

**UNIVERSIDAD NACIONAL JORGE BASADRE GROHMANN**

**Facultad de Ingeniería Civil, Arquitectura y Geotecnia**

Escuela Profesional de Arquitectura

**TESIS**

**“PROYECTO DE REVITALIZACIÓN URBANA BASADO EN  
LOS ÁMBITOS DE ACCIÓN DE JAN GEHL PARA  
MEJORAR EL ESPACIO PÚBLICO DE LA  
AVENIDA 2 DE MAYO, CUADRAS I – IX,  
DISTRITO Y DEPARTAMENTO DE  
TACNA – 2021”**

**TOMO I**

**Presentada por:**

**Bach. ALEX DANIEL GAUNA YAPUCHURA**

**Para optar el Título Profesional de:**

**ARQUITECTO**

**TACNA - PERÚ  
2022**

**UNIVERSIDAD NACIONAL JORGE BASADRE GROHMANN**  
**Facultad de Ingeniería Civil, Arquitectura y Geotecnia**  
Escuela Profesional de Arquitectura

**“PROYECTO DE REVITALIZACIÓN URBANA BASADO EN  
LOS ÁMBITOS DE ACCIÓN DE JAN GEHL PARA  
MEJORAR EL ESPACIO PÚBLICO DE LA  
AVENIDA 2 DE MAYO, CUADRAS I – IX,  
DISTRITO Y DEPARTAMENTO DE  
TACNA – 2021”**

Tesis sustentada el día viernes 23 de septiembre del 2022 a las 9:00 horas,  
por el Bachiller Alex Daniel Gauna Yapuchura.

**JURADOS**

PRESIDENTE

  
Arq. Wilfredo Carlos Vicente Aguilar

SECRETARIO

  
Arq. Jorge Luis Espinoza Molina

VOCAL

  
Arq. Keily Norka Medina Bejar

DIRECTOR DE TESIS

  
Arq. Juana Beatriz Vargas Bernuy

NOMBRE DEL TRABAJO

**TOMO I ALEX GAUNA CORREGIDO 15-se  
p-2022b.pdf**

RECUENTO DE PALABRAS

**21881 Words**

RECUENTO DE CARACTERES

**124681 Characters**

RECUENTO DE PÁGINAS

**162 Pages**

TAMAÑO DEL ARCHIVO

**8.0MB**

FECHA DE ENTREGA

**Sep 16, 2022 5:43 AM GMT-5**

FECHA DEL INFORME

**Sep 16, 2022 5:53 AM GMT-5****● 6% de similitud general**

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

- 6% Base de datos de Internet
- Base de datos de Crossref
- 2% Base de datos de trabajos entregados
- 0% Base de datos de publicaciones
- Base de datos de contenido publicado de Crossref

**● Excluir del Reporte de Similitud**

- Material bibliográfico
- Bloques de texto excluidos manualmente
- Coincidencia baja (menos de 15 palabras)



---

**Mtro. Arq. Juana Beatriz Vargas Bernuy**  
Director de Tesis

## **DEDICATORIA**

A Dios porque creo que él tiene trazado el destino de cada persona en el cual nosotros somos los actores principales, a cuál traigo a acotación la siguiente frase “El tiempo de Dios es Perfecto”.

A mis padres Víctor Gauna Mamani y Rosa Yapuchura Avendaño que siempre confiaron en mí, desde primer momento que escogí esta carrera siempre recibí su apoyo, a ellos les dedico este logro en mi vida académica.

A mis hermanos que siempre me ayudaron durante las extenuantes veladas y jornadas de trabajo ya sea alentándome o recibiendo sus críticas a ellos les agradezco.

## **AGRADECIMIENTOS**

A los arquitectos y profesionales quienes resolvieron mis dudas acerca del trabajo de investigación y supieron guiarme, a mi asesora de tesis Arq. Juana Beatriz Vargas Bernuy por las críticas y el apoyo que se me brindó para terminar la presente tesis.

Al equipo de docentes de la escuela profesional de arquitectura que me enseñaron a lo largo de mis años en la carrera y que me alentaron a mejorar en mis presentaciones.

## CONTENIDO

<b>DEDICATORIA</b> .....	1
<b>AGRADECIMIENTOS</b> .....	2
<b>CONTENIDO</b> .....	3
<b>RESUMEN</b> .....	12
<b>ABSTRACT</b> .....	14
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	16
<b>CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</b> .....	18
1.1. EL PROBLEMA .....	18
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA .....	21
1.3. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN.....	21
1.3.1 Justificación.....	21
1.4. ALCANCES Y LIMITACIONES DE LA INVESTIGACION .....	22
1.4.1. Alcances.....	22
1.4.2. Limitaciones .....	22
1.5. DELIMITACIÓN DEL ESTUDIO DE LA INVESTIGACION.....	23
1.5.1. Delimitación Proyectual.....	23
1.5.2. Delimitación Territorial .....	23
1.6. OBJETIVOS .....	24
1.6.1 Objetivo general .....	24
1.6.2 Objetivos específicos .....	25
1.7. FORMULACION DE HIPÓTESIS .....	25
1.7.1. Hipótesis General.....	25
1.8. VARIABLES E INDICADORES.....	25
1.8.1 Variable Independiente .....	25
1.8.2 Variable Dependiente.....	26
1.9. METODOLOGÍA E INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN .....	26
1.9.1 Tipo de investigación .....	26
1.9.2 Diseño de investigación .....	27
1.9.3 Población y muestra.....	27
1.9.4 Técnicas de Recolección de Datos.....	29
1.9.5 Técnicas de Análisis de Datos .....	30
1.10 ESQUEMA METODOLÓGICO .....	32
<b>CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO</b> .....	33
2.1. ANTECEDENTES DEL ESTUDIO.....	33
2.1.1. A nivel regional:.....	33

2.1.2. A nivel nacional: .....	35
2.1.3. A nivel internacional: .....	36
<b>2.2. BASES TEORICAS VARIABLE PROYECTO DE REVITALIZACIÓN URBANA BASADO EN LOS ÁMBITOS DE ACCIÓN DE JAN GEHL.....</b>	<b>37</b>
2.2.1. Inicio del proceso de revitalización .....	37
2.2.2. Revitalización urbana .....	39
2.2.3. Características de revitalización urbana .....	40
2.2.4. Metodología de Jan Gehl .....	42
2.2.5. Seis pasos para transformar el espacio público .....	43
2.2.6. Ámbitos de acción de Jan Gehl .....	46
<b>2.3. BASES TEÓRICAS VARIABLE EL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA 2 DE MAYO, CUADRAS I – IX.....</b>	<b>47</b>
2.3.1. Espacio público .....	47
2.3.2. Funciones de los Espacios Públicos.....	48
2.3.3. Tipos de Espacios Públicos .....	50
2.3.4. Elementos del espacio público.....	54
2.3.5. Indicadores de los espacios públicos .....	54
2.3.6. Problemática del espacio público.....	56
2.3.7. Centro Urbano.....	57
2.3.8. Jerarquía de la av. 2 de mayo en el centro histórico .....	59
<b>2.4. DEFINICIONES OPERACIONALES.....</b>	<b>59</b>
2.4.1. Estructura urbana.....	59
2.4.2. Diseño urbano .....	60
2.4.3. Paisaje urbano .....	60
2.4.4. Imagen urbana .....	60
2.4.5. Movilidad urbana.....	61
2.4.6. Regeneración urbana.....	61
2.4.7. Rehabilitación urbana .....	61
2.4.8. Remodelación urbana .....	62
2.4.9. Renovación urbana .....	62
2.4.10. Restauración urbana.....	62
2.4.11. Revitalización urbana.....	63
2.4.12. Identidad cultural.....	63
2.4.13. Patrimonio cultural .....	63
<b>CAPÍTULO III: MARCO CONTEXTUAL .....</b>	<b>64</b>
<b>3.1. ESTUDIO DE CASOS SIMILARES .....</b>	<b>64</b>
3.1.1. Copenhagen.....	64
3.1.2. Melbourne .....	66
3.1.3. Nueva york .....	68

3.1.4. Puerto Montt.....	70
3.2. ANALISIS Y DIAGNOSTICO DEL CENTRO URBANO .....	72
3.2.1. Aspectos Socio Demograficos .....	72
3.2.3 Aspecto Económico Productivo .....	73
3.2.4 Aspecto Físico Biotico.....	75
3.2.5 Caracterización Físico Espacial.....	76
3.3 ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL ÁMBITO DE ESTUDIO .....	79
3.3.1. Preservacion del patrimonio .....	79
3.3.2. Movilidad sustentable.....	87
3.4.3. Equidad y Diversidad .....	106
3.3.3. Diseño Urbano a Escala Humana.....	107
3.4.4. Fomento economico cultural.....	112
<b>CAPÍTULO IV: NORMATIVIDAD .....</b>	<b>117</b>
4.1. ANTECEDENTES NORMATIVOS.....	117
4.1.1. Constitución Política del Perú 1993. ....	117
4.1.2. Decreto Legislativo N° 1192, Ley Marco de Adquisición y Expropiación de Inmuebles, Transferencia de Inmuebles de Propiedad del Estado. ....	117
4.1.2. Reglamento Nacional de Edificaciones, Norma A.140, Bienes Culturales Inmuebles.....	118
4.1.3. Reglamento de la Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación (Ley 28296) .....	118
4.1.4. Manual para la elaboración de planes de desarrollo urbano.....	118
4.1.5. Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Tacna 2014-2023 – Municipalidad Provincial de Tacna.....	119
4.1.6. Plan Desarrollo Urbano de La Ciudad de Tacna 2014 – 2023 - PLAN ESPECÍFICO - Zona Centro Urbano de Tacna. ....	119
4.2. NORMATIVA:.....	119
4.2.1. Reglamento de avisaje publicitario para la zona monumental de Tacna, inmuebles patrimoniales y ambientes urbanos monumentales. ....	119
4.2.2. Norma A.140 bienes culturales inmuebles del reglamento nacional de edificaciones.....	119
4.2.3. Reglamento del plan específico centro urbano de la ciudad de Tacna. ....	120
<b>CAPÍTULO V: PROPUESTA .....</b>	<b>122</b>
5.1. PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN URBANA .....	122
5.1.1. Visión de futuro .....	122
5.1.2. Escenario objetivo .....	122
5.1.3. Estrategia de Revitalizacion Urbana.....	123
5.1.4. Propuesta general de Revitalizacion Urbana.....	146
5.2. INTERVENCIONES ESTRATÉGICAS DE REVITALIZACIÓN URBANA	
5.2.1. Proyectos Estratégicos .....	148
5.2.2. Desarrollo de proyectos por etapas .....	149

