

**UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO**  
**FACULTAD DE INGENIERÍA**  
**ESCUELA DE ARQUITECTURA**



**Propuesta de estrategias de arquitectura inclusiva para solucionar la  
inaccessibilidad en el centro Monumental de Chiclayo**

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE  
ARQUITECTO**

**AUTOR**

**Katherin Jhomira Bances Carmen**

**ASESOR**

**Miguel Fernando Echeandia Vallejos**

<https://orcid.org/0000-0002-7217-4785>

**Chiclayo, 2024**

**Propuesta de estrategias de arquitectura inclusiva para solucionar  
la inaccesibilidad en el centro Monumental de Chiclayo**

PRESENTADA POR

**Katherin Jhomira Bances Carmen**

A la Facultad de Ingeniería de la  
Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo  
para optar el título de

**ARQUITECTO**

APROBADA POR

Cesar Fernando Jimenez Zuloeta  
PRESIDENTE

Jose Carlos Arriaga Saavedra  
SECRETARIO

Miguel Fernando Echeandia Vallejos  
VOCAL

## **Dedicatoria**

Para mis amados padres y hermanos. Su amor, apoyo y paciencia han sido la fuerza que me impulsa en este largo camino académico. A ustedes les dedico este logro, símbolo de nuestra unión y del valor que le otorgan a la educación. Siempre fueron mi inspiración constante.

## **Agradecimientos**

Con una inmensa gratitud, reconozco la importancia esencial que tuvieron en mi éxito académico. A Dios, por su gracia infinita y su guía divina. A él, por su apoyo constante y ánimo. Y a mis amigos, quienes me acompañaron durante todo este extenso trayecto. Este logro es fruto de su generosidad y confianza en mí.

# BANCES CARMEN KATHERIN JHOMIRA

## INFORME DE ORIGINALIDAD

<b>7</b> %	<b>7</b> %	<b>1</b> %	<b>2</b> %
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

## FUENTES PRIMARIAS

<b>1</b>	<b>hdl.handle.net</b> Fuente de Internet	<b>1</b> %
<b>2</b>	<b>tesis.usat.edu.pe</b> Fuente de Internet	<b>1</b> %
<b>3</b>	<b>www.scribd.com</b> Fuente de Internet	<b>&lt;1</b> %
<b>4</b>	<b>leyes.congreso.gob.pe</b> Fuente de Internet	<b>&lt;1</b> %
<b>5</b>	<b>oldri.ues.edu.sv</b> Fuente de Internet	<b>&lt;1</b> %
<b>6</b>	<b>repositorio.ucv.edu.pe</b> Fuente de Internet	<b>&lt;1</b> %
<b>7</b>	<b>es.slideshare.net</b> Fuente de Internet	<b>&lt;1</b> %
<b>8</b>	<b>123dok.org</b> Fuente de Internet	<b>&lt;1</b> %
<b>9</b>	<b>www.conaipd.gob.sv</b> Fuente de Internet	<b>&lt;1</b> %

## Índice

<b>Resumen .....</b>	<b>6</b>
<b>Abstract .....</b>	<b>7</b>
<b>Introducción.....</b>	<b>8</b>
<b>Revisión de literatura.....</b>	<b>10</b>
<b>Materiales y métodos .....</b>	<b>23</b>
<b>Resultados y discusión .....</b>	<b>24</b>
<b>Conclusiones .....</b>	<b>53</b>
<b>Recomendaciones .....</b>	<b>56</b>
<b>Referencias.....</b>	<b>58</b>
<b>Anexos .....</b>	<b>61</b>

## Resumen

Los espacios urbanos comprenden tanto la movilidad y desplazamiento de individuos, así como también su relación con el entorno y con los demás. Es por ello que es importante que cada lugar responda a las necesidades de sus habitantes. Sin embargo, en el Centro Monumental de Chiclayo existe una desigualdad que deja de lado a las personas con discapacidad, provocando así una inaccesibilidad urbana. Por lo tanto, se tiene que crear lugares que sean inclusivos y que se diseñen para personas con condiciones de discapacidad. Por esta razón, la investigación tiene como objetivo general proponer estrategias de arquitectura inclusiva para solucionar la inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo de forma que se pueda lograr el libre desplazamiento e inclusión de todos los usuarios. Es así que se diagnosticó la movilidad actual de inaccesibilidad por medio de un análisis y registro de campo, basándose en usos, morfología y flujos, donde se pudo ver el estado en que se encontraba la movilidad urbana, identificando subsectores de acuerdo a diferentes niveles de dinamismo. Posteriormente, se determinaron factores que originan la inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo, encontrando una serie de barreras urbanas que generan la inaccesibilidad y perjudican a ciertas personas sobre todo con discapacidad. A continuación, se analizaron referentes para encontrar características de arquitectura inclusiva y estrategias para la adecuada solución en el sector. Finalmente, se resolvió la inaccesibilidad mediante una propuesta de arquitectura inclusiva en el Centro Monumental de Chiclayo, para lograr la inclusión de todas las personas.

**Palabras clave: Inaccesibilidad urbana, arquitectura inclusiva, discapacidad, movilidad, dinamismo.**

### **Abstract**

Urban spaces include both the mobility and movement of individuals, as well as their relationship with the environment and with others. That is why it is important that each place responds to the needs of its inhabitants. However, in the Monumental Center of Chiclayo there is an inequality that leaves aside people with disabilities, causing urban inaccessibility. Therefore, places have to be created being inclusive and for people with disabling conditions. For this reason, the general objective of the research is to propose inclusive architectural strategies to solve the inaccessibility in the Monumental Center of Chiclayo, so that free movement and inclusion of all users can be achieved. For this, the current mobility of inaccessibility was diagnosed through an analysis and field record, considering uses, morphology and flows, where the state of urban mobility was recognized, identifying subsectors according to different levels of dynamism. Subsequently, factors that cause inaccessibility in the Monumental Center of Chiclayo were determined, finding a series of urban barriers that generate inaccessibility and harm certain people, especially those with disabilities. Next, references were analyzed to find characteristics of inclusive architecture and strategies to use for the appropriate solution in the sector. Finally, the inaccessibility was resolved through a proposal for inclusive architecture in the Monumental Center of Chiclayo, to achieve the inclusion of all people.

**Keywords: Urban inaccessibility, inclusive architecture, disability, mobility, dynamism.**

## **Introducción**

La ciudad es el espacio urbano donde desarrollamos la vida colectiva y social, para lo cual cuenta con características particulares, pues es respuesta de las necesidades y ocupaciones que tienen las personas. Sin embargo, Bietti (2023) indica que hay un porcentaje de la población muy heterogénea, pues presenta realidades y prácticas distintas, no obstante, todas sufren diariamente las consecuencias de la discriminación social y la violación de sus derechos.

Esta es la falta que se comete casi siempre, el no pensar en el diseño para todos, ya que no todas las personas marchan de la misma forma debido a sus diferentes condiciones físicas. Es por ello, que, así como en otros países, se debe desarrollar el concepto del diseño universal, el cual promueve un diseño beneficioso, entendible y con accesibilidad para todo tipo de personas, sin importar sus particularidades, eliminando soluciones especializadas pues estas lo que hacen es segregar a la población. (Solano, 2020).

Hoy en día, hablar de discapacidad, es solo hablar de términos de salud. Gonzales (2021), hace mención de que la OMS define que la discapacidad no es un problema que radica únicamente en las características de un individuo, sino en las barreras que existen en la sociedad que limitan su participación plena y igualitaria en la ciudad.

Según Hung (2022), todas las personas en algún momento de su vida podrían tener alguna discapacidad, ya sea temporal o permanente, siendo los que permanezcan así hasta la vejez los que tengan más dificultades debido a que las ciudades no son planificadas de manera adecuada, no tienen en cuenta la accesibilidad y la inclusión, pues los problemas de inaccesibilidad urbana afectan a todas las personas que hacen uso del espacio. Estos problemas se viven diariamente, por ejemplo, al no tener un adecuado acceso a la infraestructura, un correcto desplazamiento o un buen mobiliario que permita disfrutar el espacio sin limitaciones.

En el centro monumental de Chiclayo existe inaccesibilidad urbana a causa de la deficiencia arquitectónica inclusiva, de las barreras urbanas, espacios excluyentes y falta de concientización de las personas, teniendo como consecuencia la inaccesibilidad inclusiva, barrios desfavorecidos y desigualdad urbana. Es así, que surge la pregunta: ¿Cómo solucionar la inaccesibilidad urbana en el centro monumental de Chiclayo?

Esta investigación, que tiene como alcance el Centro Monumental de Chiclayo, contribuye con el desarrollo urbano inclusivo, dando a todas las personas las mismas oportunidades y comodidades dentro de su entorno a través de estrategias de arquitectura inclusiva, beneficiando a usuarios con discapacidad como a usuarios que no tienen discapacidad. Además, se pretende que sea usada como ejemplo para futuros planes urbanos que incluyan la accesibilidad urbana como principal estrategia de desarrollo.

Es por ello que se ha planteado como objetivo general: Proponer estrategias de arquitectura inclusiva para solucionar la inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo para el libre desplazamiento e inclusión de todos los usuarios. De igual manera, para complementar la investigación se proponen objetivos específicos, empezando por diagnosticar la movilidad actual de inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo mediante el análisis de documentos y registro de campo de la zona para saber en qué estado se encuentra la movilidad urbana, donde se identificó sectores clasificados de acuerdo a usos, morfología y flujos, encontrando diferentes niveles de dinamismo de movilidad. A continuación, se procedió a determinar los factores que originan la inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo, a través de análisis de la zona para que la ciudad mejore y se adecue a sus diversas particularidades, encontrando que existen una serie de barreras urbanas que no permiten tener una accesibilidad adecuada en el sector. Posteriormente, se reconocen las características que deben tener las estrategias de arquitectura inclusiva en el Centro Monumental de Chiclayo, mediante un análisis de referentes, para lograr una propuesta con objetivos de diseño universal. Finalmente, se pasa a resolver, mediante una propuesta de estrategias de arquitectura inclusiva, la inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo, para la inclusión de todas las personas con dificultades físicas.

## Revisión de literatura

Existen diferentes conceptos sobre discapacidad, tal como explica Cuesta, O. & Meléndez, S. (2019) nos dice que el médico puede ver la discapacidad como un problema que tiene una persona y necesita tratamiento, por otro lado, desde una perspectiva social, la discapacidad se entiende como la dificultad para ciertas personas en la participación dentro de un espacio urbano. Esto para el urbanismo es muy importante, por lo que el autor asegura que se debe buscar soluciones socioculturales para generar arquitectura inclusiva y eliminar las barreras de inaccesibilidad urbana relacionadas con discapacidad, pues estas generan una exclusión, que no permite a las personas desplazarse y desarrollarse correctamente. Además, considera la comunicación urbana, que estudia el comportamiento del usuario con la ciudad, y plantea estrategias de inclusión que integren a las personas discapacitadas con la dinámica de la ciudad. Para ello, se debe proyectar a escenarios imaginarios que permitan entender las necesidades de todos para que el diseño de la ciudad sea accesible e inclusivo.

Por otro lado, la Real Academia Española (2022) define a la discapacidad como *“situación de la persona que, por sus condiciones físicas, sensoriales, intelectuales o mentales duraderas, encuentra dificultades para su participación e inclusión social”*.

No obstante, la finalidad de esta investigación no está condicionada solo a las personas con discapacidad, sino que se pretende demostrar que la inaccesibilidad urbana afecta a todas las personas sin importar si tienen alguna limitación o no.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (2019), la discapacidad es parte de la condición humana. Entonces, todos pueden sufrir de alguna discapacidad en algún momento, por lo que la sociedad debe estar preparada para no tener limitaciones.

Entonces, relacionando a la discapacidad con el espacio urbano, Fabregat, N. (2019) asegura que existe un desconocimiento del significado de discapacidad, pues no se tiene en cuenta cuánto es afectada una persona discapacitada y su entorno, puesto que aquellas personas se enfrentan a una vida llena de contradicciones y problemas que se dan por factores que los limitan. Pero estos factores no son cualidades propias sino barreras en el espacio que terminan por excluirlos, es por ello que es importante la eliminación de dichos elementos que generan inaccesibilidad y preocuparse por una arquitectura que no tenga solo un objetivo estético.

Cabe señalar la importancia de comprender la diversidad de usuarios y que el arquitecto no solo debe diseñar más allá de lo estético y espacial, sino que debe atender a todos los aspectos funcionales y humanos de un diseño arquitectónico y urbano. Esto implica considerar la interacción de los diferentes individuos con un espacio, teniendo en cuenta tanto sus necesidades físicas como emocionales y sociales. En consecuencia, es fundamental crear entornos que sean accesibles para todo tipo de usuario, y sobre todo promover la igualdad y la inclusión. (Solano, E. 2020).

Paniagua, L. (2023) investigó las experiencias sobre la movilidad de personas con discapacidad en Costa Rica, centrándose en cómo las ciudades, originalmente diseñadas para cuerpos considerados "capaces" según normas hegemónicas, excluyen a aquellos con diversas capacidades físicas y sensoriales. Utilizando métodos etnográficos, como conversatorio en movimiento y medios audiovisuales, este estudio profundizó en la noción de urbanismo "capacitista", que refleja cómo el diseño y la gestión urbanos favorecen ciertos tipos de cuerpos y dificultan la movilidad de otros. Se analiza cómo los sujetos que padecen dificultades físicas, establecen simbiosis con tecnologías y redes para superar las limitaciones impuestas por un entorno no inclusivo. Este enfoque buscó destacar las consecuencias de un urbanismo que prioriza ciertas capacidades físicas y sensoriales, evidenciando las dificultades que afrontan las personas con discapacidad en su vida diaria. Además, planteó la necesidad de replantear las dinámicas de movilidad desde una perspectiva de interdependencia, considerando sistemas de apoyo para la movilidad que se conforman mediante redes y acuerdos sociales. La investigación enfatizó la importancia de comprender y abordar estas problemáticas para promover ciudades más inclusivas y accesibles, no solo desde una perspectiva física, sino también desde la adaptación de las infraestructuras y normativas a las diversas necesidades y capacidades de la población.

No obstante, hay lugares a los cuales es difícil acceder o que no es posible cruzar fácilmente, ya que no cuentan con una infraestructura apropiada para todas las personas. Berdeja (2023), asegura que este problema se da porque no se ha considerado un diseño incluyente pues no se tuvo en cuenta a los peatones, a las personas que hacen uso de transporte público, ni a los ciclistas. Todo esto como resultado del diseño que no toma en cuenta la accesibilidad universal.

Es debido a esa omisión que las personas tienen que enfrentar desafíos por sus condiciones físicas que terminan dificultándole su integración a la vida social. Según Martínez, M. (2022), las barreras urbanas son el principal desafío que afrontan las personas con discapacidad, pues se perjudica la accesibilidad, movilidad y percepción del lugar. Por esta razón, el autor asegura que se deben reducir o eliminar las barreras urbanas para que las personas puedan participar activamente en todos los ámbitos de la vida a través de la consideración de características que activan los sentidos de las personas con discapacidad, como la temperatura, acústica, textura y colores.

Gaibor, V. (2022) considera al espacio público y áreas entre la infraestructura y las calles como lugares fundamentales para el desarrollo y reunión de los individuos dentro de la sociedad. Sin embargo, nadie está libre de sufrir alguna lesión que genere limitaciones de cualquier tipo y dificulten la movilidad. La discapacidad resulta de relacionar las condiciones de salud de la persona, sus cualidades propias y factores externos, todo esto refleja la forma en que se desarrollan las personas. En este sentido, es importante saber que algunas ciudades generan inaccesibilidad, puesto que contienen algunas barreras urbanas en el área pública, excluyendo a algunos usuarios, sobre todo con movilidad reducida o algún tipo de discapacidad, dando a entender que este problema es ocasionado porque en la planificación de la ciudad no se tuvo en cuenta las necesidades de todas las personas. Algunas de estas barreras urbanas son las aceras, la iluminación, los pasos peatonales, los semáforos, la señalización, zonas de espera, protección climática y rampas, los cuales deben ser establecidos en los planes de desarrollo urbano, teniendo en cuenta a las personas con necesidades diferentes, para brindar a todas las personas una correcta accesibilidad en el espacio en el que habitan.

Sin embargo, (Alcívar Vélez, y otros 2018) afirman que, en lugar de limitarse a obstáculos físicos evidentes, las barreras han evolucionado para abarcar una variedad de desafíos que dificultan la plena y equitativa interacción de las personas con su entorno. Estas barreras ya no se limitan únicamente a obstáculos físicos como escalones estrechos o zanjales, sino que también comprenden una escala más amplia de desafíos que surgen en el trato de las personas con su entorno. Esta comprensión más amplia reconoce la importancia de abordar y eliminar diversas formas de barreras para lograr una eliminación de la inaccesibilidad urbana.

Sánchez, C. (2022) habla de inaccesibilidad urbana como uno de los inconvenientes más trascendentales de las ciudades, que se da por el incumplimiento de la normativa de

planificación, ocasionando lugares inaccesibles, inseguros y que no permiten una buena relación de individuos, debido a factores como aceras discontinuas, falta de pavimento adecuado o ausencia de urbanismo táctico. Estos elementos que mayormente no cumplen con las características que se requieren, se relacionan con accesibilidad urbana, la cual comprende todas las características de las calles, donde se tienen elementos como el mobiliario urbano, las rampas, los pasos peatonales, la señalización, los semáforos, carteles que pueden ser entendidos por individuos con limitaciones, y también señales para usuarios con algún tipo de discapacidad. Dichos elementos, algunas veces se convierten en barreras, entendidas como obstáculos que impidan o limiten la movilidad e interacción del individuo, por lo tanto, surge también la eliminación de barreras, como un proceso con alternativas para que las personas discapacitadas puedan tener acceso a todos los espacios urbanos y de esta manera lograr una correcta accesibilidad.

Se define como accesibilidad universal a la característica que deben tener los entornos, productos, servicios y dispositivos para que las personas, sin tomar en cuenta sus características o capacidades, puedan entenderlos, usarlos y favorecerse de ellos de manera segura, cómoda, independiente y sin esfuerzo posible. (Hernández Galán & Borau Jordán, 2019)

A lo largo del tiempo, no se ha tenido en cuenta el término accesibilidad urbana y lo importante que es aplicarlo en la ciudad. Para Tapia, M. (2022), la accesibilidad es primordial para conectar a las personas y ofrecer las oportunidades que necesitan, así como también conectar al usuario con el espacio para encontrar un equilibrio urbano.

González, L. (2021) llevó a cabo un estudio detallado sobre la accesibilidad urbana en distintos tramos de comunas en Santiago de Chile, específicamente en el contexto del diseño de veredas y espacios peatonales. Se evaluó cómo se cumplen las normativas de accesibilidad universal y se identificaron brechas territoriales en su implementación. Además, se observó que el diseño adecuado de las veredas, considerando elementos como la franja de servicio y la sinuosidad de la ruta accesible, puede influir significativamente en la accesibilidad y en el cumplimiento normativo. Por otro lado, el autor analizó la relación entre la concentración de actividades comerciales, la presencia de residentes mayores y la accesibilidad, y se concluyó que estas variables no siempre correlacionan con un mayor cumplimiento normativo. También se examinaron aspectos legales, de preferencias de diseño urbano y político-territoriales para proponer estrategias y un Plan Territorial de Accesibilidad que aborde estas cuestiones en la

planificación y mejora de la accesibilidad urbana. Estos hallazgos y conclusiones contribuyen a entender las complejidades de la accesibilidad urbana y ofrecen recomendaciones para su abordaje en futuros proyectos y políticas urbanas para que los equipos municipales puedan mejorar la accesibilidad de manera específica en sus territorios.

