamiento para bicicleta consideran que sería bueno incluirlos ya que producto de la pandemia más personas optan por ese medio de transporte sustentable y está bien que sea incluido para considerar los diferentes tipos de movilidad sin obstruir el paso peatonal y brindando garantías de seguridad.

DISCUSIÓN:

En función de los resultados obtenidos mediante el instrumento ficha de observación se identificó que el mercado Los Precursores presenta:

- o exceso de rampas en uno de sus ingresos, esto se generó porque fueron una adición posterior que priorizo adaptar sin proyectar como afectaría al equipamiento y al entorno inmediato por ello en la actualidad se percibe interrumpida la continuidad peatonal debido a que las rampas están superpuestas a las veredas, los descansos previos a la rampa no tienen un tratamiento y dan a un desnivel y su estado de conservación se evidencia

deteriorado. Por otro lado, la escalera que da acceso al mercado Los Precursores desde una diferencia de nivel de 3 metros presenta un único tramo sin descansos por ello los usuarios se agotarían con facilidad y respecto a uno de los espacios previos al inicio de la escalera se evidencia obstrucción por una planta que está en medio del espacio previo al inicio de la escalera. La circulación interna del mercado es amplia y ordenada sin embargo se evidencia exceso de circulación y los ambientes son muy oscuros.

- En cuanto al entorno físico se evidencia que un tramo de vereda adyacente a una de las fachadas del mercado tiene continuidad peatonal y es obstruido por la disposición del equipamiento contiguo y las características topográficas. Las rampas del entorno más inmediatas al mercado Los Precursores se perciben como elementos aislados ya que no conectan directamente con la trama de la ciudad. Respecto a las zonas de descanso se evidencia una distribución integrada a la realidad del entorno mediante la consolidación de espacios que cuentan con mobiliario, áreas verdes e incluso juegos en su tratamiento de pisos. En cuanto al área verde del entorno físico inmediato al mercado Los Precursores no contribuye a mejorar el aspecto del equipamiento arquitectónico, por el contrario, fomenta una percepción de abandono y aislamiento del entorno percibiéndose más como un límite que interfiere con la continuidad de la ciudad.
- El sistema vial se desarrolla cerca del mercado Los Precursores, la avenida principal Los Próceres está consolidada ya que presenta un ancho vial apropiado pues no se percibe como una zona de congestión vehicular, cuenta con señalización, cruces peatonales y semaforización en funcionamiento. la avenida secundaria calle teniente Rodríguez de Mendoza esta contigua al mercado Los Próceres sobre todo es utilizada para dirigirse a un estacionamiento comunal de los propietarios de la urbanización por lo cual no presenta gran afluencia. el paradero de buses no está inmediato al equipamiento comercial sin embargo presenta un recorrido continuo entre ambos, se evidencia un estado de conservación óptimo y se evidencia relación con el entorno inmediato.

De los resultados que brindaron las entrevistas realizadas a los comerciantes y a los compradores podemos identificar que:

- Respecto a la percepción que tienen los entrevistados del mercado Los Precursores se evidencia que, en cuanto a las rampas se contraponen posiciones ya que los comerciantes consideran que están correctas por el respaldo que representa la licencia de funcionamiento y los compradores consideran que existen demasiadas rampas en una misma fachada sobre todo considerando que el mercado Los Precursores está dentro de la categoría de comercio local, pero ambos coinciden en que son importantes y que benefician el acceso. En cuanto a la escalera que funciona como acceso para el mercado Los Precursores en una de las fachadas a pesar de que todos coinciden en esta bien que exista a pesar de lo empinada que resulta pues no cuenta con descansos casi todos los entrevistados afirman que no usan el mobiliario. La circulación interna del mercado Los Precursores es identificada como muy buena ya que los comerciantes mantienen la transpirabilidad sin obstrucción sin embargo los compradores adicionan que las deficiencias en cuanto a la iluminación natural, la ventilación y la altura de la edificación hacen que no se sientan un ambiente confortable e incluyen que es necesario reorganizar la zonificación de los puestos por categorías y de ser posible mitigar la percepción de exceso de circulación.
- En cuanto a las características que perciben del entorno físico que dirige al mercado, la experiencia de los comerciantes y compradores contraponen ideas en cuanto a las veredas ya que los comerciantes consideran que es algo consolidado sin embargo los compradores refieren que no pueden transitar dos personas en simultaneo con las compras realizadas en el mercado Los Precursores lo que se convierte en un aspecto negativo por la situación actual de pandemia que revaloriza la importancia del distanciamiento social. Las rampas son percibidas por el conjunto de entrevistados como un beneficio pero que pueden ser peligrosos por lo cual sería necesario replantear las más inmediatas al mercado y configurar una relación con todo el entorno. Las zonas de descanso son percibidas por un

33 % de los entrevistados sin embargo todos concuerdan con el beneficio de estos espacios para la población se rescata la percepción de un entrevistado que sugiere incluir es espacio adyacente al mercado. Respecto a las áreas verdes que están ubicadas fuera de una de las fachadas del mercado, los comerciantes mantienen la postura de que el espacio fue proyectado desde el planteamiento urbano de la urbanización Los Precursores; los compradores consideran que en su estado actual no beneficia al mercado pues no perciben una relación entre el equipamiento comercial y el área verde consideran que deberían priorizar la corrección de la accesibilidad peatonal para posteriormente incluir ese espacio; todos los entrevistados coinciden en que embellece el lugar.

- El sistema vial que está relacionado con el mercado Los Precursores se concibe por los entrevistados de la siguiente manera, la avenida Los Próceres es la conexión con la ciudad por lo cual adquiere la denominación de principal y a pesar de contar con accesos consolidados requiere de un tratamiento peatonal del entorno ya que no se evidencia una relación directa con el equipamiento. Respecto a la vía secundaria teniendo Rodríguez de Mendoza no se generan muchas observaciones ya que esta vía esta adyacente al mercado y en el mismo nivel por lo que da la impresión de una relación directa sin embargo se enfatiza que en la fachada del mercado debe corregirse la continuidad peatonal. Los paraderos de buses deberían tener un tratamiento que ubique espacialmente al transeúnte mediante una leyenda ya que el mercado está en medio de los dos paraderos más próximos o de ser posible crear un paradero más inmediato al mercado Los Precursores. En cuanto a los estacionamientos vehiculares indican que la cantidad que existe no representa necesariamente un beneficio para los compradores que acuden al mercado pues estos son de uso público por lo que sugieren un tratamiento de señalización orientado al uso exclusivo; respecto a la propuesta de incluir un estacionamiento para bicicletas todos coinciden en lo positivo de esta implementación ya que debido a la coyuntura de pandemia se incrementó el uso de la bicicleta como medio de transporte pero mantienen una reticencia es cuanto al lugar donde se pueda ubicar y la interferencia peatonal que pueda generar.

Con el fin de generar una discusión con mayor detalle respecto a las posturas que representan los instrumentos desarrollados se interpreta que:

Objetivo específico N° 5: Evaluar el impacto actual de la accesibilidad del mercado Los Precursores, desde la perspectiva del discapacitado.

RESULTADOS:

Con el fin de evaluar el impacto de la accesibilidad en las personas con discapacidad se recolecta información mediante el desarrollo de una **guía de entrevista**, a continuación, se detallará los resultados.

En cuanto al nivel de seguridad que siente una persona con discapacidad al desplazarse por la ciudad o el equipamiento se evidencio lo siguiente:

- En cuanto a su desplazamiento hacia el mercado mencionan que representa una gran dificultad acceder desde la avenida Próceres también se menciona que la escalera que da al acceso principal es muy empinada por lo cual no es una opción a utilizar.
- Evidencian dificultad en su desplazamiento referido principalmente a la inclinación de las rampas o la inexistencia de pasamanos.

Respecto al nivel de autonomía que siente una persona con discapacidad al desplazarse por la ciudad o el equipamiento se evidencio lo siguiente:

- Refieren que el tiempo de trayecto hacia el mercado Los Precursores es en promedio de 20 minutos sin embargo un entrevistado menciona que antes de presentarse su discapacidad podía llegar al lugar en un rango de 5 a 8 minutos.
- Los entrevistados refieren que las rampas ubicadas en el mercado sobre todo en el ingreso no son de fácil uso y una persona en silla de ruedas requerirá del apoyo de otra persona.
- Sobre el acondicionamiento interno del mercado Los Precursores mencionan que no existe desnivel y a pesar de tener una circulación amplia el lugar es muy oscuro.

DISCUSIÓN:

El artículo Modelo social como alternativa para el desarrollo de la persona con discapacidad, Callao. Perú desarrollo Garay et al (2019) estudio enfocado en evidenciar las condiciones de vida de las personas con discapacidad mediante el desarrollo de una guía de entrevista y aporó los siguientes aspectos desde la perspectiva del modelo social:

- Se vinculó la relación de inversa que existe actualmente entre la perspectiva planteada y el desarrollo integral de una persona con discapacidad.
- Es necesario brindar soluciones inmediatas en función del contexto social y la normativa existente que eliminen barreras físicas.
- Las entrevistas realizadas refirieron que cuando las personas con discapacidad se sienten incluidos en el contexto edificado, social o político perciben un trato digno ya que la accesibilidad es un derecho universal, sin embargo, manifiestan que no es cotidiano que suceda y perciben barreras edificadas y de pensamiento siempre.

El resultado de la guía de entrevista semiestructurada manifiesta que las personas con discapacidad perciben:

- El nivel de seguridad no es favorable porque perciben diversos obstáculos edificados en su desplazamiento principalmente la escalera y las rampas que existen.
- El nivel de autonomía es el suficiente para participar de las actividades que se desarrollan en la ciudad, pero manifiestan que si usaran una silla de ruedas sería imposible su desplazamiento.

Ambas posturas se complementan ya que la perspectiva del modelo social genera mayor validez en las aseveraciones que brindan las personas con discapacidad por lo cual se debe poner especial énfasis en implementar el mercado Los Precusores y su entorno de acuerdo a sus necesidades.

Objetivo específico N° 6: Describir los beneficios de la accesibilidad para la diversidad de usuarios que accedan al mercado Los Precursores.

RESULTADOS:

Para lograr describir los aportes positivos de la accesibilidad en los diferentes tipos de usuarios se desarrolló el instrumento *ficha de registro documental* para su desarrollo nos basamos en el libro Discapacidad y diseño accesible diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad de lo cual se hallaron los siguientes resultados:

- La discapacidad física que engloba al grupo de personas que pueden movilizarse mediante el acompañamiento de ayudas técnicas son las que tienen condiciones relacionadas con enfermedades como hemipléjicos, parapléjicos, amputados, los que tienen secuelas de enfermedades transitorias, los que sufren algún accidente que derive en una discapacidad transitoria, obesos, mujeres embarazadas, niños y personas en edad avanzada. Es usual que tengan dificultades para hacer trayectos, circular dentro de un equipamiento, cerrar o abrir puertas al ingresar o salir de un espacio y posibles caídas.
- Las personas en silla de ruedas que pueden desplazarse de forma independiente o con ayuda están relacionados con enfermedades como paraplejia, cuadriplejia, hemiplejia o un adulto mayor. Las mayores dificultades para este grupo de personas es transitar por desniveles, limitación para el alcance de algún objeto o la visión de todas las características de un entorno, también suelen ser propensos a caídas y dificultad de maniobra.
- Las personas con discapacidad visual pueden tener visión parcial o nula por lo cual suelen tener dificultades para ubicarse mediante indicaciones escritas, superar desniveles o saber que orientación tomar para llegar a su destino.
- Las personas con discapacidad auditiva pueden tener dificultad parcial o permanente e independiente a esa condición se evidencia que presentan dificultad para identificar cualquier clase de señal sonora como el claxon de

un vehículo o una persona hablando para dar indicaciones, suelen percibir una sensación de aislamiento respecto a su entorno.

DISCUSIÓN:

Las fichas de registro documental analizaron la información brindada por Huerta (2007), donde se manifiesta que existen diversas razones por las que una persona pueda tener una discapacidad, ya sea física, visual o auditiva, la problemática debe enfocarse entender las necesidades de esta población en el entorno edificado.

Para posteriormente satisfacer sus necesidades mediante planteamientos de diseño que cuando sean edificados aseguren una ciudad que incluya a la diversidad de usuarios que existen.

V. CONCLUSIONES

El propósito del estudio fue entender como mediante determinadas características de la arquitectura comercial se puede mejorar la accesibilidad de las personas dentro del contexto desarrollado en el mercado Los Precusores que se encuentra ubicado en el distrito de Santiago de Surco, considerando para ello:

El primer objetivo abordado fue delimitar las medidas que garantizan la accesibilidad al mercado Los Precusores para ello, se deben considerar el las futuras implementaciones del mercado Los Precusores los aspectos de acceso al equipamiento, circulación y distribución de ambientes considerando las medidas brindadas como una guía, que brinda mayor posibilidad de generar una propuesta integral del equipamiento enfocando el diseño para el universo total de persona.

El segundo objetivo se enfocó en la importancia de la relación que debe existir entre el entorno urbano inmediato y un equipamiento comercial por ello se puntualizó en la bicicleta considerando que es una alternativa de transporte que va en aumento es así que se brindó toda la información necesaria para brindar la posibilidad de una implementación futura ya que, se busca lograr más afluencia de personas por el lugar con el fin de mejorar las condiciones de rentabilidad del mercado Los Precusores también se determinó, que la característica que más debe prevalecer es la continuidad peatonal que dirige al mercado y que brinda la posibilidad de generar nuevos escenarios sociales para el beneficio de la población.

El tercer objetivo está enfocado en conocer las medidas de espacialidad que requieren las personas con discapacidad debido al enfoque de la igualdad en el espacio edificado, se deben desarrollar equipamientos y proyectos urbanos que consideren la diversidad de usuarios y su desarrollo dentro de la ciudad, para ello los resultados brindan información escrita y grafica relacionados a la discapacidad física, visual y auditiva con el fin de incluir esta información en cualquier modificación futura.

El cuarto objetivo evidencio la realidad edificada que existe en el mercado Los Precusores, en paralelo busco entender la percepción del comerciante que acude constantemente al mercado pues es su lugar de trabajo y la percepción de los compradores en su experiencia dentro del equipamiento, así como su experiencia para llegar al establecimiento comercial; entendiendo que la

arquitectura está dirigida a un usuario y para mejorar cualquier aspecto es necesario entender la concepción de las personas y educar. Se evidencia que la mayor falencia del mercado Los Precursores es el ingreso principal que debe ser reestructurado con la finalidad de invitar al ingreso, el entorno urbano no tiene continuidad peatonal alrededor del equipamiento lo que ocasiona que las personas elijan otras rutas ocasionando que el equipamiento pierda clientes potenciales.

El quinto objetivo refiere como afecta el estado actual de la ciudad en las personas con discapacidad, se determinó que a pesar de incluir rampas en el acceso así como rampas que dirigen al mercado Los Precursores, no están acondicionadas para el correcto desplazamiento de esta población, así como lo empinado de las escaleras hace más difícil el acceso y en consecuencia la elección del mercado Los Precursores y su entorno como una consideración de tránsito habitual no representan seguridad ni generan autonomía.

El sexto objetivo refiere la importancia de considerar la accesibilidad en proyectos urbanos y arquitectónicos pues se destaca que beneficia a la totalidad de usuarios brindando información sobre secuelas permanentes o transitorias de diversas enfermedades, accidentes que generan secuelas permanentes o transitorias así como las mujeres embarazadas, los ancianos y los niños que pueden, de acuerdo a su condición, requerir de ayudas técnicas que posibiliten su autonomía para transitar por la ciudad y diversos equipamientos.

VI. RECOMENDACIONES

En definitiva, resulta esencial reestructurar la relación entre el entorno urbano inmediato y el mercado Los Precursores porque al mejorar las distintas formas de acceso al equipamiento desde la ciudad se incrementa directamente la afluencia de clientes y por tanto las ventas crecerán, beneficiando al equipamiento comercial. Por ello, en cuanto a la arquitectura comercial se debe considerar:

Brindar especial atención al tratamiento de ingresos al mercado Los Precursores mediante el tratamiento de fachadas y optimización de los accesos mediante la información brindada en la ficha de análisis documental.

La circulación del mercado debería disminuir en relación con la cantidad de pasillo que existen en la actualidad y en paralelo es necesario mejorar las condiciones de iluminación y ventilación que influyen en la experiencia del comprador.

Respecto a los ambientes es decir los puestos de venta se sugiere el diseño frontal ya que afectan la continuidad de la circulación interna y dan la posibilidad de incluir a la diversidad de usuarios que puedan lograr autonomía en sus compras, considerar como un referente las dimensiones brindadas en la ficha de análisis documental.

El entorno urbano inmediato al mercado Los Precursores debe considerar:

Las características analizadas en la ficha de registro documental respecto a la ciclovía con el fin de ser implementada y continuar con el tramo inconcluso que existe en la actualidad no muy lejos del lugar de estudio para conectar el equipamiento con la ciudad.

ya que el desnivel de la escalera existente es de tres metros resulta necesario incluir descansos.

Las rampas deben volver a edificarse ya que las pendientes que tienen actualmente no benefician a los usuarios, considerar la información brindada en la ficha de análisis de contenido.

Las veredas deben incluir tratamiento táctil en los pisos y se ampliar el ancho que existe actualmente.

por lo que debe diseñarse nuevamente el entorno urbano en relación con el entorno inmediato y el equipamiento o se debe diseñar mediante una propuesta integral el equipamiento urbano arquitectónico.

Por último, resulta necesario instruir a los usuarios en el conocimiento de calidad de vida y como la relación del mercado Los Precusores con el entorno edificado crea una propuesta integral que beneficia a todos.

V. REFERENCIAS

Accesibilidad global. (n.d.). *Terminos comunes en accesibilidad*.
<http://www.accesibilidadglobal.com/p/glosario.html>

Agencia Peruana de Noticias. (2012). *Algunas rampas para discapacitados pueden ser trampas mortales en caso de sismos*. <https://andina.pe/agencia/noticia-algunas-rampas-para-discapacitados-pueden-ser-trampas-mortales-caso-sismos-415034.aspx>

Aguilera, J. M. (n.d.). *LA ARQUITECTURA DEL HIERRO EN LA SEGUNDA MITAD DEL S,XIX: UNA APROXIMACION A TRAVES DE OBRAS SIGNIFICATIVAS*. file:///C:/Users/Isabel Valderrama/Downloads/LA_ARQUITECTURA_DEL_HIERRO_EN_LA_SEGUNDA .pdf

Alonso, C. (2018). *Hacia una arquitectura inclusiva: accesibilidad y diseño universal*. <https://www.losandes.com.ar/hacia-una-arquitectura-inclusiva-accesibilidad-y-diseno-universal/>

Alonso, F. (2007). Algo más que suprimir barreras: conceptos y argumentos para una accesibilidad universal. *TRANS: Revista de Traductología*, 2, 15–30. http://www.trans.uma.es/pdf/Trans_11/T.15-30.FernandoAlonso.pdf%5Cnhttp://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2306616

Arroyo, J. (2011). *Espacio público Entre afirmaciones y desplazamientos*. https://www.academia.edu/7622281/Espacio_P%C3%BAblico._Entre_afirmaciones_y_desplazamientos

Banco Interamericano de Desarrollo. (2019). *Diseño vial para ciudades Mexicanas*. https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/509173/Manual_de_calles_2019.pdf

Bembibre, C. (2009). *Definición de Edificación*. <https://www.definicionabc.com/tecnologia/edificacion.php>

Biondi, G. (2014). *¿QUÉ ES LA ARQUITECTURA PERMEABLE?*

<https://biondigiuliiimd2014.wordpress.com/2014/10/01/que-es-la-arquitectura-permeable-2/#:~:text=La arquitectura permeable%2C es la,luz%2C el flujo peatonal%2C la>

Boudeguer, A., Prett, P., & Squella, P. (2010). *Manual de Accesibilidad Universal*.

Carrasco, S. (2006). *Metodología de la investigación científica* (Editorial San Marcos (ed.)).

Carvajal, F. (2015). *El centro comercial. Una teoría tipológica. Claves para el reconocimiento de una arquitectura ignorada*. 1–595.

Casanova, L. (n.d.). nivelacion. *Leonardo*.
http://www.serbi.ula.ve/serbiula/libros-electronicos/Libros/topografia_plana/pdf/CAP-6.pdf

Centro peruano de audición lenguaje y aprendizaje. (n.d.). *La discapacidad auditiva*. <https://cpal.edu.pe/blog/la-discapacidad-auditiva/>

Chong, M. C., Carmona, A., & Pérez, M. A. (2012). El análisis de sitio y su entorno en el desarrollo de proyectos arquitectónicos y urbanos. *Rua*, 15–20.
<https://cdigital.uv.mx/bitstream/handle/123456789/40119/RUA8p15.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

COCEMFE. (n.d.). *Definiciones básicas*.
<https://observatoriodelaaccesibilidad.es/archivos/3104>

Comite de accesibilidad para personas con discapacidad. (n.d.). *Glosario de Términos sobre Discapacidad*. 567–571.
<https://www.anahuac.mx/mexico/sites/default/files/inline-files/Glosario-comite-de-accesibilidad.pdf>

Creswell, J. (2013). *Investigación Cualitativa y Diseño Investigativo*.
<https://academia.utp.edu.co/seminario-investigacion-II/files/2017/08/INVESTIGACION-CUALITATIVACreswell.pdf>

Cuesta, Ó., & Meléndez, S. (2019). Discapacidad, ciudad e inclusión cultural:

Consideraciones desde la comunicación urbana. *Eure Tribuna*, 45(135), 273–282.
<https://doi.org/10.4067/S0250-71612019000200273>

De la Cruz, A. L. (2019). *Análisis de la arquitectura comercial del mercado Buenos Aires para su mejoramiento y la implementación de un edificio multifuncional* - “Nuevo Mercado Buenos Aires, Nuevo Chimbote.

Desarrollo cognitivo. (2018). *Etapas del Desarrollo del ser humano en su crecimiento*. <https://eldesarrollocognitivo.com/desarrollo-humano/>

Diniz, D., Barbosa, L., & Dos Santos, W. R. (2009). *Discapacidad, derechos humanos y justicia*. 64–77. https://www.scielo.br/pdf/sur/v6n11/es_04.pdf

El economista America. (2020). *Persona con Discapacidad: ¿ cómo fomentar y mejorar la accesibilidad y la inclusión en el Perú?* El Economista America. <https://www.eleconomistaamerica.pe/actualidad-eAmperu/noticias/10833962/10/20/Persona-con-Discapacidad-como-fomentar-y-mejorar-la-accesibilidad-y-la-inclusion-en-el-Peru.html>

El gran angular. (2017). *Perú es un país inaccesible para las personas con discapacidad*.

Elguera, H. (2018). ESTRATEGIAS DE FORMULACIÓN DE LOS MERCADOS DE ABASTO Y SU INFLUENCIA EN LA SOCIEDAD Y CULTURA. *Journal of Visual Languages & Computing*, 11(3), 55. https://www.m-culture.go.th/mculture_th/download/king9/Glossary_about_HM_King_Bhumibol_Adulyadej's_Funeral.pdf

Espacio accesible. (2018). *Conozcamos los conceptos de accesibilidad y diseño para todos*. <https://espacioaccesible.com/detalle-blog.php?id=10>

etapas de desarrollo humano. (2020). *ETAPAS DEL DESARROLLO HUMANO , PREGUNTAS Y RESPUESTAS ¿ Qué son las etapas del desarrollo ¿ Cuantas son las etapas del ¿ Cuáles son las etapas del*.