5.2.3. Modelo de gestión y financiamiento.....	150
5.2.4. Cronograma de ejecución .....	150
<b>5.3. PROPUESTA DE ANTEPROYECTO URBANO ARQUITECTÓNICO.....</b>	<b>152</b>
5.3.1. Descripción.....	152
5.3.2. Proyectos estratégicos desarrollados .....	152
5.3.3. Desarrollo de anteproyecto urbano por tramos .....	153
<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>154</b>
<b>RECOMENDACIONES.....</b>	<b>155</b>
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>155</b>

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1:</b> Indicadores de la variable independiente.....	26
<b>Tabla 2:</b> Indicadores de la variable dependiente.....	26
<b>Tabla 3:</b> Características de la Revitalización Urbana.....	41
<b>Tabla 4:</b> Seis pasos para transformar el espacio público .....	45
<b>Tabla 5:</b> Ámbitos de acción de Jan Gehl.....	46
<b>Tabla 6:</b> Funciones del Espacio Público.....	49
<b>Tabla 7:</b> Tipologías de Espacios Públicos.....	53
<b>Tabla 8:</b> Indicadores de los espacios públicos.....	55
<b>Tabla 9.</b> Características propuestas – Calle de convivencia.....	133
<b>Tabla 10.</b> Características propuestas – Calle de peatonalización eventual.....	134
<b>Tabla 11.</b> Características propuestas – Calles peatonales exclusivas...	135
<b>Tabla 12.</b> Características propuestas – Calles de tránsito.....	136
<b>Tabla 13.</b> Etapas del proyecto.....	150
<b>Tabla 14.</b> Cronograma de ejecución por etapas.....	151

## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1.</b> Fotografía Av. 2 de mayo, detrás del Centro Comercial Tacna Centro.....	4
<b>Figura 2.</b> Fotografía Av. 2 de mayo, Teatro Municipal de Tacna.....	4
<b>Figura 3.</b> Fotografía Av. 2 de mayo, Mercado 2 de Mayo.....	4
<b>Figura 4.</b> Zona de Estudio determinada para la presente investigación .	7
<b>Figura 5.</b> Esquema Metodológico.....	16
<b>Figura 6.</b> Propuesta de Rehabilitación de la Plaza Santa Clara.....	24
<b>Figura 7.</b> Fotografía Calle Fermín Nacarino.....	50
<b>Figura 8.</b> Fotografía Calle San Juan de Dios – Arequipa.....	51
<b>Figura 9.</b> Fotografía Plaza de Armas de Arequipa. Nota: Espacio Público para descanso y encuentro de los peatones.....	52
<b>Figura 10.</b> Fotografía Parque Ecológico Quinta Salas.....	52
<b>Figura 11.</b> Mapa de las calles peatonalizadas de Strøget (Copenhague).....	66
<b>Figura 12.</b> Fotografía de Strøget (Copenhague) en 1964 y luego otra en la actualidad .....	66
<b>Figura 13.</b> Mapa de las calles peatonalizadas de Melbourne (Australia).....	68
<b>Figura 14.</b> Calles de la Plaza Central de Melbourne (Australia).....	68
<b>Figura 15.</b> Calles de Nueva York antes / Calles Peatonalizadas de Nueva York ahora.....	70
<b>Figura 16.</b> Propuesta de Intervención Urbana de Puerto Montt (Chile)...	71
<b>Figura 17.</b> Sistema de Áreas Verdes.....	81

<b>Figura 18.</b> Altura de Edificios.....	83
<b>Figura 19.</b> Ambiente Histórico.....	84
<b>Figura 20.</b> Contaminación Visual.....	86
<b>Figura 21.</b> Secciones Viales de la Av. 2 de mayo por tramos.....	87
<b>Figura 22.</b> Experiencia Peatonal.....	88
<b>Figura 23.</b> Pasajes Internos.....	90
<b>Figura 24.</b> Mapa de Servicios Básicos.....	91
<b>Figura 25.</b> Lugares de Estacionamiento.....	93
<b>Figura 26.</b> Movimiento peatonal durante el día .....	95
<b>Figura 27.</b> Movimiento peatonal durante la noche.....	96
<b>Figura 28.</b> Áreas de uso peatonal.....	96
<b>Figura 29.</b> Flujo de transporte público y privado.....	99
<b>Figura 30.</b> Mapa de Trazado de sendas - Centro comercial Tacna Centro.....	102
<b>Figura 31.</b> Mapa de Trazado de sendas – Mercado 2 de mayo.....	103
<b>Figura 32.</b> Mapa de Trazado de sendas – Plaza Mac Lean.....	104
<b>Figura 33.</b> Mapa de Trazado de sendas – Municipalidad Provincial de Tacna.....	105
<b>Figura 34.</b> Mapa de Trazado de sendas – Plaza 2 de Mayo.....	106
<b>Figura 35.</b> Mapa de Actividades de permanencia – Centro Comercial Tacna Centro.....	108
<b>Figura 36.</b> Mapa de Actividades de permanencia – Mercado 2 Mayo.....	109

<b>Figura 37.</b> Mapa de Actividades de permanencia – Plaza Mac Lean.....	110
<b>Figura 38.</b> Mapa de Actividades de permanencia – Municipalidad Provincial de Tacna.....	111
<b>Figura 39.</b> Mapa de Actividades de permanencia – Plaza 2 de mayo.....	112
<b>Figura 40.</b> Actividad de Fachadas.....	113
<b>Figura 41.</b> Experiencias Olfativas y Sonoras.....	114
<b>Figura 42.</b> Escala Humana.....	115
<b>Figura 43.</b> Actividad Cultural Visible.....	116
<b>Figura 44.</b> Escenario objetivo según Sistema de Movimientos.....	122
<b>Figura 45.</b> Escenario objetivo según Sistema de vida en la Ciudad .....	123
<b>Figura 46.</b> Escenario objetivo según Sistema de Entorno Visual.....	123
<b>Figura 47.</b> Priorizar a las personas.....	127
<b>Figura 48.</b> Propuesta de futura red de ciclovías en el dentro de la ciudad ..	129
<b>Figura 49.</b> Propuesta de reorganización para rutas transporte público en el ámbito de estudio .....	130
<b>Figura 50.</b> Propuesta de infraestructura para transporte público.....	131
<b>Figura 51.</b> Propuesta de tipología de Calles.....	132
<b>Figura 52.</b> Tipología de Calles – Ámbito de estudio.....	132
<b>Figura 53.</b> Actividades nocturnas de la Av. 2 de mayo.....	137
<b>Figura 54.</b> Uso Mixto en Edificaciones Residenciales.....	138
<b>Figura 55.</b> Propuesta de nuevos espacios públicos.....	139
<b>Figura 56.</b> Ejemplo de altura mínima de primera planta para usos comerciales .....	141

<b>Figura 57.</b> Propuesta de altura para edificios en calles de 10-25m. (Av. 2 de mayo) .....	143
<b>Figura 58.</b> Propuesta de retiro posterior.....	144
<b>Figura 59.</b> Propuesta de preservación del ambiente histórico.....	146
<b>Figura 60.</b> Proyectos estratégicos.....	148

## RESUMEN

La Av. Dos de Mayo, se encuentra ubicada en el centro urbano de la Ciudad de Tacna, actualmente esta avenida es considerada un eje importante para la ciudad, en donde se desarrollan actividades comerciales y culturales. Sin embargo, durante los últimos años se pudo percibir que la mencionada avenida presenta problemas como la falta de espacios verdes, espacios de descanso y el uso excesivo de espacios para estacionamientos en vía pública, por lo que el propósito del presente trabajo de investigación consiste en el planteamiento de una Propuesta de Revitalización Urbana, basada fundamentalmente en el estudio del comportamiento de las personas que transitan y hacen uso de los espacios de dicho lugar, además del análisis de las condiciones físicas y ambientales del entorno, que abarca todo lo largo de la Avenida desde la cuadra i hasta la cuadra ix. El trabajo de investigación tiene un enfoque cualitativo y cuantitativo, aplicando la metodología del urbanista y arquitecto Jan Gehl el cual tiene criterios de diseño basado en los ámbitos de acción considerados como el Diseño Urbano a la escala humana, Movilidad Sustentable, Fomento Económico y Cultural, Preservación del Patrimonio, Equidad y Diversidad.

El análisis del área de estudio se desarrolló en base a indicadores los cuales fueron trasladados a esquemas de mapas los cuales arrojaron problemas como el uso de la vía pública como estacionamiento, relegando al peatón a transitar por aceras de menor dimensión y la falta de plazas públicas que ayuden a mejorar a las actividades comerciales y culturales.

En cuanto al diagnóstico se tuvo en cuenta toda la información obtenida en el análisis del entorno y usuario, transformándolo en tablas de estadísticas y formularios. Este diagnóstico arrojó la necesidad de contar con 2 espacios públicos para la concentración y descanso del peatón y la necesidad de mejorar la sección vial de esta avenida considerando las actividades que se realizarían en ella. (actividades culturales y actividades comerciales).

La propuesta implica, mejorar la imagen urbana, ordenar el tránsito vehicular y proporcionar un lugar agradable y seguro para la movilización de los peatones, que transitan en la Avenida 2 de mayo logrando de esta manera la recuperación del espacio público. El análisis permitió identificar el área que antiguamente ocupaba el Complejo San Ramon y que actualmente se encuentra en condiciones precarias, en donde se plantea una propuesta arquitectónica (Plaza San Ramon) permitiendo la recuperación de este inmueble considerado Patrimonio Cultural, integrándolo al eje económico cultural. También, se consideró el diseño de una Plaza en la intersección de las Av. General Vizquerra (frente a las 200 casas) y la Avenida dos de mayo.