Por otro lado, Chacón, K. (2018) presenta una investigación que aborda la relevancia de la accesibilidad universal en el ámbito del desarrollo urbano, especialmente enfocándose en la planificación de ciudades inclusivas. Asimismo, recalca el valor de considerar la accesibilidad en la mejora del sector público, respaldada por acuerdos internacionales como la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. El estudio se concentró en analizar la accesibilidad en plazas monumentales del centro histórico de Madrid, utilizando una metodología específica de evaluación. Los resultados obtenidos revelaron que, actualmente, el nivel de accesibilidad es del 68%, pero con intervenciones adecuadas, este nivel podría elevarse al 97%, evidenciando el potencial de mejoras significativas; además, resalta la variabilidad en los niveles de accesibilidad entre las diferentes plazas y subraya la necesidad de priorizar la seguridad en espacios públicos, así como mejorar la autonomía y comodidad para todas las personas. Por otro lado, identifica las deficiencias en la atención a diferentes tipos de discapacidad y ofrece recomendaciones para futuras intervenciones urbanas y políticas de accesibilidad.

Los sectores urbanos son entendidos como espacios donde los usuarios se desplazan o movilizan para desarrollar ciertas actividades. A pesar de esto, no hay ciudades que hayan tomado en cuenta lo que necesitan las personas discapacitadas. Esta es una razón de que no exista accesibilidad urbana, generándose obstáculos que limitan la integración y desarrollo de todas las personas.

Acevedo, P. (2022) hace distinción entre los términos transporte y movilidad, puesto que el segundo se refiere no solo a los vehículos sino también a los usuarios y su forma de transitar en la ciudad. Es por ello que se centra en analizar la movilidad urbana y relacionarla con accesibilidad universal.

En primer lugar, se analiza cuánto influyen las condiciones de habitabilidad a la accesibilidad de la avenida, mediante subdimensiones como las características de las vías, su iluminación y seguridad, teniendo como resultado que no existe habitabilidad en la avenida y

no es accesible, debido a que se encontró que la vía se encuentra en mal estado y tiene problemas con las aceras, el mobiliario urbano, la iluminación pública y la seguridad. Dichos problemas se intensifican en el tramo de la Urb. Semirústica El Bosque. Por lo tanto, la falta de habitabilidad ocasionada por las malas condiciones de la avenida hace que no pueda existir correcta accesibilidad en la misma.

Posteriormente, se analizan los desplazamientos para encontrar de qué manera estos se ven relacionados con la accesibilidad en la avenida, con muestras de tránsito en distintas horas y días, donde se encuentra que, de acuerdo a los desplazamientos, existe accesibilidad en la avenida, sin embargo, es deficiente, puesto que debería priorizarse el tránsito peatonal y de ciclistas para que exista una diversidad en los desplazamientos. A continuación, se determinan actividades realizadas con frecuencia en la zona para determinar su relación con la accesibilidad de la avenida, encontrando una tendencia de agrupación de actividades en la Urb. El Bosque y una diferencia de uso de suelo en la Urbanización Semirústica El Bosque. La accesibilidad es menor en el área que tiene usos incompatibles con el residencial.

Se concluye que la movilidad urbana repercute en el acceso de la vía Honorio Delgado, a causa de su deficiente accesibilidad encontrada, que es predominante en los puntos más afectados en cuanto a las dimensiones analizadas de movilidad urbana.

Según Olmos (2020), se entiende que antes la movilidad les daba prioridad a los vehículos y esto generaba una serie de problemas ambientales, por lo que fue necesario reestructurar la calle como espacio público para los usuarios, con las condiciones adecuadas para una correcta accesibilidad y calidad de vida. Para ello, incluye una serie de estrategias que logren hacer un lugar más habitable: mejorar la infraestructura para el peatón, reasignar los espacios viales, cambiar el trazado urbano y hacer una mixtura de usos.

De otra manera, explica Sánchez, M. (2020), que la accesibilidad no se suele relacionar a términos urbanos, sino que se asocia a las limitaciones físicas en vez de a las condiciones mínimas que debe cumplir un espacio. Algunos aspectos que se relacionan con la accesibilidad urbana son la arborización, la tipología de mobiliario, los flujos peatonales, el espacio público urbano y las barreras urbanas, pues las características físicas del espacio tienen una fuerte influencia, así como también, en la mayoría de casos, repercuten negativamente en el usuario y su vínculo con el entorno. Además, existen factores socioculturales, condicionados por la

funcionalidad, que intervienen en la accesibilidad, como la integración a personas que tienen alguna limitación, la seguridad y las actividades que se realizan, todos estos relacionados a la condición en la que se encuentra el espacio. Por lo tanto, las malas condiciones de accesibilidad tienen un impacto negativo al no permitir la integración y relación de usuarios en el espacio, provocando desintegración y exclusión sociocultural.

Del mismo modo Castillo, M. (2018) señala que la accesibilidad y la movilidad sostenible son esenciales en la planificación de espacios públicos, ya que garantizan que todos los individuos, independientemente de sus capacidades o limitaciones, puedan aprovechar y disfrutar de dichos espacios de manera autónoma y segura. Por ende, el diseño universal, fomenta la inclusión y la igualdad de acceso para todos, se considera fundamental en la creación de espacios públicos accesibles. Sin embargo, la implementación de accesibilidad tanto en ámbito urbano como arquitectónico permanece sin resolverse por completo, se visualiza que las ciudades carecen de sistemas que posibiliten su uso a todas las personas, por lo tanto, se debe adaptar la accesibilidad universal con carácter inmediato y así lograr transformar de manera considerable a los barrios y edificaciones para construir una ciudad más empática. (Menchero, G.; Caripo, A.; 2022)

Según Zumelzu (2020), el espacio urbano ha pasado de ser compacto a fragmentarse, es por ello que se ha ido perdiendo la escala de barrio y la accesibilidad peatonal. Esta se vio afectada por la ausencia de espacios verdes, la reducción de la vereda y la aparición de muros ciegos. También afirma que las personas eligen sus recorridos por medio de la sensación que les genera la calidad espacial y no por la distancia que estos impliquen, por esta razón considera condiciones a tener en cuenta para lograr una mayor accesibilidad que son: variedad de usos, densidad de vivienda, caminos amplios, antejardines y espacios verdes.

La accesibilidad es un derecho que promueve las mismas oportunidades para todos. Una correcta accesibilidad es la que se forma junto con el proyecto y no como una solución para un problema, esta puede tenerse en cuenta desde el inicio de un diseño o puede adaptarse a diseños existentes. Para ello es importante considerar el diseño universal basado en siete principios que son uso equitativo, flexibilidad en el uso, uso simple e intuitivo, información perceptible, tolerancia al error, área suficiente para el ingreso y el uso, y bajo esfuerzo físico, con el objetivo de que la mayoría de personas puedan disfrutar los espacios. (Moreno, B. 2019).

Por otro lado, Moreno, H. (2021) relaciona a la accesibilidad con la palabra “todos”, pues reconoce como su significado a individuos con discapacidad y también habitantes que puedan necesitar de la accesibilidad en algún momento de su vida, sin necesidad de ser parte de un grupo determinado de personas. Por esta razón, es transcendental saber de qué manera percibe una persona que no sufre discapacidad los elementos arquitectónicos que se supone son exclusivos para discapacitados, como rampas, barandas, escaleras, etc. De acuerdo con esto, el autor encuentra que los elementos de accesibilidad favorecen no solo a personas discapacitadas, sino también a personas sin discapacidad; comprobando así, que es necesaria la eliminación de barreras arquitectónicas para lograr una plena accesibilidad en los espacios y lograr un beneficio integral para todos.

Petzold, A. & Mustieles, F. (2020) destacan que, a pesar del reglamento internacional y nacional de accesibilidad universal en espacios públicos, su implementación es muy limitada. Los autores señalan que existe deficiencias tanto "duras" como "blandas" en relación con la accesibilidad. Las deficiencias "duras" se refieren a problemas físicos, como la discontinuidad de las huellas podó táctiles y la falta de unidades de transporte adecuadas para personas con discapacidad. Por otro lado, las deficiencias "blandas" incluyen la falta de información y comunicación sobre el proyecto, así como la ausencia de entidades encargadas de supervisar y garantizar la accesibilidad universal en el espacio público. Estas deficiencias comprometen el derecho a la accesibilidad y el bien público de la inclusión.

Chacón, K. (2018) aborda la relevancia de la accesibilidad universal en el ámbito del desarrollo urbano, especialmente enfocándose en la planificación de ciudades inclusivas. Asimismo, enfatiza la importancia de considerar la accesibilidad en la mejora del espacio público, respaldada por acuerdos internacionales como la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. El estudio se concentró en analizar la accesibilidad en plazas monumentales del centro histórico de Madrid, utilizando una metodología específica de evaluación. Los resultados obtenidos revelaron que, actualmente, el nivel de accesibilidad es del 68%, pero con intervenciones adecuadas, este nivel podría elevarse al 97%, evidenciando el potencial de mejoras significativas; además, resalta la variabilidad en los niveles de accesibilidad entre las diferentes plazas y subraya la necesidad de priorizar la seguridad en espacios públicos, así como mejorar la autonomía y comodidad para todas las personas. Por otro lado, identifica las deficiencias en la atención a diferentes tipos de discapacidad y ofrece recomendaciones para futuras intervenciones urbanas y políticas de accesibilidad.

González, C.; Vásconez, M. (2019) aborda la complejidad de la accesibilidad en el diseño arquitectónico y su interdependencia con las normativas establecidas; se resalta que esta relación ha dado lugar a barreras arquitectónicas y a una sectorización espacial que divide y limita a la sociedad, por lo cual se menciona la falta de un cambio en la concepción y práctica arquitectónica para lograr espacios verdaderamente inclusivos y accesibles para todos. Por lo tanto, el autor propone un enfoque metodológico colaborativo que involucre a la comunidad en la transformación de los espacios en donde se comparten experiencias, conectadas con lo habitual y lo público, considerando las tensiones sociales y políticas del contexto.

Asimismo, se argumenta que la accesibilidad debe ser una condición clave en la concepción arquitectónica, diseñada para ciudadanos singulares que necesitan integrarse plenamente en áreas usuales proyectados a escala humana y social. También se destaca la importancia de formar expertos aptos para implementar técnicas de proyección inclusiva y generar conocimiento, así como de involucrar a la escuela en la práctica pedagógica para realizar arquitectura inclusiva en contextos colaborativos de aprendizaje.

Por último, se plantea que el plan arquitectónico accesible no solo involucra al diseño de áreas que integren la diversidad humana, sino que otorga un nuevo papel a las comunidades en su representación material y comprensión. Este enfoque se percibe como esencial en el contexto actual y es una condición específica de los espacios que ha sido históricamente necesaria, aunque ahora más que nunca se requiere una atención renovada. Por lo tanto, esta propuesta destaca la importancia de una visión inclusiva y socialmente comprometida en la arquitectura contemporánea. González, C.; Vásconez, M. (2019)

La arquitectura inclusiva se basa en la eliminación de barreras arquitectónicas y en el diseño de espacios que sean accesibles y funcionales para las personas, independientemente de sus capacidades físicas, sensoriales o cognitivas. Esta perspectiva busca diseñar espacios que promuevan la igualdad y la autonomía, teniendo en cuenta la diversidad de la población. Para lograrlo, es esencial considerar los menesteres de los habitantes con discapacidad y otros grupos, como personas de avanzada edad o mujeres embarazadas. Además, la arquitectura inclusiva debe ser desapercibida, integrándose de manera natural en el entorno construido, sin destacar como una solución especial, sino como parte integral de un diseño accesible y equitativo. (Loblowitz Bekker, 2019).

Silva, R., Gaete, M. y Campos, L. (2019), asegura que las ciudades tienen algunas barreras que limitan el paso por los diferentes espacios, convirtiéndose en maneras de exclusión para varios grupos de la sociedad. Además, precisa que la inclusividad en la arquitectura como la creación de edificaciones que permitan acceder al espacio urbano y construido para que todos los usuarios puedan desarrollar sus necesidades dentro de la ciudad teniendo en cuenta también el reconocimiento activo y permanente de la desigualdad para evitar la discriminación.

Según Álvarez, L (2021) los lugares donde realizamos nuestras actividades diarias dentro de la ciudad tienen diferencias y jerarquías, pues el espacio actúa como un instrumento de control sobre las relaciones sociales, por lo tanto, esta manera en que se diseñan los espacios favorece o perjudica a ciertas personas. No obstante, afirma que para que las ciudades tengan éxito se debe contar con una relación entre el espacio y las necesidades cotidianas para ofrecer una mejor calidad de vida. Partiendo de esta idea, hace referencia a cumplir ciertas cualidades como la cercanía entre lugares que permita llegar caminando y en transporte público, la diversidad de usos, que los usuarios puedan desenvolverse de manera independiente y segura, que permitan socializar, y que los habitantes participen en decisiones urbanas.

Baba, M. (2022) menciona que los espacios inclusivos no son solo espacios a los que todos, sin importar sus condiciones, tienen acceso, sino también lugares donde se sienta lo que el espacio quiere transmitir. Sin embargo, la arquitectura inclusiva para algunos resulta complicada pues se tiene que tener consideraciones extra que implican un mayor tiempo en el diseño. Se suele realizar estacionamientos y baños más amplios, rampas, espacios para silla de ruedas, pero son implementaciones que se dan al final en los proyectos para cumplir con las normativas.

En el artículo *“El rol accesible del espacio público”*, Castillo, M. (2018) sienta bases de relevancia en accesibilidad y diseño inclusivo en entornos urbanos. Definiendo al espacio público como un concepto complejo que abarca diversos elementos y fundamental para analizar las condiciones de vida en las ciudades contemporáneas; este término incluye plazas, parques, calles, centros comerciales, y más, así como la opinión pública y la ciudad en su conjunto. Su importancia radica en que representa el escenario donde la colectividad se refleja, el poder se manifiesta y se materializa el simbolismo colectivo; es un lugar de interacción social, un punto de encuentro donde las personas interactúan cara a cara, influyendo en la eficacia de vida

urbana. En el contexto del desarrollo urbano, el espacio público se considera imprescindible y está sujeto a políticas públicas que buscan garantizar la accesibilidad y movilidad sostenible. La noción de accesibilidad ha evolucionado más allá de descartar de barreras urbanas, abordando no solo aspectos sociales, si no también culturales y económicos.

Por ende, el diseño universal se presenta como un enfoque holístico para asegurar la accesibilidad en todos los ámbitos, promoviendo la equivalencia de oportunidades para todos los habitantes. Cabe resaltar que, en la sociedad contemporánea, se reconoce que el espacio público accesible es un derecho ciudadano esencial para interactuar de forma segura, cómoda y autónoma, promoviendo la igualdad social y la equidad urbana.

De la Rosa, A. (2020) estudia la accesibilidad universal en asentamientos humanos basándose en los siete principios del diseño universal, con la finalidad de crear escenarios y estrategias de planeación urbana para crear una accesibilidad universal. Se analiza vialidades de distinta jerarquía, encontrando que estas presentan condiciones variables por tramos. Esto relacionado a accesibilidad, da como resultado que el índice de accesibilidad es bajo, puesto que las vías no tienen las condiciones adecuadas para su correcto uso, además, estas calles tienen elementos que hacen más difícil el tránsito por ellas. Estos factores, como rampas, cruces peatonales, señales y obstáculos, limitan las actividades de los individuos, sobre todos a los usuarios con discapacidad.

Por lo tanto, se debe propiciar a tener accesibilidad universal mediante estrategias de mejoramiento y mantenimiento de las vías. Para ello, se propone considerar a la accesibilidad universal como una red, donde se involucre el sistema normativo y el sistema de planeación, creando un sistema para facilitar el acceso de los habitantes a las diferentes áreas, mediante la eliminación de vías alternas, la ampliación de banquetas, la eliminación de pasos peatonales a desnivel, la diversificación de actividades, implementación de losas podo táctiles, diseño de pisos, señales, aumento de rampas y sendas peatonales, para así poder brindar a todos la facilidad de desarrollo igualitario en el entorno.

Por otro lado, Moreno, H. (2021) demuestra que la implementación del diseño universal en los espacios otorga beneficios para todos y mejora nuestro desplazamiento en el espacio arquitectónico. Asimismo, asegura que la diversidad se logra en los espacios a través del

mejoramiento del diseño de los espacios, las circulaciones, los accesos, promoviendo la arquitectura inclusiva e integrando a personas que tengan limitaciones o discapacidades, para que así puedan tener mejores condiciones de vida.

Los principios del diseño universal se centran en crear entornos, productos y servicios que sean flexibles y se adapten a diversas preferencias y capacidades individuales. Deben ser comprensibles de manera intuitiva, independientemente de la experiencia o habilidades cognitivas de los usuarios, asimismo ser fácilmente perceptible para todas las personas (sin importar sus capacidades o el entorno en el que se encuentren). Se busca minimizar los errores fortuitos o causados por equivocación, y los elementos deben tener dimensiones adecuadas para su uso sin esfuerzo adicional. En resumen, el diseño universal busca la eficacia y la accesibilidad para todos con la menor dificultad posible. (Navarro Astor, 2021)

“*Ciudades inclusivas y accesibles*” hace mención a la Agenda 2030 que tiene por objetivo de desarrollo sostenible tener ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. Esto debe ser tomado en cuenta para lograr un diseño universal y accesible, lo cual se considera como un reto puesto que no se trata solo de colocar rampas de ingreso o servicios higiénicos adecuados, sino que se debe satisfacer las necesidades de todos y no solo de un grupo de personas. Por lo tanto, se apoya en el principio de “*no dejar a nadie atrás*” para lograr un desarrollo urbano inclusivo. Una ciudad inclusiva se caracteriza porque todos los usuarios, sin importar su condición mental, social, física, su religión, sexo, raza, etc., sean beneficiarios de las oportunidades que el lugar ofrece.

A partir de ahí, se plantea 6 pilares para la inclusión: La no discriminación, considerando accesos y desplazamientos adecuados. Participación, que al diseñar se piense en todos y que no existan obstáculos que dificulten la circulación de las personas. Accesibilidad, con estrategias urbanas inclusivas que junto con la normativa garanticen ciudades no discriminatorias. Los últimos pilares que son creación de capacidades, y datos para el desarrollo, tratan de unir a estudiantes universitarios con los gobiernos regionales y locales que trabajen para eliminar los obstáculos que causan inaccesibilidad en la ciudad. *Cisternas, M. (2019).*

Angarita, D; Jiménez, D.; Monsalve, M. (2021) resalta la necesidad de establecer en Ecuador una política inclusiva que asegure la accesibilidad efectiva para los usuarios que padecen dificultades físicas. Se destaca la importancia de abordar esta cuestión de carácter integral, tanto

a nivel gubernamental como a través de la colaboración activa con los Gobiernos Autónomos Descentralizados. Para lograr una inclusión genuina, se recalca la importancia de fortalecer la normativa existente y desarrollar nuevas políticas públicas. Además, se hace enfoque en la necesidad de una aportación activa de la sociedad, en coordinación con el gobierno central y las autoridades locales, junto con actores sociales relevantes. Esto debe centrarse en promover el respeto hacia las áreas destinadas a las personas que tienen dificultades físicas y en implementar una sólida política de capacitación y reflexión continua. Su objetivo final fue disminuir las violaciones de derechos que a menudo afronta este grupo prioritario y optimizar sus condiciones de vida, con medidas concretas como la mejora de rampas y señalización, así como la erradicación de la discriminación.

Entonces, tal como dice Ipiña. O. (2019), para optimizar las condiciones de vida de las personas es primordial sensibilizar a la población sobre lo que los discapacitados necesitan, puesto que existen barreras que los limitan. Es por ello, que se debe procurar que exista seguridad en las áreas de circulación y en las áreas comunes, así como también acceso a transportes, estacionamientos, equipamientos, y tener una buena organización de recorridos, para así mejorar la accesibilidad en la ciudad. Es necesario para esto, emplear las estrategias del diseño universal que permita el diseño correcto de los espacios teniendo en cuenta las dimensiones mínimas y necesidades requeridas; de esta forma se puede lograr la integración de los usuarios en el espacio público, las correctas circulaciones, mobiliario y pavimento adecuado, así como también accesorios para personas con discapacidad.