Fabregues, S., Meneses, J., Rodriguez, D., & Paré, M. (2016). *Técnicas de investigación social y educativa*. file:///C:/Users/Isabel Valderrama/Desktop/2020 II/PROYECTO DE INVESTIGACION/DOCUMENTOS/III

METODOLOGIA/3.5Técnicas e instrumentos de recolección de datos/entrevista y observacion/Sergi Fàbregues, Julio Meneses, David Rodríguez-Gómez, Marie-Hé.pdf

Fernández, J. M. (2006). *Planificación estratégica de ciudades* (REVERTÉ S.A. (ed.)).

Fernández, L. (2005). ¿Cuáles son las técnicas de recogida de la información? *Butlletí LaRecerca*, 1–13.
<https://www.ub.edu/idp/web/sites/default/files/fitxes/ficha3-cast.pdf>

Folgueiras, P. (2017). La entrevista. *Educacao e Pesquisa*, 43(1), 289–295.
[http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/99003/1/entrevista pf.pdf](http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/99003/1/entrevista_pf.pdf)

Fresno, C. (2019). *Metodología Investigación*.

Fundación ONCE para la cooperación e inclusión social de personas con discapacidad. (2011). *ACCESIBILIDAD UNIVERSAL Y DISEÑO PARA TODOS*.
https://www.fundaciononce.es/sites/default/files/docs/Accesibilidad%2520universal%2520y%2520diseño%2520para%2520todos_1.pdf

Garay, F., & Carhuancho, I. (2019). Modelo social como alternativa para el desarrollo de la persona con discapacidad, Callao. Perú. *Telos: Revista de Estudios Interdisciplinarios En Ciencias Sociales*, 21(3), 681–709.
<https://doi.org/10.36390/telos213.10>

García, M., Liber, J., & Sosa, S. M. (2017). *Guía para el desarrollo de mercados de productores*.

Gobierno de la Ciudad de México. (2016). *Manual de Normas Técnicas de Accesibilidad*. <http://dgadt.vivienda.gob.pe/Uploads/Norma-A120-Accesibilidad-Universal-en-Edificaciones.pdf>

Gómez, Y., & Arner, E. (2008). Caracterización Gráfico-Teórica De Los Hitos En El Centro Histórico De Santiago De Cuba. *Ciencia En Su PC*, 1, 80–88.
<https://core.ac.uk/download/pdf/158648146.pdf>

González, M. (n.d.). *Aspectos Éticos de la Investigación Cualitativa*.

<https://www.oei.es/historico/salactsi/mgonzalez5.htm>

Grupo social ONCE. (n.d.). *La discapacidad visual*.
<https://www.once.es/dejanos-ayudarte/la-discapacidad-visual>

Gupioc, D. (2020). ¿El COVID – 19 o la informalidad? *Gestion*, 2–7.

Gutiérrez, J. L. (2008). *Persona con discapacidad y ciudad minusvalida*.

Haymes, F. V., & Cruz, E. F. (2016). *La obra de Enace , el epílogo de la vivienda social construida por el Estado*. 129–142.

Henao, C. P., & Gil, L. M. (2009). Calidad de vida y situación de discapacidad. *Hacia La Promoción de La Salud*, 14(2), 114–127.
<https://www.redalyc.org/pdf/3091/309126692005.pdf>

Hernández, F. (2012). *Arquitectura comercial*.

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). Metodología de la investigación. In *Journal of Physics A: Mathematical and Theoretical* (Vol. 44, Issue 8). <https://doi.org/10.1088/1751-8113/44/8/085201>

Huaulinos, J. (2015). Criterios Para El Estudio Y Diseño Universal Del Espacio Público: El Caso De Las Calles En Lima. *Tesis*, 100.

Huerta Peralta, J. (2007). Discapacidad y Diseño Accesible. In *Lima, peru*.
https://www.academia.edu/10937584/DISCAPACIDAD_Y_DISEÑO_ACCESIBLE

Instituto de formacion y estudios sociales. (n.d.). *Ficha técnica*. 1–16.
http://www.magma-store.com/consejo/ficheros/documentos/1293622229.47_FICHA_TECNICA_proyecto.pdf

Instituto Guatemalteco de Turismo. (2015). *Manual Técnico de Accesibilidad Universal*. 73.

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2018). *PROVINCIA DE LIMA RESULTADOS DEFINITIVOS*.

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2017a). *Capítulo III:*

Resultados generales sobre la población con discapacidad.

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2017b). *Censo nacional de mercados de abastos 2016.*

ITDP. (2017). *Dot estandar.* <http://mexico.itdp.org/noticias/lanza-itdp-3a-edicion-del-estandar-dot/>

Jiménez, G., & Caro, F. J. (2006). *La arquitectura comercial como soporte para la creación de identidad en el sector de la moda.*

Katayama. (2014). *Introducción Ala Investigación Cualitativa.* <https://ebevidencia.com/wp-content/uploads/2017/04/Introducción-a-la-investigación-cualitativa-Fundamentos-métodos-estrategias-y-técnicas.pdf>

Laake, T., Rincon, M., Calderon, P., Aguirre, K., Lazalde, H., Cruz, A., & Garduño, A. (2020). *Guía de Implementación de Sistemas de Transporte Sostenible no Motorizado.* www.mtc.gob.pe/www.gob.pe/mtc

Lagomarsino, J. M. (2004). *EVOLUCIÓN DE LA CALIDAD DE VIDA A GRANDES RASGOS.* <http://www2.ib.edu.ar/becaib/bib2004/Finalistas/JuanMarcosLagomarsinoRoig.pdf>

Lamiquiz, P. (2016). *La ciudad paseable.* <https://www.youtube.com/watch?v=c4z3LRcfUYM>

León, G. M., Ríos, A., & Salazar, B. (2016). *Modelo de gestión de servicio para el desarrollo de mercados tradicionales: estudio de caso del mercado de abastos “Centro cívico” del distrito de San Martín de Porres.* 1–60.

Linares, J., Hernández, A., & Rojas, H. M. (2018). Accesibilidad espacial e inclusión social. *Civilizar*, 18(35), 115–128. <https://doi.org/10.22518/usergioa/jour/ccsh/2018.2/a09>

López, F. (2002). El Análisis de contenido como método de investigación. *XXI. Revista de Educación*, 4(4), 167–180. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=309707%0Ahttps://dialnet.unirioja.es/servlet/extart?codigo=309707>

López Tarruela, J. (2017). *Diseño arquitectónico centrado en el usuario mediante neurotecnologías inmersivas*. <https://riunet.upv.es/handle/10251/89099>

Lotito, F., & Sanhueza, H. (2011). Discapacidad Y Barreras Arquitectónicas: Un Desafío Para La Inclusión. *Aus*, 9, 10–13. <https://doi.org/10.4206/aus.2011.n9-03>

Martínez, C. (2017). *6 consejos para diseñar paradas de autobuses accesibles y seguras*. <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/870343/6-consejos-para-disenar-paradas-de-autobuses-accesibles-y-seguras>

Martínez, L. A. (2018). *Arquitectura comercial como detonante de la Revitalización Urbana*.

Martínez, V. L. (2013). *Métodos, técnicas e instrumentos de investigación*. 7. [file:///C:/Users/Isabel Valderrama/Downloads/PROYECTO-PADSC_SURCO-2021.pdf](file:///C:/Users/Isabel%20Valderrama/Downloads/PROYECTO-PADSC_SURCO-2021.pdf)

Matinez, T. (2013). *La autonomía en la atención centrada en la persona*. www.acpgerontologia.com

Máxima, J. (2019). *Sumerios*. <https://www.caracteristicas.co/sumerios/>

Mejía, E. (2005). *Técnicas e instrumentos de investigación* (Issues 9972-834-08–05). <http://online.aliat.edu.mx/adistancia/InvCuantitativa/LecturasU6/tecnicas.pdf>

Ministerio de la mujer y poblaciones vulnerables. (2013). *Tumbes accesible modelo de intervencion para las personas con discapacidad*.

Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables. (n.d.). *CONADIS*. 66, 37–39. <https://www.gob.pe/conadis>

Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables. (2020). *Conadis realiza encuesta virtual para la elaboración de la Política Nacional en Discapacidad*. <https://www.gob.pe/institucion/mimp/noticias/303016-mimp-conadis-realiza-encuesta-virtual-para-la-elaboracion-de-la-politica-nacional-en-discapacidad>

Ministerio de la Producción del Perú. (2017). *Programa nacional de*

diversificación productiva normativa de mercados de abastos.

Plan Nacional de Accesibilidad 2018 - 2023, 98 (2018).
<http://dgadt.vivienda.gob.pe/uploads/PLAN-NACIONAL-DE-ACCESIBILIDAD-2018-2013.pdf>

Norma técnica A.120 Accesibilidad universal en edificaciones del RNE, (2019). <http://dgadt.vivienda.gob.pe/Uploads/Norma-A120-Accesibilidad-Universal-en-Edificaciones.pdf>

Municipalidad de Rosario. (2007). *Plan Urbano Rosario 2007-2017*.
https://www.rosario.gob.ar/ArchivosWeb/pur/pur_i_ii.pdf

Municipalidad metropolitana de Lima. (2020). *Aprueban los “Lineamientos de prevención frente al COVID-19 en Mercados de Abasto del Cercado de Lima.”* 1–6.
<https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/aprueban-los-lineamientos-de-prevencion-frente-al-covid-19-decreto-de-alcaldia-n-04-1866281-1/>

MUNILIMA. (2013). *Guía para la Competitividad de Mercados de Abastos*.
<http://www.munlima.gob.pe/images/descargas/gerencias/GDE/guia-de-formalizacion/Guia-para-la-competitividad-de-Mercados-de-Abastos.pdf>
<https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDCObservEconomico/RedObserDesPart/Mesas Sectoriales/Mesa de Servicios o>

Noreña, A. L., Alcaraz, N., Rojas, J. G., & Rebolledo, D. (2012). Aplicabilidad de los criterios de rigor y éticos en la investigación cualitativa. *Aquichán*, 12(3), 263–274. <https://cpal.edu.pe/blog/la-discapacidad-auditiva/>

Noticias Gestión Perú. (2020). *Aglomeraciones en tiempos de COVID-19*. 4–7.

Ocupa tu calle. (2019). *Parklets*. https://ocupatucalle.com/wp-content/uploads/2020/07/Módulo-01_parklets.pdf

Olazabal, N. (n.d.). *Un nuevo concepto de parada de autobús urbano como una combinación de nuevos servicios y requerimientos de los usuarios*.
[file:///C:/Users/Isabel Valderrama/Downloads/903127Nerea_Olazabal_DI.pdf](file:///C:/Users/Isabel%20Valderrama/Downloads/903127Nerea_Olazabal_DI.pdf)

Organización de las Naciones Unidas - ONU. (2016). *Equidad e Inclusión Social: Superando desigualdades hacia sociedades más inclusivas*. http://www.oas.org/docs/inclusion_social/Equidad-e-Inclusion-Social-Entrega-WEB.pdf

Ott, C. (2020). Acceso Liceo Francés / COMA Arquitectura. *ArchDaily*. https://www.archdaily.pe/pe/941868/acceso-liceu-frances-coma-arquitectura?ad_source=myarchdaily&ad_medium=bookmark-show&ad_content=current-user

OVACEN. (2016). *El color en la arquitectura contemporánea*. OVACEN. <https://doi.org/10.33349/2008.67.2574>

Pacheco, I. (2020). *¿Por qué son importantes las competencias ciudadanas?* Blog UPN. [https://blogs.upn.edu.pe/arquitectura/2015/05/13/por-que-son-importantes-las-veredas/#:~:text=Un tema importante es el,absorber la pendiente del terreno.](https://blogs.upn.edu.pe/arquitectura/2015/05/13/por-que-son-importantes-las-veredas/#:~:text=Un%20tema%20importante%20es%20el,absorber%20la%20pendiente%20del%20terreno.)

Pareja, J. C. (2017). *Mercado Municipal de Abastos*. 76.

Pereida, M. (2020). *El papel del color en la arquitectura : efectos visuales y estímulos psicológicos*. <https://www.archdaily.pe/pe/894565/el-papel-del-color-en-la-arquitectura-efectos-visuales-y-estimulos-psicologicos>

Pérez, A. (2020). Un repaso por Vigo Vertical : las cuestas y escaleras que no volverás a subir. *TREINTAYSEIS*. <https://www.elespanol.com/treintayseis/articulos/actualidad/un-repaso-por-vigo-vertical-las-cuestas-y-escaleras-que-no-volveras-a-subir>

Persson, H., Åhman, H., Arvei Yngling, A., & Gulliksen, J. (2015). Universal design, inclusive design, accessible design, design for all: different concepts—one goal? On the concept of accessibility—historical, methodological and philosophical aspects. *Universal Access in the Information Society*, 14(4), 505–526. <https://doi.org/10.1007/s10209-014-0358-z>

Piñeiro, A. (2020). *Arquitectura para personas con pérdida auditiva : 6 consejos de diseño*. <https://www.archdaily.pe/pe/936382/disenio-universal->

interiores-comodos-para-personas-con-discapacidad-auditiva

Puntodis. (n.d.). *Discapacidad física*. <https://puntodis.com/expertos-en-accesibilidad-en-la-comunicacion/>

La Norma Técnica A.070 Comercio, 17 (2011).

Rendón, R. E. (2010). *Espacios verdes públicos y calidad de vida*. 1–14. <http://upcommons.upc.edu/revistes/handle/2099/12860>

Röbbel, N. (2016). Los espacios verdes: un recurso indispensable para lograr una salud sostenible en las zonas urbanas. *Organización de Las Naciones Unidas*, 1–5. <https://unchronicle.un.org/es/article/los-espacios-verdes-un-recurso-indispensable-para-lograr-una-salud-sostenible-en-las-zonas>

Robles, J. I. (2008). Comercio urbano en espacios metropolitanos. *Distribucion y Consumo*, 19–31.

Robles, J. I. (2010). *Pequeños comerciantes: mediadores urbanos*. 1–19.

Rojas, C., Martínez, M., De la Fuente, H., Schäfer, A., Aguilera, F., Fuentes, G., Peyrín, C., & Carrasco, J. (2019). *Accesibilidad a equipamientos según movilidad y modos de transporte en una ciudad media , Los Ángeles , Chile [en] Accessibility to equipment according to mobility and modes of transport in an average city , Los Angeles , Chile [fr]* *Accessibilité à l.* 39(1), 177–200.

Rojas, M. E., Gonzalez, D. I., & Espinal, D. I. (2013). *El mototaxismo una solución para la movilidad interveredal en el municipio de San Jeronimo*. 1–18. <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Geografiasocioeconomic a/Geografiadeltransporte/06.pdf>

Romo, A. (2002). *Antropometría*. <https://www.academia.edu/25474190/ANTROPOMETRIA>

Rossi, A. (1982). *La arquitectura de la ciudad* (6th ed.).

Safe City. (2017). *La teoría, la práctica y la realidad de la accesibilidad universal en el Perú*. <https://safecitying.com/la-teoria-la-practica-y-la-realidad-de-la-accesibilidad-universal-en-el-peru/>

Serra, J. (2010). *La versatilidad del color en la composición de la arquitectura contemporánea europea: contexto artístico, estrategias plásticas e intenciones*. <https://www.educacion.gob.es/teseo/imprimirFicheroTesis.do?idFichero=%2FappnNbNLRQ%3D>

Simó, M., Casellas, A., & Avellaneda, P. (2018). Comercio minorista y peatonalización: evolución y adaptación en la ciudad costera de Malgrat de Mar (Barcelona). *Anales de Geografía de La Universidad Complutense*, 38(1), 219–238. <https://doi.org/10.5209/aguc.60476>

Talavera, R., & Valenzuela, L. (2012). *La accesibilidad peatonal en la integración espacial de las paradas de transporte público*. <https://www.redalyc.org/pdf/748/74826255014.pdf>

Tricio, P. (2003). A fondo. *Sesenta y Más*, 216(1132–2012), 46–51.

Unión Europea. (2019). *Premio Ciudad Accesible 2019*. <https://doi.org/10.2767/91093>

Universidad de Chile, Instituto de la Vivienda, Universidad Técnica Federico Santa María, & Fundación Chile. (2004). *Bienestar Habitacional Guía de Diseño para un Hábitat Residencial Sustentable*. <http://www.architecthum.edu.mx/Architecthumtemp/glosario/PT.htm>

Universidad Nacional Autónoma de México. (2015). *Arquitectura Y Humanidades - Glosario*. <http://www.architecthum.edu.mx/Architecthumtemp/glosario/PT.htm>

Utrilla, S., & Jiménez, J. de J. (2010). Diseño De Mobiliario Urbano Para Lograr La Dinámica Social En La Ciudad. *Quivera. Revista de Estudios Territoriales*, 12(1), 115–124. <https://www.redalyc.org/pdf/401/40113202011.pdf>

Van Der, V., Dong, H., & Heylighen, A. (2016). From accessibility to experience: Opportunities for Inclusive Design in Architectural Practice. *Nordisk Arkitekturforskning*, 2, 33–58. <http://arkitekturforskning.net/na/article/view/719/664>

Villa, C. (2019). *Diagnóstico Urbano Arquitectónico para la Propuesta de Remodelación y Ampliación del Mercado de Abastos “Acomimar” en La Esperanza*.

YACHIYO ENGINEERING CO., LTD, & PACIFIC CONSULTANTS INTERNATIONAL. (2005). *CAPÍTULO 4 Condiciones de la Vialidad y Características del Tránsito*. https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/11798261_05.pdf

I. ANEXOS

Anexo A: Formato de ficha de análisis de contenido

FICHA DE ANÁLISIS DE CONTENIDO		Categoría: Accesibilidad	Subcategoría: Diversidad antropométrica	Escuela: Arquitectura	Lamina: 1	
ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL MERCADO LOS PRECURSORES		Autora: Valderrama Ventura Isabel Sofia	Asesores: Dra. Rodriguez U. Glenda Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan	Curso: Proyecto de Investigación	Fecha: --/--/2020	
Objetivo B: Describir los beneficios de la accesibilidad para la diversidad de usuarios que accedan al mercado Los precusores.			Indicador: Desarrollo del hombre a través del tiempo		Subindicador: Niñez	
Figura	Nombre del documento:		Autor:			
	Referencia Bibliográfica:		Palabras claves de la búsqueda:			
Ubicación (dirección electrónica específica): LINK						
Descripción del aporte al tema seleccionado:	Características de la imagen:	texto		Características de la imagen:	texto	
	Apartado de opinión:					

Anexo B: Formato de guía de entrevista dirigido a un comerciante y un comprador

GUÍA DE ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA

Título de la Investigación: Estudio de la arquitectura comercial para mejorar la accesibilidad del mercado Los Precursores en Santiago de Surco

Entrevistador (E) : Valderrama Ventura Isabel Sofia
Entrevistado (P) :
Ocupación del entrevistado : Un comerciante / Un comprador
Fecha :
Hora de inicio :
Hora de finalización :
Lugar de entrevista :

PREGUNTAS	TRANSCRIPCIÓN DE RESPUESTAS
CATEGORÍA 2: Accesibilidad	
SUBCATEGORÍA 1: Problemática actual de accesibilidad	
INDICADOR: En el mercado	
<p>Los mercados son edificaciones que brindan abastecimiento de alimentos y también donde se puede adquirir algún servicio, esto hace que nos enfoquemos en las características que debe tener el acceso del usuario o comprador. a continuación, se consultará sobre algunas características que benefician la accesibilidad de circulación que existe en el mercado Los Precursores.</p> <p>E: De acuerdo al Reglamento Nacional de Edificaciones las rampas deben ser incluidas cuando exista una diferencia de niveles, principalmente en el ingreso a una edificación (el mercado). ¿considera que la ubicación de las rampas peatonales beneficia el acceso a los usuarios? Fundamente su respuesta</p>	

E: Las escaleras son el medio más común de acceso cuando existe una diferencia de nivel sin embargo es necesario considerar las características de accesibilidad en su planteamiento.

¿Cree usted que la escalera que da acceso al mercado es de fácil ubicación?

¿Qué tan frecuentemente utiliza la escalera de acceso al mercado?

Fundamente su respuesta

E: Los pasillos son el medio de conexión dentro de un mercado, para asegurar la accesibilidad de los usuarios se consideran indicadores como el ancho, los desniveles, el libre acceso y la sensación de cuan extenso es el recorrido. ***Referente a la circulación dentro del mercado ¿Considera necesaria alguna mejora?*** Fundamente su respuesta

CATEGORÍA 2: Accesibilidad

SUBCATEGORÍA 1: Problemática actual de accesibilidad

INDICADOR: Entorno físico

E: Las veredas cumplen la función de conectar una edificación con la ciudad, está destinada al tránsito de personas mediante un camino. ***¿Las veredas que dirigen al mercado permiten la circulación de dos personas al mismo tiempo?*** Fundamente su respuesta

E: Una rampa peatonal tiene como principal función generar el acceso de la ciudad a todas las personas, pero en especial a las personas con discapacidad, mediante la conexión de las vías o cruces con una vereda. **¿Qué opina sobre la ubicación de las rampas más inmediatas al mercado, benefician a todas las personas que transiten por el lugar?** Fundamente su respuesta

E: Las zonas de descanso son pequeños espacios a manera de un paradero de autobús, permite descansar al transeúnte que este de paso por la ciudad antes de llegar a su destino. **¿Cree que las zonas de descanso son importantes? ¿existen estos espacios cerca al mercado?** Fundamente su respuesta

E: Las áreas verdes tienen presencia de vegetación en toda su extensión usualmente son creadas por el hombre (en la ciudad) y se complementan con mobiliarios como bancas, áreas de sombra, áreas de juegos, etc. estas características son variables y dependen de cada realidad problemática. **¿Considera usted que las áreas verdes tienen alguna característica que beneficie al mercado?** Fundamente su respuesta

CATEGORÍA 2: Accesibilidad

SUBCATEGORÍA 1: Problemática actual de accesibilidad

INDICADOR: Sistema vial

E: el cruce vial en una avenida principal debe ser accesible para todos los usuarios ya que es uno de los espacios con mayor afluencia de personas

¿Considera que los accesos desde la Av. Próceres están consolidados o tienen algo que falta implementa?