Finalmente, se concluye que, a través de esta investigación, se tenga una referencia o idea clara de la visión de que debe tener al momento de planificar y diseñar un área urbana, partiendo de la idea principal del Urbanista Jan Gehl, tener al peatón como actor principal de ámbito urbano.

## **ABSTRACT**

Av. Dos de Mayo, is located in the urban center of the City of Tacna, currently this avenue is considered an important axis for the city, where commercial and cultural activities are developed. However, in recent years it was possible to perceive that the aforementioned avenue presents problems such as the lack of green spaces, rest spaces and the excessive use of parking spaces on public roads, so the purpose of this research work consists of the approach of an Urban Revitalization Proposal, based on the of the people who transit and make use of the spaces of said place, in addition to the analysis of the physical and environmental conditions of the environment, which covers the entire length of the Avenue from block i to block ix. The research work has a qualitative and quantitative approach, applying the methodology of the urban planner and architect Jan Gehl, which has design criteria based on the limits of action considered as the Urban Design on a human scale, Sustainable Mobility, Economic and Cultural Development, Heritage Preservation, Equity and Diversity.

The analysis of the area of development based on indicators which were transferred to map schemes which gave rise to problems such as the study of public roads as parking, relegating the pedestrian to travel on smaller sidewalks and the lack of public spaces that help improve commercial and cultural activities. Regarding the diagnosis, all the information obtained in the analysis of the environment and user was taken into account, transforming it into statistical tables and forms. This diagnosis showed the

need to have 2 public spaces for the concentration and rest of the pedestrian and the need to improve the road section of this avenue considering the activities that would be carried out on it. (Cultural activities and commercial activities).

The proposal implies improving the urban image, ordering vehicular traffic and providing a pleasant and safe place for the mobilization of pedestrians, who travel on Avenida 2 de Mayo, thus achieving the recovery of public space. The analysis made it possible to identify the area that was formerly occupied by the San Ramon Complex and that is currently in precarious conditions, where an architectural proposal (Plaza San Ramon) is proposed, allowing the recovery of this property considered Cultural Heritage, integrating it into the cultural economic axis. Also, the design of a Plaza at the intersection of Av. General Vizquerra (in front of the 200 houses) and Avenida dos de Mayo is considered.

Finally, it is concluded that, through this research, there is a clear reference or idea of the vision that should be had when planning and designing an urban area, based on the main idea of the Urbanist Jan Gehl, to have the pedestrian as main actor in the urban area.

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación se desarrolla en el centro histórico Ciudad de Tacna, en el departamento de Tacna, específicamente en la avenida 2 de mayo, una vía de importancia y de gran potencial, que, a pesar de sus características, se encuentra en un entorno deteriorado en cuanto a accesibilidad e imagen.

Por esto se planea realizar un proyecto de revitalización urbana basado en los ámbitos de acción de Jan Gehl los cuales analizan diferentes indicadores para revitalizar los espacios públicos, que cumplan con los estándares urbanos de ciudades de primer mundo, como la preservación del patrimonio ecológico, arquitectónico y cultural, tener una movilidad sustentable, generar una equidad y diversidad del espacio público, un diseño urbano a escala humano y promover el fomento económico y cultural.

Este proyecto de investigación está estructurado de la siguiente manera: El capítulo uno consta del planteamiento del problema, propósito, justificación y alcance El capítulo dos consta del marco teórico, antecedentes de la investigación, casos referenciales, bases teóricas, definiciones de términos y bases legales, el capítulo tres consta del marco contextual constituido por el estudio de casos similares al trabajo de investigación y el análisis del área de estudio el cual se traduce en un diagnóstico que se refleja una serie de indicadores con resultados buenos o malos , el capítulo cuatro consiste en la normatividad empleada en la propuesta o esquemas a elaborar este

marco normativo tienen como función delimitar y guiar la propuesta en el aspecto legal.

Finalmente, el quinto capítulo presenta una propuesta para el nivel urbano del sector de investigación y una propuesta para el área de intervención de la Avenida 2 de Mayo.

# CAPITULO I

## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

### 1.1. EL PROBLEMA

Se están estudiando los espacios públicos en las ciudades latinoamericanas para ayudar a mejorar la calidad de vida de sus residentes (Páramo, Burbano, & Fernández-Londoño, 2016, pág. 2), al crear nuevos espacios públicos y restaurar espacios abandonados, Perú también demuestra una calidad de espacios públicos que adolece de un bajo nivel de indicadores urbanos. (INEI, 2014) teniendo como máximos problemas la contaminación ocasionada por los vehículos automotores, el uso de la vía pública como estacionamiento permanente, la contaminación visual causada por carteles, gigantografías y exceso de cableado público, la falta mantenimiento de las áreas verdes y la inexistencia de árboles.

En el Centro urbano de la ciudad de Tacna, la Av. 2 de mayo, es un eje longitudinal que aporta una gran dinámica comercial abocada a servicios profesionales, galerías comerciales, etc. en ella se emplazan equipamientos importantes como el mercado Dos de Mayo y el Centro Comercial Tacna Centro, equipamientos de carácter histórico como el Teatro Municipal, Plaza Mac Lean, el Edificio Rimassa Gnecco; equipamientos a recuperar como el Complejo San Ramon, etc.; sin embargo, a pesar del potencial turístico - comercial, el principal problema que impide que el eje antes mencionado se convierta en un gran boulevard comercial para la Ciudad de Tacna, es que no cuenta con las condiciones urbanísticas que resulten atractivas y funcionales para el transeúnte y/o

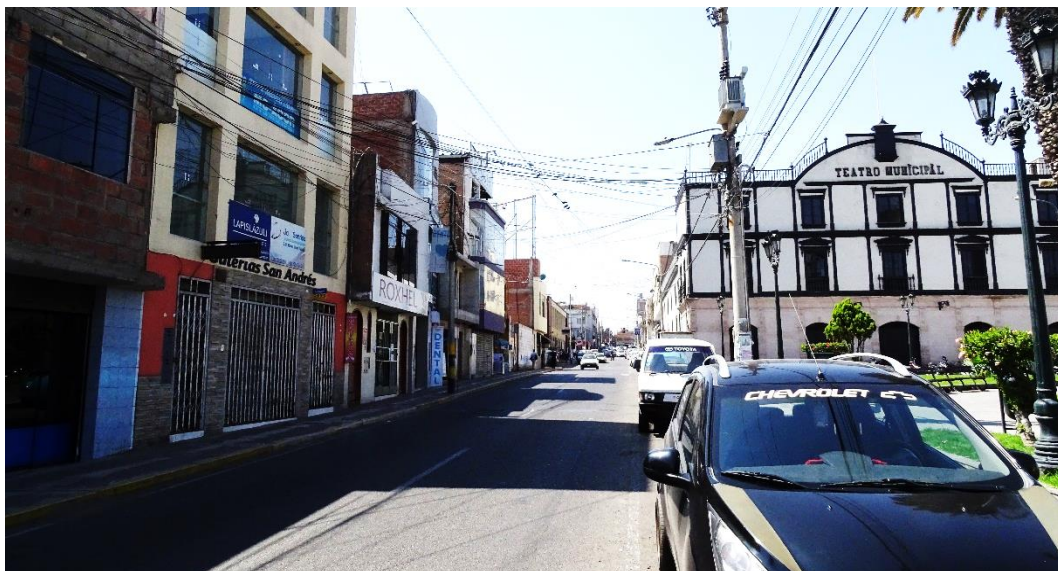
turista, ya que deja en un segundo plano al peatón, el cual es abandonado y desprotegido a causa de aceras de dimensiones mínimas, con cruces peatonales sin criterio, con una infraestructura de servicios invasiva, además existe deterioro de la acera debido a la falta de mantenimiento, carece de una adecuada señalización e iluminación y presenta un perfil urbano que no pertenece al perfil de una zona aledaña a la zona monumental. Esto se traduce en la falta de conexión entre los espacios y sus habitantes, lo que refleja la distribución desigual de los espacios públicos (calles) y el deterioro de la calidad de la vida urbana y donde se pueden ver aceras llenas de gente que no encuentran la oportunidad de caminar, en una ciudad en la que caminar es vital porque apoya las actividades económicas orientadas al comercio; donde también es imposible identificar lugares de encuentro de personas, lo que evidencia el uso insuficiente de los espacios disponibles para eventos y actividades propias de la cultura de la ciudad, todos estos factores contribuyen al deterioro de la calidad de vida urbana en la ciudad.

Son los “actores de la ciudad”, quienes más sufren las consecuencias del deterioro de la calidad de vida urbana, sin poder encontrar a lo largo de esta avenida un lugar de encuentro e intercambio entre personas; donde no existe una escala y sentido de proporción, reduciendo la capacidad de las personas para caminar y desarrollar la vida urbana. (Gehl, Ciudades para la gente, 2014) Ante esta situación se plantea una propuesta de revitalización del sector teniendo como prioridad la imagen urbana, morfología urbana, medio ambiente, infraestructura, movilidad sostenible y

aspectos legales que den una solución integral, de esta manera se pretende una intervención que logre un desarrollo económico-cultural, dando importancia a la recuperación del espacio público y el acceso al peatón.



**Figura 1.** Fotografía Av. 2 de mayo, detrás del Centro Comercial Tacna Centro. Nota: Elaboración propia



**Figura 2.** Fotografía Av. 2 de mayo, Teatro Municipal de Tacna. Nota: Elaboración propia



**Figura 3.** Fotografía Av. 2 de mayo, Mercado 2 de Mayo. Nota: Elaboración propia

## **1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

¿De qué manera el proyecto de revitalización urbana basado en los ámbitos de acción de Jan Gehl mejorará el espacio público de la avenida 2 de mayo, cuadras I – IX, distrito y departamento de Tacna – 2021?

## **1.3. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN**

### **1.3.1 Justificación**

La recuperación del espacio público y la revitalización de la Av. 2 de Mayo, surge como una solución a la problemática que no se ha enfrentado por el desinterés de las autoridades y población misma. Esta problemática confluye en un factor que es determinante para el éxito de cualquier intervención urbanística, basada fundamentalmente en el estudio del comportamiento de las personas que transitan y hacen uso de los espacios

de dicho lugar, además del análisis de las condiciones ambientales y físicas del entorno.