Herrera (2018) asegura que lo que en realidad es un reto al momento de proyectar es llevar a cabo un correcto análisis de las dinámicas de cada lugar, esto con la finalidad de satisfacer no solo las necesidades de la población, sino también que logre reflejar las características de la zona.

Es así que resulta importante considerar las cualidades del sector al momento del planteamiento de estrategias de accesibilidad, sobre todo para lugares importantes como centros monumentales, patrimonio y lugares turísticos donde la afluencia de personas será mayor. De acuerdo con Mateu, J (2018), los proyectos de accesibilidad en centros monumentales son una tarea compleja, pues se requiere tener en cuenta que no se pierdan las cualidades de los elementos y valores más importantes del lugar. Es por esta razón que evalúa factores

importantes de accesibilidad urbana como pasos peatonales, rejillas, pavimentos y mobiliario urbano, concluyendo que lo más importante en estos casos es la creación de recorridos accesibles para las personas, teniendo en cuenta las diversas condiciones de las mismas.

### **Materiales y métodos**

Para esta investigación y planteamiento de arquitectura inclusiva en el Centro Monumental de Chiclayo, se consideró cuatro fases. Se tomó en las dos primeras fases la inaccesibilidad y las dos siguientes se basan en la arquitectura inclusiva, dando como resultado final un solo enfoque.

**Tabla 1.**

*Proceso de técnicas e instrumentos de los objetivos*

<b>Objetivos</b>	<b>Técnica</b>	<b>Instrumentos</b>
<b>1° Fase</b>	Análisis de documentos y Observación	Mapeo y cartografía – Registro fotográfico y Fuentes secundarias
<b>2° Fase</b>	Análisis de documentos y Observación	Mapeo y cartografía – Registro fotográfico y Fuentes secundarias
<b>3° Fase</b>	Análisis de documentos	Fuentes secundarias
<b>4° Fase</b>	Análisis de documentos y Observación	Mapeo y cartografía y Fuentes secundarias

Tabla 1: Elaboración propia

En la fase uno, se analizó la movilidad actual de inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo. Utilizando la técnica de observación, se pudo reconocer la morfología urbana, usos y flujos que generen la inaccesibilidad en el sector. Con las fuentes secundarias se obtienen datos de usos y actividades que se realizan en el centro monumental. De esta manera, se sintetizan los datos para poder obtener resultados de dinamismo para saber cómo es la movilidad en el sector.

En la fase dos, se determinaron los factores que originan la inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo. Para esto, se analizaron documentos que indiquen cuáles son los factores que generan inaccesibilidad en el medio urbano, luego, mediante la observación, se reconocieron los factores que impiden el desplazamiento continuo y la accesibilidad para el

peatón que recorre por el área de estudio, así como también reconocer cuales son las zonas con mayor y menor presencia de estos factores.

En la fase número tres, se reconocieron las características que deben tener las estrategias de arquitectura inclusiva, mediante el análisis de documentos. Se analizaron referentes que aporten estrategias arquitectónicas y urbanas para el desplazamiento en centros monumentales nacionales o internacionales.

Finalmente, en la cuarta fase, se propuso resolver mediante la propuesta de estrategias de arquitectura inclusiva la inaccesibilidad, con el fin de mejorar el trayecto de los pobladores que tienen alguna dificultad para recorrer la ciudad. También se planteó un catálogo técnico – normativo de diseño para futuros proyectos que se plantearan en la urbe.

## **Resultados y discusión**

### **Dinamismo de la movilidad en el Centro Monumental de Chiclayo**

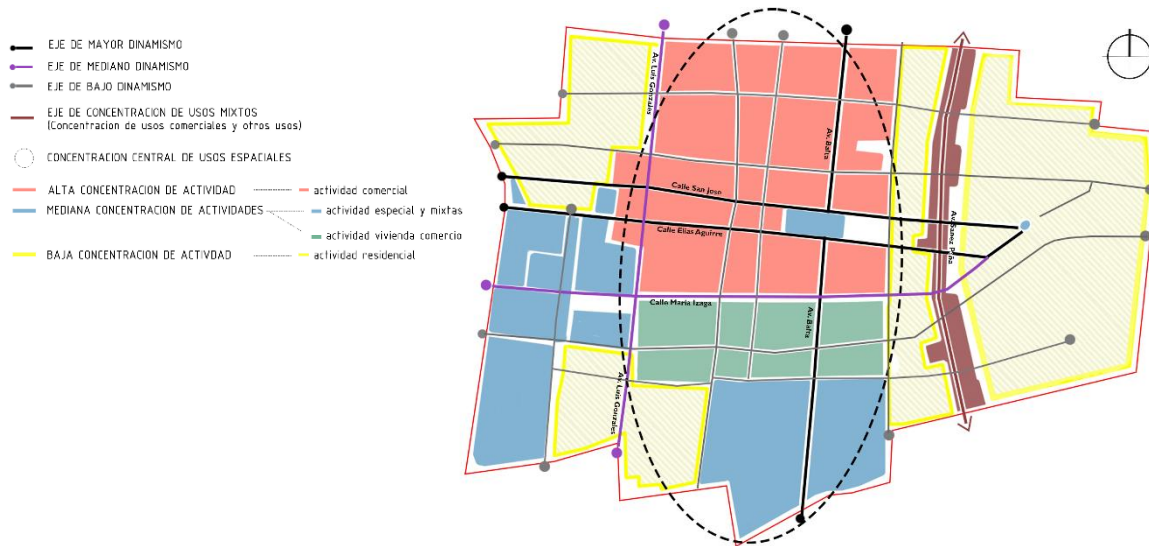
El Centro Monumental de Chiclayo ha sido una urbe dominada por la vivienda, debido a que así empezó a crecer la ciudad, lo cual se ha mantenido principalmente en la zona este. Sin embargo, se pudo apreciar también subsectores con diferentes características de uso, generando actividades que aportan dinamismo en cada sector.

Se encontraron ejes que, de acuerdo a su movilidad, generan diferentes intensidades de dinamismo. Los ejes de mayor dinamismo que se encontraron son la Av. Balta y las calles San José y Elías Aguirre, en las que predomina la actividad comercial. Los ejes de dinamismo medio son la Av. Luis Gonzales y la calle María Ízaga, donde se observó menor actividad comercial, así como también algunos establecimientos de salud y educación. Y el resto del sector comprende los ejes de dinamismo bajo donde se encontraron viviendas comercio y usos especiales. Además, se encontró un eje de concentración de usos mixto: la Av. Saenz Peña, que alberga usos como comercio, educación, vivienda, vivienda comercio y otros usos, percibiéndose como una barrera entre la zona residencial y comercial.

Al analizar los diferentes usos, también se encontró diferentes niveles de concentración de actividades que aportan dinamismo a cada zona. Se apreció mayor concentración en la zona norte donde predomina la actividad comercial, mediana concentración al sur donde hay actividades especiales como educación, salud y recreación, y baja concentración al este y noreste que son zonas de actividad residencial. Asimismo, se apreció que existe una concentración de usos

espaciales que generan mayor dinamismo en la zona central ya que albergan actividad comercial, vivienda comercio, residencial y otros usos.

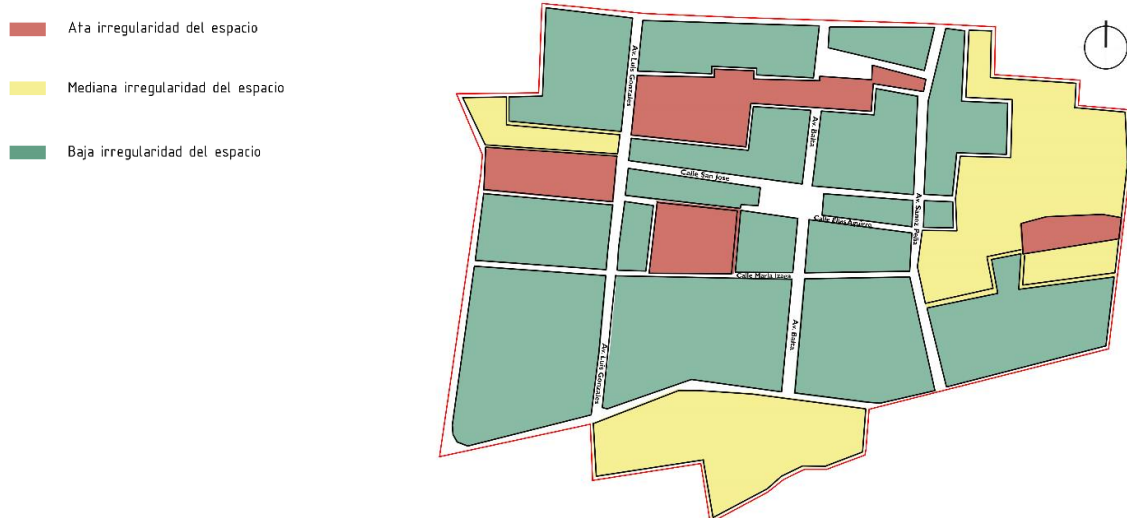
**Figura 1.**  
*Diagnóstico de usos.*



Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, se detectó que la morfología urbana está conformada por una zona de baja irregularidad, ubicada al centro del sector, que brinda al usuario mayor accesibilidad. La zona sur y noreste tiene una morfología de mediana irregularidad y por lo tanto mediana accesibilidad para las personas. Sin embargo, existen zonas de alta irregularidad donde la accesibilidad es baja.

**Figura 2.**  
*Diagnóstico de morfología urbana.*



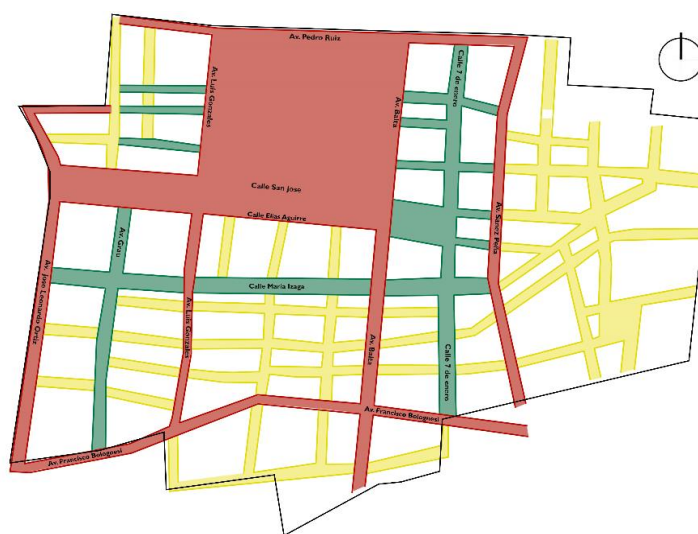
Fuente: Elaboración propia

La movilidad también está determinada por los flujos vehiculares y peatonales, los cuales generan diferentes intensidades de tránsito, en consecuencia, a la variedad de actividades que se generan. Existe una alta intensidad de tránsito en la zona central y en las vías más importantes donde se realizan varias actividades, principalmente al norte del sector donde se apreció concentración de comercio. También se observaron vías con mediana intensidad de tránsito que son las calles del centro del sector. Por último, las vías de baja intensidad de tránsito son las ubicadas en el resto del sector, donde predomina la actividad residencial.

**Figura 3.**

*Diagnóstico de flujos viales.*

- Alta intensidad de tránsito
- Media intensidad de tránsito
- Baja intensidad de tránsito



Fuente: Elaboración propia

La síntesis de los diagnósticos presentados da como resultado ciertas características que dividen a la zona de estudio en subsectores, que son clasificados por uso, morfología y flujos, con la finalidad de hacer un estudio más específico de cada sector que hay en el Centro Monumental de Chiclayo.



**Tabla 2.**  
*Valoración de componentes.*

VALORACIÓN DE LOS COMPONENTES					
VALOR	USO	VALOR	FLUJOS	VALOR	MORFOLOGIA
1	RESIDENCIAL	5	ALTO	1	ALTA IRREGULARIDAD
4	COMERCIO	4	MEDIO-ALTO	2	MEDIA IRREGULARIDAD
3	USOS ESPECIALES	3	MEDIO	3	BAJA IRREGULARIDAD
2	VIVIENDA COMERCIO	2	MEDIO-BAJO		
		1	BAJO		

EJE 1	Av. Balta	(4) COMERCIO	(5) ALTO	(3) BAJA IRREGULARIDAD
EJE 2	Av. Luis Gonzales y Maria Izaga	(3) USOS ESPECIALES	(4) MEDIO ALTO	(3) BAJA IRREGULARIDAD
EJE 3	Av. Sáenz Peña	(3) USOS ESPECIALES	(3) MEDIO	(3) BAJA IRREGULARIDAD

Fuente: Elaboración propia

El cuadro presentado a continuación, considera los nuevos valores encontrados en los cuadros anteriores, de acuerdo a su dinamismo, para después realizar una sumatoria de los valores y así ordenar los subsectores de menor a mayor.

**Tabla 3.**  
Sumatoria de valoración de componentes.

	SUMATORIA DE LOS VALORES DE LOS COMPONENTES						
	VALOR	USO	VALOR	FLUJOS	VALOR	MORFOLOGIA	TOTAL
A	1	Residencial	1	Bajo	1	Alta irregularidad	3
B	1	Residencial	1	Bajo	2	Media irregularidad	4
C	1	Residencial	2	Medio-Bajo	2	Media irregularidad	5
D	1	Residencial	1	Bajo	3	Baja irregularidad	5
E	1	Residencial	2	Medio-Bajo	3	Baja irregularidad	6
F	1	Residencial	3	Medio	2	Media irregularidad	6
G	1	Residencial	3	Medio	3	Baja irregularidad	7
H	4	Comercio	2	Medio-Bajo	2	Media irregularidad	8
I	1	Residencial	4	Medio-Alto	3	Baja irregularidad	8
J	2	Vivienda Comercio	3	Medio	3	Baja irregularidad	8
K	3	Usos Especiales	3	Medio	2	Media irregularidad	8
L	4	Comercio	3	Medio	1	Alta irregularidad	8
M	3	Usos Especiales	5	Alto	1	Alta irregularidad	9
N	4	Comercio	4	Medio-Alto	1	Alta irregularidad	9
Ñ	3	Usos Especiales	3	Medio	3	Baja irregularidad	9
O	3	Eje Mixto 3 Usos Especiales	3	Medio	3	Baja irregularidad	9
P	4	Comercio	5	Alto	1	Alta irregularidad	10
Q	3	Usos Especiales	4	Medio-Alto	3	Baja irregularidad	10
R	4	Comercio	3	Medio	3	Baja irregularidad	10
S	3	Eje Mixto 2 Usos Especiales	4	Medio-Alto	3	Baja irregularidad	10
T	4	Comercio	4	Medio-Alto	3	Baja irregularidad	11
U	4	Eje Mixto 1 Comercio	5	Alto	3	Baja irregularidad	12
V	4	Comercio	5	Alto	3	Baja irregularidad	12

Fuente: Elaboración propia

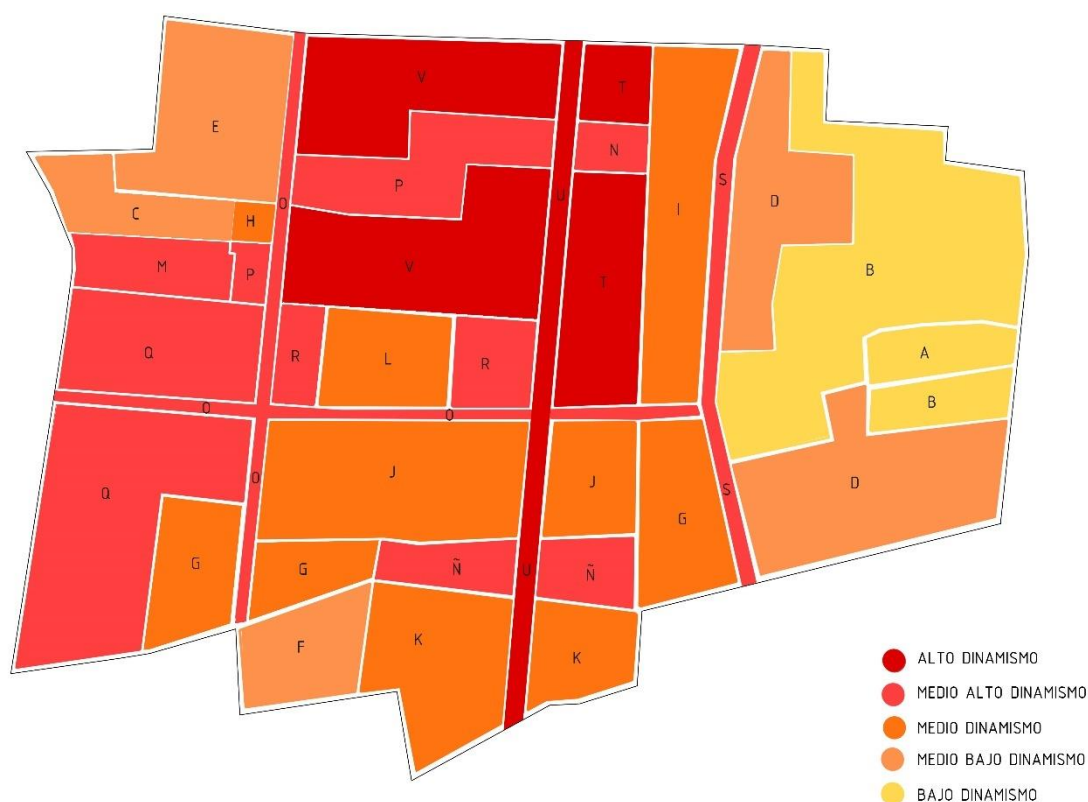
Después, se realiza un cuadro que clasifique los niveles de dinamismo de la movilidad asignándoles valores y colocando a su vez las letras respectivas de cada sector, para finalmente pasar a un diagrama donde se muestren todos los subsectores con el nivel de dinamismo que presentan, siendo los sectores H, F y T los de alto dinamismo de movilidad con valores de 11 y 12.

**Tabla 4.**  
Niveles de dinamismo de la movilidad.

	NIVELES DE DINAMISMO DE LA MOVILIDAD	
	A / B	3 4
C / D / E / F	5 6	MEDIO BAJO DINAMISMO DE MOVILIDAD
G / H / I / J / K / L	9	MEDIO DINAMISMO DE MOVILIDAD
M / N / Ñ / O / P / Q / R / S	10	MEDIO ALTO DINAMISMO DE MOVILIDAD
T / U / V	11 13	ALTO DINAMISMO DE MOVILIDAD

Fuente: Elaboración propia

**Figura 5.**  
*Síntesis de dinamismo de movilidad.*



Fuente: Elaboración propia

Finalmente, se encuentra una zona de mayor dinamismo al norte central, debido a la alta presencia de comercio en esa área, mientras que a los extremos se genera menor dinamismo ya que es una zona residencial y tiene poco flujo. Además, existe una zona al centro y sur oeste con dinamismo medio alto pues presenta centralidades importantes para el Centro Monumental de Chiclayo.

Según Zumelzu A., Barría T. y Barrientos-Trinanes M. (2020), el barrio se caracteriza por medio de factores espaciales, como la diversa morfología, la unión de usos y las relaciones sociales, que dan como resultado su relación con la ciudad. Sin embargo, la dinámica urbana y la calidad de vida pueden verse afectadas debido al rápido crecimiento y fragmentación de las periferias pues generan nuevas estructuras residenciales. Para hablar de accesibilidad, es importante también estudiar la relación entre morfología y usos, puesto que hay algunas manzanas de diversos tamaños, conectadas correctamente, que promueven a mayor actividad

peatonal. Sin embargo, el comercio se reparte de manera distinta, algunas veces se ubica en áreas libres y otras en las calles, generando congestión. A pesar de eso, la mayor diversidad de usos se convierte en un factor que de atracción, porque las personas acuden al lugar a realizar compras y diversas actividades que propician las interacciones sociales.