Fundamente su respuesta

E: las avenidas secundarias conectan los distintos equipamientos considerados en una urbanización o barrio. ***¿Que mejoraría en las avenidas secundarias que llevan al mercado para facilitar el desplazamiento existente?***

Fundamente su respuesta

E: los paraderos de buses tienen una ubicación estratégica que facilite el desplazamiento a diferentes equipamientos comerciales y acceso a las viviendas de determinado lugar. ***¿Cuál sería una estrategia para fomentar el acceso al mercado desde los paraderos de autobuses?***

Fundamente su respuesta

E: los estacionamientos permiten mantener el orden vial y mediante su ubicación en un equipamiento facilita el traslado de los productos adquiridos (un mercado) siempre que una persona tenga automóvil, con esa condición incluso es más viable que se trasladen varios integrantes de una familia. ***¿Qué opina respecto al estacionamiento que proporciona el mercado, es aprovechados por los usuarios? ¿Qué opina respecto a los estacionamientos para bicicleta, sería correcto incluirla en el mercado?*** Fundamente su respuesta

Anexo C: Formato de guía de entrevista dirigido a una persona con discapacidad

GUÍA DE ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA

Título de la Investigación: Estudio de la arquitectura comercial para mejorar la accesibilidad del mercado Los Precursores en Santiago de Surco

Entrevistador (E) : Valderrama Ventura Isabel Sofia
Entrevistado (P) :
Ocupación del entrevistado : Persona con discapacidad
Fecha :
Hora de inicio :
Hora de finalización :
Lugar de entrevista :

CATEGORÍA 2: Accesibilidad	
SUBCATEGORÍA 2: Perspectiva de una persona con discapacidad	
INDICADOR: Nivel de seguridad	
<p>E: La percepción de seguridad al desplazarse por la ciudad es esencial para cualquier persona, pero existen muchas deficiencias como la falta de conexión de algunas veredas con el entorno urbano, por ello se debe considerar a toda la diversidad de usuarios para brindar soluciones, es así que desde la perspectiva de una persona con discapacidad se puede entender con mayor exactitud las dificultades existentes para esta población. ¿Qué opina respecto de la percepción de seguridad de su desplazamiento hacia el mercado, de acuerdo a la disposición actual de los caminos y su estado de conservación? Fundamente su respuesta</p>	
<p>E: El nivel de seguridad que percibe una persona respecto al desplazamiento en su ciudad debería</p>	

<p>afianzar la decisión del usuario por preferir la peatonalización por ello es necesario saber ¿Qué características se deben mejorar respecto a las veredas, pistas y cruces que son parte de su trayecto al mercado? ¿tuvo algún accidente? Fundamente su respuesta</p>	
CATEGORÍA 2: Accesibilidad	
SUBCATEGORÍA 2: Perspectiva de una persona con discapacidad	
INDICADOR: Nivel de autonomía	
<p>E: la autonomía hace referencia a la identidad personal debido a ello una persona es libre de decidir el trayecto a tomar para llegar a cualquier equipamiento o lugar. ¿en promedio, cuanto tiempo (minutos) se demora desde su casa al mercado, en el trayecto requiere ayuda adicional? Fundamente su respuesta</p> <p>E: de acuerdo al reglamento nacional de edificaciones las rampas deben considerar una pendiente del 1% para las conexiones con las veredas, así se evita generar un impedimento que limite continuar con el recorrido. ¿Al utilizar las rampas ubicadas en el mercado requiere de la ayuda de otra persona o son de fácil uso y benefician su desplazamiento? Fundamente su respuesta</p>	

E: Las instalaciones hacen referencia al nivel de autonomía ya que deben ser apropiadas para el desplazamiento de cualquier usuario que le permita tomar sus propias elecciones y decisiones.
¿consideras que todos los espacios del mercado esta acondicionado para su desplazamiento?
Fundamente su respuesta

Anexo D: Formato de ficha de observación

FICHA DE OBSERVACIÓN		Categoría: Accesibilidad	Subcategoría: Problemática actual de accesibilidad	Escuela: Arquitectura	Lamina: 1	
ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL MERCADO LOS PRECURSORES		Autora: Valderrama Ventura Isabel Sofia	Asesores: Dra. Rodriguez U. Glenda Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan	Curso: Proyecto de Investigación	Fecha: --/--/2020	
Objetivo 4: Describir la problemática actual del mercado Los precusores, referente a la accesibilidad.			Indicador: El mercado	Subindicador: Rampa de acceso		
<p style="text-align: center;">perspectiva</p>		Características de la imagen: Ancho Longitud Pendiente	Descripción:			
Características de la imagen: Ancho	<p style="text-align: center;">Vista en planta</p>	Características de la imagen: Longitud	<p style="text-align: center;">Vista lateral</p>	Características de la imagen: Longitud	<p style="text-align: center;">Vista lateral</p>	
Comparación con el Reglamento Nacional de Edificaciones:			Apartado de opinión:			

Anexo G: Formato de validación de ficha de análisis de contenido 3

Certificado de validez de contenido del instrumento: Ficha de análisis de contenido

Observaciones: Presenta suficiencia.

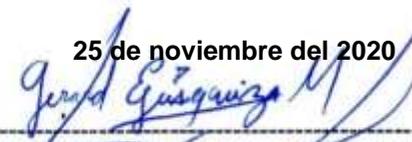
Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez validador : **Mgr. Arq. Gerard Alberto Egúsqiza Monteagudo**

DNI: 71936851

Especialidad del validador : **Medio ambiente y Educación**

25 de noviembre del 2020



Mgr. Arq. Gerard Alberto Egúsqiza Monteagudo
Especialidad: Medio ambiente y educación

Anexo H: Formato de validación de la guía de entrevista 1

Certificado de validez de contenido del instrumento: Guía de entrevista aplicada al Arquitecto

Nº	CATEGORÍA 1: Arquitectura comercial	Pertinencia ¹				Relevancia ²				Claridad ³				Sugerencias
		M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	
	SUBCATEGORÍA 1: DISEÑO UNIVERSAL													
	SUBCATEGORÍA 2: ENTORNO URBANO DEL MERCADO													
	SUBCATEGORÍA 3: NECESIDADES ESPACIALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD													
Nº	CATEGORÍA 2: ACCESIBILIDAD	Pertinencia ¹				Relevancia ²				Claridad ³				Sugerencias
		M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	
	SUBCATEGORÍA 1: PROBLEMÁTICA ACTUAL DE ACCESIBILIDAD													
1	¿considera que la ubicación de las rampas peatonales beneficia el acceso a los diferentes usuarios?				X				X				X	
2	¿Cree usted que la escalera que da acceso al mercado es de fácil ubicación?				X				X				X	
3	¿Qué tan frecuentemente utiliza la escalera de acceso al mercado?				X				X				X	
4	Referente a la circulación dentro del mercado, ¿considera necesaria alguna mejora?				X				X				X	
5	¿Las veredas que dirigen al mercado permiten la circulación de dos personas al mismo tiempo?				X				X				X	
6	¿Qué opina sobre la ubicación de las rampas más inmediatas al mercado, benefician a todas las personas que transiten por el lugar?				X				X				X	
7	¿Cree que las zonas de descanso son importantes? ¿existen estos espacios cerca al mercado?				X				X				X	
8	¿Considera usted que las áreas verdes tienen alguna característica que beneficie al mercado?				X				X				X	

9	¿Considera que los accesos desde la Av. Próceres están consolidados o tienen algo que falta implementa?				x					x					x	
10	¿Que mejoraría en las avenidas secundarias que llevan al mercado para facilitar el desplazamiento existente?				x					x					x	
11	¿Cuál sería una estrategia para fomentar el acceso al mercado desde los paraderos de autobuses?				x					x					x	
12	¿Qué opina respecto al estacionamiento que proporciona el mercado, es aprovechados por los usuarios?				x					x					x	
13	¿Qué opina respecto a los estacionamientos para bicicleta, sería correcto incluirla en el mercado?				x					x					x	
SUBCATEGORÍA 2: PERSPECTIVA DE LA PERSONA CON DISCAPACIDAD																
1	¿Qué opina respecto de la percepción de seguridad de su desplazamiento hacia el mercado, de acuerdo a la disposición actual de los caminos y su estado de conservación?				x					x					x	
2	¿Qué características se deben mejorar respecto a las veredas, pistas y cruces que son parte de su trayecto al mercado? ¿tuvo algún accidente?				x					x					x	
3	¿en promedio, cuanto tiempo (minutos) se demora desde su casa al mercado, en el trayecto requiere ayuda adicional?				x					x					x	
4	¿Al utilizar las rampas ubicadas en el mercado requiere de la ayuda de otra persona o son de fácil uso y benefician su desplazamiento?				x					x					x	
5	¿consideras que todos los espacios del mercado esta acondicionado para su desplazamiento?				x					x					x	
SUBCATEGORÍA 3: DIVERSIDAD ANTROPOMETRICA																

Anexo I: Formato de validación de la guía de entrevista 2

Certificado de validez de contenido del instrumento: Guía de entrevista aplicada al Arquitecto

Nº	CATEGORÍA 1: Arquitectura comercial	Pertinencia ¹				Relevancia ²				Claridad ³				Sugerencias
		M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	
	SUBCATEGORÍA 1: DISEÑO UNIVERSAL													
	SUBCATEGORÍA 2: ENTORNO URBANO DEL MERCADO													
	SUBCATEGORÍA 3: NECESIDADES ESPACIALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD													
Nº	CATEGORÍA 2: ACCESIBILIDAD	Pertinencia ¹				Relevancia ²				Claridad ³				Sugerencias
		M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	
	SUBCATEGORÍA 1: PROBLEMÁTICA ACTUAL DE ACCESIBILIDAD													
1	¿considera que la ubicación de las rampas peatonales beneficia el acceso a los diferentes usuarios?				X				X				X	
2	¿Cree usted que la escalera que da acceso al mercado es de fácil ubicación?				X				X				X	
3	¿Qué tan frecuentemente utiliza la escalera de acceso al mercado?				X				X				X	
4	Referente a la circulación dentro del mercado, ¿considera necesaria alguna mejora?				X				X				X	
5	¿Las veredas que dirigen al mercado permiten la circulación de dos personas al mismo tiempo?				X				X				X	
6	¿Qué opina sobre la ubicación de las rampas más inmediatas al mercado, benefician a todas las personas que transiten por el lugar?				X				X				X	
7	¿Cree que las zonas de descanso son importantes? ¿existen estos espacios cerca al mercado?				X				X				X	
8	¿Considera usted que las áreas verdes tienen alguna característica que beneficie al mercado?				X				X				X	

9	¿Considera que los accesos desde la Av. Próceres están consolidados o tienen algo que falta implementa?				X				X				X
10	¿Que mejoraría en las avenidas secundarias que llevan al mercado para facilitar el desplazamiento existente?				X				X				X
11	¿Cuál sería una estrategia para fomentar el acceso al mercado desde los paraderos de autobuses?				X				X				X
12	¿Qué opina respecto al estacionamiento que proporciona el mercado, es aprovechados por los usuarios?				X				X				X
13	¿Qué opina respecto a los estacionamientos para bicicleta, sería correcto incluirla en el mercado?				X				X				X
SUBCATEGORÍA 2: PERSPECTIVA DE LA PERSONA CON DISCAPACIDAD													
14	¿Qué opina respecto de la percepción de seguridad de su desplazamiento hacia el mercado, de acuerdo a la disposición actual de los caminos y su estado de conservación?				X				X				X
15	¿Qué características se deben mejorar respecto a las veredas, pistas y cruces que son parte de su trayecto al mercado? ¿tuvo algún accidente?				X				X				X
16	¿en promedio, cuanto tiempo (minutos) se demora desde su casa al mercado, en el trayecto requiere ayuda adicional?				X				X				X
17	¿Al utilizar las rampas ubicadas en el mercado requiere de la ayuda de otra persona o son de fácil uso y benefician su desplazamiento?				X				X				X
18	¿consideras que todos los espacios del mercado esta acondicionado para su desplazamiento?				X				X				X

Anexo J: Formato de validación de la guía de entrevista 3

Certificado de validez de contenido del instrumento: Guía de entrevista aplicada al Arquitecto

Nº	CATEGORÍA 1: Arquitectura comercial	Pertinencia ¹				Relevancia ²				Claridad ³				Sugerencias
		M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	
	SUBCATEGORÍA 1: DISEÑO UNIVERSAL													
	SUBCATEGORÍA 2: ENTORNO URBANO DEL MERCADO													
	SUBCATEGORÍA 3: NECESIDADES ESPACIALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD													
Nº	CATEGORÍA 2: ACCESIBILIDAD	Pertinencia ¹				Relevancia ²				Claridad ³				Sugerencias
		M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	M D	D	A	M A	
	SUBCATEGORÍA 1: PROBLEMÁTICA ACTUAL DE ACCESIBILIDAD													
1	¿Considera que la ubicación de las rampas peatonales beneficia el acceso a los diferentes usuarios?				X				X				X	
2	¿Cree usted que la escalera que da acceso al mercado es de fácil ubicación?				X				X				X	
3	¿Qué tan frecuentemente utiliza la escalera de acceso al mercado?				X				X				X	
4	Referente a la circulación dentro del mercado, ¿considera necesaria alguna mejora?				X				X				X	
5	¿Las veredas que dirigen al mercado permiten la circulación de dos personas al mismo tiempo?				X				X				X	
6	¿Qué opina sobre la ubicación de las rampas más inmediatas al mercado, benefician a todas las personas que transiten por el lugar?				X				X				X	
7	¿Cree que las zonas de descanso son importantes? ¿existen estos espacios cerca al mercado?				X				X				X	
8	¿Considera usted que las áreas verdes tienen alguna característica que beneficie al mercado?				X				X				X	

9	¿Considera que los accesos desde la Av. Próceres están consolidados o tienen algo que falta implementa?				x					x				x	
10	¿Que mejoraría en las avenidas secundarias que llevan al mercado para facilitar el desplazamiento existente?				x					x				x	
11	¿Cuál sería una estrategia para fomentar el acceso al mercado desde los paraderos de autobuses?				x					x				x	
12	¿Qué opina respecto al estacionamiento que proporciona el mercado, es aprovechado por los usuarios?				x					x				x	
13	¿Qué opina respecto a los estacionamientos para bicicleta, sería correcto incluirla en el mercado?				x					x				x	
SUBCATEGORÍA 2: PERSPECTIVA DE LA PERSONA CON DISCAPACIDAD															
1	¿Qué opina respecto de la percepción de seguridad de su desplazamiento hacia el mercado, de acuerdo a la disposición actual de los caminos y su estado de conservación?				x					x				x	
2	¿Qué características se deben mejorar respecto a las veredas, pistas y cruces que son parte de su trayecto al mercado? ¿tuvo algún accidente?				x					x				x	
3	¿En promedio, cuanto tiempo (minutos) se demora desde su casa al mercado, en el trayecto requiere ayuda adicional?				x					x				x	
4	¿Al utilizar las rampas ubicadas en el mercado requiere de la ayuda de otra persona o son de fácil uso y benefician su desplazamiento?				x					x				x	
5	¿Consideras que todos los espacios del mercado están acondicionados para su desplazamiento?				x					x				x	
SUBCATEGORÍA 3: DIVERSIDAD ANTROPOMETRICA															

Anexo M: Formato de validación de ficha de observación 3

Certificado de validez de contenido del instrumento: Ficha de observación

Observaciones: Presenta suficiencia.

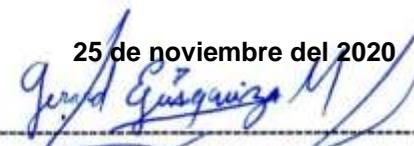
Opinión de aplicabilidad: **Aplicable [X]** **Aplicable después de corregir []** **No aplicable []**

Apellidos y nombres del juez validador : **Mgr. Arq. Gerard Alberto Egúsquiza Monteagudo**

DNI: 71936851

Especialidad del validador : **Medio ambiente y Educación**

25 de noviembre del 2020

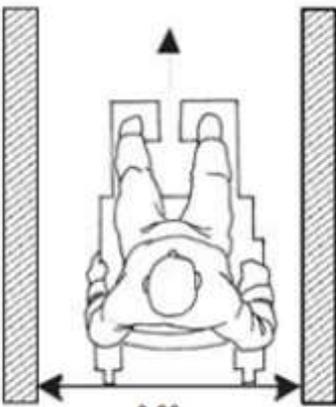
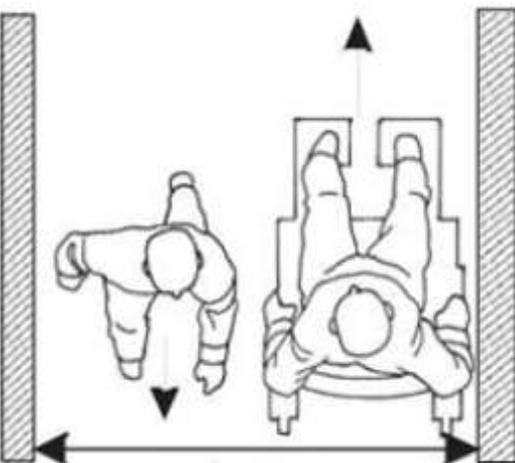


Mgr. Arq. Gerard Alberto Egúsquiza Monteagudo
Especialidad: Medio ambiente y educación

Anexo N: Información recaudada mediante fichas de análisis de contenido

FICHA DE ANÁLISIS DE CONTENIDO		Autora: Valderrama Ventura Isabel Sofia	Accesor: Dra. Rodríguez U. Glenda Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan	Escuela: Arquitectura	Lamina: 1	
ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL MERCADO LOS PRECURSORES		Categoría: Arquitectura comercial	Subcategoría: Diseño universal	Curso: Proyecto de Investigación	Fecha: 01/04/2021	
Objetivo 1: Investigar las características de diseño universal que permitan la accesibilidad en el mercado Los Precursores.			Indicador: Accesos al interior		Subindicador: Peatonal	
		Nombre del documento: DISCAPACIDAD Y DISEÑO ACCESIBLE Diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad		Autor: Jaime Huerta Peralta		Referencia Bibliográfica: Huerta, (2007)
		Conceptos relacionados: Los edificios y lugares públicos deben proyectarse de forma que sean accesibles para todas las personas, independientemente de su grado de discapacidad o edad.		Palabras clave de la búsqueda: Diseño accesible, diseño universal		
Ubicación (dirección electrónica específica): https://www.academia.edu/10937584/DISCAPACIDAD_Y_DISEÑO_ACCESSIBLE		Características del acceso al interior: La puerta principal de ingreso a un establecimiento debe tener un ancho mínimo libre de 1.20 metros. En el caso de puertas de dos hojas, una de ellas debe tener un ancho mínimo de 90 centímetros. La altura mínima de las puertas debe ser de 2.10 metros.				
<p>Descripción del aporte al tema seleccionado:</p> <p>Todos los edificios públicos o privados de uso público, deben contar con ingresos accesibles desde la vereda correspondiente.</p> <p>Del mismo modo, las áreas de uso común deberán cumplir con condiciones de accesibilidad mediante rampas o medios mecánicos.</p> <p>En las adaptaciones, si el ingreso principal fuera imposible de adecuar debe contarse con un ingreso secundario accesible y debidamente señalizado desde el ingreso principal.</p>						<p>Resultados:</p> <p>En el caso de las personas ciegas o con baja visión, la dificultad de alcance está relacionada con los problemas que afrontan para detectar los obstáculos que podrían limitar su desplazamiento. Por esta razón, los anuncios, carteles y señales deben estar ubicados a una altura mínima de 2.10 metros.</p> <p>Asimismo, cuando existan en las calles objetos sobresalientes, árboles u otros obstáculos que limiten el desplazamiento de las personas con discapacidad visual.</p>

FICHA DE ANÁLISIS DE CONTENIDO		Autora: Valderrama Ventura Isabel Sofia	Asesoras: Dra. Rodríguez U. Glenda Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan	Escuela: Arquitectura	Lamina: 2	
ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL MERCADO LOS PRECURSORES		Categoría: Arquitectura comercial	Subcategoría: Diseño universal	Curso: Proyecto de Investigación	Fecha: 01/04/2021	
Objetivo 1: Investigar las características de diseño universal que permitan la accesibilidad en el mercado Los Precursores.			Indicador: Accesos al interior		Subindicador: Vehicular	
	Nombre del documento: DISCAPACIDAD Y DISEÑO ACCESIBLE Diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad		Autor: Jaime Huerta Peralta		Referencia Bibliográfica: Huerta, (2007)	
	Conceptos abordados: En todos los lugares que existan espacios públicos de estacionamiento, deberá reservarse espacios para los vehículos que sean conducidos o que transporten a personas con discapacidad, de acuerdo a lo establecido en la ley correspondiente, como sigue: De 0 a 5 estacionamientos: Ninguno De 6 a 20 estacionamientos: 01 De 21 a 50 estacionamientos: 02 De 51 a 400 estacionamientos: 02 por cada 50 Más de 400 estacionamientos: 16 más 1 por cada 100 adicionales De acuerdo a la ubicación del estacionamiento con respecto a la calzada, existe 3 tipos posibles: Si los estacionamientos se ubican en forma paralela a la calzada, debe ensancharse el espacio hacia la vereda para que el ancho se ajuste a los 3.80 metros mínimos. Debe asimismo adecuarse un espacio que permita el acceso a la acera.		Palabras clave de la búsqueda: Diseño universal, estacionamiento accesible			
Ubicación (dirección electrónica específica): https://www.academia.edu/10937584/DISCAPACIDAD Y DISEÑO ACCESIBLE		Conceptos abordados: Los estacionamientos ubicados en forma perpendicular a la calzada, deben tener un ancho mínimo de 3.80 metros. Si se colocan dos estacionamientos juntos, sus dimensiones podrán ser de 2.50 metros cada uno, con una franja central de 1.30 metros. Esta franja es la que sirve para las maniobras de acercamiento, subida o bajada del vehículo y para el acceso a la vereda. Este diseño permite el ahorro de 1.30 metros de espacio cada dos estacionamientos. Si los estacionamientos se ubican en forma diagonal a la acera, deben cumplir las mismas condiciones que los demás, es decir ancho mínimo 3.80 metros y acceso a la vereda sin obstáculos. Los espacios reservados para vehículos conducidos o que transportan personas con discapacidad deben estar adecuadamente señalizados, mediante avisos individuales con la señal universal de la discapacidad pintada en el piso y con un aviso en un poste o colgado que indique que es un estacionamiento reservado y la prohibición de estacionar bajo pena de multa.				
Conceptos abordados: Debe considerarse una ruta accesible desde el estacionamiento y paradero más cercanos. Ruta continua, sin obstáculos y señalizada, que conecta los elementos y ambientes dentro y fuera de una edificación, que puede ser recorrida en forma autónoma y segura por todas las personas, incluyendo aquellas que presentan una discapacidad o movilidad reducida. Los espacios de estacionamiento deberán tener como mínimo 3.80 metros de ancho por 5.00 metros de largo, para permitir la maniobra de acercamiento, entrada y salida del vehículo, de la persona con discapacidad.						