El presente proyecto de investigación busca determinar el estado actual en el que se encuentra el área de estudio mediante un análisis de sitio que permita identificar las necesidades, costumbres, actividades, etc., del usuario, para luego establecer premisas o parámetros que permitan el planteamiento de una propuesta en la Avenida 2 de mayo a nivel urbano-arquitectónico. La propuesta implica, mejorar la imagen urbana, ordenar el tránsito vehicular y proporcionar un lugar agradable y seguro para la movilización de los peatones, que transitan en esta avenida logrando de esta manera la recuperación del espacio público y la integración del patrimonio arquitectónico al Centro Urbano.

#### **1.4. ALCANCES Y LIMITACIONES DE LA INVESTIGACION**

##### **1.4.1. Alcances**

Revitalización urbana basado en los ámbitos de acción de Jan Gehl para mejorar el espacio público de la Avenida 2 de mayo, cuadras i – ix, tendrá alcances de impacto provincial generando una gran dinámica comercial en la Provincia de Tacna.

##### **1.4.2. Limitaciones**

###### **a. Limitaciones Operativas**

Falta de información técnica y material de apoyo eficiente y actualizado.

## **b. Limitaciones Físicas**

Debido a la actual CRISIS SANITARIA OCASIONADA POR EL COVID-19, se dificultará en trabajo de campo.

### **1.5. DELIMITACIÓN DEL ESTUDIO DE LA INVESTIGACIÓN**

#### **1.5.1. Delimitación Proyectual**

El desarrollo de la investigación concluirá con la realización de un proyecto de intervención Urbano - Arquitectónica aplicando los ámbitos de acción de Jan Gehl referidos a la revitalización del espacio público de la avenida 2 de mayo, cuadras I-IX, del Distrito de Tacna que solucione todos los problemas de carácter urbano encontrados.

#### **1.5.2. Delimitación Territorial**

La propuesta para la revitalización del espacio público se ubica en el centro urbano de Tacna, esta zona mantiene un constante movimiento e intercambio comercial, lo cual se refleja en el uso comercial que se le asigna al territorio, por estos motivos se establece la zona de estudio teniendo en cuenta la avenida 2 de mayo, como principal eje articulador transversal entre la Calle Gral. Vizquerra y la Prolog. de la Avenida Cuzco que contienen un total de 9 cuadras, determinando también un límite de influencia de 250 m, estableciendo así un área de intervención de 2.4 has. para la presente investigación, teniéndose los siguientes límites :

- Por el Este: Calle General. Vizquerra
- Por el Norte: Avenida Augusto B. Leguía
- Por el Sur: Avenida San Martín
- Por el Oeste: Prolongación de la Av. Cuzco



**Figura 4.** Zona de Estudio establecida para la investigación, Nota: Elaboración Propia.

## 1.6. OBJETIVOS

### 1.6.1 Objetivo general

Realizar un proyecto de revitalización urbana basado en los ámbitos de acción de Jan Gehl para mejorar el espacio público en la Avenida 2 de mayo, cuadras I – IX, distrito y departamento de Tacna – 2021.

## **1.6.2 Objetivos específicos**

O.E.1. Elaborar un análisis y diagnóstico del área de estudio, basado en los ámbitos de acción de Jan Gehl para establecer las condicionantes del lugar de estudio.

O.E.2. Elaborar las premisas de diseño enfocados en la infraestructura, mobiliario urbano, diseño paisajístico, diseño vial, imagen urbana y de carácter administrativo involucrando a las personas mediante los talleres participativos para desarrollar una propuesta multifuncional y enfocada en las necesidades de las personas.

O.E.3. Diseñar una propuesta urbano-arquitectónica a nivel anteproyecto y proponer lineamientos de gestión administrativa que promuevan una revitalización urbana integral del área de estudio.

## **1.7. FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS**

### **1.7.1. Hipótesis General**

El proyecto de revitalización urbana basado en los ámbitos de acción de Jan Gehl mejora el espacio público de la avenida 2 de mayo, cuadras I – IX, distrito y departamento de Tacna - 2021.

## **1.8. VARIABLES E INDICADORES**

### **1.8.1 Variable Independiente**

#### **Tabla 1**

Indicadores de la variable independiente

<b>Variable Independiente</b>	<b>Indicador</b>
	Biofilia y Genus Loci
Revitalización urbana	Accesibilidad y Circulación
basado en los ámbitos de	Seguridad e Inclusión
acción de Jan Gehl	Espacio y Confort
	Comercio y Recreo

Nota: Elaboración Propia.

### **1.8.2 Variable Dependiente**

**Tabla 2:** Indicadores de la variable dependiente

<b>Variable Dependiente</b>	<b>Indicador</b>
Espacio público de la	Sistema físico - espacial
avenida 2 de mayo,	Sistema de movilidad urbana
cuadras I – IX	Sistema de imagen y paisaje

Nota: Elaboración Propia.

## **1.9. METODOLOGÍA E INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN**

### **1.9.1 Tipo de investigación**

El presente trabajo de investigación es de tipo BÁSICA - APLICADA, debido a que la revisión y el análisis de información servirán para plantear una propuesta que responda adecuadamente a los siguientes enfoques:

- Desde una visión urbana, enfocado en reconfigurar los espacios de carácter público (plazas y calles) y para mejorar la calidad de vida de las personas.
- Desde una visión económica, generar un ecosistema económico sostenible que ayude a potencializar los negocios de la zona de intervención en base a diferentes actividades comerciales.
- Desde una visión cultural: que nos permita reconocer la identidad del lugar a través de la imagen urbana y las actividades culturales.

### **1.9.2 Diseño de investigación**

El presente trabajo de investigación tiene como características la no intervención y manipulación de las variables, por ello es una investigación de TIPO NO EXPERIMENTAL-DESCRIPTIVO.

Basado en el tiempo que se tomó para recopilar los datos, este se considera una INVESTIGACIÓN TRANSVERSAL, que consiste en un estudio observacional que analiza datos de una muestra de población durante un período de tiempo.

### **1.9.3 Población y muestra**

#### **a) Población**

Para determinar la cantidad total de población, se tomó en cuenta a la población residente del lugar conformada por los habitantes que residen dentro del área de estudio (Cantidad viviendas x Cantidad de individuos por hogar = 1950 hab.) y a la población flotante, conformada por los turistas

extranjeros y nacionales que visitan la zona de estudio (centro urbano), en este caso la población estuvo conformada por todos los turistas que visitaron Tacna el año 2019 - 2020, que se estima entre 1,6 a 1,8 millones de los cuales el 80,7% (Mincetur, 2020) visita el centro urbano de la ciudad (1,280,000 turistas)

### **b) Muestra**

El tipo de muestra empleado obtiene un resultado probabilístico de 1 281 950 personas, también se uso la siguiente ecuación para calcular su tamaño:

n =

$$\frac{N \cdot P \cdot Q \cdot Z^2}{(N-1)E^2 + Z^2 \cdot P \cdot Q}$$

Dónde:

Z = Coeficiente estadístico normal al 90% de nivel de confianza de los datos (1,96).

P = Probabilidad de éxito del muestreo (50%).

Q = Probabilidad de fracaso del muestreo (50%).

E = Error máximo permisible o error de la muestra (10%)

N = Tamaño de población (1 281 950 personas).

Por lo que, el tamaño de la muestra será de 96 personas a quienes se les realizó encuestas in situ, que serán repartidas en proporción para la población del área de estudio 15 encuestas y para la población de flotante 81 encuestas

#### **1.9.4 Técnicas de Recolección de Datos**

Se consideran parte de las herramientas de trabajo las publicadas por el Instituto Gel, donde el conteo, trazado, encuesta, mapeo, la fotografía y las pruebas de caminata son herramientas para comprender mejor la interacción de la vida pública y el espacio público. Este estudio utilizará las siguientes herramientas :

##### **a) Conteo de tráfico peatonal**

Consiste en contar cuantas personas transitan por una línea imaginaria en un lugar designado, durante exactamente 10 minutos cada hora, de 10 a.m. a 10 p.m., entre semana y fines de semana. Los resultados del recuento se extrapolaron para proporcionar estimaciones por hora. (Sosa Romero, 2018)

##### **b) Conteo de actividades de permanencia**

Consiste en contar cuantas personas que dedican tiempo a determinada actividad (según categorización) que se desarrollan en un área seleccionada en un momento dado. (Sosa Romero, 2018)

##### **c) Mapeo de actividades de permanencia**

Contiene un registro gráfico del número y ubicación de personas en lugares públicos seleccionados y las actividades que realizan. (Sosa Romero, 2018)

#### **d) Conteo por edad y sexo**

Esto permite documentar qué grupos de población están utilizando lugares públicos en función de sus estimaciones de edad y su registro de género en los lugares con mayor actividad registrada. (Sosa Romero, 2018)

#### **e) Trazado de sendas**

Consiste en graficar el movimiento de personas dentro de un área seleccionada con líneas. El diseño no tiene que ser preciso, pero debe incluir flujos primarios y secundarios, áreas con menos tráfico y sendas más o menos utilizadas. (Sosa Romero, 2018)

#### **f) Encuestas in situ**

Aportan datos cuantitativos sobre la opinión de los ciudadanos que utilizan los lugares públicos con mayor actividad registrada. (Sosa Romero, 2018)

#### **g) Contabilización del tráfico de vehículos**

Consiste en un registro con información sobre el movimiento de vehículos en la zona, que consiste en un conteo de vehículos que cruzan la línea imaginaria en la ubicación designada durante exactamente 10 minutos cada hora de 10 a 22 horas en un día laborable. (Sosa Romero, 2018)

### **1.9.5 Técnicas de Análisis de Datos**

#### **a) Identificación y contacto muestra**

La muestra a la cual se le aplicará los instrumentos será a la población de Tacna que este transitando en la avenida 2 de mayo.

## **b) Aplicación de los instrumentos**

Para la recolección de datos se aplicará 2 encuestas y 1 ficha técnica mediante una visita a campo a la avenida 2 de mayo y alrededores. Dichos instrumentos están realizados en base a los indicadores de la variable independiente.

## **c) Organización y tabulación de datos**

Se utilizarán tablas para categorizar y sistematizar los datos, los flujos y procedimientos realizados para la recopilación de datos serán agregados a la aplicación de tablas estadísticas, Excel, SPS y otros programas realizan estas tareas.