También están las zonas de alta densidad de vivienda, que se ha ido dando por el crecimiento expansivo, lo que ha generado que se invadan algunos espacios para expandir las viviendas, dando como resultado la aparición de muros ciegos que dañan el perfil urbano y dan una sensación de inseguridad, disminuyendo la accesibilidad. Esta alta densidad de vivienda se da debido al crecimiento expansivo y genera muros ciegos que dañan el perfil urbano, aumentando la inseguridad en la zona. Es por ello, que la accesibilidad peatonal es menor, sobre todo en calles que no tienen muchas áreas verdes y tienen veredas en mal estado. Por esta razón, se debe buscar incrementar la accesibilidad en dichas zonas a través de los servicios que atraigan interacción pero que no cambien la escala original del barrio, como son las bodegas, panaderías, peluquerías, entre otros, así como también es importante incrementar la arborización pues da mejor calidad espacial al barrio. Entonces, se afirma que las características morfológicas no tienen que ver con que haya o no mayor peatonalidad, sino que existen otros elementos que se relacionan más con la calidad espacial y la condición de los barrios. También existen características que promueven la accesibilidad, como que el lugar tenga las cualidades para que los usuarios logren cumplir sus necesidades dentro de la zona, así como también el estado espacial del lugar y calidad del espacio público. Zumelzu A, Barría T. y Barrientos-Trinanes M. (2020).

En el Centro Monumental de Chiclayo se puede diferenciar la morfología entre las zonas comercial y residencial, así como también el diferente tránsito que existe en ellas, además, hay sectores que al albergar una diversidad de usos reflejan una morfología muy irregular, pero que al mismo tiempo requieren mayor atención, pues presentan calles que tienen un ancho variado y no permite el tránsito adecuado, además al ser zonas en las que se realizan diversas actividades el flujo de usuarios es mayor. De modo contrario, en la zona residencial, se ven realidades distintas, puesto que, al no existir una diversidad de usos, el flujo de personas es menor, siendo algunas veces un problema para la seguridad y accesibilidad ya que no existen cerca todos los usos que son requeridos por los usuarios.

Herrera (2018), habla de que ha habido una variación en la conformación inicial de algunos sectores porque han ido desarrollando y modificándose a lo largo del tiempo, lo cual genera que la zona sea percibida de forma diferente, esto tiene que ver también con las características que le dan identidad y condiciones particulares a cada sector, como usos, morfología y transporte. Por ejemplo, en cuanto a comercio el autor menciona que es un uso que da seguridad al sector pero que trae otro tipo de problemas como congestión y desorden.

Ocurre lo mismo en el Centro Monumental de Chiclayo ya que al iniciarse de la formación de la ciudad, las calles, principalmente Elías Aguirre y San José, eran muy angostas y se han ido ampliando debido al aumento de comercio y actividades en dichas zonas. De cierta manera, se ha generado un punto fuerte de comercio en el centro y norte del sector, el cual brinda cierto grado de seguridad a la zona, pero es evidente que, al existir importantes focos comerciales, esto conlleva a la aparición de comercio ambulatorio que resulta un problema para el orden urbano y la comodidad de las personas que recorren la zona.

Olmos (2020), afirma que es determinante la articulación de flujos de movilidad para una alta calidad de vida de los habitantes y también para elementos urbanos como la morfología de las manzanas urbanas la disposición del espacio tanto público como privado y la clasificación de los usos de suelo; menciona también que las calles y manzanas tienen características que deben aprovecharse, pero que se debe reconsiderar el ancho que a veces se le da al tránsito tanto vehicular como peatonal pues este impacta directamente en la concentración de flujos y actividades en el lugar. Asimismo, considera como una problemática urbana a la influencia que la movilidad tiene sobre el espacio tanto privado como público en las zonas centrales de las ciudades, pues genera problemas relacionados a la mala calidad de algunos espacios, la organización del espacio público, ausencia de cruces peatonales, carencia de infraestructura para bicicletas, y sobre todo accesibilidad.

De acuerdo con lo mencionado, se destaca que los flujos dependen de la morfología urbana y usos de suelo, y así sucede en el área de estudio pues la zona comercial no presenta una apta morfología ya que es en su mayoría irregular, sin embargo, hay un alto flujo peatonal y vial debido al uso comercial que tiene. Además, una característica particular del sector es, principalmente en la zona norte, el alineamiento de calles que, en vez de mejorar la circulación, genera una irregularidad en los recorridos, es por eso que se tendría que tener en cuenta la mejora de algunas veredas para asegurar mayor accesibilidad. Por otro lado, un problema que

se aprecia en el sector es que se genera una mayor movilidad en la zona de comercio, mientras que en las demás zonas no, esto debiéndose a las condiciones de accesibilidad inadecuadas en la mayoría de zonas, como son un adecuado tipo de pavimentos, la correcta señalización y una buena disposición de los espacios.

### **Factores que originan inaccesibilidad urbana en el Centro Monumental de Chiclayo**

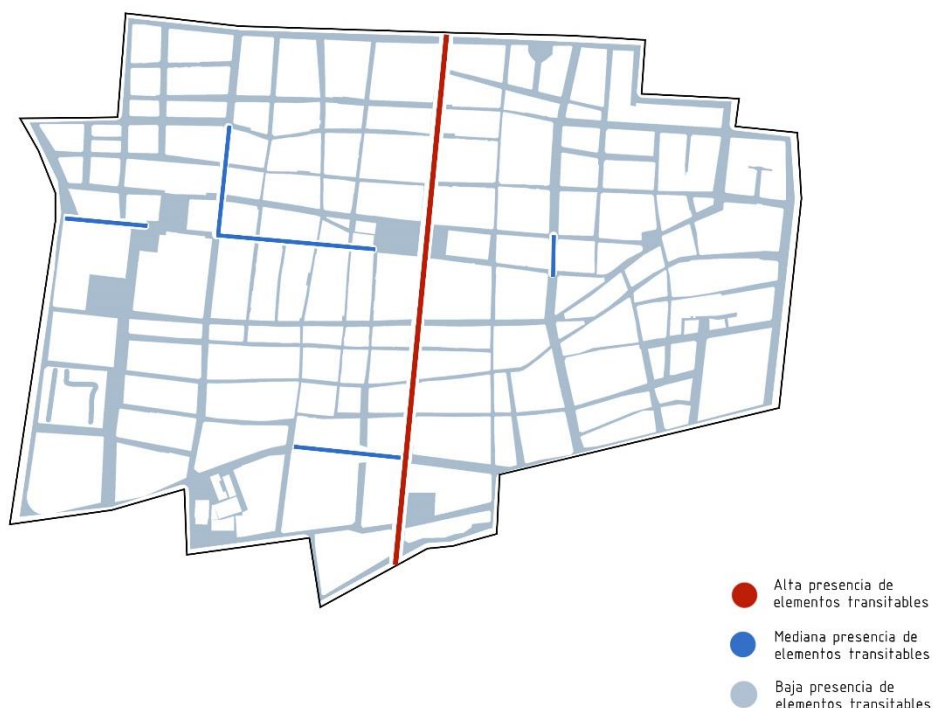
En el Centro Monumental de Chiclayo resulta complicado acceder a los diversos espacios exteriores, así como transitar fácilmente por las calles, sobre todo para las personas discapacitadas, esto debido a distintos factores que impiden el uso del espacio público y la inclusión en muchas actividades del entorno.

Las veredas o aceras en su mayoría se encontraron en mal estado, estas no respetan un ancho adecuado y algunas veredas no estaban terminadas. Se observó pavimento mal implementado, que son las losas podó táctiles, estas sirven para orientar al discapacitado en su recorrido por medio de las diferentes texturas que presenta, pero al parecer no estaba contemplado utilizarlas en todas las veredas y lo que se encontró en la actualidad no fue suficiente.

Un factor importante que origina inaccesibilidad urbana es la falta de rampas. Solo se encontraron rampas en algunas calles del Centro Monumental. También se pudo observar que existen muy pocos cruces peatonales, a los que en su mayoría les hace falta un mantenimiento adecuado para asegurar una mejor visibilidad y un correcto tránsito por las calles.

Otro elemento a considerar fue la presencia de bicicletas en la ciudad, para lo cual están destinadas las ciclovías, que en el sector solo existe una, pero en deficiente estado de conservación, pues los bolardos eran de plástico y fueron destruidos por los vehículos que no respetaron la señalización e hicieron uso de la ciclovía como si fuera vía vehicular ya que estas fueron ubicadas dentro del ancho de las vías. Asimismo, no existen suficientes espacios para aparcar las bicicletas, lo que hace más incómodo transitar en ellas por la zona.

**Figura 6.**  
*Síntesis de elementos transitables.*

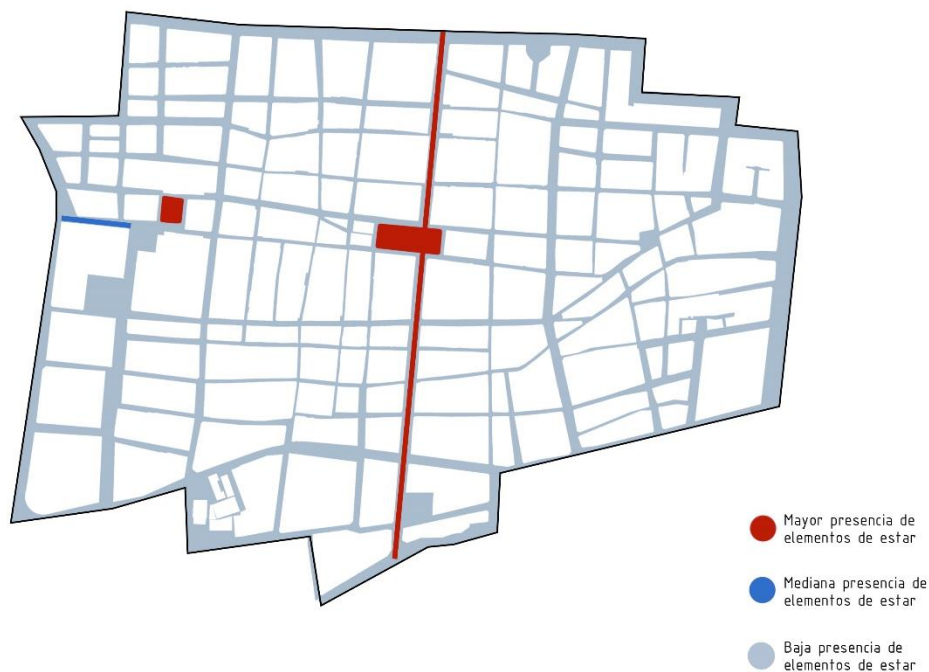


Fuente: Elaboración propia

Por otro lado, la ausencia de señalización adecuada es un problema en la mayoría de zonas del sector estudiado. Un tipo de señalización inadecuada para personas con discapacidad tanto auditiva como visual son los semáforos, estos no emiten señales acústicas y algunos de estos no se encontraban funcionando, además, solo existen semáforos en algunas calles principales, pero no en todas.

El mobiliario encontrado fue escaso, tanto las bancas que, solo existen en parques y los tachos de basura que no abastecen a todo el sector puesto que la cantidad es mínima. Además, la iluminación exterior está presente en todo el sector, pero en la zona residencial la iluminación es menor ya que algunas veces las luminarias son obsoletas y dan una iluminación deficiente o nula. También se observó una deficiencia en los quioscos existentes, que además son muy pocos, los cuales no presentan una altura adecuada para que sean accesibles a todas las personas, están mal diseñados, no cumplen con el ancho correcto y se ubican en las veredas convirtiéndose en un obstáculo para el peatón.

**Figura 7.**  
*Síntesis de elementos de estar.*



Fuente: Elaboración propia

Se consideró importante tener en cuenta las áreas verdes que existen en el Centro Monumental de Chiclayo, donde al realizar el análisis se encontró que existen más árboles en los parques, mientras que en las avenidas la presencia de árboles es poca o nula.

**Figura 8.**  
*Síntesis de elementos verdes.*



Fuente: Elaboración propia

Entonces los factores de inaccesibilidad se generan por la falta de elementos urbanos o la incorrecta implementación de los mismos. Es así que teniendo en cuenta su ubicación, se muestra el siguiente diagrama donde se aprecia que existe mayor presencia de elementos en la Av. Balta, lo cual la vuelve más accesible, sin embargo, algunos de estos elementos están mal ubicados, obstaculizando el paso, los cruces peatonales están mal pintados y las rampas no cumplen con la pendiente adecuada. En las avenidas Saenz Peña, Bolognesi, José Leonardo Ortiz, Grau, y las calles Elías Aguirre y María Ízaga existe una mediana presencia de elementos urbanos, como son los semáforos, árboles y cruces peatonales, estos últimos sin un mantenimiento adecuado. Asimismo, se encuentra una baja presencia de elementos en el resto del sector, que es principalmente la zona residencial y de otros usos, la cual no se encuentra bien señalizada y no facilitan la accesibilidad. Parte de esta área con baja presencia de elementos es donde existe la mayor actividad comercial, en la cual no se aprecia ningún elemento que mejore la accesibilidad, por lo que debe ser una de las zonas más importantes a tener en cuenta, pues es donde existe mayor dinamismo de movilidad.

**Figura 9.**  
*Síntesis de factores.*



Fuente: Elaboración propia

Berdeja (2023) habla de espacios que no permiten ser transitados fácilmente, que no son accesibles, que no tienen una apropiada infraestructura para el recorrido de los usuarios.

Encuentra factores a los cuales llama “Barreras Urbanas” que impiden un buen desarrollo y comunicación entre los usuarios del espacio público, sectores y zonas de la ciudad, pues hay factores que no permiten recorrer el territorio de manera segura, libre y accesible. Estos limitan la conducta de los habitantes en el área pues en ciertas zonas existe segregación, sectores que no se relacionan, falta de iluminación, entre otros factores, que afectan a la movilidad y aspectos culturales, ambientales y sociales. Menciona, por ejemplo, en cuanto al tema de las vías que algunas fueron planteadas con el propósito de tener una mejor fluidez vehicular, pero no se tuvo en cuenta a los usuarios que transitan por las calles, los peatones ni los ciclistas. Asimismo, existen más factores que hacen al lugar inaccesible, como la falta de espacios seguros para los peatones, la falta de bancas y de infraestructura para ciclistas, los paraderos en mal estado y el mal funcionamiento del sistema de transporte. Por estas razones, se deben considerar dichos factores al proponer estrategias de planeación de las ciudades, promoviendo un crecimiento urbano que tenga en cuenta la diversidad y la necesidad del usuario.

En el centro Monumental de Chiclayo, los factores que originan la inaccesibilidad encontrados y mencionados en párrafos anteriores, no permiten que las personas puedan disfrutar del espacio de manera adecuada. La movilidad se ve afectada por factores como aceras que no tienen un ancho ni pavimento correcto, no tienen señalización ni mobiliario adecuado y no se considera lo que puedan necesitar ciertas personas con discapacidad. Es importante hacer un cambio al momento de la planeación e implementación de los cambios en la ciudad para lograr un desarrollo urbano que permita que el espacio sea aprovechado por todos.

Castillo, M. (2019) menciona factores que influyen en la accesibilidad: el punto de origen, que se refiere al lugar donde la persona empieza su ruta, así como también el lugar de llegada, en ambos tienen que ver también los usos de suelo, pues normalmente el punto de inicio suele ser de función residencial y los puntos de destino son usos diversos. Otro factor es la ruta de viaje, es decir los recorridos y sobre todo la condición en la que la calle se encuentra, teniendo en cuenta características como topografía, calidad de las aceras, velocidad y medios de transporte. Los siguientes factores implican las características de las personas, la raza, el nivel socioeconómico, los años de edad, el género y la presencia de alguna discapacidad. Y el último factor que afecta la accesibilidad son las condiciones en que se encuentran los espacios que ofrecen servicios.

Si bien es cierto, en el Centro Monumental de Chiclayo existen diversos usos que reflejan una diferencia en sus características y que también hacen que los recorridos se perciban de diferentes maneras, también se encuentran otros factores como la calidad del espacio urbano y la atención que se le da al mismo, puesto que cuenta con elementos que limitan la movilidad

urbana, convirtiendo al lugar en inaccesible. El mal estado de las veredas, rampas, semáforos y cruces peatonales, así como también la falta de señalización y pavimento adecuado, influye negativamente en la manera en que las personas recorren el espacio.

Las personas con discapacidad tienen que lidiar siempre con obstáculos en el espacio público que reducen el acceso y movilidad, afectando la forma en que el usuario percibe al recorrer el espacio pues estos no están habilitados correctamente. Los elementos necesarios para cumplir con la correcta accesibilidad no son suficientes en la mayoría de casos, provocando inseguridad, tensiones sociales y daño en la intervención de los habitantes en sus acciones diarias. Algunos de estos factores, conocidos como barreras urbanas son: las aceras de tamaño reducido, las rampas con pendiente inadecuada, mobiliario urbano no apto para discapacitados, obstáculos en medio de las veredas como semáforos, señales, farolas, desechos en el pavimento, contaminación auditiva, inadecuado uso de baldosas podotáctiles y vehículos estacionados invadiendo los cruces peatonales. (Martínez, M. 2022).

En el Centro Monumental de Chiclayo, predomina una inaccesibilidad urbana. Los factores encontrados, como las veredas en mal estado y que no respetan un ancho adecuado, el pavimento inapropiado, la falta de rampas y ausencia de señalización, que afectan en mayor intensidad a las personas con discapacidad, se originan porque no se contemplaron las necesidades de todos los usuarios al momento de la planificación de la ciudad. Esto provoca una incomodidad en el tránsito de todas las personas por las distintas zonas en las que prevalece la inaccesibilidad.

### **Características de Arquitectura Inclusiva - Análisis de referentes**

El fin de la *Ordenanza N° 2273 que promueve la Accesibilidad Universal y fomenta la Inclusión de las personas con discapacidad en Lima Metropolitana*, fue implantar las características para que se puedan ir aplicando progresivamente los principios de accesibilidad en la ciudad, para que los lugares sean usados por los usuarios sin importar las dificultades que padezcan.

**Tabla 5.**

*Síntesis de ordenanza N°2273-Lima Metropolitana*

REFERENTE #1		ORDENANZA N° 2273 ORDENANZA QUE PROMUEVE LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL Y FOMENTA LA INCLUSION DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LIMA METROPOLITANA		
ARTÍCULO		OBJETIVO	ESTRATEGIAS	CAMPO DE APLICACIÓN
1	Accesibilidad en la edificación	Habitabilidad	Circulaciones y espacios accesibles	Infraestructura
2	Cines, Teatros, auditorios, espectáculos al aire libre y otros	Mejorar la estancia del usuario	Confort, inclusión	Infraestructura y espacio público
3	Accesibilidad en espacios públicos	Facilitar el desplazamiento de las personas	Adaptar, uniformizar, guiar	Espacio público
4	Accesibilidad cognitiva	Orientación en espacios públicos y privados	Dirigir, orientar	Infraestructura y espacio público
5	Accesibilidad web	Adecuación al espacio	Orientar, facilitar información	Elementos tecnológicos

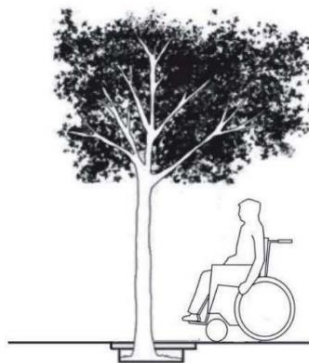
Fuente: Elaboración propia

Se habla de accesibilidad en las edificaciones, las cuales deben tener ingresos, rutas y circulaciones accesibles para que el espacio sea habitable; en los cines, teatros, auditorios, espectáculos al aire libre se toma en cuenta la inclusión, teniendo espacios específicos que cumplan con las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad; accesibilidad en el espacio público donde los elementos urbanos deben cumplir los requerimientos para un tránsito adecuado; accesibilidad cognitiva mediante rutas y señales inclusivas y accesibilidad web mediante el uso de portales web, audios descriptivos y uso de internet en el espacio público.