FICHA DE ANÁLISIS DE CONTENIDO	Autor: Valderrama Ventura Isabel Sofia	Asesor: Dra. Rodríguez U. Glenda Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan	Escuela: Arquitectura	Lamina: 3	
ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL MERCADO LOS PRECURSORES	Categoría: Arquitectura comercial	Subcategoría: Diseño universal	Curso: Proyecto de Investigación	Fecha: 01/04/2021	
Objetivo 1: Investigar las características de diseño universal que permitan la accesibilidad en el mercado Los Precursores.			Indicador: Circulación	Subindicador: Horizontal	
	Nombre del documento: DISCAPACIDAD Y DISEÑO ACCESIBLE Diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad		Autor: Jaime Huerta Peralta	Referencia Bibliográfica: Huerta, (2007)	
			Palabras claves de la búsqueda: Circulación peatonal		
<p>Siendo los pasadizos lugares de paso, debe evitarse la colocación de mobiliario o adornos que obstaculicen el tránsito.</p> <p>Siendo los pasadizos lugares de paso, debe evitarse la colocación de mobiliario o adornos que obstaculicen el tránsito.</p> <p>Si fuera indispensable colocarlos, deberá tratarse que todos estén en el mismo lado.</p>					
Ubicación (dirección electrónica específica): https://www.academia.edu/10937584/DISCAPACIDAD_Y_DISEÑO_ACCESIBLE		<p>Circulación horizontal:</p> <p>Los pasadizos deben tener como mínimo 90 centímetros de ancho libre para permitir el paso de una persona en silla de ruedas.</p> <p>En pasadizos de circulación doble, el ancho debe ser de 1.50 metros.</p> <p>Cuando los pasadizos tienen un ancho inferior a 1.50 metros y su longitud está entre 12.00 y 25.00 metros, deben contar en sus extremos con espacios que permitan el giro de una silla de ruedas.</p> <p>En caso de tener longitudes mayores de 25.0 metros, además de los espacios para giro en sus extremos deberán tener espacios adicionales intermedios distanciados como máximo 25.0 metros.</p> <p>En los establecimientos que atiendan público los pasadizos deben estar libres de obstáculos o desniveles a fin de permitir el desplazamiento en silla de ruedas.</p>			

FICHA DE ANÁLISIS DE CONTENIDO	Autor: Valderrama Ventura Isabel Sofia	Asesoras: Dra. Rodríguez U. Glenda Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan	Escuela: Arquitectura	Lamina: 4	
ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL MERCADO LOS PRECURSORES	Categoría: Arquitectura comercial	Subcategoría: Diseño universal	Curso: Proyecto de Investigación	Fecha: 01/04/2021	
Objetivo 1: Investigar las características de diseño universal que permitan la accesibilidad en el mercado Los Precursores.		Indicador: Circulación		Subindicador: Vertical	
	Nombre del documento: DISCAPACIDAD Y DISEÑO ACCESIBLE Diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad		Autor: Jaime Huerta Peralta	Referencia Bibliográfica: Huerta, (2007)	
Ubicación (dirección electrónica específica): https://www.academia.edu/10937584/DISCAPACIDAD Y DISEÑO ACCESIBLE				Palabras claves de la búsqueda: Desnivel	
<p>Circulación vertical:</p> <p>Los desniveles mayores a 13 milímetros, deben ser solucionados mediante rampas.</p> <p>Se denomina pendiente o inclinación de una rampa a la relación que existe entre la altura a superar y la longitud de la rampa.</p> <p>La pendiente se expresa en porcentaje.</p> <p>Las condiciones de diseño de las rampas son las siguientes:</p> <p>El ancho libre mínimo de una rampa será de 90 centímetros entre los muros que la limiten.</p> <p>Si la rampa tiene una longitud mayor a 15 metros, su ancho libre mínimo deberá ser de 1.50 metros.</p> <p>Cuando dos ambientes de uso público, adyacentes y funcionalmente relacionados, tengan distintos niveles, deberán estar comunicados mediante una rampa.</p>		<p>Circulación vertical:</p> <p>Las rampas deberán contar con descansos, en caso que su longitud sea mayor de 7.5 metros. Los descansos entre tramos de rampa consecutivos, así como los espacios horizontales de llegada de las rampas deben tener una longitud mínima de 1.20 metros medidos sobre el eje de la rampa.</p> <p>En el caso de tramos paralelos, el descanso debe abarcar ambos tramos, más el espacio o muro intermedio y tener una profundidad mínima de 1.20 metros.</p> <p>El pavimento de las rampas deberá ser antideslizante, diferenciado en textura y color del resto del piso, a fin de que sea fácilmente detectado por las personas con discapacidad visual.</p> <p>Las rampas con longitud mayor a 3.0 metros, deberán tener parapetos o barandas en los lados libres y pasamanos en los lados confinados por paredes. Los pasamanos estarán instalados a una altura de 80 centímetros, medidos verticalmente desde la rampa. Tendrán una sección uniforme de 3.0 a 4.5 centímetros para permitir una fácil y segura sujeción y una separación, cuando</p>		<p>Las rampas deberán mantener los siguientes rangos de pendientes máximas:</p> <p>Diferencias de nivel de hasta 25 centímetros 12% de pendiente</p> <p>Diferencias de nivel de 26 hasta 75 centímetros 10% de pendiente</p> <p>Diferencias de nivel de 76 centímetros hasta 1.20 metros 8 % de pendiente</p> <p>Diferencias de nivel de 1.21 hasta 1.80metros 6% de pendiente</p> <p>Diferencias de nivel de 1.81 hasta 2.00 metros 4% de pendiente</p> <p>Diferencias de nivel mayores 2% de pendiente</p> <p>Los pasamanos deben colocarse a una altura de 85 centímetros para adultos o para apoyo desde sillas de ruedas y a una segunda altura de 65 a 70 centímetros para niños. Como protección adicional, para evitar la caída de las ruedas delanteras de la silla, puede considerarse una tercera altura a 25 centímetros.</p> <p>Los pasamanos deben ser continuos, incluyendo los descansos intermedios. Podrán interrumpirse en caso de accesos o puertas. Es conveniente que se prolonguen horizontalmente 45 centímetros sobre los planos horizontales de arranque y entrega de la rampa.</p>	

FICHA DE ANÁLISIS DE CONTENIDO	Autora: Valderrama Ventura Isabel Sofia	Asesora: Dra. Rodríguez U. Glenda Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan	Escuela: Arquitectura	Lamina: 5	
ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL MERCADO LOS PRECURSORES	Categoría: Arquitectura comercial	Subcategoría: Diseño universal	Curso: Proyecto de Investigación	Fecha: 01/04/2021	
Objetivo 1: Investigar las características de diseño universal que permitan la accesibilidad en el mercado Los Precursores.		Indicador: Circulación		Subindicador: Vertical	
	Nombre del documento: DISCAPACIDAD Y DISEÑO ACCESIBLE Diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad		Autor: Jaime Huerta Peralta	Referencia Bibliográfica: Huerta, (2007)	
	<p>Los desniveles se superan mediante el uso de escaleras, rampas y ascensores.</p> <p>Los pasos y contrapasos de las escaleras deben ser uniformes y de piso antideslizante.</p> <p>Las rampas deberían contar con pasamanos colocados a una altura de 80 centímetros.</p> <p>Los pasos y contrapasos de las gradas de escaleras, tendrán dimensiones uniformes.</p>		<p>Palabras clave de la búsqueda: Desnivel, Diseño universal</p>		
Ubicación (dirección electrónica específica): https://www.academias.edu/10937584/DISCAPACIDAD Y DISEÑO ACCESIBLE		<p>Circulación vertical:</p> <p>Escaleras Las escaleras no constituyen una solución accesible para personas en sillas de ruedas, pero pueden ser utilizadas por personas con capacidad ambulatoria que utilizan ayudas como muletas o bastones y personas con discapacidad sensorial o intelectual, para lo cual deben cumplir con ciertas condiciones tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ancho mínimo libre de 1.20 metros. • El piso de las escaleras debe ser antideslizante. • Las escaleras no deben interrumpir las circulaciones horizontales. • Los pasos y contrapasos de las escaleras tendrán dimensiones uniformes. • Los pasos deben tener un ancho entre 25 y 28 centímetros. De la misma manera los contrapasos deben tener una altura entre 15 y 18 centímetros. Para hacer más fácil el uso de las escaleras por personas que usan muletas o bastones, se recomienda que los pasos tengan 30 centímetros y los contrapasos 16 centímetros. No es recomendable el uso de escaleras sin contrapaso, debido a la posibilidad de tropiezos. • El radio de redondeo de los cantos de las gradas no debe ser mayor de 13 milímetros. • Las escaleras deben tener pasamanos, de preferencia a ambos lados, colocados a una altura de 80 centímetros. En el caso de pasamanos adosados a paredes, deben estar separados de ella entre 3.5 a 4 centímetros. • En la parte inferior de las escaleras, cuya altura con respecto al piso sea menor de 2.00 metros, debe colocarse algún elemento fácilmente detectable con el bastón, que impida el paso más allá a las personas ciegas. • Es conveniente colocar al inicio y entrega de la escalera una franja de diferente textura, del mismo ancho de ella. 			

<p>FICHA DE ANÁLISIS DE CONTENIDO</p>	<p>Autora: Valderrama Ventura Isabel Sofia</p>	<p>Asesoras: Dra. Rodríguez U. Glenda Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonstan</p>	<p>Escuela: Arquitectura</p>	<p>Límite: 6</p>	
<p>ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL MERCADO LOS PRECURSORES</p>	<p>Categoría: Arquitectura comercial</p>	<p>Subcategoría: Diseño universal</p>	<p>Curso: Proyecto de Investigación</p>	<p>Fecha: 01/04/2021</p>	
<p>Objetivo 1: Investigar las características de diseño universal que permitan la accesibilidad en el mercado Los Precursores.</p>	<p>Indicador: Distribución de ambientes</p>		<p>Subindicador: Puestos de venta</p>		
	<p>Nombre del documento: DISCAPACIDAD Y DISEÑO ACCESIBLE Diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad</p>		<p>Autor: Jaime Huerta Peralta</p>	<p>Referencia Bibliográfica: Huerta, (2007)</p>	
<p>Ubicación (dirección electrónica específica): https://www.academia.edu/10937584/DISCAPACIDAD_Y_DISEÑO_ACCESIBLE</p>	<p>En los casos que la atención al público se realice a través de mostradores deberá existir un área de aproximación libre de obstáculos que permita el desplazamiento de una persona en silla de ruedas. Debajo del mostrador, deberá existir un espacio libre de 40 centímetros de profundidad para el acercamiento de los pies. La altura del mostrador de atención debe ser hasta 80 centímetros con una altura libre inferior de 75 centímetros.</p>		<p>Palabras clave de la búsqueda: Diseño accesible</p> <p>El ancho del mostrador para atención a las personas con discapacidad debe ser como mínimo de 80 centímetros. Cuando la atención se realiza a través de ventanillas, por lo menos una de ellas deberá tener una altura máxima de 80 centímetros. En ambos casos debe existir la señalización adecuada. Si el local cuenta con baños públicos, por lo menos un lavatorio, un urinario y un inodoro deben cumplir con las condiciones de accesibilidad para baños.</p>		
<p>El diseño accesible de las edificaciones y de los espacios públicos (calzadas, aceras, estacionamientos, plazas, parques, etc.) no sólo permite compensar las diferencias que limitan el libre desplazamiento de las personas con discapacidad, sino además brinda facilidades adicionales al resto de la población, permitiendo la integración de todos los miembros de la comunidad.</p> <p>El concepto actual de diseño accesible es el de «Diseño universal» o «Diseño para todos», lo que significa diseñar productos o entornos aptos para el mayor número posible de personas, sin necesidad de adaptaciones ni de un diseño especializado. De esta manera, para que el entorno urbano pueda ser identificado dentro del concepto del «Diseño universal», debe ser accesible para todas las personas.</p> <p>Adicionalmente, la accesibilidad está referida a la utilización de los diversos bienes y servicios por todas las personas en condiciones de igualdad.</p>			<p>La accesibilidad puede ser definida de muchas maneras, pero básicamente es la posibilidad que tiene una persona, con o sin problemas de movilidad o percepción sensorial, de entender un espacio, integrarse en él e interactuar con sus contenidos.</p>		

<p>FICHA DE ANÁLISIS DE CONTENIDO</p>	<p>Autora: Valderrama Ventura Isabel Sofia</p>	<p>Asesoras: Dra. Rodríguez U. Glenda Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonstan</p>	<p>Escuela: Arquitectura</p>	<p>Lamina: 9</p>			
<p>ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL MERCADO LOS PRECURSORES</p>	<p>Categoría: Arquitectura comercial</p>	<p>Subcategoría: Diseño universal</p>	<p>Curso: Proyecto de Investigación</p>	<p>Fecha: 01/04/2021</p>			
<p>Objetivo 1: Investigar las características de diseño universal que permitan la accesibilidad en el mercado Los Precursores.</p>		<p>Indicador: Distribución de ambientes</p>		<p>Subindicador: Administración</p>			
	<p>Nombre del documento: DISCAPACIDAD Y DISEÑO ACCESIBLE Diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad</p>		<p>Autor: Jaime Huerta Peralta</p>	<p>Referencia Bibliográfica: Huerta, (2007)</p>			
	<p>Características: Por esto, los espejos deberían ser colocados a una altura máxima de 1.00 metros en su parte inferior. Si se colocan más alto deberían estar inclinados para permitir una mejor visión. En el caso de las personas ciegas o con baja visión, la dificultad de alcance está relacionada con los problemas que afrontan para detectar los obstáculos que podrían limitar su desplazamiento.</p>		<p>Palabras clave de la búsqueda:</p>				
<p>Ubicación (dirección electrónica específica): https://www.academia.edu/10937584/DISCAPACIDAD Y DISEÑO ACCESSIBLE</p>		<p>Características: Para superar las dificultades de alcance manual en un plano de trabajo (escritorios, mostradores, mesas, módulos de cocina, entre otros) éste debe estar a una altura de entre 75 y 85 centímetros. La profundidad por debajo del plano de trabajo también es 60 centímetros. Finalmente, el espacio bajo el plano de trabajo debería tener una altura mínima de 70 centímetros para que una persona en silla de ruedas pueda colocar los pies.</p>		<p>Características: Por esta razón, los anuncios, carteles y señales deben estar ubicados a una altura mínima de 2.10 metros. Los espacios próximos a las puertas deben permanecer libres de obstáculos. En este sentido, sería conveniente que las puertas no se abran hacia el interior de los pasadizos. Las medidas de los espacios previos a las puertas dependerán de si la aproximación de una silla de ruedas es frontal o lateral y si se ubica de frente o de costado para abrir o cerrar la puerta. Si existieran dos o más puertas sucesivas, el espacio entre ellas debería ser por lo menos de 1.20 metros. En el mismo sentido, los pasillos y salas de espera deben disponer de espacios para los usuarios o usuarias de sillas de ruedas, que permitan su permanencia sin obstaculizar la circulación.</p>			
<p>Para una persona en silla de ruedas el alcance lateral sobre el plano de trabajo es de 90 centímetros a cada lado y el alcance frontal es de 60 centímetros. En el plano vertical, los objetos ubicados frontalmente deben encontrarse a una altura mínima de 40 centímetros y a una máxima de 1.20 metros para poder ser alcanzados en forma cómoda por una persona en silla de ruedas. Los objetos que requieran ser alcanzados lateralmente, deben estar a una altura no menor de 25 centímetros ni mayor de 1.35 metros. En cuanto al alcance visual, el nivel de los ojos (promedio) de una persona en silla de ruedas está entre 1.10 y 1.30 metros.</p>							

FICHA DE OBSERVACIÓN

Autora:
Valderrama Ventura
Isabel Sofia

Asesores:
Mgtr. Arq. Chávez Prado Pedro
Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan

Escuela:
Arquitectura

Lamina:
16



ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL
PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL
MERCADO LOS PRECURSORES

Categoría:
Arquitectura
comercial

Subcategoría:
Necesidades espaciales de
personas con discapacidad

Curso:
Proyecto de
Investigación

Fecha:
01/05/2021

Objetivo 3:
Determinar las necesidades espaciales que requieren las personas con
discapacidad.

Indicador:
Requerimientos espaciales para discapacidad física

Subindicador:
Dimensiones



Nombre del documento:
DISCAPACIDAD Y DISEÑO ACCESIBLE
Diseño urbano y arquitectónico para personas con
discapacidad

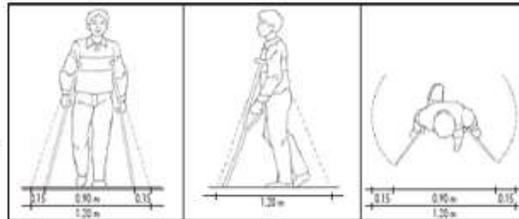
Autor:
Jaime Huerta Peralta

Referencia Bibliográfica:
Huerta, (2007)

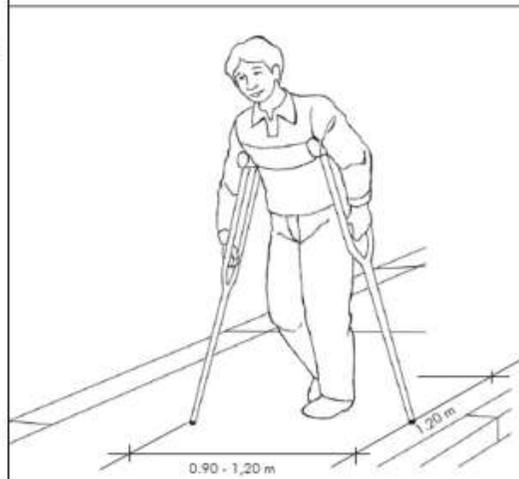
Palabras claves de la búsqueda:
Diseño accesible, diseño universal

Ubicación (dirección electrónica específica):
[https://www.academia.edu/10937584/
DISCAPACIDAD Y DISEÑO
ACCESIBLE](https://www.academia.edu/10937584/DISCAPACIDAD_Y_DISEÑO_ACCESIBLE)

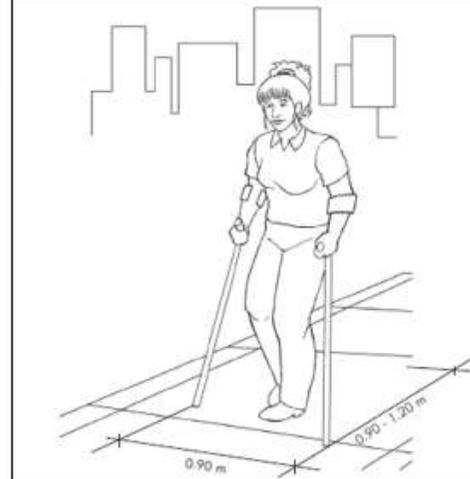
Los espacios urbanos son los lugares en donde las personas desarrollamos la mayor parte de nuestra vida social y colectiva. Sin embargo, en la construcción de las ciudades y edificios no se han considerado las necesidades de las personas con discapacidad, lo que ha generado barreras que limitan sus posibilidades de desarrollo en igualdad de oportunidades. Para superar las dificultades, se requiere que las dimensiones de los espacios tengan medidas ergonómicas adecuadas.



Personas con
discapacidad
física o
movilidad
reducida
Área mínima
de uso 1.20 m
x 1.20 m



La persona
con bambos
(tipo
canadienses)
Área mínima
de uso 0.90 m
x 1.20 m



FICHA DE OBSERVACIÓN

Autora:
Valderrama Ventura
Isabel Sofia

Asesores:
Mgtr. Arq. Chávez Prado Pedro
Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan

Escuela:
Arquitectura

Lamina:

17



ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL
PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL
MERCADO LOS PRECURSORES

Categoría:
Arquitectura
comercial

Subcategoría:
Necesidades espaciales de
personas con discapacidad

Curso:
Proyecto de
Investigación

Fecha:
01/05/2021

Objetivo 3:
Determinar las necesidades espaciales que requieren las personas con
discapacidad.

Indicador:
Requerimientos espaciales para discapacidad física

Subindicador:
Dimensiones



Nombre del documento:
DISCAPACIDAD Y DISEÑO ACCESIBLE
Diseño urbano y arquitectónico para personas con
discapacidad

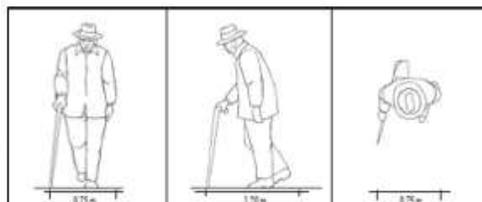
Autor:
Jaime Huerta Peralta

Referencia Bibliográfica:
Huerta, (2007)

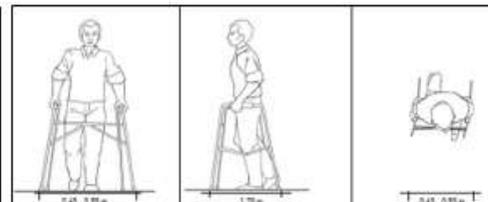
Palabras claves de la búsqueda:
Diseño accesible, diseño universal

Ubicación (dirección electrónica específica):
[https://www.academia.edu/10937584/
DISCAPACIDAD Y DISEÑO
ACCESIBLE](https://www.academia.edu/10937584/DISCAPACIDAD_Y_DISEÑO_ACCESIBLE)

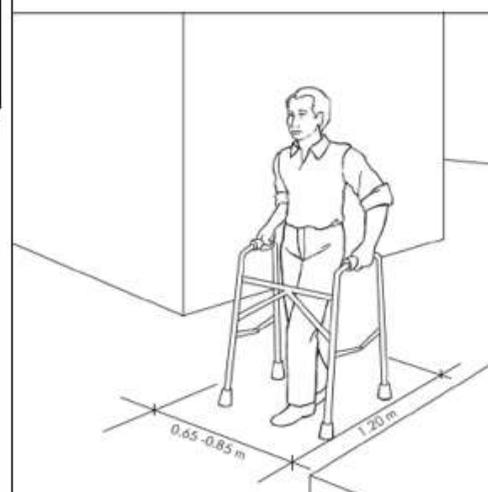
Los espacios urbanos son los lugares en donde las personas desarrollamos la mayor parte de nuestra vida social y colectiva. Sin embargo, en la construcción de las ciudades y edificios no se han considerado las necesidades de las personas con discapacidad, lo que ha generado barreras que limitan sus posibilidades de desarrollo en igualdad de oportunidades. Para superar las dificultades, se requiere que las dimensiones de los espacios tengan medidas ergonómicas adecuadas.



La persona
con bastón
Área mínima
de uso 0.75 m
x 1.20 m



La persona
con andador
Área mínima
de uso 0.95 m
x 1.20 m



FICHA DE OBSERVACIÓN

Autora:
Valderrama Ventura
Isabel Sofia

Asesores:
Mgtr. Arq. Chávez Prado Pedro
Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan

Escuela:
Arquitectura

Lamina:
18



ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL
PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL
MERCADO LOS PRECURSORES

Categoría:
Arquitectura
comercial

Subcategoría:
Necesidades espaciales de
personas con discapacidad

Curso:
Proyecto de
Investigación

Fecha:
01/05/2021

Objetivo 3:
Determinar las necesidades espaciales que requieren las personas con
discapacidad.

Indicador:
Requerimientos espaciales para discapacidad física

Subindicador:
Dimensiones



Nombre del documento:
DISCAPACIDAD Y DISEÑO ACCESIBLE
Diseño urbano y arquitectónico para personas con
discapacidad

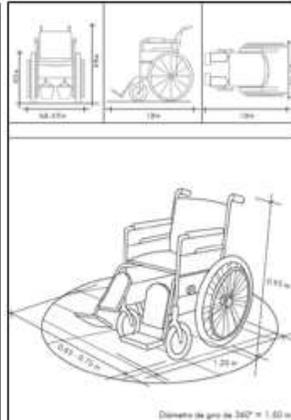
Autor:
Jaime Huerta Peralta

Referencia Bibliográfica:
Huerta, (2007)

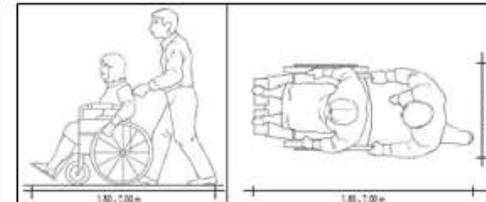
Palabras claves de la búsqueda:
Diseño accesible, diseño universal

Ubicación (dirección electrónica específica):
[https://www.academia.edu/10937584/
DISCAPACIDAD Y DISEÑO
ACCESIBLE](https://www.academia.edu/10937584/DISCAPACIDAD_Y_DISEÑO_ACCESIBLE)

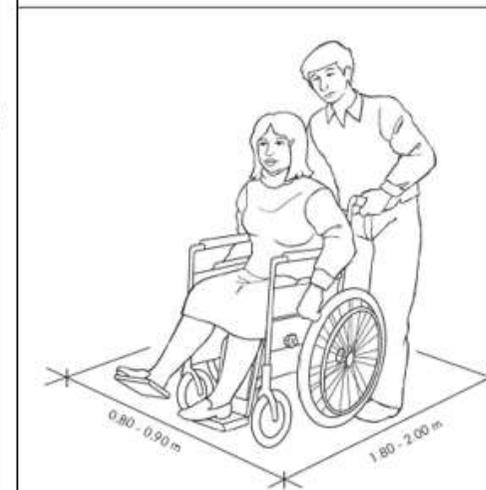
Medidas
básicas de la
silla de
ruedas



La persona en
silla de ruedas
(desplazamiento
o independiente)
Área mínima
de uso 0.90 m
x 1.20 m



La persona en
silla de ruedas
(desplazamiento
o asistido)
Área mínima de
uso 0.90 m x
1.80 m - 2.00
m



FICHA DE OBSERVACIÓN

Autora:
Valderrama Ventura
Isabel Sofia

Asesores:
Mgtr. Arq. Chávez Prado Pedro
Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan

Escuela:
Arquitectura

Lamina:
19



ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL
PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL
MERCADO LOS PRECURSORES

Categoría:
Arquitectura
comercial

Subcategoría:
Necesidades espaciales de
personas con discapacidad

Curso:
Proyecto de
Investigación

Fecha:
01/05/2021

Objetivo 3:
Determinar las necesidades espaciales que requieren las personas con discapacidad.