## **d) Análisis de datos**

Para el análisis de los datos, se utilizará las siguientes técnicas:

- De observación: Técnica analítica para registrar visualmente el estado y las condiciones actuales de un área de estudio.
- De análisis documental: Consiste en la recolección de datos de diferentes fuentes físicas como virtuales.
- De recopilación de información: Otras técnicas utilizadas en este proceso de investigación para la recolección de datos, serán las encuestas y entrevista.

## 1.10 ESQUEMA METODOLÓGICO

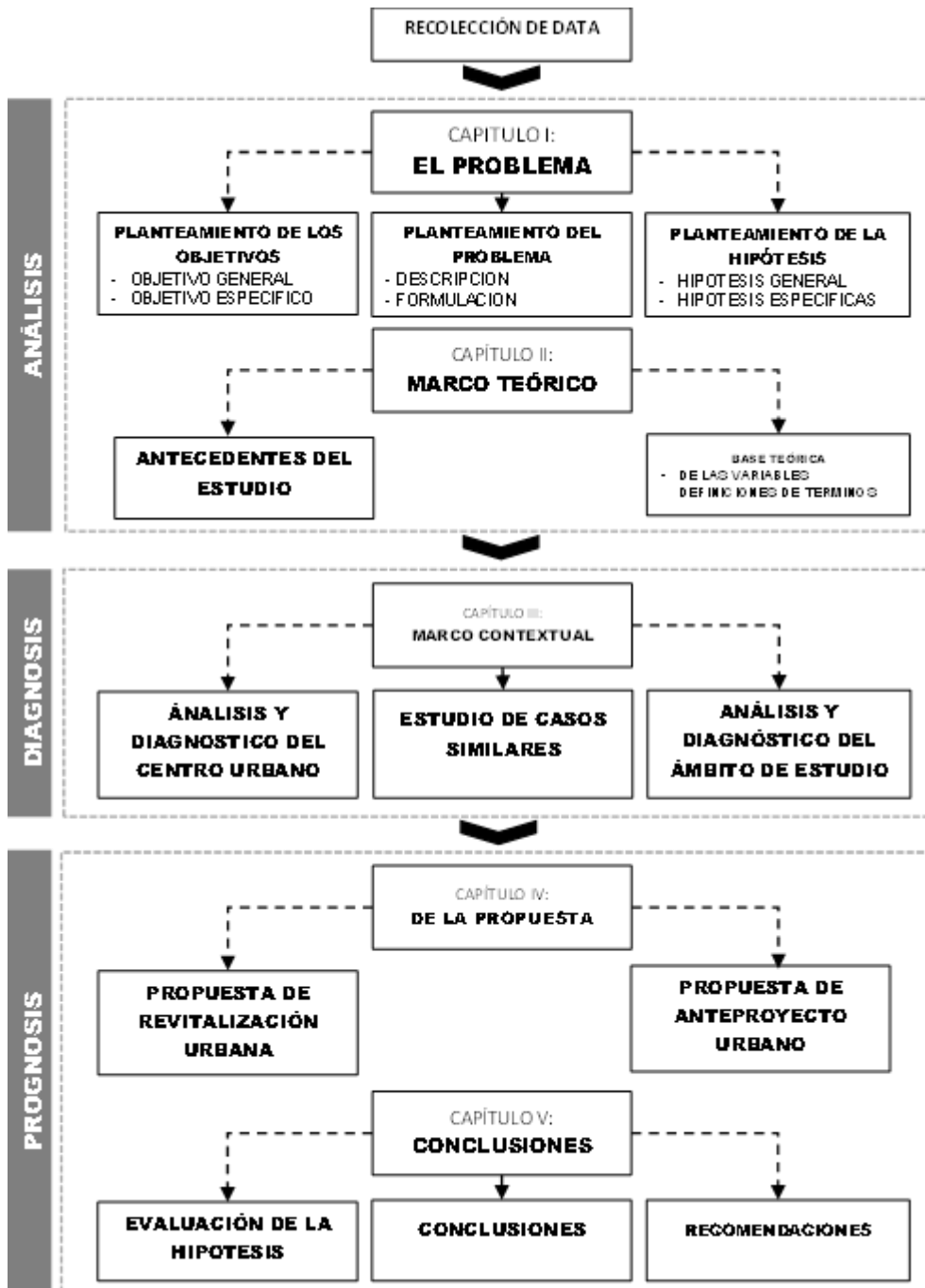


Figura 5. Esquema Metodológico, Nota: Elaboración Propia.

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

#### **2.1. ANTECEDENTES DEL ESTUDIO**

##### **2.1.1. A nivel regional:**

REVALORACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA VIVIENDA EN LA LOCALIDAD URBANA RURAL DE TARATA (Vicente Vega, 2013), presentada por José Luis Vicente Vega, para optar el Título Profesional de Arquitecto, Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann Facultad de Ingeniería Civil, Arquitectura y Geotecnia, escuela profesional de arquitectura.

El objetivo es desarrollar una propuesta de revaloración del espacio público y la vivienda para el potencial turística en la localidad urbano rural de Tarata.

La tesis llego a las siguientes conclusiones: Se elaboró una propuesta de revaloración que implica la mejora del espacio público y la vivienda mediante la rehabilitación y remodelación, coherente con el desarrollo del potencial turístico de la situación actual de la localidad.

Se identificaron las necesidades reales de un sector de la población, generando cambios positivos con el uso de la planificación urbana y el diseño arquitectónico articulando los elementos naturales y culturales a la dinámica local.

La rehabilitación y remodelación de la imagen urbana se logró mediante los proyectos pilotos otorgando a la ciudad una imagen propia que permiten dar un sentido de reinterpretación de su cultura y patrimonio local. En cuanto a la vivienda se brindaron nuevos usos aplicando criterios de sostenibilidad mejorando los servicios turísticos.

RENOVACIÓN URBANA DEL ÁREA CENTRO DE LA CIUDAD DE TACNA, ENTRE LAS AVENIDAS BOLOGNESI Y AUGUSTO B. LEGUÍA, CUADRAS 7-11, PARA FORTALECER LA CALIDAD DE VIDA URBANA (Sosa, 2018), presentado por Darío Rodolfo Sosa Romero, para optar el Título Profesional de Arquitecto, Universidad Privada de Tacna Facultad de Arquitectura y Urbanismo, escuela profesional de arquitectura.

El objetivo es proponer la Renovación Urbana del área centro de la Ciudad de Tacna, entre las Avenidas Bolognesi y Augusto B. Leguía, cuadras 7-11, para Fortalecer la Calidad de Vida Urbana .

La tesis llego a las siguientes conclusiones:

El estudio mostró que el tráfico de automóviles tiene prioridad sobre el tráfico de peatones, creando situaciones peligrosas y dejando a las personas y sus actividades en un segundo lugar en el entorno urbano.

La propuesta tiene como objetivo proporcionar un centro urbano para las personas, crear diversidad y versatilidad en sus actividades y formular pautas de intervención estratégica.

Esta investigación aclara la función la ciudad en la actualidad, teniendo a las personas como principales actores en el ámbito urbano.

### **2.1.2. A nivel nacional:**

Caracterización y revitalización urbana de la avenida Deustua y jirón municipal de Deustua - Cabanillas, presentada por Ronald Marín Mamani, para optar el Título Profesional de Arquitecto, Universidad Nacional del Altiplano facultad de ingeniería civil y arquitectura escuela profesional de arquitectura y urbanismo.

El objetivo es definir las características del espacio público en deterioro para intervenir en la adecuada revitalización urbana de la Avenida Deústua y del Jirón Municipal de la ciudad de Deústua - Cabanillas. (Marín Mamani, 2017)

En la tesis se extrajeron las siguientes conclusiones: las características del espacio urbano inmediato son principalmente residenciales y tienen una tendencia comercial hacia el uso combinado en minoría, lo que implica que el diseño de intervención urbana debe enfocarse en el uso de edificios residenciales y tener un mayor impacto en los trazados procesados de la Av. Deústua y el Jr. Municipal respectivamente.

La identificación de materiales muestra el predominio del uso de adobe, madera y calamina, los cuales se evidencian como un coeficiente para la adecuada selección de los materiales utilizados en la propuesta, con el fin de integrar y mejorar la imagen de la ciudad en los caminos tratados.

La adopción de principios rectores de criterios programáticos, tales como criterios de paisaje y entorno urbano, criterios morfológicos y tipológicos,

diversidad y representatividad simbólica, sustentan y orientan la Av. Deústua y Jr. Municipal de Deústua Cabanillas.

### **2.1.3. A nivel internacional:**

La tesis de estudio con el título: REVITALIZACIÓN URBANA DEL EJE INTEGRADOR DE LA 12 CALLE DE LA 1ª A LA 4ª AVENIDA, CENTRO HISTÓRICO, CIUDAD DE GUATEMALA. (Quiñónez Jiménez, 2007), presentada Ana Cecilia Quiñónez Jiménez, Universidad de San Carlos de Guatemala, Facultad de Arquitectura.

Tiene como objetivo principal realizar un documento que contenga criterios para la Revitalización y Manejo Urbano Paisajístico de la 12 Calle de la 1ª a la 4ª Avenida, para contribuir a la creación de un entorno armónico, en donde se conserve y preserve el Patrimonio Cultural de Guatemala y exista una atmósfera ideal para mejorar la calidad de vida de los habitantes y visitantes del sector.

La tesis de estudio llegó a las siguientes conclusiones: El grado de deterioro físico de las fachadas que presenta el Eje Integrador de la 12 Calle es producido mayormente por el vandalismo, abandono y descuido por parte de los propietarios de los inmuebles.

Es necesario que se controlen mejor las rutas de circulación del transporte urbano, pues las emisiones de ruido, vibraciones, el humo de los automotores contaminan el Eje Integrador de la 12 Calle perjudicando directamente a inmuebles que son categoría "A" y "B".

En términos generales se observó que gran parte del abandono en el que se encuentra el Eje Integrador de la 12 Calle se debe a la falta de aplicación de las pocas normativas y sanciones que existen por cometer alteraciones a las fachadas de los inmuebles.