El indicador de espacio público, que es en el que se centra esta investigación, indica que las veredas deben tener un acabado antideslizante y que en los desniveles deben considerarse rampas ubicadas en las esquinas e intersecciones. Además, las veredas deben tener un ancho de 1.50m como mínimo para que permita el paso de un habitante y una silla de ruedas al mismo tiempo. También debe haber sobre la vereda una altura máxima de 2.10m libre de obstáculos. Si existen rejillas o tapas de registro, estas deben estar al mismo nivel de la vereda, así como también la base de los árboles debe ser rellenada para que esté al nivel de la vereda o cubierta con una rejilla.

**Figura 10.**

*Rejillas alrededor de un árbol.*

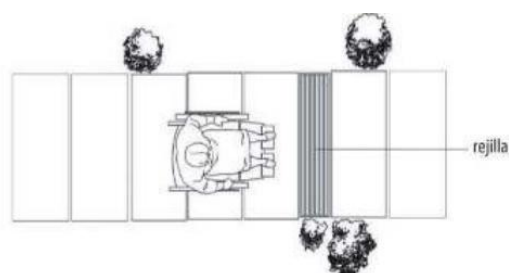


Fuente: Ordenanza N° 2273 - Lima Metropolitana.

Para los cambios de nivel en la vereda, si es hasta 6mm no necesitan tratamiento, entre los 6mm y 13mm los filos deben ser biselados, con una inclinación menor o igual de 1:2, y los que tengan más de 13mm deben ser resueltos mediante rampas, las cuales también deberán ser utilizadas para los diferentes niveles de pisos terminados. Las rejillas que están ubicadas en los recorridos accesibles deben reemplazarse por unas que sean perpendiculares al sentido del recorrido.

**Figura 11.**

*Rejilla colocada en la acera.*

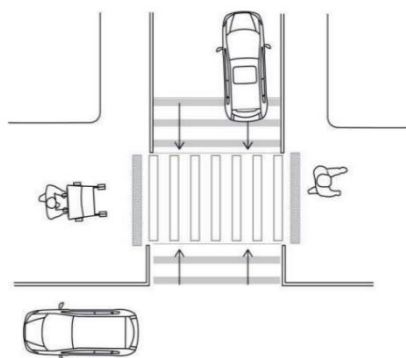


Fuente: Ordenanza N° 2273 - Lima Metropolitana.

Los cruces peatonales se sitúan en las esquinas y encuentros de las calles. La norma menciona que si hay alguna isleta que conforme parte de las cebras peatonales esta se puede nivelar. El pavimento de las rampas debe ser antideslizante y diferenciarse con texturas y colores, además la medida del cruce peatonal pintado en la calzada debe tener las áreas mínimas que establece la normativa vigente.

**Figura 12.**

*Cruceros peatonales.*

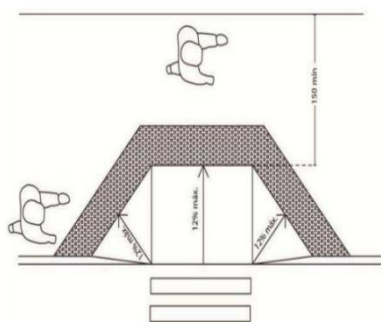


Fuente: Ordenanza N° 2273 - Lima Metropolitana.

Se menciona que las inclinaciones de las rampas deben tener acabado antideslizante y una pendiente máxima de 10% y no se deben permitir pendientes curvas. Estas deben estar ubicadas

dentro de veredas teniendo en cuenta las caras laterales inclinadas si es que tienen ejes perpendiculares siempre y cuando exista espacio, si estos planos inclinados están fuera de las veredas no necesitan planos laterales. Si las rampas están colocadas en áreas de recreación el ancho mínimo de estas debe ser 1.80m. Los extremos de las rampas deben cumplir con ciertas características como que la medida de inicio de la rampa debe ser de 1.50m, además si las rampas varían de dirección deben tener la medida de 1.50m para permitir el radio de giro de una silla de ruedas. En caso de que la vereda sea muy angosta y no se pueda colocar una rampa, todo el ancho de la vereda debe bajar hasta la calzada y se debe colocar una tira de textura para alertar el cambio de nivel.

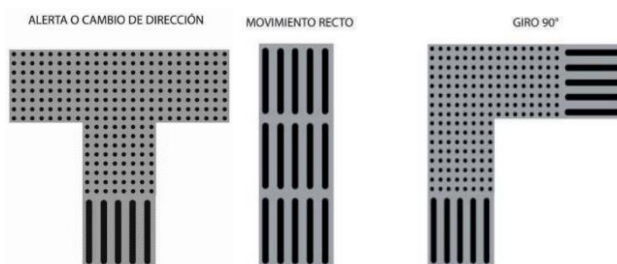
**Figura 13.**  
*Rampas.*



Fuente: Ordenanza N° 2273 – Lima Metropolitana.

Otra característica mencionada en la norma es la implementación de franjas podotáctiles para guiar los recorridos diferenciándose según sus características para señalar avance o alerta, se debe usar en casos de riesgo como esquinas que acaban en rampa, bordes, cruces peatonales, salidas de vehículos y cambios de nivel.

**Figura 14.**  
*Franjas podotáctiles.*



Fuente: Ordenanza N° 2273 - Lima Metropolitana.

Los elementos urbanos como quioscos, basureros, paraderos, luminarias públicas, señalizaciones viales, deben tener bordes redondeados para permitir el fácil recorrido por las veredas y además deben poder ser detectados con facilidad sobre todo por personas con discapacidad. Además, los semáforos deben ser accesibles para que indiquen a los usuarios con deficiencias físicas mediante señales audibles cruzar calles, también pueden tener una pantalla que indique el tiempo que falta para que alerte a las personas el momento de cruzar.

La abertura de los tachos de basura debe tener una altura máxima de 0.80m, la ubicación de bancas debe estar fuera del recorrido accesible y las medidas de altura y asiento deben ser entre 0.45m y 0.50m, al costado de las bancas debe dejarse un espacio de entre 0.90m a 1.20m para poner coches o sillas de ruedas.

Los postes de alumbrado, señales viales, entre otros, se deben reubicar en espacios públicos que no interfieran con la circulación peatonal. Las señales en la calle y paneles informativos deben tener el aviso en escritura Braille y deben estar entre la altura de 0.90m y 1.35m. Así como también la información digitalizada que no necesiten manipulación se deben leer a una altura de 1.60m, y las que requieren mayor tiempo para consulta, deben ser ubicadas de manera que las personas que se detengan a leerlas no impidan el paso a otras personas.

Se hace mención también a las ciclovías que deben estar integradas a nivel de la calzada o a los sardineles centrales o laterales, siendo de uso exclusivo para las bicicletas. Por otro lado, deben implementar recorridos accesibles que vinculen paraderos con plazas y parques, los cuales deben tener senderos, de 1.50m de ancho mínimo y contar con una circulación que logre llegar al punto de partida sin pasar por el mismo lugar, y teniendo las condiciones necesarias para acceder en el radio de giro de una silla de ruedas, estos deben tener franjas podo táctiles para orientar a habitantes con discapacidad visual. Es importante aclarar que los elementos urbanos deben estar fuera de las áreas de recorrido.

Las áreas que presenten desniveles como escenarios o anfiteatros deben considerar rampas además de gradas para lograr el acceso a las personas con sillas de ruedas.

Para que los habitantes puedan ubicar en espacios públicos se debe colocar señalética con un diseño fácil de comprender. Estas señales también deben ser ubicadas en establecimientos guiando hacia las rutas de emergencia y deberán usar señaléticas, alto relieve y braille.

En la *Norma técnica salvadoreña NTS 11.69.01:14: Accesibilidad al medio físico. Urbanismo y Arquitectura. Requisitos*, se habla de distintos aspectos que se toman en cuenta para lograr una accesibilidad en el espacio. Como primer punto se encuentra la señalización en las circulaciones, ya que estas deben ser totalmente inclusivas, tanto en elementos urbanos como en pavimentos y circulaciones. A esto se le incluye los elementos de protección, como barandas y pasamanos son importantes para dirigir al usuario y para evitar accidentes. Además, las circulaciones verticales, como rampas y escaleras sirven para salvar los desniveles aportando uniformidad en la circulación de los peatones. Otro punto o categoría es Urbanismo, el cual comprende tanto las rutas como los elementos urbanos que dirigen y ayudan al peatón a tener un tránsito adecuado. Y finalmente, la categoría de Arquitectura comprende el reconocimiento de los elementos dentro de los espacios y sus características las cuales deben ser apropiadas para lograr la correcta accesibilidad.

**Tabla 6.**  
*Síntesis Norma técnica salvadoreña.*

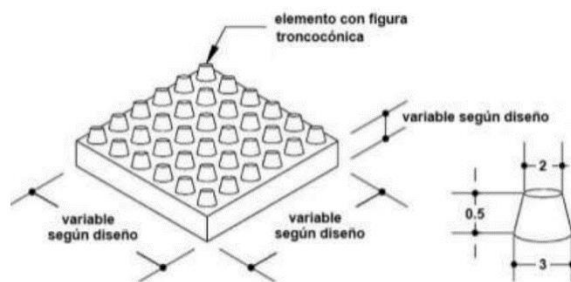
REFERENTE #2		NORMA TECNICA SALVADOREÑA NTS 11.69.01:14 ACCESIBILIDAD AL MEDIO FISICO, URBANISMO Y ARQUITECTURA. REQUISITOS		
ARTÍCULO		OBJETIVO	ESTRATEGIAS	CAMPO DE APLICACIÓN
1	Señalización en la circulación	Localizar lugares y evitar obstáculos	Orientar, informar, señalar	Espacio público
2	Elementos de protección	Mejorar el desplazamiento y dirigir	Proteger, guiar	Espacio público
3	Circulaciones verticales	Favorecer el tránsito de las personas	Dirigir, nivelar	Infraestructura y espacio público
4	Urbanismo	Tener rutas y elementos accesibles	Señalizar, uniformizar, guiar, confort	Espacio público
5	Arquitectura	Crear espacios accesibles y confortables	Accesibilidad, inclusión	Infraestructura

Fuente: Elaboración propia

Para el caso de este estudio en particular se ha tomado el apartado de urbanismo, con el fin de obtener características, estrategias y pautas para hacer del espacio público un lugar accesible.

Las personas con discapacidad o movilidad reducida necesitan espacios de aproximación, maniobra y transferencia que tengan las medidas apropiadas, así como también señales orientadoras, direccionales, funcionales, de advertencia, táctiles, audibles, las cuales tienen características especiales para que puedan ser percibidas fácilmente por estas personas.

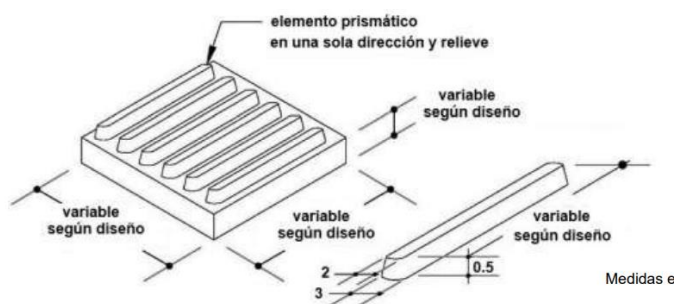
**Figura 15.**  
*Piso táctil de alerta.*



Fuente: Normativa salvadoreña NTS 11.69.01:14

También se hace mención de elementos como pisos táctiles de alerta para señalar situaciones de riesgo como obstáculos y desniveles, deben tener un ancho entre 0.60m y 0.90m y debe tener textura y color que contraste con el pavimento. Asimismo, existen los pisos táctiles direccionales que se utilizan para espacios amplios y deben indicar el sentido de desplazamiento, medir entre 0.30m y 0.60m, ser de color diferente y colocar la textura de señalización direccional táctil, piezas lineales en relieve.

**Figura 16.**  
*Piso direccional en isométrico.*

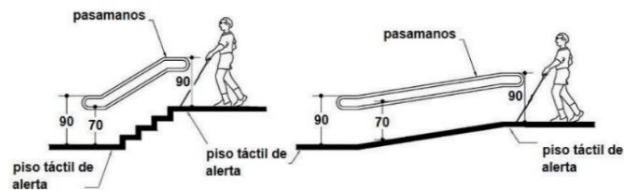


Fuente: Normativa salvadoreña NTS 11.69.01:14

Las rutas accesibles deben contar con piso táctil de alerta cuando no hay desnivel entre la acera y la vía donde circulan los vehículos, colocar bolardos cuando sea necesario que el vehículo no invada el espacio. Además, las rampas y escaleras deben tener diferentes texturas y colores, pavimento antideslizante al inicio y al final, pasamanos, descansos y señalética para permitir la correcta circulación de los habitantes con discapacidad.

**Figura 17.**

Usuario utilizando una escalera y una rampa con las señales de pasamanos y piso táctil de alerta.

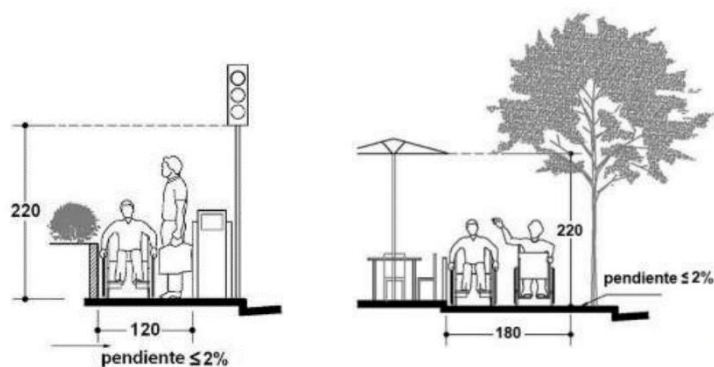


Fuente: Normativa salvadoreña NTS 11.69.01:14

De acuerdo a la pendiente, la norma clasifica las vías donde circulan los peatones (veredas) que forman los recorridos en: veredas cuya inclinación longitudinal es menor o igual a 2%, veredas levemente inclinadas con pendiente entre 2% a 6%, y veredas inclinadas cuya pendiente es mayor a 6%. Todas estas deben tener una pendiente transversal de 2%, un mínimo de ancho de 1.20m libre de obstáculos para permitir la circulación de una persona de pie y una silla de ruedas, y un ancho de 1.80 libre de obstáculos como mínimo para permitir el paso de dos sillas de ruedas, también una altura libre de 2.20m sobre estas, tener pavimento antideslizante, si tienen parrillas o tapas de registro deben estar nivelados y la separación entre sus elementos debe ser menor a 1.3cm.

**Figura 18.**

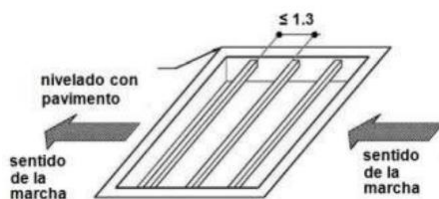
Cortes transversales de vías de circulación.



Fuente: Norma salvadoreña NTS 11.69.01:14

**Figura 19.**

*Isométrico de una parrilla constituida por varillas paralelas*

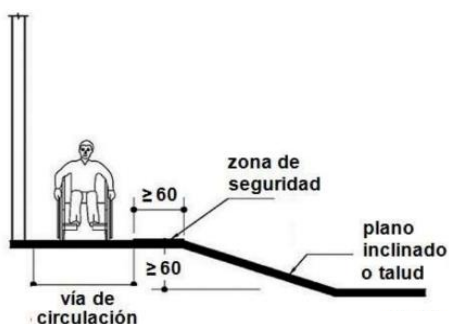


Fuente: Norma salvadoreña NTS 11.69.01:14

El desnivel entre la vía de circulación y el espacio adyacente se debe delimitar con un pretil o un arriate cuando al lado de la vereda hay un espacio inclinado de hasta 60cm por debajo, esta delimitación debe tener pavimento firme y diferenciado de al menos 60cm de ancho.

**Figura 20.**

*Vía de circulación y desnivel.*

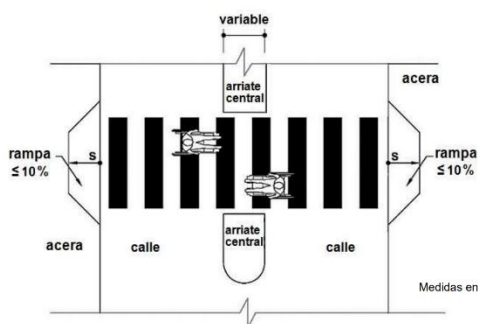


Fuente: Norma salvadoreña NTS 11.69.01:14

Asimismo, los cruces peatonales deben estar al mismo nivel, en caso de haber desnivel se debe resolver mediante una rampa. Si la vía es muy larga, los cruces peatonales se deben desarrollar en dos tiempos.

**Figura 21.**

*Cruces peatonales.*



Fuente: Norma salvadoreña NTS 11.69.01:14

El planteamiento de *Acciones para un Centro Histórico Accesible en el Barrio de San Blas en Cusco, Perú*, se habla que debido a que el barrio, al ser patrimonio cultural, no pudo establecer de manera correcta las medidas que se requirieron para una adecuada accesibilidad. Es por ello, que afectó mayormente a las personas con movilidad reducida ya que existían ciertos factores que les dificultaban la circulación adecuada.

Para esto se debe realizar una serie de intervenciones en favor de la accesibilidad en el barrio, las cuales se muestran en el cuadro a continuación:

**Tabla 7**

*Síntesis: Acciones para un centro histórico accesible en el barrio de San Blas – Cusco*

REFERENTE #3	ACCIONES PARA UN CENTRO HISTORICO ACCESIBLE EN EL BARRIO DE SAN BLAS EN CUSCO, PERU		
	OBJETIVO	ESTRATEGIAS	CAMPO DE APLICACIÓN
Cambio de enfoque del Patrimonio Cultural	La protección de la cultura y el Patrimonio no deben ser limitantes para el desarrollo	Intervenir con soluciones contemporáneas	Espacio público
Mejora de la gestión del turismo	No centrarse solo en lugares y fines turísticos	Tener espacios accesibles para todos	Espacio público
Elaboración de un Plan específico de accesibilidad urbana	Complementar los planes de desarrollo urbano	Priorizar accesibilidad e integrarla con la normativa	Espacio público
Intervención del medio físico	Accesibilidad en el espacio público	Utilizar elementos urbanos de manera segura y equitativa	Espacio público

Fuente: Elaboración propia.

Dentro de la intervención del medio físico, se rescatan estrategias para lograr una mejor accesibilidad en el espacio público.