Indicador:
Requerimientos espaciales para discapacidad visual y auditiva

Subindicador:
Dimensiones



Nombre del documento:
DISCAPACIDAD Y DISEÑO ACCESIBLE
Diseño urbano y arquitectónico para personas con
discapacidad

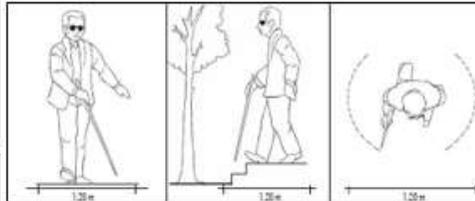
Autor:
Jaime Huerta Peralta

Referencia Bibliográfica:
Huerta, (2007)

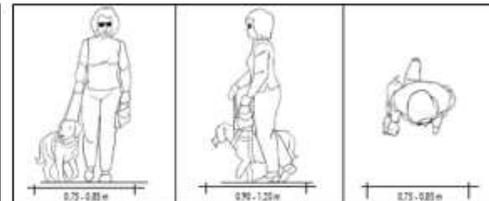
Palabras claves de la búsqueda:
Diseño accesible, diseño universal

Ubicación (dirección electrónica específica):
https://www.academia.edu/10937584/DISCAPACIDAD_Y_DISEÑO_ACCESIBLE

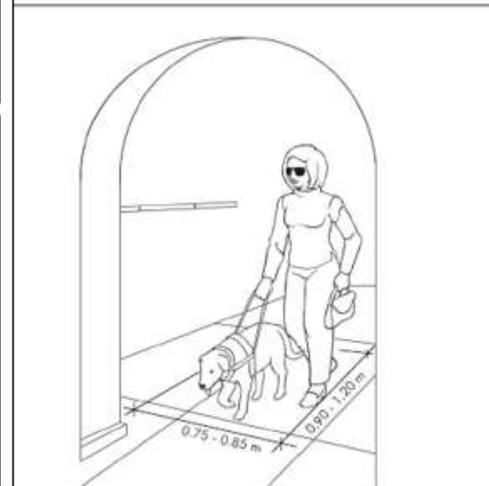
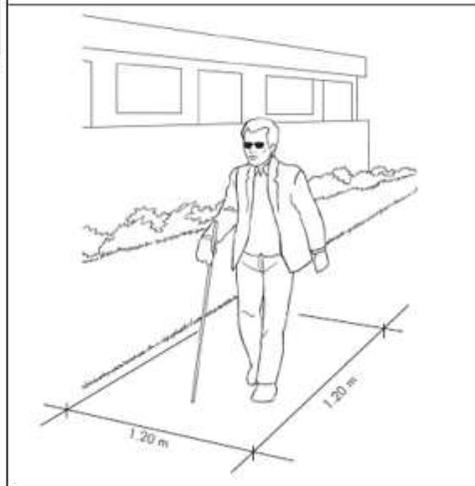
Los espacios urbanos son los lugares en donde las personas desarrollamos la mayor parte de nuestra vida social y colectiva. Sin embargo, en la construcción de las ciudades y edificios no se han considerado las necesidades de las personas con discapacidad, lo que ha generado barreras que limitan sus posibilidades de desarrollo en igualdad de oportunidades. Para superar las dificultades, se requiere que las dimensiones de los espacios tengan medidas ergonómicas adecuadas.



La persona ciega con bastón
Área mínima de uso 1.20 m x 1.20 m



La persona ciega con perro guía
Área mínima de uso 0.75 m - 0.85 m x 0.90 m - 1.20 m



FICHA DE OBSERVACIÓN		Categoría: Accesibilidad	Subcategoría: Problemática actual de accesibilidad	Escuela: Arquitectura	Lamina: 1	
ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL MERCADO LOS PRECURSORES		Autor: Valderrama Ventura Isabel Sofia	Asesor: Dra. Rodriguez U. Glenda Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan	Curso: Proyecto de Investigación	Fecha: 01/05/2021	
Objetivo 4: Describir la problemática actual del mercado Los precursores, referente a la accesibilidad.			Indicador: El mercado	Subindicador: Rampa de acceso		
Ubicación: La rampa analizada esta ubicada en una de las puertas principales del mercado Los Precursores que da hacia la calle T. Rodríguez Mendoza.						
Características de la imagen: El proceso de observación indico que el ancho de la rampa es de 1.50 m.		Características de la imagen: El proceso de observación indico que el ancho de la rampa es de 1.00 m.		Características de la imagen: La rampa analizada es una adición posterior que se superpone a la vereda existente interfiriendo la continuidad peatonal.		
	Características de la imagen: En el proceso de observación se uso un clinómetro, este determino que la pendiente de inclinación existente en la rampa analizada es 12°		Características de la imagen: La relación de la rampa con el entorno inmediato se evidencia que después del descanso de 1.00 m existe un desnivel de 0.18 m que delimita un área denominado zona segura, presenta dificultad de maniobra.	Estado de conservación: Óptimo <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Deteriorado <input type="checkbox"/>		

FICHA DE OBSERVACIÓN

Categoría:
Accesibilidad

Subcategoría:
Problemática actual de
accesibilidad

Escala:
Arquitectura

Lamina:

2



ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL
PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL
MERCADO LOS PRECURSORES

Autor:
Valderrama Ventura
Isabel Sofia

Asesor:
Dra. Rodríguez U. Glenda
Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan

Curso:
Proyecto de
Investigación

Fecha:
01/05/2021

Objetivo 4:
Describir la problemática actual del mercado Los Precusores, referente a la
accesibilidad.

Indicador:
El mercado

Subindicador:
Rampa de acceso

Ubicación:
La rampa analizada
esta ubicada en una de
las puertas principales
del mercado Los
Precusores que da
hacia la calle T.
Rodríguez Mendoza.



Características
de la imagen:

El proceso
de
observación
indico que
el ancho de
la rampa es
de 2.00 m.



Características
de la imagen:

El proceso
de
observación
indico que
el ancho de
la rampa es
de 0.95 m.



Características de la
imagen:

La rampa
analizada es una
adición posterior
que se superpone
a la vereda
existente
interfiriendo la
continuidad
peatonal.



Características de la imagen:

En el proceso de
observación se uso un
clinómetro, este
determino que la
pendiente de inclinación
existente en la rampa
analizada es 12°



Características de la imagen:

La relación de la rampa con el entorno
inmediato se evidencia que después
del descanso de 1.10 m existe un
desnivel de 0.18 m que delimita un
área denominado zona segura,
presenta dificultad de maniobra.

Estado de
conservación:

Óptimo



Regular



Deteriorado



FICHA DE OBSERVACIÓN		Categoría: Accesibilidad	Subcategoría: Problemática actual de accesibilidad	Escuela: Arquitectura	Lamina: 3	
ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL MERCADO LOS PRECURSORES		Autora: Valderrama Ventura Isabel Sofia	Asesor(a): Dra. Rodríguez U. Glenda Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan	Curso: Proyecto de Investigación	Fecha: 01/05/2021	
Objetivo 4: Describir la problemática actual del mercado Los precursores, referente a la accesibilidad.		Indicador: El mercado		Subindicador: Rampa de acceso		
Ubicación: La rampa analizada esta ubicada en una de las puertas principales del mercado Los Precursores que da hacia la calle T. Rodríguez Mendoza.						
Características de la imagen: El proceso de observación indico que el ancho de la rampa es de 1.50 m.		Características de la imagen: El proceso de observación indico que el ancho de la rampa es de 1.00 m.		Características de la imagen: La rampa analizada es una adición posterior que se superpone a la vereda existente interfiriendo la continuidad peatonal.		
	Características de la imagen: En el proceso de observación se uso un clinómetro, este determino que la pendiente de inclinación existente en la rampa analizada es 9°		Características de la imagen: La relación de la rampa con el entorno inmediato se evidencia que no esta conectado con las veredas del entorno, brinda el acceso al mercado a través de una zona segura, no cuenta con barandas y esta parcialmente deteriorada.	Estado de conservación: Optimo <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Deteriorado <input type="checkbox"/>		

FICHA DE OBSERVACIÓN

Categoría:
Accesibilidad

Subcategoría:
Problemática actual de
accesibilidad

Escuela:
Arquitectura

Lamina:

4



ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL
PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL
MERCADO LOS PRECURSORES

Autora:
Valderrama Ventura
Isabel Sofia

Asesores:
Dra. Rodríguez U. Glenda
Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan

Curso:
Proyecto de
Investigación

Fecha
01/05/2021

Objetivo 4:
Describir la problemática actual del mercado Los Precursores, referente a la
accesibilidad.

Indicador:
El mercado

Subindicador:
Escalera de acceso



Características de la
imagen:

La escalera es el
eje articulador
entre el mercado
Los Precursores
y la vía auxiliar
de avenida Los
Próceres.



Ubicación:

La escalera analizada
esta ubicada en el
oeste del mercado
Los Precursores en el
limite de propiedad
con la zona de
estacionamiento.

Características de la
imagen:
La escalera tiene 18
pasos de - cm de
altura. El descanso
ubicado al inicio de los
escalones es
interrumpido por una
planta.



Características de la
imagen:
La escalera esta
contenida entre
dos espacios
destinados como
área verde



Características de la
imagen:
Las barandas
están ubicadas en
ambos lados de la
escalera, tiene una
altura de 0.90 cm.



Características de la imagen:

El primer escalón es mas
alto con respecto a los
demás escalones



Características de
la imagen:
Se evidencia
falta de
material de
cinta
antideslizantes.



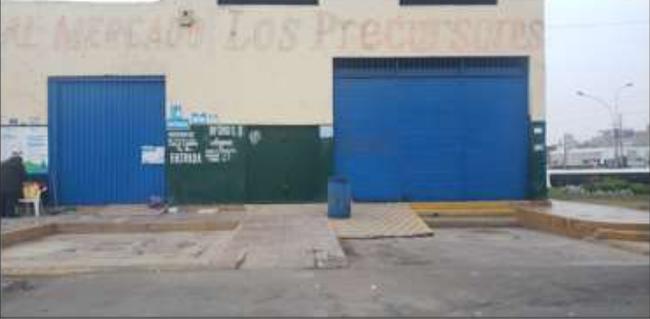
Características de la imagen:

En relación de la rampa con el entorno
se visualiza que conecta la vereda
adyacente al mercado Los Precursores,
en esta zona se evidencia un desnivel
topográfico entre el equipamiento y la
avenida Los Próceres

Estado de
conservación:
Óptimo

Regular

Deteriorado

FICHA DE OBSERVACIÓN		Categoría: Accesibilidad	Subcategoría: Problemática actual de accesibilidad	Escuela: Arquitectura	Lamina: 6	 UCV UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO
ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL MERCADO LOS PRECURSORES		Autora: Valderrama Ventura Isabel Sofía	Asesores: Dra. Rodríguez U. Glenda Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan	Curso: Proyecto de Investigación	Fecha: 01/05/2021	
Objetivo 4: Describir la problemática actual del mercado Los precusores, referente a la accesibilidad.		Indicador: Entorno físico		Subindicador: Vereda		
						
Características de la imagen: El proceso de observación indico que el ancho de la vereda es de 3.70 m.			Características de la imagen: La vereda tiene falta de continuidad por las rampas que se adicionaron posteriorment e			
	Características de la imagen: Entre el limite de la vereda y el inicio de la pista existe un espacio de 0.43 cm.			Características de la imagen: El espacio de zona segura disminuye el ancho vial a 1.93 m.	Estado de conservación: Optimo <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Deteriorado <input type="checkbox"/>	

FICHA DE OBSERVACIÓN

Categoría:
Accesibilidad

Subcategoría:
Problemática actual de
accesibilidad

Escuela:
Arquitectura

Lamina:

8



ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL
PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL
MERCADO LOS PRECURSORES

Autora:
Valderrama Ventura
Isabel Sofia

Asesores:
Dra. Rodríguez U. Glenda
Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan

Curso:
Proyecto de
Investigación

Fecha:
01/05/2021

Objetivo 4:
Describir la problemática actual del mercado Los Precursores, referente a la
accesibilidad.

Indicador:
Entorno físico

Subindicador:
Rampa peatonal



Características de la
imagen:

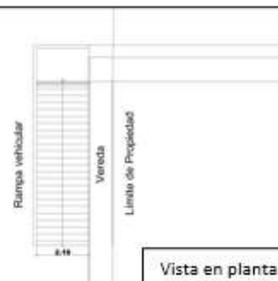
La rampa
delimitada en el
ancho entre una
vereda y un muro
bajo de una
altura de 34
centímetros.



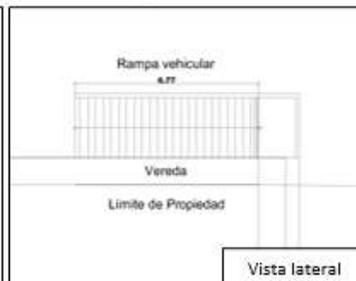
Ubicación:

La rampa analizada
esta ubicada en el
extremo sur del
mercado Los
Precursores en el
limite de propiedad
que existe con la
iglesia Nuestra
Señora de Monte
Carmelo.

Características
de la imagen:
El proceso
de
observación
indico que
el ancho de
la rampa es
de 2.19 m.



Características
de la imagen:
El proceso
de
observación
indico que la
longitud de la
rampa es de
6.77 m.



Características
de la imagen:
El proceso
de
observación
evidencia el
material
constructivo,
es concreto.



Características de la imagen:

En el proceso de
observación se uso un
clinómetro, este
determino que la
pendiente de inclinación
existente en la rampa
analizada es 6°



Características de la imagen:

En relación de la rampa con el entorno
se visualiza que conecta la vereda
adyacente al mercado Los Precursores,
en esta zona se evidencia un desnivel
topográfico entre el equipamiento y la
avenida Los Próceres

Estado de
conservación:

Optimo



Regular



Deteriorado



FICHA DE OBSERVACIÓN

Categoría:
Accesibilidad

Subcategoría:
Problemática actual de
accesibilidad

Escuela:
Arquitectura

Lamina:

10



ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL
PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL
MERCADO LOS PRECURSORES

Autora:
Valderrama Ventura
Isabel Sofia

Asesores:
Dra. Rodriguez U. Glenda
Mgr. Arq. Cruzado V. Jhonatan

Curso:
Proyecto de
Investigación

Fecha:
01/05/2021

Objetivo 4:
Describir la problemática actual del mercado Los Precursores, referente a la
accesibilidad.

Indicador:
Entorno físico

Subindicador:
Zona de descanso



Ubicación:
Una de las zonas de
descanso esta ubicada a
120.00 metros de la del
mercado Los
Precursores
Existe un recorrido
peatonal continuo entre
ambos elementos.



Vista en planta

Ubicación:
La configuración de
esta zona de
descanso no altera
visualmente el
entorno urbano
existente.



Características
de la imagen:
En medio
de la zona
de
descanso
esta un
árbol de
poco follaje.



Características de la imagen:

la zona de descanso
cuenta con un espacio de
juego denominado
mundo o la rayuela que
se configura con el
tratamiento de pisos.



Características de la imagen:

La zona de descanso
cuenta con dos bancas
enfrentadas, estas no
obstruyen la
continuidad peatonal.

Estado de
conservación:

Optimo



Regular



Deteriorado



FICHA DE OBSERVACIÓN		Categoría: Accesibilidad	Subcategoría: Problemática actual de accesibilidad	Escuela: Arquitectura	Lamina: 12	
ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL MERCADO LOS PRECURSORES		Autora: Valderrama Ventura Isabel Sofia	Asesores: Dra. Rodriguez U. Glenda Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan	Curso: Proyecto de Investigación	Fecha: 01/05/2021	
Objetivo 4: Describir la problemática actual del mercado Los precursores, referente a la accesibilidad.		Indicador: Entorno físico		Subindicador: Áreas verdes		
	Características de la imagen: El área verde divide espacialmente la avenida Los Próceres y el mercado Los Precursores			Ubicación: El área verde esta adyacente a la vereda que da al ingreso del mercado Los Precursores,		
Características de la imagen: El proceso de observación indico que el área es de 690.50 m.		Características de la imagen: La zona de área verde inmediata a la vereda presenta mayor tratamiento de plantas, sin embargo se ve austero respecto al entorno urbano.				
	Características de la imagen: Existe un parapeto de una altura de 0.43 centímetros, esta divide el área verde de la vereda que da al estacionamiento; el estado de conservación es deteriorado			Estado de conservación: Óptimo <input type="checkbox"/> Regular <input type="checkbox"/> Deteriorado <input checked="" type="checkbox"/>		

FICHA DE OBSERVACIÓN

Categoría:
Accesibilidad

Subcategoría:
Problemática actual de
accesibilidad

Escuela:
Arquitectura

Lamina:

13



ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL
PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL
MERCADO LOS PRECURSORES

Autora:
Valderrama Ventura
Isabel Sofía

Asesores:
Dra. Rodríguez U. Glenda
Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan

Curso:
Proyecto de
Investigación

Fecha:
01/05/2021

Objetivo 4:
Describir la problemática actual del mercado Los Precursores, referente a la
accesibilidad.

Indicador:
Sistema vial

Subindicador:
Vía arterial

Características de la
imagen:

La avenida
Próceres esta
ubicada a 20.00
metros del
mercado Los
Precursores, es
separada por la
vía auxiliar.



Avenida Próceres

Características de la
imagen:

El proceso de
observación
evidencio la
existencia de un
paradero en el
cruce de la
avenida Próceres
con la calle Walter
Rosales, este
paradero es el
mas cercano al
mercado Los
Próceres y esta a
una distancia de
110.00 metros.



Características de la imagen:

La avenida Próceres, tiene
tres carriles en cada
sentido, el tramo de vía
cercana al mercado esta
separado por un sardinel
que incluye área verde.



Ubicación:

La vía mas próxima al
mercado es la auxiliar
de avenida Próceres,
a lo largo del proceso
de observación se
evidencio la presencia
de poca afluencia.



Características de la
imagen:

El proceso de
observación
evidencio que
utilizan esta vía
auxiliar como
estacionamiento.

FICHA DE OBSERVACIÓN

Categoría:
Accesibilidad

Subcategoría:
Problemática actual de
accesibilidad

Escuela:
Arquitectura

Lamina:
15



ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL
PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL
MERCADO LOS PRECURSORES

Autora:
Valderrama Ventura
Isabel Sofia

Asesores:
Dra. Rodriguez U. Glenda
Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan

Curso:
Proyecto de
Investigación

Fecha:
01/05/2021

Objetivo 4:
Describir la problemática actual del mercado Los precusores, referente a la
accesibilidad.

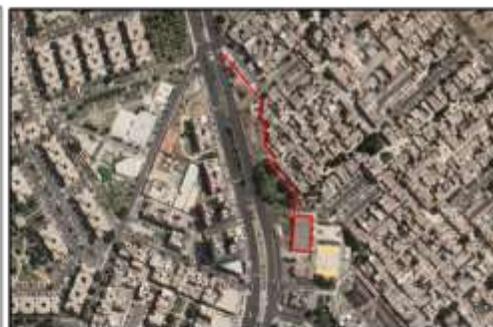
Indicador:
Sistema vial

Subindicador:
Paradero de buses



Características de la
imagen:

El paradero de
buses esta
ubicado a una
distancia de
225.00 metros,
presenta un
trayecto continuo.



Ubicación:
La paradero de buses
analizado esta
ubicado en el extremo
noroeste del mercado
Los Precusores
cerca al ingreso del
condominio La
Cruceta.

Características
de la imagen:
El proceso
de
observación
indico que
el ancho del
paradero es
de 4.20 m.



Características
de la imagen:
El proceso
de
observación
indico que la
profundidad
es de 1.80m.



Características de la imagen:
En el proceso de
observación se evidencio
que adyacente al
paradero de estructura
metálica existe un
modulo de venta de
periódico.



Características de la imagen:
El proceso de observación evidencio
que existe un modulo de vigilancia de
la municipalidad de Santiago de
Surco a una distancia de 25.00
metros, esta separada del paradero
por un espacio de área verde.

Estado de
conservación:

Optimo



Regular



Deteriorado



FICHA DE OBSERVACIÓN

Autora:
Valderrama Ventura
Isabel Sofia

Asesores:
Mgtr. Arq. Chávez Prado Pedro
Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan

Escuela:
Arquitectura

Lamina:

1



ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL
PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL
MERCADO LOS PRECURSORES

Categoría:
Accesibilidad

Subcategoría:
Diversidad antropométrica

Curso:
Proyecto de
Investigación

Fecha:
01/05/2021

Objetivo 6:
Describir los beneficios de la accesibilidad para la diversidad de usuarios que
accedan al mercado Los Precursores.

Indicador:
Condición de discapacidad

Subindicador:
Física



Nombre del documento:
DISCAPACIDAD Y DISEÑO ACCESIBLE
Diseño urbano y arquitectónico para personas con
discapacidad

Autor:
Jaime Huerta Peralta

Referencia Bibliográfica:
Huerta, (2007)

Palabras claves de la búsqueda:
Diseño accesible, diseño universal

Ubicación (dirección electrónica específica):
https://www.academia.edu/10937584/DISCAPACIDAD_Y_DISEÑO_ACCESIBLE

La mejora de la accesibilidad de los espacios urbanos es una tarea prioritaria y significa un beneficio para la población en general.

El diseño accesible de las edificaciones y de los espacios públicos (calzadas, aceras, estacionamientos, plazas, parques, etc.) no sólo permite compensar las diferencias que limitan el libre desplazamiento de las personas con discapacidad, sino además brinda facilidades adicionales al resto de la población, permitiendo la integración de todos los miembros de la comunidad.

Personas con capacidad ambulatoria, tienen capacidad de caminar con el uso de ayudas biomecánicas (muletas, aparatos ortopédicos, bastones, andadores, entre otros) para compensar sus limitaciones de desplazamiento.

Dentro de este grupo encontramos a:

- Los hemipléjicos (parálisis parcial o total de la mitad del cuerpo).
- Algunos parapléjicos (parálisis parcial o total de miembros inferiores).
- Los amputados.
- Los afectados con polio, espina bífida, esclerosis múltiple, lesión medular, parálisis cerebral u otros problemas de funcionamiento, pero que les permita caminar.
- Las personas con discapacidad temporal causadas por enfermedades cardíacas o respiratorias.
- Los convalecientes de enfermedades u operaciones.
- Los enyesados.
- Los obesos.
- Las mujeres embarazadas o que llevan niños en brazos o cochecitos.
- Las personas con limitaciones por edad avanzada.

Los principales problemas de las personas con capacidad ambulatoria son:

- Dificultad para circular por lugares estrechos.
- Dificultad para hacer trayectos largos sin descanso.
- Peligro de caídas, debido a resbalones o tropezones de los pies o de las ayudas biomecánicas.
- Dificultad para abrir y cerrar puertas, que se agrava si la puerta tiene mecanismos de cierre automático.
- Dificultad para accionar cerraduras y otros que requieran el uso de ambas manos a la vez.

Personas usuarias de silla de ruedas, comprende a todas aquellas personas que requieren del uso de una silla de ruedas para su desplazamiento, ya sea en forma independiente o con ayuda.