La tesis de estudio con el título: “Propuesta de intervención urbano-arquitectónica en la Avenida Manuel Espinosa Batista.” (Márquez & Omaña, 2016) presentada por Akna Márquez y Grecia Omaña, Universidad Nacional Experimental del Táchira, Facultad de Arquitectura.

Tiene como objetivo principal realizar una propuesta de intervención urbano-arquitectónica en la Avenida Manuel Espinoza Batista, sector El Cangrejo, Corregimiento de Bella Vista, Ciudad de Panamá.

La tesis de estudio llegó a las siguientes conclusiones, sobre los lineamientos de propuesta se tomaron en cuenta abordar un sistema de bicicletas públicas, el mejoramiento del equipamiento urbano, en movilidad urbana se ganaron metros cuadrados en las aceras por lo tanto el peatón se vio beneficiado, en aspectos de vegetación se usaron más especies para la autorregulación climática de 20 a 23 grados centígrados. La propuesta también buscó la identidad cultural del sitio logrando recuperar los espacios público-privados con alto valor histórico y la promoción cultural del espacio público por parte de la población.

## **2.2. BASES TEÓRICAS VARIABLE PROYECTO DE REVITALIZACIÓN URBANA BASADO EN LOS ÁMBITOS DE ACCIÓN DE JAN GEHL**

### **2.2.1. Inicio del proceso de revitalización**

Los procesos de revitalización comenzaron en Europa en 1970, con acciones como la revalorización del precio del suelo y reutilización de los edificios históricos. Desde entonces surgió el interés de recuperar los cascos históricos en varias ciudades de Europa con esto conseguirían la revitalización y desarrollo sostenible de sus centros históricos. (Torres, 2013)

Países como Italia, España o Francia fueron los primeros en realizar proyectos de rehabilitación integral enfocado en mejorar diferentes aspectos como el equipamiento urbano, vivienda, programas sociales y zonas verdes, que aumentaron el nivel de condición de vida de sus habitantes. (Luque & Smith, 2007)

La revitalización de los centros históricos ha impulsado el desarrollo del turismo, las actividades económico – culturales y el interés de residencia los sectores medios y altos en el centro histórico. (Luque & Smith, 2007)

En lo que a América Latina se refiere, se han dedicado más de 30 años a mejorar las condiciones de los centros históricos donde se ha comenzado a conservar sus edificios históricos y se ha logrado restaurar la mayor parte de sus centros urbanos y tratar de revitalizarlos de manera efectiva en el contexto de una difícil situación de prioridades sociales. (Delavaud, 2008, pág. 34)

Países como México, Argentina y Chile han encabezado esfuerzos para restaurar y revitalizar sus centros históricos, los cuales incluyen acciones como la renovación de plazas y aceras, transformar las calles en

caminarías, la inevitable reubicación de vendedores "ambulantes" e implementar medidas de seguridad (Pineda & Velasco, 2017), todo esto para lograr el desarrollo del potencial turístico y cultural de la zona (González , 2015)

### **2.2.2. Revitalización urbana**

Según Covarrubias el proceso de revitalización de los centros históricos, es una serie de acciones como la renovación, mejoramiento de la infraestructura y equipamiento, restauración, puesta en valor del patrimonio edificado, y en algunos casos la inserción de nuevas edificaciones (Covarrubias, 2010, pág. 16).

Para las naciones unidas los procesos de revitalización se expresan en políticas urbanas que mezclan acciones como la restauración de edificios de valor cultural, renovación de espacios en abandono y en deterioro, con el objetivo de crear las condiciones para nuevas actividades, servicios y mayor ingreso de económico los residentes actuales (Naciones Unidas, 2002).

Por otro lado, Sutton aclara que la revitalización urbana busca mejorar la actividad social y económica a través de inversión en la parte física con el embellecimiento de las calles, peatonalización, recuperación de espacios públicos, paseos y el casco histórico para que fomente y dinamice el sector (Sutton, 2008, pág. 5).

En síntesis, la definición de revitalización es un proceso urbano que busca reactivar un sector ya sea residencial, comercial o histórico mediante

acciones como la restauración, renovación y mejoramiento de espacios en deterioro.



**Figura 6.** Propuesta de Rehabilitación de la Plaza Santa Clara, Nota:

<https://www.benwat.com/proyectos/2011-concurso-5-ideas-5-plazas-barrios-altos>.

### 2.2.3. Características de revitalización urbana

Las ciudades donde se revitalizo alguna zona se dieron aspectos positivos como el aumento del valor de las edificaciones, mejora de la infraestructura, recuperación de los espacios públicos y privados, estos mismos tienen características en común, como la homogeneidad en la actividad urbana, perfil urbano y uso de suelo estas son la consecuencia de un proceso de revitalización gradual exitoso. El uso de suelo es otra característica en común que presentan varias zonas de revitalización, que va cambiando

durante el tiempo una zona podría ser residencial y transformar a comercial con una revitalización de tipo económica.

Taracena indica que existen 4 características que se pudieron diferenciar en la siguiente tabla se aprecia lo que significa cada uno:

**Tabla 3** Características de la Revitalización Urbana

CARACTERÍSTICAS DE LA REVITALIZACIÓN URBANA	
La Homogeneidad	El poseer ciertas características similares y constantes, convierte a ciertas áreas en homogéneas, y el estar relacionadas en ciertos aspectos como el uso del suelo, actividad urbana similar, entre otros, define hacia donde puede ser dirigida la intervención en su mejoramiento, de tal manera que no se salgan de esas características y provoque el rompimiento de esa homogeneidad.
El Uso del Suelo	El uso del suelo es indispensable para orientarnos sobre qué uso existe en el área, y de esta manera conocer las características indispensables para mejorar o revitalizar un sector específico. Tomando en cuenta el uso predominante en el área y el impacto que este provoca en el sector para una decisión adecuada en su intervención.
Estructura Visual	El tomar en cuenta esta estructura visual, nos puede servir para conocer la imagen urbana de la localidad, tanto del centro de análisis como del área que le rodea, y con ello poder mejorar o reforzar los elementos que ya existen o integrar otros, entre esos elementos podemos encontrar los Barrios o Distritos, Hitos, Sendas, Nodos y Bordes.
Secuencias Visuales	Cuando hacemos un recorrido por cualquier parte de la ciudad, observamos en la imagen urbana ciertas características, como sus edificaciones, los árboles, señalización, pavimento, etc. siendo estas las secuencias visuales, y por medio de ellas sentir la sensación de orden, desorden o de caos, según sea la situación en que se encuentren, así será el deseo de caminar en ellas, por lo tanto la imagen que se presente siempre es importante en una ciudad.

Nota: <https://conarqket.wordpress.com/2013/08/16/la-revitalizacion-urbana-un-proceso-necesario> , Elaboración: Propia.

#### **2.2.4. Metodología de Jan Gehl**

La metodología de Jan Gehl consiste en un estudio observacional de la vida pública, donde se registra y se sintetiza el comportamiento, movimiento y volumen de la gente en los espacios públicos. La importancia del estudio de la vida pública es poder entender a la población y su interrelación que se da con su entorno inmediato, Gehl también señala que la escala humana se ido perdiendo durante años se ha dado una desproporción entre la escala humana y la ciudad, su metodología pretende corregir el problema (Gehl, Ciudades para la gente , 2014, pág. 14).

Gehl ha hecho urbanismo desde los años 60 y pensaba en el peatón como el centro de su diseño, cuando las grandes ciudades concentraban su crecimiento en el automóvil y le daban importancia a las vías amplias para que el auto pueda transitar. Gehl siempre pensó en la escala humana y poner al peatón como prioridad así es que comenzó su revolución en Copenhague donde aplico todo lo que pensaba, una ciudad peatonalizada y promoviendo el uso de la bicicleta desde ese entonces el 40% de sus habitantes utiliza este medio para desplazarse y las emisiones disminuyeron drásticamente (Gehl, Ciudades para la gente , 2014, pág. 15).

Gehl señala que se prioriza a las personas y que su comportamiento depende de lo que se les pide que hagan. En su intervención en Copenhague, Gehl concluyó que cuantas más calles, más tráfico y más atractivo sea el espacio público, más gente querrá usarlo. (Gehl, Ciudades para la gente , 2014, pág. 16).

La metodología de Gehl se ha ido mejorando durante los años por lo que en el año 2017 se comenzó a elaborar una guía de análisis y recomendaciones de diseño donde exponía de forma detallada los pasos a intervenir y los ámbitos de acción que se representaban mediante el uso de indicadores, estos tenían la función de mejorar la forma de analizar y repensar los espacios públicos siempre teniendo al peatón como prioridad.

Actualmente esta guía es utilizada por el ministerio de urbanismo y vivienda de Chile dando resultados en las propuestas de Puerto Varas y Puerto Montt y aplicándolo en el documento Santiago Camina elaborado para mejorar la movilidad urbana en el centro urbano de Santiago de Chile, pero otros países piensas elaborar los suyos bajo su contexto de realidad con sus espacios públicos incluyendo asesoría de Jan Gehl.

### **2.2.5. Seis pasos para transformar el espacio público**

Jan Gehl en su manual de la dimensión humana en el espacio público gestiona 6 procesos, subdivididos en dos 2 fases planificación y ejecución el cual se retroalimenta nombradas intervenciones urbanas incrementales. Estas fases sintetizan el proceso de gestión del espacio público y tienen como finalidad poder hacer buenas intervenciones urbanas (Gehl, La dimensión humana en el espacio público, 2017, pág. 71).

#### **Analizar la calidad y el nivel de acceso a espacios públicos**

La fase de planificación corresponde al análisis de la calidad del espacio público, conceptualizan en una visión a largo plazo a través de intervenciones urbanas incrementales. Esta fase se divide en un conjunto

de procesos como el investigar, en visionar y estrategizar (Gehl, La dimensión humana en el espacio público, 2017, pág. 71).

### **Concebir y ejecutar proyectos centrados en las personas**

La siguiente fase es la de ejecución comenzando con el desarrollo, implementación y evaluación del proyecto construido para los usuarios. Los resultados de la evaluación del proyecto retroalimentan el mismo diseño en su mejora y vuelven más eficaz el proceso de diseño a posteriori (Gehl, La dimensión humana en el espacio público, 2017, pág. 71).