**Tabla 8.**

*Intervención en el medio físico.*

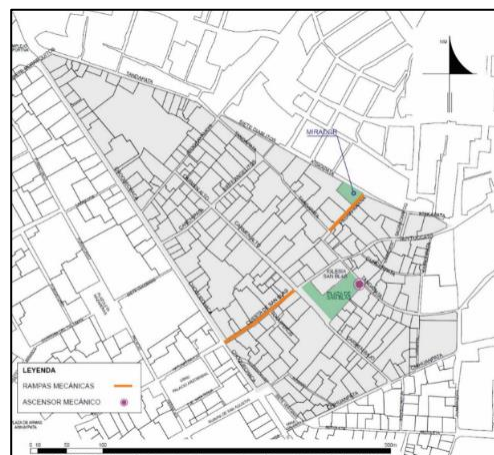
INTERVENCION DEL MEDIO FISICO			
	OBJETIVO	ESTRATEGIAS	CAMPO DE APLICACIÓN
Cambios en el espacio de circulación	Adecuar los espacios en favor de las personas	Priorizar al peatón	Espacio público
Nueva clasificación tipológica	Favorecer la accesibilidad, seguridad y confort	Clasificar vías	Espacio público
Incorporación de elementos mecánicos	Accesibilidad y continuidad a la circulación	Conectar, espacios accesibles	Espacio público
Eliminar barreras urbanas	Recorridos continuos	Eliminar obstáculos en veredas	Espacio público

Fuente: Elaboración propia

Es así que se analizó la ciudad según la Norma Técnica A.120, para saber si cumple con los criterios adecuados para que el espacio urbano sea accesible. De acuerdo a esto, las veredas deben tener un ancho de ruta accesible de 1.20m y una altura libre de 2.10m, el piso debe ser antideslizante, parejo y sin hendiduras, y también debe haber huellas podó táctiles. Asimismo, las calzadas deben tener pasos peatonales señalizados. Además, debe haber planos inclinados (rampas) en las intersecciones de las calles con flujo vehicular en niveles superiores a 13mm. El mobiliario como las bancas debe estar a una altura de 0.45m, los postes deben estar fuera de las rutas peatonales, los semáforos deben poder ser activados por el peatón y deben tener señales auditivas.

Entonces, entre algunas de las consideraciones para mejorar la accesibilidad se incluyó el tener elementos mecánicos para poder acceder a calles con pendiente pronunciada, así como también agregar elementos como rampas, escaleras eléctricas y ascensores.

**Figura 22.**  
*Ubicación de elementos accesibles.*



Fuente: Luis Ángel Delgado Flores)

Así también fue necesario que las calles tengan un ancho adecuado para el recorrido de los peatones y también de los habitantes que transitaban en silla de ruedas. Por otro lado, se planteó una variación en las vías, dándoles ciertas particularidades, como, por ejemplo: calles con tolerancia vehicular motorizada, que permitió tener movilidad mixta pero no transporte urbano masivo, calles exclusivamente peatonales, que solo permitieron vehículos para casos de emergencia, y calles peatonales con restricción para vehículos, donde se permitió el ingreso de autos pertenecientes a los propietarios de las edificaciones en dichas zonas.

En el documento *Accesibilidad en el Centro Histórico de Guayaquil: Análisis de la calle Boyacá*, nos dicen que el centro histórico de la ciudad, pasó por diversos cambios, entre ellos implementaron principios de accesibilidad universal, sin embargo, solo se había adecuado a lo que ya existía, por lo que se realiza una evaluación para saber si cumple con las condiciones necesarias para que los usuarios que padecen de discapacidad puedan transitar con facilidad. Esta evaluación se realizó de acuerdo a las normas española, chilena y ecuatoriana, tomando criterios de itinerario peatonal, cruces peatonales, pavimentos y materiales de construcción.

**Tabla 9.**  
*Síntesis Accesibilidad en el Centro Histórico de Guayaquil*

REFERENTE #4	ACCESIBILIDAD EN EL CENTRO HISTORICO DE GUAYAQUIL: Análisis de la calle Boyacá		
	OBJETIVO	ESTRATEGIAS	CAMPO DE APLICACIÓN
Itinerario y circulación	Recorridos sin interrupciones	Tránsito continuo	Espacio público
Cruces peatonales	Facilitar el desplazamiento en las intersecciones	Conectar, nivelar, dirigir	Espacio público
Pavimentos y materiales de construcción	Tener pisos estables y antideslizantes	Dirigir, confort	Espacio público

Fuente: Elaboración propia

Es así que en la zona se encontraron una serie de factores que cumplieron las normativas y principios de accesibilidad, ayudando a tener una adecuada circulación de las personas. Las veredas superan el ancho mínimo establecido, que en las normas estudiadas es desde 0.90m a 1.80m, los techos de los quiscos permiten que las personas pasen por debajo sin problemas pues cumplen con la altura mínima que es mínimo 2.10m o 2.20m.

Los desniveles o gradas ubicadas a las entradas de los edificios no interfieren con el ancho permitido de la vereda, cumpliendo con las normativas que dicen que no debe haber desniveles en las veredas. Además, estas veredas cumplen con tener rampas adecuadas que llevan hacia los cruces peatonales, y tienen también rampas bien definidas y con pasamanos adecuados para permitir el correcto recorrido de los usuarios con discapacidad y de los que anden sobre de ruedas.

Al analizar los referentes se rescatan las estrategias de arquitectura inclusiva que son necesarias para que un entorno urbano sea accesible y habitable para todas los habitantes, teniendo presente las necesidades de los usuarios con dificultades físicas.

**Tabla 10.**  
*Síntesis de análisis de referente.*

	# REF	ART / REF	FINALIDAD	PAUTAS
<b>Desplazamiento en el espacio público</b> <b>ELEMENTOS TRANSITABLES</b>	1	ACCESIBILIDAD EN ESPACIOS PUBLICOS	<b>Mejorar el desplazamiento de los individuos a través de rutas y elementos adecuados</b>	<b>A.</b> Rampas ancho mínimo 125cm y pendiente máxima 12%. <b>B.</b> Veredas de ancho mínimo entre 1.20m y 1.50m dependiendo de la vía. <b>C.</b> Rejillas y tapas de registro al mismo nivel de vereda. <b>D.</b> Clasificar vías (peatonalizar, ciclovías) <b>E.</b> Pavimento antideslizante en vías, veredas, cruces peatonales y rampas. <b>F.</b> Señales táctiles, luminosas, acústicas, con colores contrastantes. <b>G.</b> Semaforos accesibles. <b>H.</b> Tener pavimento de alerta de 60cm a 90cm de ancho, estable, uniforme y antideslizante
	2	ELEMENTOS DE PROTECCION		
	2	URBANISMO		
	3	ELBORACION DE UN PLAN ESPECIFICO DE ACCESIBILIDAD URBANA		
	3	INTERVENCION DEL MEDIO FISICO		
	4	CRUCES PEATONALES		
	4	PAVIMENTOS Y MATERIALES DE CONSTRUCCION		
<b>Equipamiento adecuado</b> <b>ELEMENTOS DE ESTAR</b>	1	ACCESIBILIDAD COGNITIVA	<b>Facilitar la estancia y localización de lugares mediante la disposición adecuada de elementos funcionales</b>	<b>I.</b> Mobiliarios urbano con bordes redondeados que no interrumpan la circulación. <b>J.</b> Planos tactovisuales o hápticos de ubicación - ruta accesible
	2	SEÑALIZACION EN LA CIRCULACION		
	2	URBANISMO		

Fuente: Elaboración propia

Es importante rescatar también estrategias relacionadas a la Elaboración de un Plan Específico de Accesibilidad Urbana, las cuales se tratan de incorporar la accesibilidad en los instrumentos de gestión y desarrollo, así como también el planteamiento de estrategias, objetivos, acciones, mecanismos de gestión, y programa de inversiones y proyectos.

El espacio público no es solo un lugar que alberga las actividades realizadas por las personas, sino que también influye directamente en ellas mediante sus características. Según De la Rosa, A. (2020), la accesibilidad universal implica la capacidad del espacio de ser usado por la mayoría de personas sin importar su condición. Es por ello que para brindar un desarrollo igualitario en el entorno se debe considerar la accesibilidad universal involucrando un sistema normativo y de planeación mediante estrategias como la implementación de losas podó táctiles, señales, aumento de rampas y cruces peatonales, que permitan a las personas discapacitadas transitar correctamente por el espacio.

A pesar de la importancia que se le da a la accesibilidad universal, esta no está implementada en su totalidad en todos los lugares. Por lo tanto, es necesaria la consideración de estrategias que involucren la normativa necesaria para poder cumplir con las necesidades de los habitantes con deficiencias físicas.

Si bien es cierto, los usuarios con discapacidad no son las únicas beneficiadas con la accesibilidad universal, tal como lo afirma Gonzáles, L. (2017) al evaluar la relación entre las actividades comerciales y la accesibilidad, así como el cumplimiento del reglamento en el diseño de veredas y espacios peatonales, en el cual señala que deben tener el ancho adecuado, una pendiente mayor a 2%, no tener ningún tipo de obstáculo. Además, considera necesario que las bases de los árboles deben contar con una tapa, deben haber cruces peatonales más anchos y una buena iluminación en general para que guíe correctamente a las personas no solo discapacitadas y con movilidad reducida, sino a todas las personas pues la accesibilidad universal asegura que se cumplan las condiciones para que las áreas públicas sean utilizados por cualquier persona de manera autónoma, ya que si no puede ser utilizados por personas discapacitadas o solo puede ser usada por ellas, no se considera accesible.

Para hacer posible la accesibilidad urbana es importante crear escenarios para absolutamente todas las personas, ya sea que tengan limitaciones o no. Esto se puede dar creando estrategias que consideren como punto importante a sus veredas, pavimentos y pendientes, así como también la señalética adecuada y mobiliario urbano, siendo estos puntos muy beneficiosos al momento de transitar el espacio, sobre todo en los sectores principales de las ciudades donde las personas acuden y recorren con mayor frecuencia debido a las actividades que ahí realizan y a los edificios importantes que albergan.

Mateu, J. (2018) considera que las ciudades que son patrimonio histórico fueron construidas para defenderse, por lo tanto, resultaron siendo lo más inaccesibles posible. Es por ello que este tipo de ciudades requiere medidas de accesibilidad especiales. Se debe asegurar que el entorno urbano que rodea a edificios patrimoniales cumpla con características como que la diferencia de tránsito (peatón – vehículo) esté diferenciada con niveles o que se hagan calles exclusivamente peatonales, que en las vías exista un carril libre para atender al peatón o para poner mobiliario urbano, que los pasos peatonales tengan las características y medidas adecuadas, solucionar los recorridos mediante pavimentos táctiles, crear recorridos con los pavimentos como solución a pérdidas de referencia, también asegurarse de que las rejillas en

las veredas no sean peligrosas y tener una correcta alineación de los mobiliarios de señalización y elementos urbano.

El Centro Monumental de Chiclayo no se encuentra considerado como patrimonio histórico y no tiene características de haber sido construido a manera de protección o defensa, pero sí presenta inaccesibilidad generada debido a que en la planificación de la ciudad no se consideraron las necesidades de todas las personas. A pesar de no ser patrimonio, el Centro Monumental de Chiclayo sí alberga edificios que son patrimonio histórico, por lo que todo el entorno estudiado debe tener en cuenta las condiciones de accesibilidad necesarias para que este pueda ser recorrido de manera correcta.

## Conclusiones

En el Centro Monumental de Chiclayo existen niveles de dinamismo de movilidad, clasificados por usos, flujos y morfología, teniendo en la zona de uso comercial, alto flujo y morfología irregular, lo cual hace que exista menos accesibilidad, pero sin embargo tiene mayor nivel de dinamismo de movilidad, mientras que la zona residencial con bajo flujo y una baja irregularidad de morfología, es la zona de bajo dinamismo de movilidad.

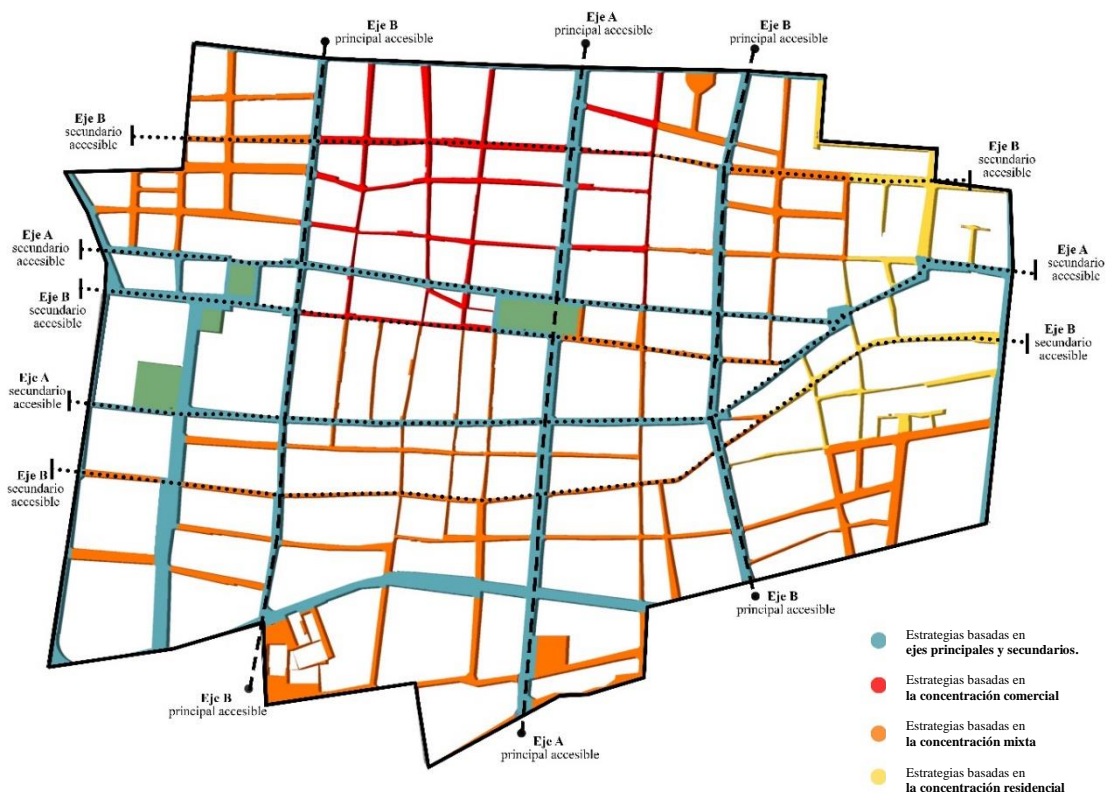
El libre tránsito por los espacios del Centro Monumental de Chiclayo se ve afectado por factores que son los que originan la inaccesibilidad e impiden el uso correcto del espacio público. Elementos como rampas inadecuadas, falta de señalización, obstáculos en las veredas y pavimento inapropiado, son algunos de los factores que actúan como barreras y que generan la inaccesibilidad limitando a los habitantes a disfrutar del entorno, sobre todo a las personas discapacitadas.

Es importante para una arquitectura inclusiva que las estrategias que se propongan cuenten con las características adecuadas, siguiendo las normativas de accesibilidad y teniendo en cuenta las características del sector para que no se pierda el valor que tiene el Centro Monumental. Pero, sobre todo, se debe también tener en cuenta las necesidades de los habitantes que padecen de alguna discapacidad, para lograr que el lugar sea adecuadamente recorrido por todos y brindar así una mejor calidad en el espacio.

De acuerdo al diagnóstico de dinamismo de movilidad y factores urbanos (Anexo 3) se llega a la conclusión que existen sectores que requieren de mayor atención como el sector comercial ya que presenta mayor dinamismo, pero bajos elementos urbanos, seguido del sector de usos mixtos y finalmente el sector residencial.

Por lo tanto, la implementación de estrategias de arquitectura inclusiva en el centro monumental de Chiclayo mejorará la accesibilidad de todas las personas, promoviendo la integración y garantizando que todos los habitantes puedan disfrutar de los espacios urbanos de manera igualitaria.

**Figura 23.**  
Diagrama de estrategias de arquitectura inclusiva – Centro Monumental de Chiclayo.



Fuente: Elaboración propia.

**Tabla 11.**  
Estrategias de arquitectura inclusiva – Eje principal y secundario

EJE PRINCIPAL / SECUNDARIO	PLAN ESTRATEGICO - EJES PRINCIPALES Y SECUNDARIOS			
	CATEGORIA	ESTRATEGIA	PAUTA	FINALIDAD
EJE A	ELEMENTOS TRANSITABLES	Optimizar la movilidad, facilitando la conexión de norte a sur	A. Rampas ancho 200cm y pendiente 10%. B. Veredas de ancho mínimo entre 1.50m de acuerdo a la vía. C. Rejillas y tapas de registro al mismo nivel de vereda. D. Implementar ciclovías E. Pavimento antiderrapante en veredas, cruces peatonales y rampas. F. Señales táctiles, luminosas, acústicas, con colores contrastantes. G. Semáforos accesibles. H. Tener pavimento de alerta de 90cm de ancho, estable, uniforme y antiderrapante	Crear un enlace accesible de norte a sur o este a oeste en el centro histórico, con áreas de descanso bien ubicadas para una experiencia mejorada.
	ELEMENTOS DE ESTAR	Mejorar la estancia con disposición estratégica de elementos funcionales.	I. Mobiliarios urbano con bordes redondeados que no interrumpen la circulación (luminarias, tachos de basura, bolardos, aparca bicicletas, bancas, etc) J. Planos táctivosuales o hápticos de ubicación - ruta accesible	
	ELEMENTOS VERDES	Habitabilidad en el recorrido del usuario	K. Arboles	
EJE B	ELEMENTOS TRANSITABLES	Facilitar el desplazamiento, conectado el sector de norte a sur	A. Rampas ancho 125cm y pendiente 10%. B. Veredas de 1.30m de acuerdo de la vía. C. Rejillas y tapas de registro al mismo nivel de vereda. E. Pavimento antiderrapante en veredas, cruces peatonales y rampas. F. Señales táctiles, luminosas, acústicas, con colores contrastantes. G. Semáforos accesibles. H. Tener pavimento de alerta de 60cm de ancho, estable, uniforme y antiderrapante	
	ELEMENTOS DE ESTAR	Optimizar la experiencia mediante la colocación estratégica de elementos prácticos	I. Mobiliarios urbano con bordes redondeados que no interrumpen la circulación (luminarias, tachos de basura, bolardos) J. Planos táctivosuales o hápticos de ubicación - ruta accesible	
	ELEMENTOS VERDES	Calidad ambiental durante el trayecto del usuario	K. Arbustos	

Fuente: Elaboración propia

**Tabla 12.**  
*Estrategias de arquitectura inclusiva – Concentración comercial*

	PLAN ESTRATEGICO - CONCENTRACION COMERCIAL			
	CATEGORIA	ESTRATEGIA	PAUTA	FINALIDAD
CONCENTRACION COMERCIAL	ELEMENTOS TRANSITABLES	Optimizar la movilidad	A. Rampas ancho 200cm y pendiente 10%. B. Veredas de ancho mínimo entre 1.50m de acuerdo a la vía. C. Rejillas y tapas de registro al mismo nivel de vereda. D. Implementar vías peatonales E. Pavimento antideslizante en veredas y rampas. F. Señales táctiles, luminosas, acústicas, con colores contrastantes. H. Tener pavimento de alerta de 90cm de ancho, estable, uniforme y antideslizante	Despejar las vías para facilitar la circulación libre de los peatones
	ELEMENTOS DE ESTAR	Mejorar el descanso mediante elementos funcionales.	I. Mobiliarios urbano con bordes redondeados que no interrumpen la circulación (luminarias, tachos de basura, bolardos, bancas, etc) J. Planos tactovisuales o hápticos de ubicación - ruta accesible	
	ELEMENTOS VERDES	Habitabilidad en el recorrido del usuario	K. Jardineras, maceteros	

Fuente: Elaboración propia

**Tabla 13.**  
*Estrategias de arquitectura inclusiva – Concentración mixta*

	PLAN ESTRATEGICO - CONCENTRACION MIXTAS			
	CATEGORIA	ESTRATEGIA	PAUTA	FINALIDAD
CONCENTRACION MIXTA	ELEMENTOS TRANSITABLES	Optimizar el desplazamiento en la zona	A. Rampas ancho 150cm y pendiente 10%. B. Veredas de ancho mínimo entre 1.50m de acuerdo a la vía. C. Rejillas y tapas de registro al mismo nivel de vereda. E. Pavimento antideslizante en veredas y rampas. F. Señales táctiles, luminosas, acústicas, con colores contrastantes. H. Tener pavimento de alerta de 60cm de ancho, estable, uniforme y antideslizante	Optimizar tanto el movimiento como la permanencia de los usuarios en la zona.
	ELEMENTOS DE ESTAR	Mejorar el descanso mediante elementos funcionales.	I. Mobiliarios urbano con bordes redondeados que no interrumpen la circulación (luminarias, tachos de basura, bolardos, etc) J. Planos tactovisuales o hápticos de ubicación - ruta accesible	
	ELEMENTOS VERDES	Calidad ambiental durante el trayecto del usuario	K. Jardineras	

Fuente: Elaboración propia

**Tabla 14***Estrategias de arquitectura inclusiva – Concentración residencial*

	PLAN ESTRATEGICO - CONCENTRACION RESIDENCIAL			
	CATEGORIA	ESTRATEGIA	PAUTA	FINALIDAD
CONCENTRACION RESIDENCIAL	ELEMENTOS TRANSITABLES	Optimizar el desplazamiento en la zona	A. Rampas ancho 125cm y pendiente 10%. B. Veredas de ancho mínimo entre 1.30m de acuerdo a la vía. C. Rejillas y tapas de registro al mismo nivel de vereda. E. Pavimento antideslizante en veredas y rampas. F. Señales táctiles, luminosas, acústicas, con colores contrastantes. H. Tener pavimento de alerta de 60cm de ancho, estable, uniforme y antideslizante	Optimizar tanto el movimiento como la permanencia de los usuarios en la zona.
	ELEMENTOS DE ESTAR	Mejorar el descanso mediante elementos funcionales.	I. Mobiliarios urbano con bordes redondeados que no interrumpan la circulación (luminarias, tachos de basura, bolardos, bancas, etc) J. Planos tactovisuales o hápticos de ubicación - ruta accesible	
	ELEMENTOS VERDES	Calidad ambiental durante el trayecto del usuario	K. Jardineras, maceteros	

Fuente: Elaboración propia

## Recomendaciones

Para interpretar el funcionamiento y la dinámica de la movilidad urbana, es crucial realizar diagnósticos detallados que permitan comprender como se comportan los distintos sectores y sus características particulares. Esto facilitara el reconocimiento de las necesidades concretas de cada sector.