Estas personas son:

- Los cuadrapléjicos (parálisis parcial o total de miembros superiores e inferiores).
- Los parapléjicos (parálisis parcial o total de miembros inferiores).
- Los hemipléjicos y amputados, que no pueden caminar.
- Los afectados de manera severa por polio, esclerosis múltiple, lesión medular, espina bífida, parálisis cerebral, entre otros, que no puedan caminar.
- Personas de edad avanzada.

Los principales problemas que enfrentarán las personas usuarias de sillas de ruedas son:

- Imposibilidad de superar pendientes importantes.
- Imposibilidad de superar desniveles y escaleras.
- Imposibilidad de pasar por lugares estrechos.
- Necesidad de espacios amplios de circulación y maniobra con la silla de ruedas.
- Posibilidad de caídas por volcaduras o resbalones de la silla de ruedas.
- Limitación del alcance manual y visual.

FICHA DE OBSERVACIÓN

Autora:
Valderrama Ventura
Isabel Sofia

Asesores:
Mgtr. Arq. Chávez Prado Pedro
Mgtr. Arq. Cruzado V. Jhonatan

Escuela:
Arquitectura

Lamina:

1



ESTUDIO DE LA ARQUITECTURA COMERCIAL
PARA MEJORAR LA ACCESIBILIDAD DEL
MERCADO LOS PRECURSORES

Categoría:
Accesibilidad

Subcategoría:
Diversidad antropométrica

Curso:
Proyecto de
Investigación

Fecha:
01/05/2021

Objetivo 5:
Describir los beneficios de la accesibilidad para la diversidad de usuarios que
accedan al mercado Los Precursores.

Indicador:
Condición de discapacidad

Subindicador:
Visual y auditiva



Nombre del documento:
DISCAPACIDAD Y DISEÑO ACCESIBLE
Diseño urbano y arquitectónico para personas con
discapacidad

Autor:
Jaime Huerta Peralta

Referencia Bibliográfica:
Huerta, (2007)

Palabras claves de la búsqueda:
Diseño accesible, diseño universal

Ubicación (dirección electrónica específica):
https://www.academia.edu/10937584/DISCAPACIDAD_Y_DISEÑO_ACCESIBLE

En este grupo de personas incluye a todas aquellas que presentan limitaciones para desplazarse como consecuencia de su discapacidad.

El concepto actual de diseño accesible es el de «Diseño universal» o «Diseño para todos», lo que significa diseñar productos o entornos aptos para el mayor número posible de personas, sin necesidad de adaptaciones ni de un diseño especializado.

Las personas con discapacidad visual son las personas ciegas absolutas y las que tienen capacidad visual reducida, de tal manera que aún con anteojos o lentes, tienen dificultad para ver de cerca, de lejos u otras dificultades de visión. Las personas con discapacidad visual tienen los siguientes problemas:

- Identificación de espacios y objetos.
- Detección de obstáculos que impidan su desplazamiento (sardineles, desniveles, elementos sobresalientes, pistas y veredas, baches, etc.).
- Dificultad para determinar y seguir direcciones.
- Dificultad para obtener información escrita.

Personas con discapacidad auditiva:
Las personas con discapacidad auditiva son las personas sordas absolutas y las que tienen limitaciones auditivas aún utilizando audífonos u otros sistemas amplificadores del sonido.

A las personas con discapacidad auditiva se les presentan los siguientes problemas:

- Sensación de aislamiento en relación con su entorno.
- Imposibilidad de identificar señales sonoras (alarmas, timbres, etc.).
- Imposibilidad de registrar información sonora en lugares públicos (edificios públicos, estaciones, aeropuertos, terminales, vehículos de transporte, etc.).

Dificultades ante la falta de condiciones de accesibilidad
Tomando en consideración los problemas que afrontan las personas con discapacidad debido a la falta de condiciones de accesibilidad en el entorno físico, pueden identificarse cuatro tipos de dificultades:

- Dificultad de maniobra
Se refiere a las dificultades causadas por las dimensiones de los espacios y las condiciones especiales requeridas para desplazarse dentro de ellos. Esta dificultad afecta en mayor medida a los usuarios o usuarias de sillas de ruedas.

- Dificultad para salvar desniveles y obstáculos
Se presenta cuando hay que cambiar de nivel, subir o bajar, o cuando hay que superar un obstáculo que impide la circulación. Afecta en mayor medida a las personas con movilidad reducida y a los usuarios o usuarias de sillas de ruedas.

- Dificultad de control
Está referida a las dificultades que se producen debido a la limitación de la capacidad para realizar movimientos finos con los miembros afectados. Podemos distinguir dos tipos de dificultades de control: a) de equilibrio (para aquellos que tienen afectados los miembros inferiores); y b) de manipulación (para quienes tienen afectados los miembros superiores).

- Dificultad de alcance
Se refiere a las limitaciones para llegar a los objetos o para percibir sensaciones.

Afecta principalmente a quienes utilizan silla de ruedas y a los que tienen discapacidades sensoriales. En este caso podemos distinguir dificultades de alcance manual, de alcance visual y de alcance auditivo.

A fin de contar con entornos accesibles, es necesario adecuar la infraestructura urbana, de tal manera que las personas con discapacidad puedan superar las dificultades generadas por las barreras físicas y arquitectónicas.

Anexo O: Información recaudada mediante guía de entrevista dirigido a un comerciante y un comprador

GUÍA DE ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA

Título de la Investigación: Estudio de la arquitectura comercial para mejorar la accesibilidad del mercado Los Precursores en Santiago de Surco

Entrevistador (E) : Isabel Valderrama Ventura
 Entrevistado (P) : Luis Alejandro Huacachi Huaman
 Ocupación del entrevistado : Vendedor
 Fecha : 01/04/2021
 Hora de inicio : 10:00 am
 Hora de finalización : 10:30 am
 Lugar de entrevista : Presencial

PREGUNTAS	TRANSCRIPCIÓN DE RESPUESTAS
CATEGORÍA 2: Accesibilidad	
SUBCATEGORÍA 1: Problemática actual de accesibilidad	
INDICADOR: En el mercado	
<p>Los mercados son edificaciones que brindan abastecimiento de alimentos y también donde se puede adquirir algún servicio, esto hace que nos enfoquemos en las características que debe tener el acceso del usuario o comprador. A continuación, se consultará sobre algunas características que benefician la accesibilidad de circulación que existe en el mercado Los Precursores.</p> <p>E: De acuerdo al Reglamento Nacional de Edificaciones las rampas deben ser incluidas cuando exista una diferencia de niveles, principalmente en el ingreso a una edificación (el mercado). ¿considera que la ubicación de las rampas peatonales beneficia el acceso a los usuarios? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Las escaleras son el medio más común de acceso cuando existe una diferencia de nivel sin embargo es necesario considerar las características de accesibilidad en su planteamiento. ¿Cree usted que la escalera</p>	<p>El entrevistado vende comida para mascotas.</p> <p>Si beneficia el acceso, están ubicados en la calle teniente Rodríguez de Mendoza que da hacia la urbanización Precursores que esta al costado del complejo deportivo, todas tienen una ubicación correcta.</p> <p>Está rodeado por parque, la verdad es que tiene desde ciertos lugares para llegar a la escalera, pero no es nada complicado, Imagino que es de mediano uso. Utilizo muy</p>

<p>que da acceso al mercado es de fácil uso? ¿Qué tan frecuentemente utiliza la escalera de acceso al mercado? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Los pasillos son el medio de conexión dentro de un mercado, para asegurar la accesibilidad de los usuarios se consideran indicadores como el ancho, los desniveles, el libre acceso y la sensación de cuan extenso es el recorrido. Referente a la circulación dentro del mercado ¿Considera necesaria alguna mejora? Fundamente su respuesta</p>	<p>poco las escaleras ya que cuando voy al mercado tomo una ruta que no me lleva a la escalera porque dejo mi auto a 1 cuadra del mercado.</p> <p>Es bien clásica y un poquito desordenada, no está del todo bien ubicado imagino porque es un mercado antiguo ya que las zonas de verduras frutas especería pollo y carne, que tiene este mercado lo siento desordenado que se mezclan por ejemplo el puesto de abarrotes con la globeria o el puesto de venta de pollo esta al costado de la venta de menú, no está ordenado. Se debería mejorar la zonificación de los puestos del mercado.</p>
--	--

CATEGORÍA 2: Accesibilidad

SUBCATEGORÍA 1: Problemática actual de accesibilidad

INDICADOR: Entorno físico

<p>E: Las veredas cumplen la función de conectar una edificación con la ciudad, está destinada al tránsito de personas mediante un camino. ¿Las veredas que dirigen al mercado permiten la circulación de dos personas al mismo tiempo? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Una rampa peatonal tiene como principal función generar el acceso de la ciudad a todas las personas, pero en especial a las personas con discapacidad, mediante la conexión de las vías o cruces con una vereda. ¿Qué opina sobre la ubicación de las rampas más inmediatas al mercado, benefician a todas las personas que transiten por el lugar? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Las zonas de descanso son pequeños espacios a manera de un paradero de autobús, permite descansar al transeúnte que este de paso por la ciudad antes de llegar a su destino. ¿Cree que las zonas de descanso son importantes? ¿existen estos espacios cerca al mercado? Fundamente su respuesta</p>	<p>Si, permiten el tránsito de dos personas al mismo tiempo sin ningún inconveniente, están bien y no necesitan ser modificadas.</p> <p>Considero que las rampas que dirigen al mercado están bien ya que si beneficia a las personas que van al mercado.</p> <p>Las zonas de descanso son importantes, actualmente en la pandemia lo común es que las mamás van a hacer las compra acompañadas por un familiar, pero al mercado solo puede entrar una persona, así que serviría como lugar de espera; pero antes creo que lo mismo porque te podría permitir acomodar tus compras o descansar. Cerca actualmente no hay, antes habían, pero las han quitado sin embargo deberían haberlas mantenido.</p>
--	---

<p>E: Las áreas verdes tienen presencia de vegetación en toda su extensión usualmente son creadas por el hombre (en la ciudad) y se complementan con mobiliarios como bancas, áreas de sombra, áreas de juegos, etc. estas características son variables y dependen de cada realidad problemática. ¿Considera usted que las áreas verdes tienen alguna característica que beneficie al mercado? Fundamente su respuesta</p>	<p>No, no que beneficie porque considero que podrían embellecerse más el lugar como combinación de los colores de las plantas o flores; imagino que existirán áreas verdes más relacionadas con un mercado ya que lo que tenemos aquí es lo más usual como el césped y algunas pocas plantas.</p>
--	---

CATEGORÍA 2: Accesibilidad

SUBCATEGORÍA 1: Problemática actual de accesibilidad

INDICADOR: Sistema vial

<p>E: el cruce vial en una avenida principal debe ser accesible para todos los usuarios ya que es uno de los espacios con mayor afluencia de personas ¿Considera que los accesos desde la Av. Próceres están consolidados o tienen algo que falta implementa? Fundamente su respuesta</p>	<p>El acceso desde la avenida Próceres hacia el mercado es solo uno y en realidad es bien limitado para estacionar un vehículo ahí, a menos que te estaciones abajo en la vía auxiliar de la avenida Próceres, pero dejarías tu carro botado en medio de la pista porque e visto que dejan sus carros, pero la vereda tiene una línea amarilla que indica como zona prohibida para estacionarse. Debió ser mejor pensado.</p>
<p>E: las avenidas secundarias conectan los distintos equipamientos considerados en una urbanización o barrio. ¿Que mejoraría en las avenidas secundarias que llevan al mercado para facilitar el desplazamiento existente? Fundamente su respuesta</p>	<p>Lo que existe actualmente si facilita el desplazamiento del peatón, La calle teniente Rodríguez de Mendoza tiene dos sentidos, pero es bien angosta por eso para la carga y descarga de mercadería es limitado porque el carro no tiene facilidad de maniobra.</p>
<p>E: los paraderos de buses tienen una ubicación estratégica que facilite el desplazamiento a diferentes equipamientos comerciales y acceso a las viviendas de determinado lugar. ¿Cuál sería una estrategia para fomentar el acceso al mercado desde los paraderos de autobuses? Fundamente su respuesta</p>	<p>No creo que se pueda implementar un paradero más cerca a este mercado, los dos paraderos más inmediatos están lejos y el mercado se ubica casi en medio de ambos paraderos.</p>

<p>E: los estacionamientos permiten mantener el orden vial y mediante su ubicación en un equipamiento facilita el traslado de los productos adquiridos (un mercado) siempre que una persona tenga automóvil, con esa condición incluso es más viable que se trasladen varios integrantes de una familia.</p> <p><i>¿Qué opina respecto al estacionamiento que proporciona el mercado, es aprovechados por los usuarios? ¿Qué opina respecto a los estacionamientos para bicicleta, sería correcto incluirla en el mercado?</i> Fundamente su respuesta</p>	<p>Los estacionamientos que existen son de uso público así que cualquiera deja su carro no necesariamente un comprador que va al mercado. Los estacionamientos para bicicleta se deberían incluir ya que siempre serán una opción más saludable, pero no veo donde puedan ponerlo.</p>
---	--

GUÍA DE ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA

Título de la Investigación: Estudio de la arquitectura comercial para mejorar la accesibilidad del mercado Los Precursores en Santiago de Surco

Entrevistador (E) : Isabel Valderrama Ventura
 Entrevistado (P) : Mara Castillo Ortega / Podóloga
 Ocupación del entrevistado : Vendedor
 Fecha : 01/04/2021
 Hora de inicio : 14:00 am
 Hora de finalización : 14:30 am
 Lugar de entrevista : Presencial

PREGUNTAS	TRANSCRIPCIÓN DE RESPUESTAS
CATEGORÍA 2: Accesibilidad	
SUBCATEGORÍA 1: Problemática actual de accesibilidad	
INDICADOR: En el mercado	
<p>Los mercados son edificaciones que brindan abastecimiento de alimentos y también donde se puede adquirir algún servicio, esto hace que nos enfoquemos en las características que debe tener el acceso del usuario o comprador. A continuación, se consultará sobre algunas características que benefician la accesibilidad de circulación que existe en el mercado Los Precursores.</p> <p>E: De acuerdo al Reglamento Nacional de Edificaciones las rampas deben ser incluidas cuando exista una diferencia de niveles, principalmente en el ingreso a una edificación (el mercado). ¿considera que la ubicación de las rampas peatonales beneficia el acceso a los usuarios? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Las escaleras son el medio más común de acceso cuando existe una diferencia de nivel sin embargo es necesario considerar las características de accesibilidad en su planteamiento. ¿Cree usted que la escalera</p>	<p>Atiende un consultorio de podología en un puesto del mercado Los Precursores.</p> <p>Debería haber más rampas para acceder al mercado para que mejore el ingreso porque no estoy de acuerdo con que exista más de una puerta de ingreso, si son necesarias para movilizarnos sin ningún inconveniente.</p> <p>Si está bien pero también debería haber una rampa al costado, normalmente he visto que siempre se ubican así, no transitan mucho por ahí, yo veo que las personas no suelen</p>

<p>que da acceso al mercado es de fácil uso? ¿Qué tan frecuentemente utiliza la escalera de acceso al mercado? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Los pasillos son el medio de conexión dentro de un mercado, para asegurar la accesibilidad de los usuarios se consideran indicadores como el ancho, los desniveles, el libre acceso y la sensación de cuan extenso es el recorrido. Referente a la circulación dentro del mercado ¿Considera necesaria alguna mejora? Fundamente su respuesta</p>	<p>utilizarlo y prefieren tomar otras rutas porque cuando van con sus carritos no pueden bajar directamente por la escalera porque no es tan accesible cuando tienen sus compras.</p> <p>Me parece que todo está bien porque no transita mucha gente por aquí ya que la venta es muy baja sobre todo en esta situación de pandemia.</p>
--	---

CATEGORÍA 2: Accesibilidad

SUBCATEGORÍA 1: Problemática actual de accesibilidad

INDICADOR: Entorno físico

<p>E: Las veredas cumplen la función de conectar una edificación con la ciudad, está destinada al tránsito de personas mediante un camino. ¿Las veredas que dirigen al mercado permiten la circulación de dos personas al mismo tiempo? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Una rampa peatonal tiene como principal función generar el acceso de la ciudad a todas las personas, pero en especial a las personas con discapacidad, mediante la conexión de las vías o cruces con una vereda. ¿Qué opina sobre la ubicación de las rampas más inmediatas al mercado, benefician a todas las personas que transiten por el lugar? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Las zonas de descanso son pequeños espacios a manera de un paradero de autobús, permite descansar al transeúnte que este de paso por la ciudad antes de llegar a su destino. ¿Cree que las zonas de descanso son importantes? ¿existen estos espacios cerca al mercado? Fundamente su respuesta</p>	<p>Yo suelo usar las veredas para ingresar al mercado y siento que son muy angostas, creo que es lo único que deberían mejorar.</p> <p>Sinceramente no me percate mucho de esos detalles, pero creo que una rampa es muy chiquita y en ese caso las personas no pasan con comodidad por ese lugar.</p> <p>Yo vengo al mercado desde el distrito de Chorrillos y en mi recorrido habitual no visualizo zonas de descanso o quizá no me percate de alguna.</p>
--	--

<p>E: Las áreas verdes tienen presencia de vegetación en toda su extensión usualmente son creadas por el hombre (en la ciudad) y se complementan con mobiliarios como bancas, áreas de sombra, áreas de juegos, etc. estas características son variables y dependen de cada realidad problemática. ¿Considera usted que las áreas verdes tienen alguna característica que beneficie al mercado? Fundamente su respuesta</p>	<p>Si, creo que las áreas verdes brindan una buena imagen al mercado, deberían ponerle más pasto porque en la actualidad esta algo abandonado.</p>
<p>CATEGORÍA 2: Accesibilidad</p>	
<p>SUBCATEGORÍA 1: Problemática actual de accesibilidad</p>	
<p>INDICADOR: Sistema vial</p>	
<p>E: el cruce vial en una avenida principal debe ser accesible para todos los usuarios ya que es uno de los espacios con mayor afluencia de personas ¿Considera que los accesos desde la Av. Próceres están consolidados o tienen algo que falta implementar? Fundamente su respuesta</p> <p>E: las avenidas secundarias conectan los distintos equipamientos considerados en una urbanización o barrio. ¿Que mejoraría en las avenidas secundarias que llevan al mercado para facilitar el desplazamiento existente? Fundamente su respuesta</p> <p>E: los paraderos de buses tienen una ubicación estratégica que facilite el desplazamiento a diferentes equipamientos comerciales y acceso a las viviendas de determinado lugar. ¿Cuál sería una estrategia para fomentar el acceso al mercado desde los paraderos de autobuses? Fundamente su respuesta</p>	<p>No creo que este del todo consolidado porque el paradero está lejos en cualquiera de los más próximos, el mercado está aislado en ese aspecto.</p> <p>La calle teniente Rodríguez de Mendoza termina a un par de cuadras ya que solo conecta con un estacionamiento y creo que si beneficia su ubicación porque los clientes que vienen con sus carros se estacionan ahí.</p> <p>Sería bueno crear uno más inmediato al mercado o mejorar la escalera porque es muy alta y no tiene descaso y para las personas que usan bastón o ancianos si sería más complicado.</p>

E: los estacionamientos permiten mantener el orden vial y mediante su ubicación en un equipamiento facilita el traslado de los productos adquiridos (un mercado) siempre que una persona tenga automóvil, con esa condición incluso es más viable que se trasladen varios integrantes de una familia.

¿Qué opina respecto al estacionamiento que proporciona el mercado, es aprovechados por los usuarios? ¿Qué opina respecto a los estacionamientos para bicicleta, sería correcto incluirla en el mercado? Fundamente su respuesta

Están bien y los clientes suelen estacionar sus autos, deberían poner señalización, pero después todo bien; deberían incluir un estacionamiento para bicicletas porque suelen venir con bicicletas o motos los clientes.

GUÍA DE ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA

Título de la Investigación: Estudio de la arquitectura comercial para mejorar la accesibilidad del mercado Los Precursores en Santiago de Surco

Entrevistador (E) : Isabel Valderrama Ventura
 Entrevistado (P) : Inés Montesinos
 Ocupación del entrevistado : Vendedor
 Fecha : 01/05/2021
 Hora de inicio : 14:00 am
 Hora de finalización : 14:30 am
 Lugar de entrevista : Presencial

PREGUNTAS	TRANSCRIPCIÓN DE RESPUESTAS
CATEGORÍA 2: Accesibilidad	
SUBCATEGORÍA 1: Problemática actual de accesibilidad	
INDICADOR: En el mercado	
<p>Los mercados son edificaciones que brindan abastecimiento de alimentos y también donde se puede adquirir algún servicio, esto hace que nos enfoquemos en las características que debe tener el acceso del usuario o comprador. A continuación, se consultará sobre algunas características que benefician la accesibilidad de circulación que existe en el mercado Los Precursores.</p> <p>E: De acuerdo al Reglamento Nacional de Edificaciones las rampas deben ser incluidas cuando exista una diferencia de niveles, principalmente en el ingreso a una edificación (el mercado). ¿considera que la ubicación de las rampas peatonales beneficia el acceso a los usuarios? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Las escaleras son el medio más común de acceso cuando existe una diferencia de nivel sin embargo es necesario considerar las características de accesibilidad en su planteamiento. ¿Cree usted que la escalera que da acceso al mercado es de fácil</p>	<p>Comerciante del mercado Los Precursores, venta de plásticos e insumos complementarios.</p> <p>Si, nosotros tenemos esas rampas peatonales porque viene defensa civil y nos exigen todas las reglas, nos orientamos una vez al año, por eso tenemos la licencia de funcionamiento que nos brinda la gerencia de desarrollo de economía de la municipalidad de surco, este es un certificado donde te garantiza que ellos vinieron a inspeccionar tu negocio todo quedo invicto y pasaste, así como la licencia para la apertura de tu negocio que emite defensa civil, cada dos años.</p> <p>Por supuesto, esa escalera mejoro el acceso porque antes solo existía una escalera de tierrita, la municipalidad</p>

<p>uso? ¿Qué tan frecuentemente utiliza la escalera de acceso al mercado? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Los pasillos son el medio de conexión dentro de un mercado, para asegurar la accesibilidad de los usuarios se consideran indicadores como el ancho, los desniveles, el libre acceso y la sensación de cuan extenso es el recorrido. Referente a la circulación dentro del mercado ¿Considera necesaria alguna mejora? Fundamente su respuesta</p>	<p>mando hacer esas escaleras aproximadamente 10 años atrás, porque de la puerta para afuera es vía publica todo pertenece a la municipalidad. No utilizo las escaleras.</p> <p>En el tiempo que no hubo Covid-19 había desorden, a veces se llenaba de gente, pero por este tiempo de Covid-19 la municipalidad quiere un orden por eso ahora existe un ingreso y una salida.</p>
<p>CATEGORÍA 2: Accesibilidad</p>	
<p>SUBCATEGORÍA 1: Problemática actual de accesibilidad</p>	
<p>INDICADOR: Entorno físico</p>	
<p>E: Las veredas cumplen la función de conectar una edificación con la ciudad, está destinada al tránsito de personas mediante un camino. ¿Las veredas que dirigen al mercado permiten la circulación de dos personas al mismo tiempo? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Una rampa peatonal tiene como principal función generar el acceso de la ciudad a todas las personas, pero en especial a las personas con discapacidad, mediante la conexión de las vías o cruces con una vereda. ¿Qué opina sobre la ubicación de las rampas más inmediatas al mercado, benefician a todas las personas que transiten por el lugar? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Las zonas de descanso son pequeños espacios a manera de un paradero de autobús, permite descansar al transeúnte que este de paso por la ciudad antes de llegar a su destino. ¿Cree que las zonas de descanso son importantes? ¿existen estos espacios cerca al mercado? Fundamente su respuesta</p>	<p>Si, es de fácil acceso, es bastante ancho no veo ningún inconveniente, no hay multitud de gente así que caminas tranquilo ya que no hay nada que te pueda impedir el paso.</p> <p>Si, beneficia a las personas, mucho más que antes porque las rampas que están cerca al mercado son una adición posterior ya que antes todo era tierra, pero son un poco peligrosas porque una vez se cayo una señora y yo misma casi me caigo es un poco angosta y empinada.</p> <p>Si es algo bueno, en realidad dirán que ocupan espacio ocupan sitio de repente cuando hay un terremoto, pero no ya que ahí bancas por diferentes zonas en toda la urbanización Los Precursores que son echas de cemento o madera y son utilizados para reposan un momento.</p>