Este diagrama conceptual resume el proceso de gestión del espacio público. Cada paso brinda la oportunidad de colocar a los ciudadanos en el centro de la toma de decisiones.

**Tabla 4** Seis pasos para transformar el espacio público

<b>SEIS PASOS PARA TRANSFORMAR EL ESPACIO PÚBLICO</b>			
<b>Categoría</b>	<b>Paso</b>	<b>Concepto</b>	<b>Sub paso</b>
<b>Planificación</b>	<b>Investigar</b>	El proceso se inicia con el análisis de condiciones existentes, complementando métodos tradicionales con herramientas para medir la vida y el espacio público, documentando los flujos de la vida diaria, y escuchando a los ciudadanos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Observar la Vida Pública y el Espacio Público</li> <li>▪ Escuchar a las personas</li> <li>▪ Cuadros Exhaustivos</li> <li>▪ De los Hechos a una Historia Sobre el Lugar</li> </ul>
	<b>Envisionar</b>	Envisionar es el proceso articular aspiraciones, definiendo las obras necesarias para alcanzarlas, a través de un proceso que incluya a los diferentes actores de la sociedad.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reconocer lo que es, para definir lo que puede ser</li> <li>▪ Los problemas a solucionar</li> <li>▪ Capital humano, el recurso social</li> <li>▪ Identificar proyectos que avancen la visión</li> </ul>
	<b>Estrategizar</b>	Una vez definida la visión, el equipo debe realizar un ejercicio de priorización a fin de determinar qué obras deben tomar precedencia y como financian su ejecución	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un ejercicio de priorización</li> <li>▪ Basado en valores compartidos</li> <li>▪ Criterios de equidad</li> </ul>
<b>Ejecución de proyectos</b>	<b>Diseñar</b>	El diseño de espacios públicos se debe basar en valores en los que predomine la sensibilidad hacia el usuario, las transformaciones graduales y la flexibilidad.	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Diseño Basado en las Evidencias</li> <li>▪ Los usuarios, no los arquitectos son los expertos</li> <li>▪ El Diseño Incremental</li> <li>▪ Diseñar para la flexibilidad</li> </ul>
	<b>Implementar</b>	La implementación del proyecto no se limita a la construcción de obras civiles, incluye actividades de mantenimiento y eventos los cuales pueden ser fortalecidos con la participación de la sociedad civil	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Colaboración y participación de actores urbanos</li> <li>▪ Eventos y programas son parte del proyecto</li> <li>▪ El reto de la mantención</li> </ul>
	<b>Evaluar</b>	La evaluación permite cerrar la brecha que con frecuencia existe entre las intenciones de los diseñadores y la realidad del comportamiento humano	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Evaluar el uso del espacio, para mejorarlo.</li> <li>▪ Observando y escuchando a las personas.</li> <li>▪ Refinar con base en las evidencias.</li> <li>▪ Un espacio público no es un monumento.</li> </ul>

Nota: La dimensión humana en el espacio público - recomendaciones para el análisis y el diseño, Elaboración: Propia

## 2.2.6. Ámbitos de acción de Jan Gehl

Los Ámbitos de acciones son las 5 grandes contribuciones de Jan Gehl a lo largo de sus años como urbanista, el diseño urbano a escala humana, la preservación del patrimonio, el fomento económico-cultural, la movilidad sustentable, equidad y diversidad.

Estos ámbitos analizan en todos los aspectos a las áreas de estudio y generan una mejor comprensión del espacio a intervenir, dichos ámbitos cumplen la función de dar premisas para el diseño del área de intervención. Se pretende intervenir 5 ámbitos de acción (Gehl, Ciudades para la gente , 2014):

**Tabla 5** Ámbitos de acción de Jan Gehl

AMBITO	CONCEPTO	SUB-AMBITO
Preservación del Patrimonio	Tenemos que saber reconocer y defender las funciones ecológicas del territorio en el cual nuestras ciudades se inscriben. Tenemos también que saber identificar y proteger los hechos urbanos que tiene un valor histórico.	Biofilia Genus Loci
Movilidad Sustentable	Tenemos que cambiar el paradigma de la movilidad urbana. Combatir la progresiva invasión del automóvil y otorgar soluciones más sustentables y amigables para las personas.	Accesibilidad Circulación
Equidad y Diversidad	Tenemos que asegurar que nuestras ciudades no segreguen ningún grupo o individuo y no mantengan sus recursos fuera del alcance de ninguno de sus residentes. Tenemos que asegurar que la ciudad sea un lugar que celebre la diversidad social y cultural que siempre ha caracterizado la condición urbana.	Seguridad Inclusión
Diseño Urbano a la Escala Humana	Tenemos que entender y respetar el tejido urbano y sus características morfológicas. Prestaremos especial atención a la necesidad de diseñar espacios a la escala humana.	Espacio Confort
Fomento Económico y Cultural	Fomentaremos las actividades económicas, culturales y recreativas que son la fuente de la vida de la ciudad.	Comercio Recreo

Nota: La dimensión humana en el espacio público - recomendaciones para el análisis y el diseño, Elaboración: Propia

## **2.3. BASES TEORICAS VARIABLE EL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA 2 DE MAYO, CUADRAS I – IX**

### **2.3.1. Espacio público**

El espacio público supone el “dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad”. (Borja & Muxí, El espacio público, ciudad y ciudadanía, 2001)

El espacio público hoy se divide en áreas de consumo y tránsito. (Bauman, 2001) Se cree que el concepto de espacio público se está transformando por completo, y es necesario verlo no como un negocio, sino como un lugar de compromisos democráticos (Ferguson, 2014, pág. 15). Por lo tanto, debemos pensar de manera efectiva sobre los límites y las interfaces entre los dominios público y privado.

(Fernández Güell, 2006) (Borja, Revolución urbana y derechos ciudadanos, 2012) El espacio publico es uno de los frentes donde se produce la conquista de la ciudad por parte de sus habitantes y la transformación de estos últimos en ciudadanos capaces de articular necesidades y reclamos globales, sin resignar sus identidades locales.

Hoy el espacio público es un conjunto de comportamientos que cristalizan en un lugar que no necesariamente tiene carácter de derecho público, aunque sí es capaz de ofrecer a sus potenciales residentes la estructura de un acto de intercambio colectivo, aunque sea temporal. (La Varra, 2008)

Un espacio verdaderamente colectivo abierto al uso, placer, estimulación, sorpresa: actividad. Ante la incertidumbre sobre la dinámica de intercambio entre escenarios de activos y espectadores-usuarios-actores-activadores (Gausa, 2001, pág. 204)

Un espacio público urbano o un espacio urbano abierto en el sentido anglosajón se puede definir como un espacio público o privado que es libre, pero no necesariamente gratuito, disponible para la población de una ciudad, comunidad o área con fines sociales, culturales y sociales, contemplativas y actividades recreativas de desarrollo.

De esto se puede concluir que el espacio público, o más generalmente el espacio colectivo, es o debería ser el espacio más importante de la ciudad, porque es allí donde se ubica la actividad principal de la comunidad. De lo contrario, se puede decir que el espacio público define la ciudad, en contraposición a un simple conjunto de casas y edificios.

### **2.3.2. Funciones de los Espacios Públicos**

Según León las funciones del espacio público son 8, la importancia de estas funciones es necesaria para la medición de indicadores de calidad de los espacios públicos y poder saber el estado situacional del espacio público a analizar, algunos espacios públicos cumplen con todas estas funciones los cuales llamaría multifuncionales y existen otros espacios públicos que solo cumplen con una estas funciones como los parques temáticos o parques zoológicos etc. (León, 1998)

**Tabla 6** Funciones del Espacio Público

<b>FUNCIONES DEL ESPACIO PUBLICO</b>	
<b>Tipos</b>	<b>Concepto</b>
<b>Función estética</b>	Embellecedor de corredores viales y conjuntos habitacionales, que atrae plusvalía a las inversiones inmobiliarias y comerciales.
<b>Función de contemplación</b>	Son criterios referidos a la eliminación de contaminación visual en zonas de uso mixto comercial, industrial y residencial, además de generar barreras al ruido como resultado de la función refractante de la vegetación.
<b>Planificación de las vistas</b>	Es la eliminación de la vista a raíz de la construcción de edificaciones en altura esto constituye un desaprovechamiento de un potencial turístico, además de lo que ello significa en pérdida de oportunidades económicas, culturales y educacionales para la ciudad.
<b>Función social y cultural</b>	Las celebraciones de fiestas patrias, los conciertos al aire libre, bien podrían contar con cierto tipo de normativa general, que ayude a hacer más longevas las estructuras y los espacios dispuestos para ello.
<b>Función educacional</b>	Es algo que se ha dejado a la iniciativa de particulares, ya sea mediante la creación de parques zoológicos, jardines botánicos o, en una escala menor pero no menos importante, el cual generaría fondos para el mantenimiento, pero es una característica que algunas veces es aplicada al sector público
<b>Función ecológica</b>	Se contempla la conservación de la biodiversidad biológica y el control del régimen de vientos y la temperatura media, donde los espacios verdes y el diseño urbano juegan un rol determinante.

**Nota:** Conceptos sobre espacio público, gestión de proyectos y lógica social. Elaboración: Propia

### 2.3.3. Tipos de Espacios Públicos

#### a) CALLES:

Las calles que se suelen recorrer linealmente pueden verse interrumpidas por distintos y diversos espacios públicos, como parques y plazas. Además, en la mayoría de los casos hay aceras para peatones en uno de los lados o ambos. De esta forma, las calles siguen siendo el espacio central para la circulación de vehículos.



**Figura 7.** Fotografía Calle Fermín Nacarino Nota: Espacio Público de uso vehicular con aceras para peatones.

#### b) ACERAS:

Son superficies que se encuentran a lo largo de las calles y son para uso peatonal. Suelen estar cubiertos con hormigón pulido o baldosas. El diseño debe ser accesible, si esta en un nivel mas alto que la acera, sin embargo los últimos diseños de aceras toman en cuenta la accesibilidad universal, y sus bordes tienden a reducir su altura en sus extremos y en algunos puntos

para que personas con cierto tipo de discapacidad física puedan subir o bajar fácilmente.