Al considerar estrategias de arquitectura inclusiva en centros monumentales, se debe garantizar que las personas, independientemente de sus capacidades físicas, puedan disfrutar y apreciar el patrimonio cultural y arquitectónico. Además, es fundamental asegurar que todas las reformas y construcciones cumplan con las normativas locales de accesibilidad.

Las siguientes recomendaciones están basadas en normativas para mejorar la accesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo.

## Infraestructura Física

### 1. Rutas accesibles:

- **Superficies:** Asegurar que los caminos sean uniformes acompañados de franjas podotáctiles que puedan guiar el recorrido al usuario.
- **Medidas adecuadas:** La medida mínima debe ser 1.50m para permitir el paso de sillas de ruedas.

- **Instalación de rampas:** Asegurar que todas las aceras o veredas tengan rampas con pendiente no más del 10% y una superficie antideslizante.
- **Mobiliario:** Colocar mobiliario adecuado en áreas de descanso, preferible bajo sombra para que las personas puedan descansar durante su visita.

## 2. Señalización

- **Señales táctiles y en braille:** Proporcionar información en braille y señales táctiles para personas con discapacidad visual.
- **Contraste de colores:** Usar colores en señalizaciones para que sean fácilmente visibles para personas con baja visión.

## Tecnología y Información

### 1. Guías

- **Guías multimedia:** Ofrecer guías multimedia accesibles, como audioguías y aplicaciones móviles con descripciones detalladas y opciones de subtítulos.

## Inclusión Social

### 1. Participación Comunitaria

- **Difusión de información:** Asegúrate de que la información sobre accesibilidad esté disponible en el sitio web y en materiales promocionales del centro monumental.
- **Programas de Sensibilización:** Implementa programas de sensibilización para educar a la comunidad sobre la importancia de la accesibilidad.

Implementar estas recomendaciones no solo mejora la experiencia de los usuarios con discapacidades, sino que también enriquece la accesibilidad y la inclusión para todos los visitantes, promoviendo un entorno más acogedor y equitativo.

## Referencias

- Acevedo, P. 2022. *Movilidad Urbana y su incidencia en la Accesibilidad Universal de la Avenida Honorio Delgado*.
- Alcívar Vélez, Danny Emir , Marcelo Iván Farfán Intriago, Helen Sofia Arteaga Coello, Ana Cristina García García, y Leydi Laura Vera Castro. 2018. «La accesibilidad universal al medio físico. Un reto para la arquitectura moderna.» *Revista San Gregorio* 18-27.
- Alvarez Caceres, Laura Natalia. 2021. «Centro de Oportunidades: hacia una arquitectura inclusiva.»
- Baba Toyofuko, Monica Melisa. 2022. «NEUROARQUITECTURA: arquitectura sensorial para personas con discapacidad es arquitectura para todos.»
- Berdeja Maldonado , Juan . Febrero 2023. *Barreras Urbanas por Juan M. Berdeja Maldonado*  
<https://www.agencia-arq.com/contenido-content/numero-3-barreras-urbanas-por-juan-m-berdeja-maldonado#:~:text=Las%20barreras%20urbanas%20limitan%20las,%2C%20culturales%2C%20econ%C3%B3micos%20y%20ambientales.>
- Bietti, María Fernanda. 2023. *Personas con discapacidad e inclusion laboral en America Latina y el Caribe: principales desafios de los sistemas de proteccion social*. Santiago, Comisió: Documentos de Proyectos (LC/TS.2023/23).
- Castillo Garcia, Maysel . 2018. «El rol "accesible" del espacio publico .» *Revistarquis*.
- Chacón Martínez, Katherine. 2018. *Análisis de accesibilidad universal de las plazas del centro histórico de Madrid*. Tesis de maestria, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la Escuela Superior de Arquitectura: Universidad Politécnica de Madrid.
- Cisternas, M. 2019. *Ciudades inclusivas y accesibles*  
[https://www.uclg.org/sites/default/files/ciudades\\_inclusivas\\_y\\_accesibles\\_documento\\_de\\_politica.pdf](https://www.uclg.org/sites/default/files/ciudades_inclusivas_y_accesibles_documento_de_politica.pdf).
- Cuesta , O, y S Meléndez . 2019. «Discapacidad, ciudad e inclusión cultural: consideraciones desde la comunicación urbana.» *EURE*.
- De la Rosa, A. 2020. *Accesibilidad Universal en la Zona Metropolitana de Aguas Calientes: Estudio y Propuestas de Planeación Urbana*.
- Fabregat Nabas , Nuria. 2020. «Arquitectura, cuerpo y discapacidad.»
- Gaibor Lucio, Veronica Lizeth. 2022. «La inaccesibilidad por barreras urbanas para las personas con discapacidad fisica en el espacio publico del area de influcia del hospital basico San Miguel .»

- Gonzales Rodriguez, Javier. Marzo 2021. «Accesibilidad universal y entorno urbano .» Santiago de Chile.
- Hernández Galán, Jesús, y José Luis Borau Jordán. 2019. *ARQUITECTURA EFÍMERA Y ACCESIBILIDAD*. España: Fundación ONCE, Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI).
- Herrera Mendoza, Ma Estela. 2018. «La Arquitectura al servicio de las dinámicas reales de la ciudad.» *Centro Deportivo Villas de Granada* Colombia.
- Hung Arrunategui, Pamela Carolina. 2022. «Proyecto de centro educativo público para niños con discapacidad visual en el distrito de San Juan de Lurigancho.» Lima.
- s.f. «Informe mundial de la discapacidad.» *Organización Mundial de la Salud*  
<https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/INEC/INTOR/informe-mundial-discapacidad-oms.pdf>.
- Ipiña Garcia, Orlando Isaac. 2018. «Accesibilidad y sensibilización ciudadana en el espacio público.» *Bitacora 29*.
- Loblowitz Bekker, Guillermo Ariel. 2019. *Justicia en la ciudad: análisis de la arquitectura universal, accesible y desapercibida*. Valencia.
- Martinez Torres, Maria Carolina. 2022. «Percepción urbana: Diseño de parques accesibles para reducir las barreras urbanísticas.»
- Monsalve Perdomo, Martha Lucia, Diana Angarita Niño, y Devinso Jimenez Sierra. 2021. «Análisis del espacio público desde el diseño universal; el caso Santa Marta, Colombia.» *Arte, Individuo y Sociedad*.
- Moral Avila, Consuelo, y Laura Bechinie von Lazan. 2009. «Identificación de recorridos accesibles en el Centro Histórico de la Ciudad.» *S CTV 962*.
- Moreno Llopis, Beatriz. 2019. «La arquitectura al servicio de la discapacidad funcional .»
- Moreno Nieto, Hector Ulises. 2021. «Arquitectura inclusiva : ¿Quiénes somos "todos"?»
- Mustieles, F, y A Petzold. 2020. «La inaccesibilidad no visible del espacio urbano.» *Accesibilidad, habitabilidad e inclusión en el entorno urbano-arquitectónico*. (Facultad del Hábitat de la Universidad Autónoma de San Luis Potosí, México).
- Navarro Astor, Elena. 2021. *Diseño de espacios de trabajo: la influencia de la arquitectura en la calidad de vida en el trabajo de personas con discapacidad*. Valencia: ETS de Ingeniería de Edificación Universitat Politècnica de València.
- Olivera Poll, Ana. 2006. «Discapacidad, accesibilidad y espacio excluyente. Una perspectiva desde la Geografía Social Urbana.» *Treballs de la SCG 332-333*.

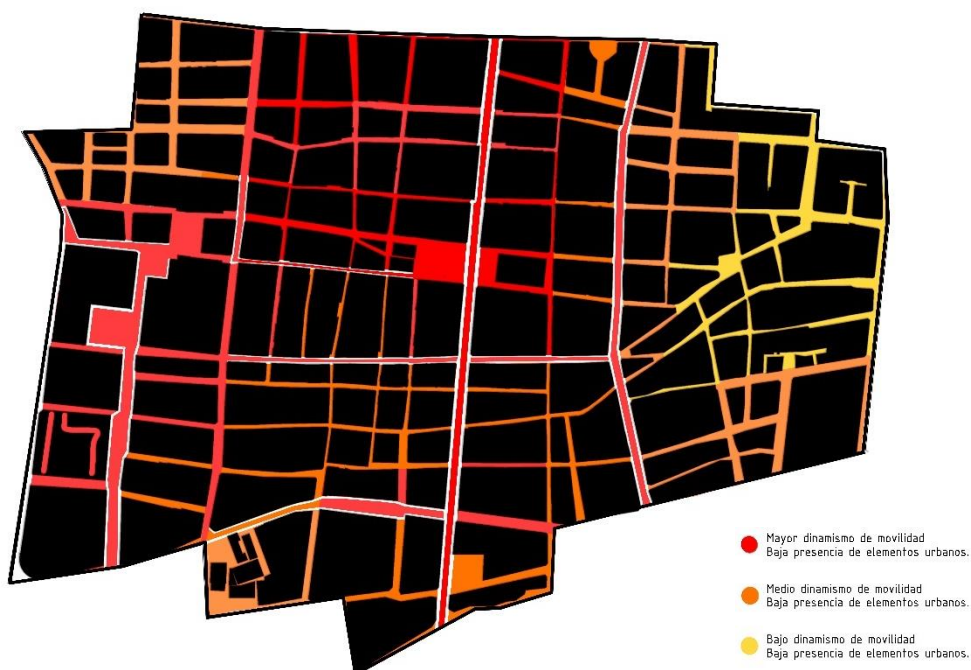
- Olmos Acuña, Constanza Alynne. 2020. *Articulacion de Flujos para la reconversion urbana*. Chile.
- Paniagua Arguedas, Laura. 2023. «¡Y, sin embargo, nos movemos!». Cuerpos y experiencias de las personas con discapacidad en ciudades capacitistas.» *Revista Transporte y Territorio* 28 75-98.
2023. «Real Academia Española.» *Diccionario de la lengua española*.
- Sanchez Ruesta, Claudia. 2023. «Gestion de espacios publicos y accesibilidad urbana en la zona monumental de Piura para personas con habilidades diferentes.»
- Sanchez Santa Cruz, Martha Elizabet. 2020. «Estrategias de itinerarios peatonales para la accesibilidad urbana en la Avenida Balta del cercado de Chiclayo.»
- Sgroi, Alejandra. 2016. «Morfologia Urbana - Paisaje Urbano.» *Teorias Territoriales y Planificacion Territorial I y II* 2-16-17.
- Silva Roquefort, Rebeca, Mariela Gaete Reyes , y Medina Luis Campos . 2018. «Inclusividad y arquitectura. Perspectivas actuales sobre una relacion incipiente .» *AUS* 25.
- Solano Meneses, Eska Elena. 2020. «Las coordenadas de la arquitectura inclusiva entre el concepto de discapacidad y sustentabilidad.» *CIUDAD, ARQUITECTURA E INCLUSION* .
- Tapia Aliaga, Maria Eugenia. 2022. «Accesibilidad Urbana de los sectores urbanos del Distrito de el Tambo.»
- Zumelzu, Antonio , Tirza Barria , y Melissa Barrientos Trinanés. 2020. «EFECTOS DE LA FORMA URBANA SOBRE LA ACCESIBILIDAD PEATONAL EN BARRIOS DEL SUR DE CHILE.» *Arquiteturarevista* 1-22.

## Anexos

### Anexo 1: Listado de elementos

TABLA DE COMPONENTES			
#	USO	FLUJOS	MORFOLOGIA
A	Residencial	Bajo	Alta irregularidad
B	Residencial	Bajo	Madia irregularidad
C	Residencial	Medio-Bajo	Media irregularidad
D	Residencial	Bajo	Baja irregularidad
E	Residencial	Medio-Bajo	Baja irregularidad
F	Residencial	Medio	Media irregularidad
G	Residencial	Medio	Baja irregularidad
H	Comercio	Medio-Bajo	Media irregularidad
I	Residencial	Medio-Alto	Baja irregularidad
J	Vivienda Comercio	Medio	Baja irregularidad
K	Usos Especiales	Medio	Media irregularidad
L	Comercio	Medio	Alta irregularidad
M	Usos Especiales	Alto	Alta irregularidad
N	Comercio	Medio-Alto	Alta irregularidad
Ñ	Usos Especiales	Medio	Baja irregularidad
O	Eje Mixto 3	Medio	Baja irregularidad
P	Comercio	Alto	Alta irregularidad
Q	Usos Especiales	Medio-Alto	Baja irregularidad
R	Comercio	Medio	Baja irregularidad
S	Eje Mixto 2	Medio-Alto	Baja irregularidad
T	Comercio	Medio-Alto	Baja irregularidad
U	Eje Mixto 1	Alto	Baja irregularidad
V	Comercio	Alto	Baja irregularidad

### Anexo 2: Síntesis de dinamismo de movilidad + factores urbanos



### Anexo 3: Cuadro de coherencia + organizador grafico



UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO  
ESCUELA DE ARQUITECTURA

SEMINARIO DE TESIS I  
Dr. Arq. Oscar Víctor Martín Vargas Choza

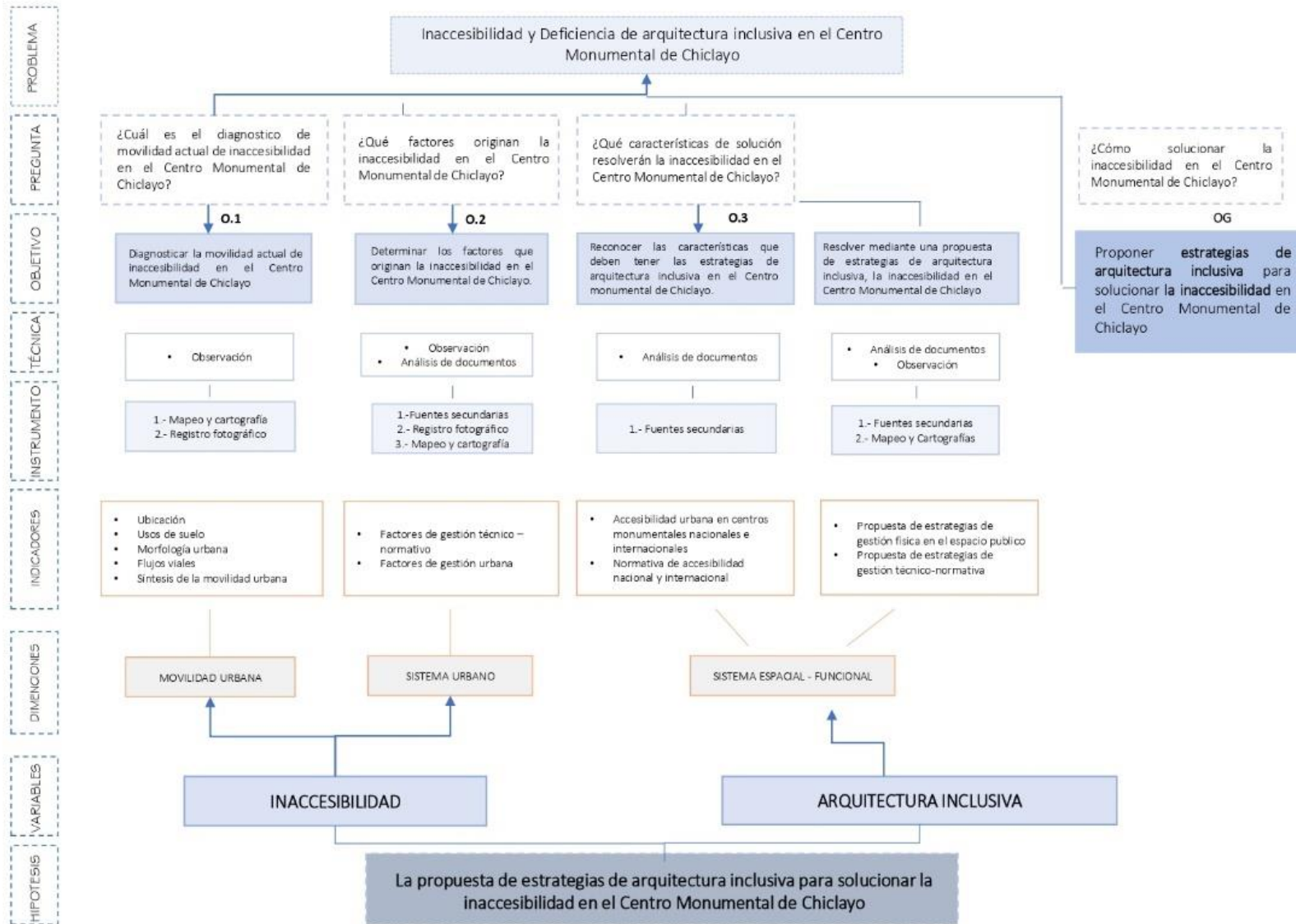
CUADRO DE COHERENCIAS

Nombres y Apellidos: Karlem Herrera Becerra Corzo	
Título del trabajo de Investigación	Propuesta de estrategias de arquitectura inclusiva para solucionar la inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo
Línea de Investigación	Desarrollo Local Sostenible
Campo de Investigación OCDE	
Objetivo Desarrollo ONU	Desarrollo Sostenible
Objeto de estudio	Centro Monumental de Chiclayo