<p>E: Las áreas verdes tienen presencia de vegetación en toda su extensión usualmente son creadas por el hombre (en la ciudad) y se complementan con mobiliarios como bancas, áreas de sombra, áreas de juegos, etc. estas características son variables y dependen de cada realidad problemática.</p> <p>¿Considera usted que las áreas verdes tienen alguna característica que beneficie al mercado? Fundamente su respuesta</p>	<p>El área verde que se encuentra fuera del mercado existe desde que fue proyectado por los arquitectos y existen áreas verdes en toda la urbanización Los Precursores desde la proyección inicial del lugar.</p>
<p>CATEGORÍA 2: Accesibilidad</p>	
<p>SUBCATEGORÍA 1: Problemática actual de accesibilidad</p>	
<p>INDICADOR: Sistema vial</p>	
<p>E: el cruce vial en una avenida principal debe ser accesible para todos los usuarios ya que es uno de los espacios con mayor afluencia de personas</p> <p>¿Considera que los accesos desde la Av. Próceres están consolidados o tienen algo que falta implementa? Fundamente su respuesta</p> <p>E: las avenidas secundarias conectan los distintos equipamientos considerados en una urbanización o barrio. ¿Que mejoraría en las avenidas secundarias que llevan al mercado para facilitar el desplazamiento existente? Fundamente su respuesta</p> <p>E: los paraderos de buses tienen una ubicación estratégica que facilite el desplazamiento a diferentes equipamientos comerciales y acceso a las viviendas de determinado lugar. ¿Cuál sería una estrategia para fomentar el acceso al mercado desde los paraderos de autobuses? Fundamente su respuesta</p> <p>E: los estacionamientos permiten mantener el orden vial y mediante su ubicación en un equipamiento facilita el traslado de los productos adquiridos (un mercado) siempre que una persona tenga automóvil, con esa condición incluso es más viable que se trasladen varios integrantes de una familia. ¿Qué opina respecto al estacionamiento que proporciona el mercado, es aprovechados por los usuarios? ¿Qué opina respecto a los</p>	<p>Estamos en la cuadra 8, yo considero que los accesos están bien ya que cada cosa está en su lugar y la pista pasa tranquilo no existe forma de incomodar o impedir</p> <p>Igual que con la avenida Próceres considero que todo está bien consolidado es de fácil acceso y desplazamiento.</p> <p>Este mercado no cuenta con un paradero inmediato los paraderos están muy lejos no tiene nada que ver con lo que sucede acá y podría ser una mejora el incluir un paradero más cerca al mercado.</p> <p>Existen diversos estacionamientos todos están bien ubicados pero no se utiliza apropiadamente ya que deberían ser respetados para el uso de los residentes de la urbanización o los trabajadores del mercado pero vienen de diferentes sitios hasta de otros distritos a dejar su carro aquí, estos estacionamientos ha dejado el arquitecto para los propietarios que tengan su movilidad o las visitan que</p>

estacionamientos para bicicleta, sería correcto incluirla en el mercado? Fundamente su respuesta

tengan, pero hay carros viejos que están estacionados y nadie los mueve, en la vía auxiliar se estacionan buses carros grandes y hacen lo que quieren, a pesar de informar a la municipalidad no se hace nada al respecto.

GUÍA DE ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA

Título de la Investigación: Estudio de la arquitectura comercial para mejorar la accesibilidad del mercado Los Precursores en Santiago de Surco

Entrevistador (E) : Valderrama Ventura Isabel Sofia
Entrevistado (P) : José Luis de la Cruz Aguilar
Ocupación del entrevistado : Un comprador/ Digitador
Fecha : 01/05/2021
Hora de inicio : 19:10 am
Hora de finalización : 19:40 am
Lugar de entrevista : Presencial

PREGUNTAS	TRANSCRIPCIÓN DE RESPUESTAS
CATEGORÍA 2: Accesibilidad	
SUBCATEGORÍA 1: Problemática actual de accesibilidad	
INDICADOR: En el mercado	
<p>Los mercados son edificaciones que brindan abastecimiento de alimentos y también donde se puede adquirir algún servicio, esto hace que nos enfoquemos en las características que debe tener el acceso del usuario o comprador. a continuación, se consultará sobre algunas características que benefician la accesibilidad de circulación que existe en el mercado Los Precursores.</p> <p>E: De acuerdo al Reglamento Nacional de Edificaciones las rampas deben ser incluidas cuando exista una diferencia de niveles, principalmente en el ingreso a una edificación (el mercado). ¿considera que la ubicación de las rampas peatonales beneficia el acceso a los usuarios? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Las escaleras son el medio más común de acceso cuando existe una diferencia de nivel sin embargo es necesario considerar las características de accesibilidad en su planteamiento. ¿Cree usted que la escalera</p>	<p>No, porque podrían estar mejor ubicadas, existir varias rampas en una de las fachadas del mercado.</p>

<p>que da acceso al mercado es de fácil uso? ¿Qué tan frecuentemente utiliza la escalera de acceso al mercado? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Los pasillos son el medio de conexión dentro de un mercado, para asegurar la accesibilidad de los usuarios se consideran indicadores como el ancho, los desniveles, el libre acceso y la sensación de cuan extenso es el recorrido. Referente a la circulación dentro del mercado ¿Considera necesaria alguna mejora? Fundamente su respuesta</p>	<p>No, porque es muy grande, los escalones están mal diseñados; nunca utilizo la escalera de acceso prefiero caminar un poco más e ingresar por la rampa.</p> <p>La distribución de los puestos debe tener una mejor ubicación, tiene muy poca iluminación cuenta con pocos focos muy pocas ventanas y la ventilación es muy poca porque el ambiente es muy cerrado, la altura del mercado es demasiada para ser de un solo nivel.</p>
--	--

CATEGORÍA 2: Accesibilidad

SUBCATEGORÍA 1: Problemática actual de accesibilidad

INDICADOR: Entorno físico

<p>E: Las veredas cumplen la función de conectar una edificación con la ciudad, está destinada al tránsito de personas mediante un camino. ¿Las veredas que dirigen al mercado permiten la circulación de dos personas al mismo tiempo? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Una rampa peatonal tiene como principal función generar el acceso de la ciudad a todas las personas, pero en especial a las personas con discapacidad, mediante la conexión de las vías o cruces con una vereda. ¿Qué opina sobre la ubicación de las rampas más inmediatas al mercado, benefician a todas las personas que transiten por el lugar? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Las zonas de descanso son pequeños espacios a manera de un paradero de autobús, permite descansar al transeúnte que este de paso por la ciudad antes de llegar a su destino. ¿Cree que las zonas de descanso son</p>	<p>No, las veredas que están alrededor del mercado son muy angostas así que considero que no pueden pasar dos personas al mismo tiempo con comodidad.</p> <p>Las rampas que están en el entorno son amplias, pero algunas están muy desgastadas.</p> <p>Si son importantes y existen varias zonas de descanso alrededor del mercado, ayudan a tener pequeños descansos en el trayecto al mercado que sirve para acomodar los compras o descansar por cansancio.</p>
---	---

<p><i>importantes? ¿existen estos espacios cerca al mercado?</i> Fundamente su respuesta</p> <p>E: Las áreas verdes tienen presencia de vegetación en toda su extensión usualmente son creadas por el hombre (en la ciudad) y se complementan con mobiliarios como bancas, áreas de sombra, áreas de juegos, etc. estas características son variables y dependen de cada realidad problemática. <i>¿Considera usted que las áreas verdes tienen alguna característica que beneficie al mercado?</i> Fundamente su respuesta</p>	<p>No, bueno solo hace que se vea el ambiente verde, pero por la ubicación y el diseño del mercado que es como tener un bloque sobre un cerro los clientes no pueden aprovechar del espacio. Yo preferiría quitar el pasto y poner mejores rampas que genere un mejor ingreso.</p>
<p>CATEGORÍA 2: Accesibilidad</p>	
<p>SUBCATEGORÍA 1: Problemática actual de accesibilidad</p>	
<p>INDICADOR: Sistema vial</p>	
<p>E: el cruce vial en una avenida principal debe ser accesible para todos los usuarios ya que es uno de los espacios con mayor afluencia de personas <i>¿Considera que los accesos desde la Av. Próceres están consolidados o tienen algo que falta implementa?</i> Fundamente su respuesta</p> <p>E: las avenidas secundarias conectan los distintos equipamientos considerados en una urbanización o barrio. <i>¿Que mejoraría en las avenidas secundarias que llevan al mercado para facilitar el desplazamiento existente?</i> Fundamente su respuesta</p> <p>E: los paraderos de buses tienen una ubicación estratégica que facilite el desplazamiento a diferentes equipamientos comerciales y acceso a las viviendas de determinado lugar. <i>¿Cuál sería una estrategia para fomentar el acceso al mercado desde los paraderos de autobuses?</i> Fundamente su respuesta</p>	<p>No está consolidado, necesita un paradero, señalización y un mejor acceso ya que no cuenta con cruces peatonales, quizá un puente, la vía auxiliar de la avenida Próceres hace que el mercado se aislé. porque en esa zona no hay veredas.</p> <p>Implementar veredas ya que en la parte del ingreso al mercado Los Precursores hay tramos donde no hay vereda, creo que también son necesarios más pases peatonales o arreglar los que existen.</p> <p>Poner avisos y señalización que dirija al mercado y ayudaría incluir un paradero más cercano al mercado.</p>

E: los estacionamientos permiten mantener el orden vial y mediante su ubicación en un equipamiento facilita el traslado de los productos adquiridos (un mercado) siempre que una persona tenga automóvil, con esa condición incluso es más viable que se trasladen varios integrantes de una familia.

¿Qué opina respecto al estacionamiento que proporciona el mercado, es aprovechados por los usuarios? ¿Qué opina respecto a los estacionamientos para bicicleta, sería correcto incluirla en el mercado? Fundamente su respuesta

Los estacionamientos del mercado están ubicados afuera y deben estar mejor señalizados para que yo como cliente identifique que pertenecen al mercado, si deben incluir estacionamiento para bicicletas porque no todos utilizan carro ya que existen diferentes tipos de movilidad.

GUÍA DE ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA

Título de la Investigación: Estudio de la arquitectura comercial para mejorar la accesibilidad del mercado Los Precursores en Santiago de Surco

Entrevistador (E) : Valderrama Ventura Isabel Sofia
 Entrevistado (P) : Laura Forero
 Ocupación del entrevistado : Un comprador
 Fecha : 01/04/2021
 Hora de inicio : 6:45 am
 Hora de finalización : 7:15 am
 Lugar de entrevista : virtual

PREGUNTAS	TRANSCRIPCIÓN DE RESPUESTAS
CATEGORÍA 2: Accesibilidad	
SUBCATEGORÍA 1: Problemática actual de accesibilidad	
INDICADOR: En el mercado	
<p>Los mercados son edificaciones que brindan abastecimiento de alimentos y también donde se puede adquirir algún servicio, esto hace que nos enfoquemos en las características que debe tener el acceso del usuario o comprador. a continuación, se consultará sobre algunas características que benefician la accesibilidad de circulación que existe en el mercado Los Precursores.</p> <p>E: De acuerdo al Reglamento Nacional de Edificaciones las rampas deben ser incluidas cuando exista una diferencia de niveles, principalmente en el ingreso a una edificación (el mercado). <i>¿considera que la ubicación de las rampas peatonales beneficia el acceso a los usuarios?</i> Fundamente su respuesta</p> <p>E: Las escaleras son el medio más común de acceso cuando existe una diferencia de nivel sin embargo es necesario considerar las características de accesibilidad en su</p>	<p>Si benefician mucho porque cuando uno va al mercado para comprar cualquier insumo que necesite para la casa normalmente no lleva un carrito de mercado ahora, para las personas con discapacidad también es muy buena la rampa entonces me parece que es un gran beneficio para la ciudadanía.</p> <p>La verdad nunca e usado la escalera siempre entro por el costado ya que esa es mi ruta habitual, pero me parece que está bien</p>

<p>planteamiento. ¿Cree usted que la escalera que da acceso al mercado es de fácil uso? ¿Qué tan frecuentemente utiliza la escalera de acceso al mercado? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Los pasillos son el medio de conexión dentro de un mercado, para asegurar la accesibilidad de los usuarios se consideran indicadores como el ancho, los desniveles, el libre acceso y la sensación de cuan extenso es el recorrido. Referente a la circulación dentro del mercado ¿Considera necesaria alguna mejora? Fundamente su respuesta</p>	<p>porque les sirve a las personas que tienen su trayecto al mercado por ese lugar.</p> <p>Pues a comparación de otros mercados la circulación peatonal es buena porque no ponen casi nada de cosas fuera de sus puestos y normalmente otros mercados llenan los pasillos de cosas pero este mercado no ya que es organizado.</p>
<p>CATEGORÍA 2: Accesibilidad</p>	
<p>SUBCATEGORÍA 1: Problemática actual de accesibilidad</p>	
<p>INDICADOR: Entorno físico</p>	
<p>E: Las veredas cumplen la función de conectar una edificación con la ciudad, esta destinada al tránsito de personas mediante un camino. ¿Las veredas que dirigen al mercado permiten la circulación de dos personas al mismo tiempo? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Una rampa peatonal tiene como principal función generar el acceso de la ciudad a todas las personas, pero en especial a las personas con discapacidad, mediante la conexión de las vías o cruces con una vereda. ¿Qué opina sobre la ubicación de las rampas más inmediatas al mercado, benefician a todas las personas que transiten por el lugar? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Las zonas de descanso son pequeños espacios a manera de un paradero de autobús, permite descansar al transeúnte que este de paso por la ciudad antes de llegar a su destino. ¿Cree que las zonas de descanso son</p>	<p>Normalmente no entran dos personas cuando llevan paquetes y menos por la coyuntura porque se supone que no deberíamos estar tan pegaditos entonces creo que deberían ser un poco mas amplias las veredas para que podamos entrar mejor y para que tenga una mejor circulación las personas con sus carritos sus paquetes o bolsas.</p> <p>A mi forma de ver las cosas se pudo hacer un mejor trabajo, han tratado de adecuar lo que ya estaba echo con la adición de la rampa, no se ve estético, no es un trabajo profesional y tampoco es seguro, las rampas están ubicadas donde de pronto deberían estar, pero no están bien echas.</p> <p>Si son importantes, pero pues la verdad no he visto zonas de descanso en el mercado o a los alrededores, recuerdo un día que tenía que</p>

<p><i>importantes? ¿existen estos espacios cerca al mercado?</i> Fundamente su respuesta</p> <p>E: Las áreas verdes tienen presencia de vegetación en toda su extensión usualmente son creadas por el hombre (en la ciudad) y se complementan con mobiliarios como bancas, áreas de sombra, áreas de juegos, etc. estas características son variables y dependen de cada realidad problemática. <i>¿Considera usted que las áreas verdes tienen alguna característica que beneficie al mercado?</i> Fundamente su respuesta</p>	<p>sentarme por algún motivo y tuve que sentarme en la vereda.</p> <p>No, no me parece que sean beneficiosas para el mercado porque no están bien cuidadas, quitan mucho espacio para los peatones, para los carritos de mercado, para los mismos cargadores o señores que trabajan ahí para que entren su mercadería, quitan bastante espacio, si estuvieran bien cuidadas de pronto sería algo bonito, sería beneficiario para la vista pero no directamente para el mercado, no tiene ninguna función en su lugar deberían poner mejores rampas, mejores veredas, mejores escaleras y accesos más anchos.</p>
---	--

CATEGORÍA 2: Accesibilidad

SUBCATEGORÍA 1: Problemática actual de accesibilidad

INDICADOR: Sistema vial

<p>E: el cruce vial en una avenida principal debe ser accesible para todos los usuarios ya que es uno de los espacios con mayor afluencia de personas <i>¿Considera que los accesos desde la Av. Próceres están consolidados o tienen algo que falta implementa?</i> Fundamente su respuesta</p> <p>E: las avenidas secundarias conectan los distintos equipamientos considerados en una urbanización o barrio. <i>¿Que mejoraría en las avenidas secundarias que llevan al mercado para facilitar el desplazamiento existente?</i> Fundamente su respuesta</p> <p>E: los paraderos de buses tienen una ubicación estratégica que facilite el desplazamiento a diferentes equipamientos comerciales y acceso a las viviendas de determinado lugar. <i>¿Cuál sería una estrategia para fomentar el acceso al mercado desde los</i></p>	<p>Pues por la avenida Próceres es muy peligroso caminar por que donde está el mercado no hay vereda, esta solo la pista, entonces es un poco complicado, por ejemplo, se baja del carro y le toca a uno caminar un largo trecho hasta el mercado, se debe aprovechar más el espacio que hay, deberían poner más señalización para los autos y sobre todo que favorezca el acceso para el peatón ya usualmente uno va al mercado caminando.</p> <p>La señalización no es del todo eficiente, sería bueno que mejoren eso sobre todo para que cualquiera pueda llegar al mercado sin necesariamente residir por el lugar.</p> <p>Considero que los paraderos más cercanos al mercado deben tener anuncios publicitarios que orientes la ubicación del mercado.</p>
--	---

paraderos de autobuses? Fundamente su respuesta

E: los estacionamientos permiten mantener el orden vial y mediante su ubicación en un equipamiento facilita el traslado de los productos adquiridos (un mercado) siempre que una persona tenga automóvil, con esa condición incluso es más viable que se trasladen varios integrantes de una familia.

¿Qué opina respecto al estacionamiento que proporciona el mercado, es aprovechados por los usuarios? ¿Qué opina respecto a los estacionamientos para bicicleta, sería correcto incluirla en el mercado? Fundamente su respuesta

Con respecto a los estacionamientos de carros no porque nunca hay uno disponible, suelen estacionar los que viven en la urbanización que esta atrás del mercado, esa es la zona que han tomado los propietarios o arrendatarios de las casas para estacionar sus carros y casi nunca hay espacio libre o normalmente tienen que dejar el carro un poco lejos y caminar hasta el mercado.

Con respecto al estacionamiento de las bicicletas si sería muy bueno que hubiera uno, que lo pusieran en un buen sitio, que no quitara más acceso para los peatones, pero si sería muy indispensable porque pues ahora uno sale a hacer el mercado en bicicleta y por la pandemia las bicicletas se están usando más que antes.

GUÍA DE ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA

Título de la Investigación: Estudio de la arquitectura comercial para mejorar la accesibilidad del mercado Los Precursores en Santiago de Surco

Entrevistador (E) : Valderrama Ventura Isabel Sofia
Entrevistado (P) : Fernando Tenorio Fernández
Ocupación del entrevistado : Un comprador/ Negocio de comida
Fecha : 01/04/2021
Hora de inicio : 9:00 am
Hora de finalización : 9:30 am
Lugar de entrevista : videollamada WhatsApp

PREGUNTAS	TRANSCRIPCIÓN DE RESPUESTAS
CATEGORÍA 2: Accesibilidad	
SUBCATEGORÍA 1: Problemática actual de accesibilidad	
INDICADOR: En el mercado	
<p>Los mercados son edificaciones que brindan abastecimiento de alimentos y también donde se puede adquirir algún servicio, esto hace que nos enfoquemos en las características que debe tener el acceso del usuario o comprador. a continuación, se consultará sobre algunas características que benefician la accesibilidad de circulación que existe en el mercado Los Precursores.</p> <p>E: De acuerdo al Reglamento Nacional de Edificaciones las rampas deben ser incluidas cuando exista una diferencia de niveles, principalmente en el ingreso a una edificación (el mercado). ¿considera que la ubicación de las rampas peatonales beneficia el acceso a los usuarios? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Las escaleras son el medio más común de acceso cuando existe una diferencia de nivel sin embargo es necesario considerar las características de accesibilidad en su planteamiento. ¿Cree usted que la escalera</p>	<p>No, me parece que los accesos no son del todo cómodos, pienso que es por la ubicación, ya que esta como en una parte alta y por ello hay muchos cambios de nivel y siento las rampas muy empinadas.</p>

<p>que da acceso al mercado es de fácil uso? ¿Qué tan frecuentemente utiliza la escalera de acceso al mercado? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Los pasillos son el medio de conexión dentro de un mercado, para asegurar la accesibilidad de los usuarios se consideran indicadores como el ancho, los desniveles, el libre acceso y la sensación de cuan extenso es el recorrido. Referente a la circulación dentro del mercado ¿Considera necesaria alguna mejora? Fundamente su respuesta</p>	<p>Bueno me parece que la escalera de la puerta principal es muy grande y muy alta, algo que no se ve usualmente en un mercado y bueno es debido a que el mercado esta en una parte alta y por ello ese acceso es demasiado alto también; no siento que sea de fácil uso tal vez porque puede que haya personas de la tercera edad o personas que tienen algún tipo de discapacidad que tendrían que usar esas escaleras. No utilizo las escaleras prefiero tomar otra ruta así me tomo más tiempo y sinceramente prefiero usar otros mercados de la zona.</p> <p>El transito dentro del mercado no me gusta mucho porque usualmente los mercados tienen filas largas donde más o menos tu vas viendo como cada fila de inicio y fin del pasillo agrupan un mismo tipo de productos de una misma categoría en cambio, aquí por lo pequeño que es el mercado prácticamente hay un puesto e inmediatamente un pasillo y siento que eso genera desorden porque parece que cada puesto está a su gusto no respeta una zonificación. Una propuesta de mejora seria zonificar de tal modo que se note la diferencia entre rubro y rubro y mejorar la zonificación, la iluminación es malísima parece un hueco oscuro y debido a los demasiados pasillos hay una zona donde parece que el mercado termina, pero en realidad el mercado continua.</p>
CATEGORÍA 2: Accesibilidad	
SUBCATEGORÍA 1: Problemática actual de accesibilidad	
INDICADOR: Entorno físico	
<p>E: Las veredas cumplen la función de conectar una edificación con la ciudad, está destinada al tránsito de personas mediante un camino. ¿Las veredas que dirigen al mercado</p>	<p>No, las veredas son muy angostas para cuando caminas y te cruzas con otra persona hay un rose o tienes que hacerte a un lado.</p>

<p>permiten la circulación de dos personas al mismo tiempo? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Una rampa peatonal tiene como principal función generar el acceso de la ciudad a todas las personas, pero en especial a las personas con discapacidad, mediante la conexión de las vías o cruces con una vereda. ¿Qué opina sobre la ubicación de las rampas más inmediatas al mercado, benefician a todas las personas que transiten por el lugar? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Las zonas de descanso son pequeños espacios a manera de un paradero de autobús, permite descansar al transeúnte que este de paso por la ciudad antes de llegar a su destino. ¿Cree que las zonas de descanso son importantes? ¿existen estos espacios cerca al mercado? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Las áreas verdes tienen presencia de vegetación en toda su extensión usualmente son creadas por el hombre (en la ciudad) y se complementan con mobiliarios como bancas, áreas de sombra, áreas de juegos, etc. estas características son variables y dependen de cada realidad problemática. ¿Considera usted que las áreas verdes tienen alguna característica que beneficie al mercado? Fundamente su respuesta</p>	<p>Definitivamente no benefician a todas las personas ya que son muy largas y empinadas es decir si una persona en silla de ruedas necesita ir al mercado definitivamente será muy tedioso y trabajoso creo que hasta para nosotros personas que no tenemos ninguna discapacidad es algo tedioso usar rampas tan empinadas.</p> <p>Si definitivamente es algo que tiene a su favor del mercado porque si existen zonas de descanso alrededor, son lugares que están aptos donde puedes pasar un momento, es algo muy positivo.</p> <p>Existen áreas verdes y siento que si estuvieran bien cuidadas le darían un aspecto muy bonito al mercado, pero en este momento no se visualiza eso porque no están muy bien cuidadas.</p>
CATEGORÍA 2: Accesibilidad	
SUBCATEGORÍA 1: Problemática actual de accesibilidad	
INDICADOR: Sistema vial	
<p>E: el cruce vial en una avenida principal debe ser accesible para todos los usuarios ya que es uno de los espacios con mayor afluencia de personas ¿Considera que los accesos desde la Av. Próceres están consolidados o tienen algo que falta implementa? Fundamente su respuesta</p> <p>E: las avenidas secundarias conectan los distintos equipamientos considerados en una urbanización o barrio. ¿Que mejoraría en las avenidas secundarias que llevan al mercado</p>	<p>Considero que, si tiene los suficientes accesos o los necesarios ya que, desde la avenida Próceres hay como tres accesos.</p> <p>Considero que las avenidas secundarias están mucho más aptas para el ingreso al mercado porque se encuentran al mismo nivel así que considero que no mejoraría nada en ese</p>

para facilitar el desplazamiento existente?