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN relevante, precisa e específica	PREGUNTAS DE INVESTIGACIONES relevantes, ligadas a objetos específicos	HIPÓTESIS: ¿puede responder a pregunta de investigación?	OBJETIVOS GENERAL, Detectar los siguientes esbozos: Objetivo + verbo en infinitivo + Enunciado 1 + ENUNCIADO 2 (que Describir, Analizar, Comparar + El qué + Responder al para qué)	OBJETIVOS ESPECÍFICOS Y LOGROS ASOCIADOS. Debe tener las siguientes características (que acción o hacer): Objeto + verbo en infinitivo + Enunciado 1 + Enunciado 2 (que Describir, Analizar, Comparar + El qué + Responder al para qué)	TÉCNICA	INSTRUMENTO	
¿Cómo solucionar LA INACCESIBILIDAD en el centro monumental de Chiclayo?	P.E. 1 ¿Cuál es el diagnóstico de movilidad actual de Inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo?	La propuesta de estrategias de arquitectura inclusiva para solucionar la Inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo.	Proponer estrategias de arquitectura inclusiva para solucionar la Inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo para el libre desenvolvimiento e integración de todos los usuarios	O.E. 1	Diagnosticar la movilidad actual de Inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo para saber en que estado de inclusividad urbana se encuentra	1.- Observación	1.- Mapeo y cartografía 2.- Registro fotográfico
	P.E. 2 ¿Qué factores originan la Inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo?			O.E. 2	Determinar los factores que originan la Inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo para que la ciudad mejore y se adecue a sus diversas particularidades	1.- Análisis de documentos 2.- Observación	1.- Fuentes secundarias 2.- Registro fotográfico 3.- Mapeo y cartografía
	P.E. 3 ¿Qué características de solución nuevas van la Inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo?			O.E. 3	Reconocer las características que deben tener las estrategias de arquitectura inclusiva en el Centro monumental de Chiclayo para lograr una propuesta con objetivos de diseño universal.	1.- Análisis de documentos	1.- Fuentes secundarias

VARIABLE	DEFINICION CONCEPTUAL	DEFINICION OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	TÉCNICAS	INSTRUMENTOS
INACCESIBILIDAD	La Inaccesibilidad es aquello que imposibilita o genera gran dificultad para acceder, ya sea por alguna causa o por algún factor físico, por lo que en la arquitectura urbanística podemos asumir que la Inaccesibilidad hace referencia a las barreras urbanas que dificultan el recorrido continuo del usuario	Para determinar la Inaccesibilidad en nuestra Identificar la movilidad del sector y factores que ocasionan esta situación que hay entre ciudad y pueblo, para así concluir que el sector no es accesible para todos los usuarios.	1. Movilidad Urbana	1. Ubicación 2. Uso de suelo 3. Morfología Urbana 4. Fajas viarias y peatonales 5. Sentido de movilidad urbana	Observación	Mapeo y cartografía Registro fotográfico
			2. Sistema Urbano	1. Factores de gestión urbano - normativo 2. Factores de gestión urbana	Análisis de documentos Observación	Fuentes secundarias Registro fotográfico Mapeo y cartografía
ARQUITECTURA INCLUSIVA	La arquitectura inclusiva, considera el diseño de zonas con criterios de accesibilidad que faciliten las necesidades de un usuario en el recorrido o permanencia por el sector	Para determinar la arquitectura inclusiva se identifica factores que se relacionan en un caso analizado, como también mediante mapeo, factores espaciales y funcionales en la zona estudiada.	1. Sistema espacial - funcional	1. Accesibilidad urbana en centros monumentales nacionales e internacionales 2. Habitabilidad urbana	Análisis de documentos	Fuentes secundarias
			2. Sistema espacial - funcional	1. Propuesta de estrategias de gestión física en el espacio público 2. Propuesta de estrategias de gestión técnico-normativa	Análisis de documentos Observación	Fuentes secundarias y Cartografías Mapeo

Anexo 4: Esquema de desarrollo



## Anexo 5: Aprobación de instrumentos



UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO  
FACULTAD DE INGENIERÍA  
ESCUELA DE ARQUITECTURA

**Problema de la investigación:** Inaccessibilidad y deficiencia arquitectónica en el Centro Monumental de Chiclayo

**Objetivo General de la investigación:** Proponer estrategias de arquitectura inclusiva para solucionar la inaccessibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo

**Objetivo Específico de la investigación relacionada con el instrumento:** Resolver mediante una propuesta de estrategias de arquitectura inclusiva, la inaccessibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo

**Variable de estudio relacionada al instrumento:** Arquitectura Inclusiva

**Dimensión(es) de la variable de estudio relacionada al instrumento:** Sistema Espacial - Funcional

**Indicador(es) de la dimensión de estudio relacionada al instrumento:**

Propuesta de estrategias de gestión física en el espacio público

### EVALUACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO O ESPECIALISTA

De acuerdo con los ítems antes mencionados, se les solicita en base a su experiencia y/o especialidad inferir en lo siguiente:  
¿encuentra usted...

Relación del instrumento con la pregunta de investigación?		Relación del instrumento con el Objetivo General y el objetivo específico?		Relación del problema con las variables y el instrumento?	
<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO

### VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:

PERTINENCIA		CLARIDAD		RELEVANCIA	
<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO

Observaciones:

---



---



---

Opinión de aplicabilidad:    Aplicable (x)                      Aplicable después de corregir ( )                      No aplicable ( )

Apellidos y nombres del evaluador: Echandia Vallejos Miguel Fernando

Grado académico del evaluador:

Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.  
Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.  
Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del contenido.



**Problema de la investigación:** Inaccesibilidad y deficiencia arquitectónica en el Centro Monumental de Chiclayo

**Objetivo General de la investigación:** Proponer estrategias de arquitectura inclusiva para solucionar la inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo

**Objetivo Específico de la investigación relacionada con el instrumento:** OE2 Determinar los factores que originan la inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo

**Variable de estudio relacionada al instrumento:** Inaccesibilidad

**Dimensión(es) de la variable de estudio relacionada al instrumento:** Sistema urbano

**Indicador(es) de la dimensión de estudio relacionada al instrumento:**

Factores de gestión urbana

#### EVALUACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO O ESPECIALISTA

De acuerdo con los ítems antes mencionados, se les solicita en base a su experiencia y/o especialidad inferir en lo siguiente:  
¿encuentra usted...

Relación del instrumento con la pregunta de investigación?		Relación del instrumento con el Objetivo General y el objetivo específico?		Relación del problema con las variables y el instrumento?	
SI	NO	SI	NO	SI	NO

VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:					
PERTINENCIA		CLARIDAD		RELEVANCIA	
SI	NO	SI	NO	SI	NO

Observaciones:

---



---



---

Opinión de aplicabilidad:   Aplicable (x)                      Aplicable después de corregir ( )                      No aplicable ( )

Apellidos y nombres del evaluador: Echandia Vallejos Miguel Fernando

Grado académico del evaluador:

Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.  
 Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.  
 Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del contenido.



UNIVERSIDAD CATÓLICA SANTO TORIBIO DE MOGROVEJO  
FACULTAD DE INGENIERÍA  
ESCUELA DE ARQUITECTURA

**Problema de la investigación:** Inaccesibilidad y deficiencia arquitectónica en el Centro Monumental de Chiclayo

**Objetivo General de la investigación:** Proponer estrategias de arquitectura inclusiva para solucionar la inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo

**Objetivo Específico de la investigación relacionada con el instrumento:** OE1 Diagnosticar la movilidad actual de inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo

**Variable de estudio relacionada al instrumento:** Inaccesibilidad

**Dimensión(es) de la variable de estudio relacionada al instrumento:** Movilidad Urbana

**Indicador(es) de la dimensión de estudio relacionada al instrumento:**

Morfología Urbana

#### EVALUACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO O ESPECIALISTA

De acuerdo con los ítems antes mencionados, se les solicita en base a su experiencia y/o especialidad inferir en lo siguiente:  
¿encuentra usted...

Relación del instrumento con la pregunta de investigación?		Relación del instrumento con el Objetivo General y el objetivo específico?		Relación del problema con las variables y el instrumento?	
SI	NO	SI	NO	SI	NO

#### VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:

PERTINENCIA		CLARIDAD		RELEVANCIA	
SI	NO	SI	NO	SI	NO

Observaciones:

---



---



---

Opinión de aplicabilidad:    Aplicable (x)                      Aplicable después de corregir ( )                      No aplicable ( )

Apellidos y nombres del evaluador: Echandia Vallejos Miguel Fernando

Grado académico del evaluador:

Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.  
Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.  
Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del contenido.



**Problema de la investigación:** Inaccesibilidad y deficiencia arquitectónica en el Centro Monumental de Chiclayo

**Objetivo General de la investigación:** Proponer estrategias de arquitectura inclusiva para solucionar la inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo

**Objetivo Específico de la investigación relacionada con el instrumento:** OE1 Diagnosticar la movilidad actual de inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo

**Variable de estudio relacionada al instrumento:** Inaccesibilidad

**Dimensión(es) de la variable de estudio relacionada al instrumento:** Movilidad Urbana

**Indicador(es) de la dimensión de estudio relacionada al instrumento:**

Flujos viales / Flujos Peatonales

#### EVALUACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO O ESPECIALISTA

De acuerdo con los ítems antes mencionados, se les solicita en base a su experiencia y/o especialidad inferir en lo siguiente:  
¿encuentra usted...

Relación del instrumento con la pregunta de investigación?		Relación del instrumento con el Objetivo General y el objetivo específico?		Relación del problema con las variables y el instrumento?	
SI	NO	SI	NO	SI	NO

#### VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:

PERTINENCIA		CLARIDAD		RELEVANCIA	
SI	NO	SI	NO	SI	NO

Observaciones:

---



---



---

Opinión de aplicabilidad:    Aplicable (x)                      Aplicable después de corregir ( )                      No aplicable ( )

Apellidos y nombres del evaluador: Echandia Vallejos Miguel Fernando

Grado académico del evaluador:

Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.  
 Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.  
 Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del contenido.



**Problema de la investigación:** Inaccesibilidad y Deficiencia de arquitectura inclusiva en el Centro Monumental de Chiclayo

**Objetivo General de la investigación:** Proponer estrategias de arquitectura inclusiva para solucionar la inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo

**Objetivo Específico de la investigación relacionada con el instrumento:** OE1 Diagnosticar la movilidad actual de inaccesibilidad en el Centro Monumental de Chiclayo

**Variable de estudio relacionada al instrumento:** Inaccesibilidad

**Dimensión(es) de la variable de estudio relacionada al instrumento:** Movilidad Urbana

**Indicador(es) de la dimensión de estudio relacionada al instrumento:**

Usos de suelo - Equipamiento

#### EVALUACIÓN DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO POR EXPERTO O ESPECIALISTA

De acuerdo con los ítems antes mencionados, se les solicita en base a su experiencia y/o especialidad inferir en lo siguiente:  
¿encuentra usted...

Relación del instrumento con la pregunta de investigación?		Relación del instrumento con el Objetivo General y el objetivo específico?		Relación del problema con las variables y el instrumento?	
<input checked="" type="checkbox"/> SÍ	<input type="checkbox"/> NO	<input checked="" type="checkbox"/> SÍ	<input type="checkbox"/> NO	<input checked="" type="checkbox"/> SÍ	<input type="checkbox"/> NO

#### VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:

PERTINENCIA		CLARIDAD		RELEVANCIA	
<input checked="" type="checkbox"/> SÍ	<input type="checkbox"/> NO	<input checked="" type="checkbox"/> SÍ	<input type="checkbox"/> NO	<input checked="" type="checkbox"/> SÍ	<input type="checkbox"/> NO

Observaciones:

---



---



---

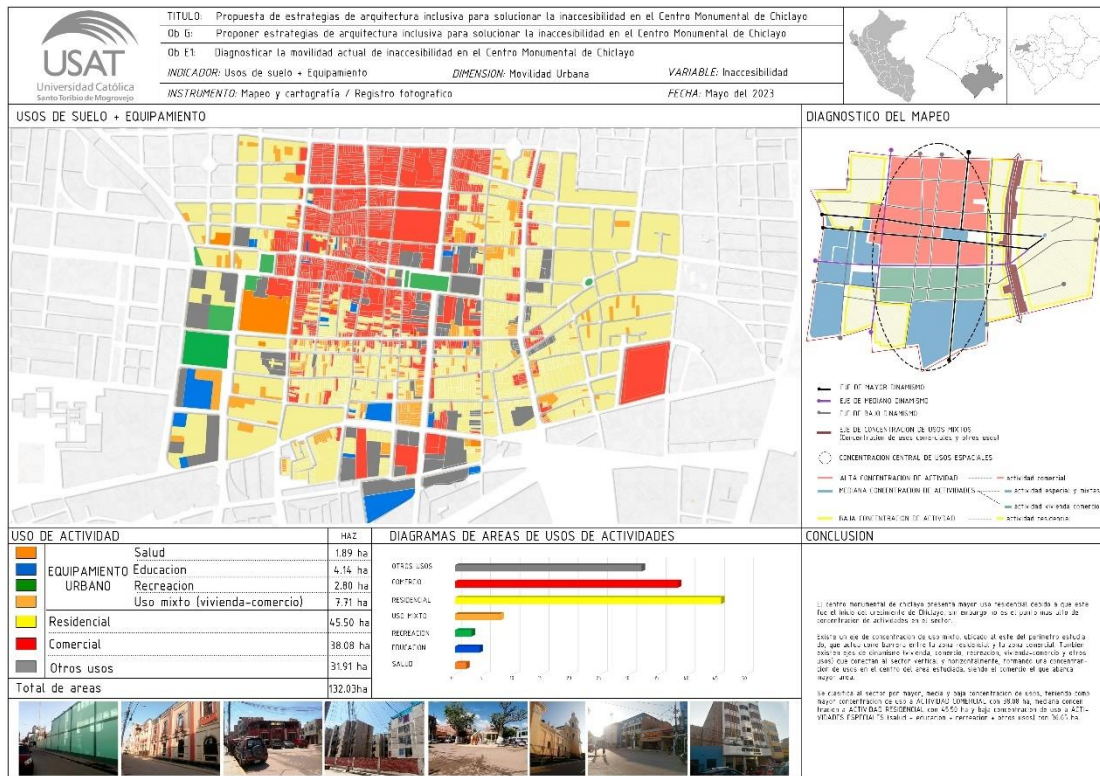
Opinión de aplicabilidad:    Aplicable (x)                      Aplicable después de corregir ( )                      No aplicable ( )

Apellidos y nombres del evaluador: Echandia Vallejos Miguel Fernando

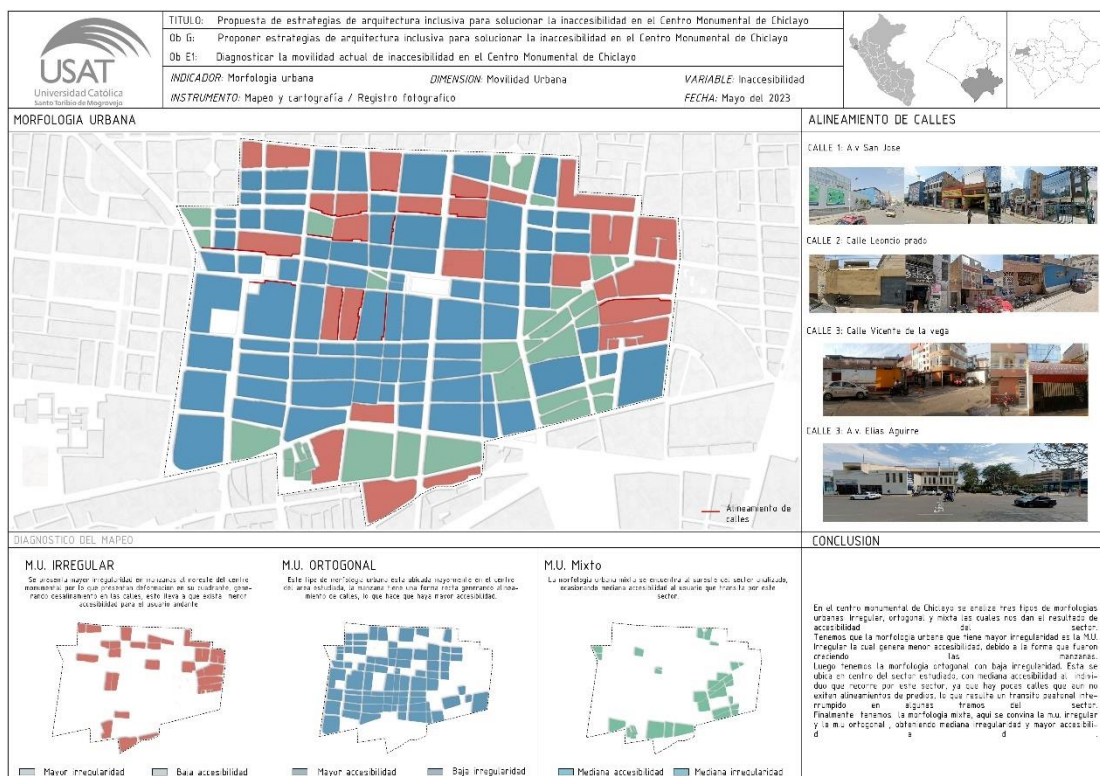
Grado académico del evaluador:

Pertinencia: Si el ítem pertenece a la dimensión.  
 Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.  
 Relevancia: EL ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del contenido.

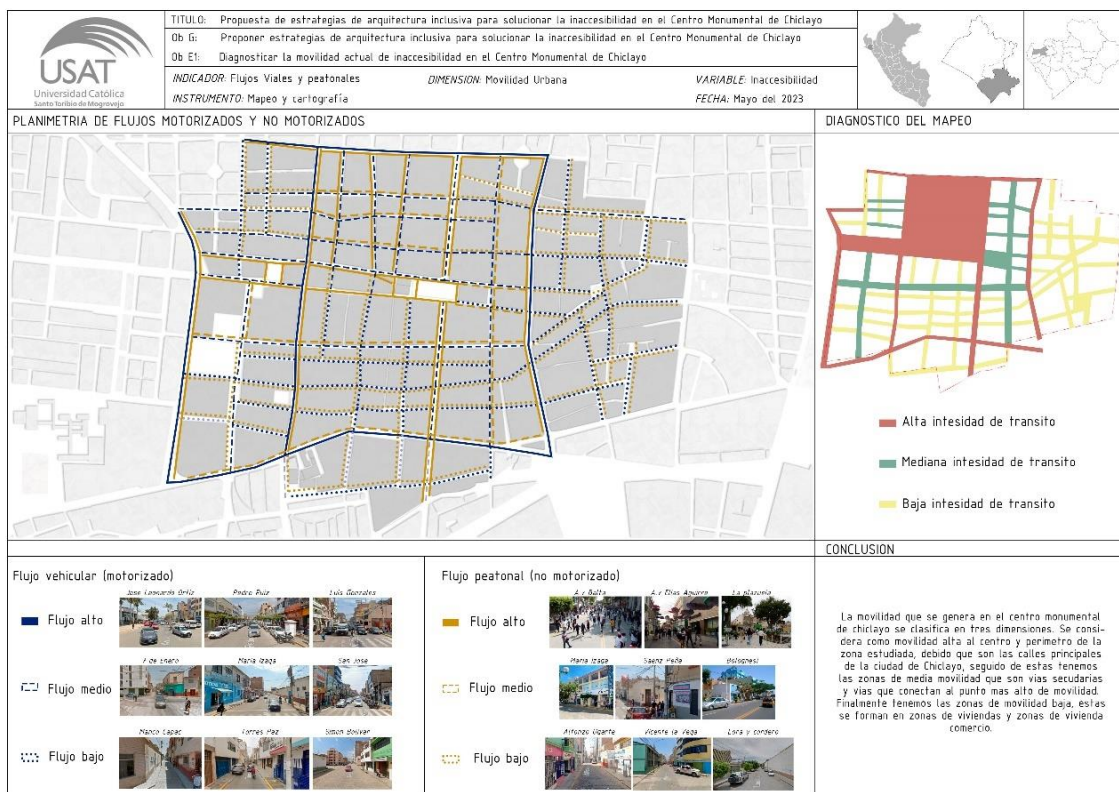
### Anexo 6: Ficha – Objetivo 1 – Usos de suelo + Equipamiento



### Anexo 7: Ficha – Objetivo 1 – Morfología Urbana



### Anexo 8: Ficha – Objetivo 1 - Flujos



### Anexo 9: Ficha – Objetivo 2 – Elementos transitables



### Anexo 10: Ficha – Objetivo 2 – Áreas verdes



### Anexo 11: Ficha – Objetivo 2 – Mobiliario