Fundamente su respuesta

E: los paraderos de buses tienen una ubicación estratégica que facilite el desplazamiento a diferentes equipamientos comerciales y acceso a las viviendas de determinado lugar. **¿Cuál sería una estrategia para fomentar el acceso al mercado desde los paraderos de autobuses?** Fundamente su respuesta

E: los estacionamientos permiten mantener el orden vial y mediante su ubicación en un equipamiento facilita el traslado de los productos adquiridos (un mercado) siempre que una persona tenga automóvil, con esa condición incluso es más viable que se trasladen varios integrantes de una familia. **¿Qué opina respecto al estacionamiento que proporciona el mercado, es aprovechados por los usuarios? ¿Qué opina respecto a los estacionamientos para bicicleta, sería correcto incluirla en el mercado?** Fundamente su respuesta

sentido porque están bien como están hasta ahora.

Creo que se puede hacer algún tipo de señalización ya sea con algún tipo de cartel o tal vez algún tipo de señalización peatonal en el piso que te dirija o señalice la ubicación del mercado.

Con respecto al estacionamiento me parece que si es bien aprovechado y es un punto a favor del mercado porque si tiene un buen espacio de estacionamiento y hasta un acceso independiente desde la paralela auxiliar a avenida Los Próceres, que hace mucho más fácil si uno va en auto al mercado.

Respecto al estacionamiento para bicicletas considero que si sería muy bueno incluirlo porque hoy en día más personas utilizan ese medio de transporte y sería excelente que haya una zona segura donde uno pueda dejar su bicicleta sin temor a que se la roben.

Anexo P: Información recaudada mediante guía de entrevista dirigido a una persona con discapacidad

GUÍA DE ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA

Título de la Investigación: Estudio de la arquitectura comercial para mejorar la accesibilidad del mercado Los Precusores en Santiago de Surco

Entrevistador (E) : Valderrama Ventura Isabel Sofia
Entrevistado (P) : Mikhail Giresse Martos Cuya
Ocupación del entrevistado : Técnico de computo
Fecha : 03/05/2021
Hora de inicio : 21:30 pm
Hora de finalización : 22:00 pm
Lugar de entrevista : videollamada

CATEGORÍA 2: Accesibilidad	
SUBCATEGORÍA 2: Perspectiva de una persona con discapacidad	
INDICADOR: Nivel de seguridad	
<p>E: La percepción de seguridad al desplazarse por la ciudad es esencial para cualquier persona, pero existen muchas deficiencias como la falta de conexión de algunas veredas con el entorno urbano, por ello se debe considerar a toda la diversidad de usuarios para brindar soluciones, es así que desde la perspectiva de una persona con discapacidad se puede entender con mayor exactitud las dificultades existentes para esta población. ¿Qué opina respecto de la percepción de seguridad de su desplazamiento hacia el mercado, de acuerdo a la disposición actual de los caminos y su estado de conservación? Fundamente su respuesta</p> <p>E: El nivel de seguridad que percibe una persona respecto al desplazamiento en su ciudad debería afianzar la decisión del usuario por preferir la peatonalización por ello es necesario saber ¿Qué características se deben mejorar respecto a las veredas, pistas y cruces que son parte de su trayecto al mercado? ¿tuvo algún accidente? Fundamente su respuesta</p>	<p>Es muy difícil acceder desde la avenida Los Próceres ya que no hay veredas tengo que ir por la pista para llegar a la escalera, la otra opción es dar la vuelta a la manzana para llegar al otro ingreso, pero el trayecto es más largo.</p> <p>Estuve varios meses en silla y no puedo tener autonomía por las condiciones de la rampa de ingreso necesito la ayuda adicional de una persona, el espacio donde está la escalera debería ser reestructurado considerando un acceso apropiado, las veredas deben conectar correctamente con los accesos al mercado.</p>

CATEGORÍA 2: Accesibilidad	
SUBCATEGORÍA 2: Perspectiva de una persona con discapacidad	
INDICADOR: Nivel de autonomía	
<p>E: la autonomía hace referencia a la identidad personal debido a ello una persona es libre de decidir el trayecto a tomar para llegar a cualquier equipamiento o lugar. ¿en promedio, cuanto tiempo (minutos) se demora desde su casa al mercado, en el trayecto requiere ayuda adicional? Fundamente su respuesta</p> <p>E: de acuerdo al reglamento nacional de edificaciones las rampas deben considerar una pendiente del 1% para las conexiones con las veredas, así se evita generar un impedimento que limite continuar con el recorrido. ¿Al utilizar las rampas ubicadas en el mercado requiere de la ayuda de otra persona o son de fácil uso y benefician su desplazamiento? Fundamente su respuesta</p> <p>E: Las instalaciones hacen referencia al nivel de autonomía ya que deben ser apropiadas para el desplazamiento de cualquier usuario que le permita tomar sus propias elecciones y decisiones. ¿consideras que todos los espacios del mercado esta acondicionado para su desplazamiento? Fundamente su respuesta</p>	<p>No requiero de ayuda, el trayecto de ida por lo menos 20 minutos, pero antes del accidente 5 a 8 minutos.</p> <p>En el ingreso con rampa al estar con silla de ruedas si requiero del apoyo de otra persona porque el espacio para hacer el giro es muy angosto ya que la rampa esta en mitad de la vereda.</p> <p>Los espacios de circulación son amplios pero el lugar es muy oscuro por ello utilizan fluorescentes todo el día, no es vistoso pues los puestos son muy precarios y por fuera parece un almacén.</p>

GUÍA DE ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA

Título de la Investigación: Estudio de la arquitectura comercial para mejorar la accesibilidad del mercado Los Precursores en Santiago de Surco

Entrevistador (E) : Valderrama Ventura Isabel Sofia
Entrevistado (P) : Gianpiere Ugarte Garcia
Ocupación del entrevistado : Cantante
Fecha : 01/05/2021
Hora de inicio : 16:30 pm
Hora de finalización : 17:15 pm
Lugar de entrevista : videollamada

CATEGORÍA 2: Accesibilidad	
SUBCATEGORÍA 2: Perspectiva de una persona con discapacidad	
INDICADOR: Nivel de seguridad	
<p>E: La percepción de seguridad al desplazarse por la ciudad es esencial para cualquier persona, pero existen muchas deficiencias como la falta de conexión de algunas veredas con el entorno urbano, por ello se debe considerar a toda la diversidad de usuarios para brindar soluciones, es así que desde la perspectiva de una persona con discapacidad se puede entender con mayor exactitud las dificultades existentes para esta población. ¿Qué opina respecto de la percepción de seguridad de su desplazamiento hacia el mercado, de acuerdo a la disposición actual de los caminos y su estado de conservación? Fundamente su respuesta</p> <p>E: El nivel de seguridad que percibe una persona respecto al desplazamiento en su ciudad debería afianzar la decisión del usuario por preferir la peatonalización por ello es necesario saber ¿Qué características se deben mejorar respecto a las veredas, pistas y cruces que son parte de su trayecto al mercado? ¿tuvo algún accidente? Fundamente su respuesta</p>	<p>No es favorable, en mi condición de discapacidad la escalera que da al ingreso principal es muy empinada y si accedo por ella termino muy cansado, siempre prefiero hacer el recorrido más largo e ingresar por el ingreso secundario.</p> <p>Si pierdo el equilibrio no puedo agarrarme a nada ya que no existen barandas en la materia de rampas.</p>
CATEGORÍA 2: Accesibilidad	
SUBCATEGORÍA 2: Perspectiva de una persona con discapacidad	

INDICADOR: Nivel de autonomía

E: la autonomía hace referencia a la identidad personal debido a ello una persona es libre de decidir el trayecto a tomar para llegar a cualquier equipamiento o lugar. ***¿en promedio, cuanto tiempo (minutos) se demora desde su casa al mercado, en el trayecto requiere ayuda adicional?*** Fundamente su respuesta

E: de acuerdo al reglamento nacional de edificaciones las rampas deben considerar una pendiente del 1% para las conexiones con las veredas, así se evita generar un impedimento que limite continuar con el recorrido. ***¿Al utilizar las rampas ubicadas en el mercado requiere de la ayuda de otra persona o son de fácil uso y benefician su desplazamiento?*** Fundamente su respuesta

E: Las instalaciones hacen referencia al nivel de autonomía ya que deben ser apropiadas para el desplazamiento de cualquier usuario que le permita tomar sus propias elecciones y decisiones. ***¿consideras que todos los espacios del mercado esta acondicionado para su desplazamiento?*** Fundamente su respuesta

No requiero de ayuda, en promedio me toma 20 minutos sin apuro y si debo ir rápido puedo llegar en 15 minutos.

No sé sobre la inclinación reglamentaria, pero si ayuda una rampa para mejorar el acceso ya que no es fácil acceder por la escalera.

En el interior no existe desnivel, en cuanto a amplitud presenta buen orden para el libre tránsito, lo malo es la oscuridad en el interior los fluorescentes que existen no alumbran correctamente, no mejoran ese aspecto hace mucho tiempo.

Anexo Q: Consentimiento informado

CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA PARTICIPAR EN UNA ENTREVISTA, COMO APOORTE AL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Título del proyecto de investigación: Estudio de la arquitectura comercial con el fin de mejorar la accesibilidad del mercado Los Precursores en Santiago de Surco

Investigador: Isabel Sofia Valderrama Ventura

Antes de proceder con la entrevista, lea detenidamente las condiciones y términos de la misma, presentadas a continuación.

Condiciones y términos de la entrevista

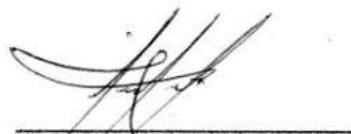
Luego de una consulta previa y una breve presentación del tema, usted a sido elegido (a), para participar de esta entrevista, bajo las condiciones de ser un sujeto con conocimientos especiales, profesionales y/u objetivos sobre el tema; y cuya disponibilidad es inmediata en tiempo y lugar. Por lo tanto, al acceder participar voluntariamente de la entrevista en cuestión, usted está sujeto a los siguientes términos:

- Su identidad será reservada, asumiendo solo sus iniciales del primer nombre y apellido en mayúsculas.
- Esta entrevista será archivada en audio y por escrito, este último junto al presente documento como anexos dentro del proyecto de investigación en físico, guardados en un CD y entregado a la asesora metodológica, por disposición de la escuela de arquitectura de la Universidad Cesar Vallejo y del investigador, para su uso netamente académico.
- En caso de tener algún inconveniente de suma importancia durante la realización de la entrevista, tiene el total derecho de retirarse o detener la entrevista, para su continuación en otra fecha u hora, establecido bajo acuerdo mutuo.

Yo Luis Alejandro Huacachi Juan en....., desempeñado como forista..... Accedo en participar voluntariamente de esta entrevista virtual, en colaboración al proyecto de investigación ya descrito por el alumno entrevistador.

Lima, 01 De Abril del 2020.


Firma del Entrevistador


Firma del Entrevistado

CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA PARTICIPAR EN UNA ENTREVISTA, COMO APOORTE AL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Título del proyecto de investigación: Estudio de la arquitectura comercial con el fin de mejorar la accesibilidad del mercado Los Precursores en Santiago de Surco

Investigador: Isabel Sofia Valderrama Ventura

Antes de proceder con la entrevista, lea detenidamente las condiciones y términos de la misma, presentadas a continuación.

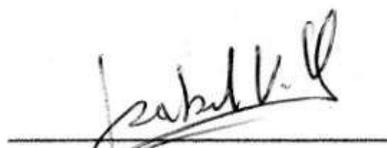
Condiciones y términos de la entrevista

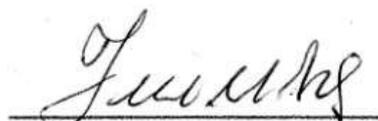
Luego de una consulta previa y una breve presentación del tema, usted a sido elegido (a), para participar de esta entrevista, bajo las condiciones de ser un sujeto con conocimientos especiales, profesionales y/u objetivos sobre el tema; y cuya disponibilidad es inmediata en tiempo y lugar. Por lo tanto, al acceder participar voluntariamente de la entrevista en cuestión, usted está sujeto a los siguientes términos:

- Su identidad será reservada, asumiendo solo sus iniciales del primer nombre y apellido en mayúsculas.
- Esta entrevista será archivada en audio y por escrito, este último junto al presente documento como anexos dentro del proyecto de investigación en físico, guardados en un CD y entregado a la asesora metodológica, por disposición de la escuela de arquitectura de la Universidad Cesar Vallejo y del investigador, para su uso netamente académico.
- En caso de tener algún inconveniente de suma importancia durante la realización de la entrevista, tiene el total derecho de retirarse o detener la entrevista, para su continuación en otra fecha u hora, establecido bajo acuerdo mutuo.

Yo Justa Montesinos de Queliche desempeñado como Comerciante..... Accedo en participar voluntariamente de esta entrevista virtual, en colaboración al proyecto de investigación ya descrito por el alumno entrevistador.

Lima, 01 De MAYO..... del 2020.


Firma del Entrevistador


Firma del Entrevistado

CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA PARTICIPAR EN UNA ENTREVISTA, COMO APOORTE AL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Título del proyecto de investigación: Estudio de la arquitectura comercial con el fin de mejorar la accesibilidad del mercado Los Precursores en Santiago de Surco

Investigador: Isabel Sofia Valderrama Ventura

Antes de proceder con la entrevista, lea detenidamente las condiciones y términos de la misma, presentadas a continuación.

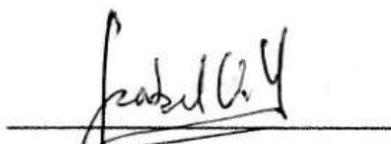
Condiciones y términos de la entrevista

Luego de una consulta previa y una breve presentación del tema, usted a sido elegido (a), para participar de esta entrevista, bajo las condiciones de ser un sujeto con conocimientos especiales, profesionales y/u objetivos sobre el tema; y cuya disponibilidad es inmediata en tiempo y lugar. Por lo tanto, al acceder participar voluntariamente de la entrevista en cuestión, usted está sujeto a los siguientes términos:

- Su identidad será reservada, asumiendo solo sus iniciales del primer nombre y apellido en mayúsculas.
- Esta entrevista será archivada en audio y por escrito, este último junto al presente documento como anexos dentro del proyecto de investigación en físico, guardados en un CD y entregado a la asesora metodológica, por disposición de la escuela de arquitectura de la Universidad Cesar Vallejo y del investigador, para su uso netamente académico.
- En caso de tener algún inconveniente de suma importancia durante la realización de la entrevista, tiene el total derecho de retirarse o detener la entrevista, para su continuación en otra fecha u hora, establecido bajo acuerdo mutuo.

Yo JOSE LUIS DE LA CRUZ AGUILAR, desempeñado como DIGITADOR Accedo en participar voluntariamente de esta entrevista virtual, en colaboración al proyecto de investigación ya descrito por el alumno entrevistador.

Lima, 01 De MAYO del 2020.


Firma del Entrevistador


Firma del Entrevistado

CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA PARTICIPAR EN UNA ENTREVISTA, COMO APORTE AL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Título del proyecto de investigación: Estudio de la arquitectura comercial con el fin de mejorar la accesibilidad del mercado Los Precursores en Santiago de Surco

Investigador: Isabel Sofia Valderrama Ventura

Antes de proceder con la entrevista, lea detenidamente las condiciones y términos de la misma, presentadas a continuación.

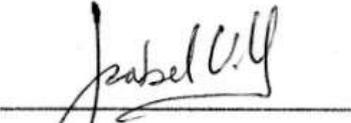
Condiciones y términos de la entrevista

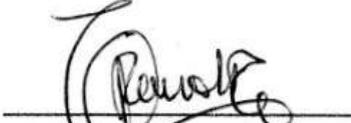
Luego de una consulta previa y una breve presentación del tema, usted a sido elegido (a), para participar de esta entrevista, bajo las condiciones de ser un sujeto con conocimientos especiales, profesionales y/u objetivos sobre el tema; y cuya disponibilidad es inmediata en tiempo y lugar. Por lo tanto, al acceder participar voluntariamente de la entrevista en cuestión, usted está sujeto a los siguientes términos:

- Su identidad será reservada, asumiendo solo sus iniciales del primer nombre y apellido en mayúsculas.
- Esta entrevista será archivada en audio y por escrito, este último junto al presente documento como anexos dentro del proyecto de investigación en físico, guardados en un CD y entregado a la asesora metodológica, por disposición de la escuela de arquitectura de la Universidad Cesar Vallejo y del investigador, para su uso netamente académico.
- En caso de tener algún inconveniente de suma importancia durante la realización de la entrevista, tiene el total derecho de retirarse o detener la entrevista, para su continuación en otra fecha u hora, establecido bajo acuerdo mutuo.

Yo Fernando Victor Tinerio Fernandez..., desempeñado como Negocio de comida..... Accedo en participar voluntariamente de esta entrevista virtual, en colaboración al proyecto de investigación ya descrito por el alumno entrevistador.

Lima, 01. De Abril..... del 2020.


Firma del Entrevistador


Firma del Entrevistado

46195197

CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA PARTICIPAR EN UNA ENTREVISTA, COMO APOORTE AL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN

Título del proyecto de investigación: Estudio de la arquitectura comercial con el fin de mejorar la accesibilidad del mercado Los Precursores en Santiago de Surco

Investigador: Isabel Sofia Valderrama Ventura

Antes de proceder con la entrevista, lea detenidamente las condiciones y términos de la misma, presentadas a continuación.

Condiciones y términos de la entrevista

Luego de una consulta previa y una breve presentación del tema, usted a sido elegido (a), para participar de esta entrevista, bajo las condiciones de ser un sujeto con conocimientos especiales, profesionales y/u objetivos sobre el tema; y cuya disponibilidad es inmediata en tiempo y lugar. Por lo tanto, al acceder participar voluntariamente de la entrevista en cuestión, usted está sujeto a los siguientes términos:

- Su identidad será reservada, asumiendo solo sus iniciales del primer nombre y apellido en mayúsculas.
- Esta entrevista será archivada en audio y por escrito, este último junto al presente documento como anexos dentro del proyecto de investigación en físico, guardados en un CD y entregado a la asesora metodológica, por disposición de la escuela de arquitectura de la Universidad Cesar Vallejo y del investigador, para su uso netamente académico.
- En caso de tener algún inconveniente de suma importancia durante la realización de la entrevista, tiene el total derecho de retirarse o detener la entrevista, para su continuación en otra fecha u hora, establecido bajo acuerdo mutuo.

Yo MIKHAIL G. MARTOS CUYA....., desempeñado como Técnico de computo..... Accedo en participar voluntariamente de esta entrevista virtual, en colaboración al proyecto de investigación ya descrito por el alumno entrevistador.

Lima, 03 De Mayo..... del 2020.


Firma del Entrevistador


Firma del Entrevistado

Anexo R: Matriz de consistencia

Problema general	Objetivos	Categorías	Subcategorías	Indicadores	Subindicadores	Técnicas e instrumentos	Método		
¿Cuáles son las características de la arquitectura comercial que ayudan a mejorar la accesibilidad para personas con discapacidad en el mercado los precursores en Santiago de Surco?	Evaluar de qué manera la arquitectura comercial funciona como estrategia para mejorar la accesibilidad de las personas con discapacidad, en el mercado Los Precursores en Santiago de Surco.	Arquitectura comercial	Diseño universal	Acceso al interior Circulación Distribución de ambientes	Peatonal Vehicular Horizontal Vertical Puestos de venta Abastecimiento y despacho Residuos sólidos y limpieza Administración	Técnica: Análisis documental Instrumento: Ficha de registro documental Fuente: Ficha bibliográfica	Enfoque: Cualitativo Diseño: Fenomenológico Nivel: Descriptivo		
	Objetivos específicos								
	Investigar las características de diseño universal que permitan la accesibilidad en el mercado Los Precursores.		Entorno urbano del mercado	Diseño vial Topografía Áreas verdes	Bicicleta Mototaxi Vehicular Vereda desnivel				
	Investigar las características del entorno urbano existente para proponer mejoras que incrementen la afluencia de clientes.		Necesidades espaciales de personas con discapacidad	Requerimientos espaciales para discapacidad física Requerimientos espaciales para discapacidad visual Requerimientos espaciales para discapacidad auditiva	Dimensiones				
	Determinar las necesidades espaciales que requieren las personas con discapacidad.	Accesibilidad	Problemática actual de accesibilidad	El mercado Entorno físico Sistema vial	Rampa de acceso Escalera de acceso Circulación dentro del mercado Vereda Rampa peatonal Zona de descanso Áreas verdes Via arterial Via local Paradero de buses estacionamiento	Técnica: entrevista Instrumento: guía de entrevista semiestructurada Fuente: un comerciante, un comprador y una persona con discapacidad	Muestreo: no probabilístico Tipo: criterial		
	Describir la problemática actual del mercado Los precursores, referente a la accesibilidad.					Técnica: Observación Instrumento: Ficha de observación Fuente: Mercado Los Precursores	Enfoque: Cualitativo Diseño: Fenomenológico Nivel: Descriptivo		
	Evaluar el impacto actual de la accesibilidad del mercado Los Precursores, desde la perspectiva del discapacitado					Perspectiva de la persona con discapacidad	Nivel de seguridad Nivel de autonomía	Técnica: entrevista Instrumento: guía de entrevista semiestructurada Fuente: un comerciante, un comprador y una persona con discapacidad	Validadores: MSc. Arq. Pedro Nicolás Chavez Prado Mgtr. Arq. Jhonatan Enmanuel Cruzado Villanueva Mgtr. Gerard Alberto Egusquiza Monteagudo
	Describir los beneficios de la accesibilidad para la diversidad de usuarios que accedan al mercado Los Precursores					Diversidad antropométrica	Desarrollo del hombre a través del tiempo Condiciones de discapacidad	Niñez Adolescencia Juventus Adultez Adulto mayor Física Visual auditiva	