**Figura 8.** Fotografía Calle San Juan de Dios – Arequipa Nota: Espacio Público de uso peatonal.

### **c) PLAZAS**

Las plazas en los espacios urbanos fueron diseñadas para ser lugares de descanso y encuentro para sus residentes. Estos están destinados solo para peatones y, a menudo, se denominan habitaciones urbanas debido a su propósito. En áreas urbanas pequeñas, como en algunas ciudades, los espacios ocupan un lugar muy destacado y central en el espacio urbano. En algunos, incluso la ciudad y sus apartamentos se han diseñado para que el espacio o las plazas de su interior ocupen un lugar central. Incluso pueden contener esculturas o monumentos.



**Figura 9.** Fotografía Plaza de Armas de Arequipa. Nota: Espacio Público para descanso y encuentro de los peatones.

#### **d) PARQUES**

Los parques también están diseñados para ayudar a los vecinos a relajarse, pero por lo general tienen metas más activas. Aunque muchos tienen una sección de asfalto, los parques suelen estar dominados por espacios verdes y ajardinados. También puede acomodar bancos para los que pasan, áreas de juegos para niños e incluso círculos de gimnasia para personas mayores.



**Figura 10.** Fotografía Parque Ecológico Quinta Salas. Nota: Espacio Público con espacios verdes y ajardinados, con áreas de pic nic, relajación, descanso, para mascotas y áreas de gimnasio al aire libre

**Tabla 7** Tipologías de Espacios Públicos

<b>TIPOLOGÍAS DE ESPACIOS PÚBLICOS</b>			
<b>CATEGORÍA</b>	<b>TIPOS</b>	<b>CONCEPTO</b>	<b>SUBTIPOS</b>
<b>TRADICIONALES</b>	PLAZAS	Estar urbano testimonio de la historia y la cultura; lugar de referencia que relaciona diferentes componentes de la estructura urbana.	Central, simbólica - cívica, corporativa, de mercado, de barrio, plazoleta, plaza – parque.
	PARQUES	Espacio libre destinado a la recreación, el embellecimiento espacial, el deporte, el descanso, el contacto con la naturaleza.	Nacional, metropolitano, central, deportivo, temático, vial, estacionamiento, cementerio, vecinal.
	CALLES	Lugar utilitario, fundamental para la movilidad y estructuración física. Limita lo público de lo privado y propicia iluminación y ventilación natural. Lugar de encuentro espontáneo.	Autopista, avenida, local, acera, de tráfico restringido, vereda, cerrada o peatonal.
	FRENTES DE AGUA	Franja costera, última calle urbana, soporte de diversos servicios asociados.	De intercambio comercial, industrial, recreativo, protector.
<b>CONTEMPORÁNEOS</b>	ESPACIO PÚBLICO INTERIOR	Conformante de otras edificaciones y equipamientos con ciertos niveles de control, que cumplen funciones públicas para poblaciones asociadas.	Atrios, corazones de edificaciones, clubes privados, áreas comunes residenciales, iglesias, teatros, casas culturales o comunales, edificios patrimoniales, fuentes de soda, centros recreativos y centros comerciales, en general.
	ESPACIO INFORMAL	Uso espontáneo de otro espacio, por la inexistencia o precarias condiciones de diseño de los espacios tradicionales.	Escaleras, pasillos, portales urbanos, esquinas, calles, paradas de transporte, terrenos vacantes o sectores de otros espacios públicos, estacionamientos, aceras amplias, sombras de árboles, terrenos baldíos, espacios residuales, etc.

Nota: Indicadores de calidad de espacios públicos urbanos, para la Vida ciudadana, en ciudades intermedias, Elaboración: Propia

#### **2.3.4. Elementos del espacio público**

##### **Elementos Naturales**

Se trata de áreas que, aunque alteradas por el ser humano, cumplen funciones importantes para el mantenimiento y conservación de los ecosistemas. El aporte de estos elementos al espacio público es más que ser un elemento decorativo o elemento de diseño paisajístico, ya que se posicionan como un elemento definitorio de la sostenibilidad ecológica de las ciudades, que requiere su mayor atención.

##### **Elementos constitutivos artificiales o construidos**

Estos elementos están diseñados por el ser humano para incluir puntos de encuentro, elementos urbanos, áreas de preservación de obras de interés público, , sistemas de circulación de peatones y automóviles etc. que ayudan a preservar la memoria colectiva de las ciudades y la historia.

##### **Elementos complementarios**

Elementos adicionales mejoran el uso del espacio público por parte de los ciudadanos ya que cumplen funciones ambientales, crean empleo, integran funciones, hacen más atractivo el entorno y atraen más visitantes.

#### **2.3.5. Indicadores de los espacios públicos**

A partir de la propuesta de indicadores subjetivos de (Páramo, Burbano, & Fernández-Londoño, 2016), se tomaron en cuenta seis dimensiones tales como: el medio ambiente, comercio, seguridad, servicios, infraestructura, cultura de las cuales a su vez se dividieron en distintas categorías bajo las

cuales se agrupan los respectivos indicadores, teniendo en cuenta que cada área o dimensión tendrá una finalidad de valoración del espacio público.

Estas categorías son:

**Tabla 8**

Indicadores de los espacios públicos

<b>Categoría</b>	<b>Significado</b>
Sostenibilidad ambiental	Acciones dirigidas a garantizar la calidad ambiental
Movilidad y accesibilidad	Desplazamiento de los usuarios dentro y hacia el espacio público y accesibilidad al mismo
Servicios	Tipo de servicios disponibles en el espacio público
Dinámica cultural	Disponibilidad de propuestas culturales
Dinámica gubernamental	Propuestas impulsadas por el Gobierno en función de la intervención de los espacios públicos
Dinámicas sociales	Estímulos al fomento de las relaciones sociales y la participación de los individuos
Economía y consumo	La forma y los medios en que se satisfacen necesidades humanas de consumo
Infraestructura	Oferta y estado de la infraestructura disponible como soporte al desarrollo de actividades y funcionamiento del espacio público
Seguridad y protección	Acciones destinadas a la convivencia pacífica y erradicación de la violencia

Nota: Estructura de indicadores de habitabilidad del espacio público en ciudades latinoamericanas, Elaboración: Propia

### **2.3.6. Problemática del espacio público**

#### **Invasión del espacio público**

La posesión o invasión de las vías públicas es hecha por diferentes actores en esta ocasión serían los ambulantes y los comerciantes formales quienes pagan por el uso del espacio con fines lucrativos. Actualmente esta competencia crea un problema de carácter de uso de un bien público por lo que el gobierno se pone en acción dando orden e intenta recuperar el espacio público, mediante programas y proyectos de rehabilitación o revitalización interviniendo no solo el problema anterior sino resuelven otros problemas como mejorar la imagen urbana y crear una movilidad urbana sustentable, por otro lado la inversión privada trata de conservar y rescatar patrimonio histórico cultural de alto valor para generar ingresos.

En este contexto social, el uso del espacio público se ha vuelto en una constante lucha entre actores, dónde los comerciantes informales (ambulantes) tienen la necesidad de subsistir de cualquier modo. (Jaramillo, 2007)

#### **Deterioro del espacio público**

El grado de deterioro urbano de una ciudad está en proporción al nivel de conciencia de la población. También se dice que los espacios o lugares deteriorados de una ciudad son manchas tanto en el tejido físico como en el tejido social. El mal estado físico de veredas y pistas, el poco mantenimiento de la vegetación, la interrupción del espacio colectivo con actividades que obstaculizan su función original , ventas en lugares no

permitidos, automóviles parados en las pistas son parte de las manifestaciones del deterioro del espacio público. (Saldarriaga, 2008)

En la actualidad el espacio público ya no cumple sus funciones básicas como la recreación, esparcimiento y convivencia, pero ahora el escenario ha cambiado a una gran variedad de conflictos sociales como el uso excesivo de redes sociales que pierden cohesión entre las personas, y la inexistencia de mobiliario. Esto sumado a la pobreza en sectores de la población dan como consecuencia la proliferación de violencia urbana, delincuencia, e inseguridad social. (Cabral, 2002)

### **2.3.7. Centro Urbano**

El centro urbano es considerado el núcleo originario del área urbanística, generalmente el más atractivo social, económica, política y culturalmente, que se caracteriza por el hecho de que contiene bienes asociados a la historia de la ciudad, una ciudad específica basada en la cultura que la condujo.

El Centro Urbano de la ciudad de Tacna alberga una Zona Monumental, la misma que ha sido delimitada según Resolución Viceministerial N° 138-2014-MPCIC-MC, la cual propone una nueva delimitación de la Zona Monumental de Tacna (Ver lamina N° 10: ZONA MONUMENTAL DE TACNA – R.V. N° 138-2014-MPCIC-MC) la misma que queda reducida a un área y las trazas urbanas, que comprende específicamente:

- El área delimitada por la Av. 2 de Mayo, entre la calle 28 de Julio y Av. Patricio Meléndez, doblando por dicha avenida hasta la intersección con la calle San Martín que continúa por la calle Callao para voltear por la calle Chiclayo y empalmar por la calle Vicente Dagnino hasta su intersección con la calle Zela para luego voltear por dicha calle hasta la calle 28 de Julio por donde continúa hasta empalmar con la Av. 2 de Mayo
- La traza urbana de la calle Zela, entre la Av. Patricio Meléndez y la calle Amazonas.
- La traza urbana de la calle San Martín, entre la Av. Patricio Meléndez y la calle Amazonas.
- La traza urbana de la calle Alto Lima, entre la calle Amazonas y la Av. Basadre y Forero.
- La traza urbana de la calle Bolívar, entre la calle Chiclayo y la calle Amazonas.
- La traza urbana de la Avenida y Alameda Bolognesi, entre la calle Chiclayo y la calle Amazonas.
- La traza urbana de la calle Vicente Dagnino, entre la Av. 2 de Mayo y la Av. Grau (antigua línea de ferrocarril a Arica).
- La traza urbana de la calle Chiclayo, entre la calle Callao y la Av. Bolognesi.
- La traza urbana de la calle Alfonso Ugarte, entre la calle San Martín y la calle Bolívar.
- La traza urbana del pasaje Libertad, entre la calle San Martín y la Av. Bolognesi.
- La traza de la calle Junín, entre la calle San Martín y la Av. Bolognesi.

- La traza urbana de la calle Puno, entre la calle San Martín y la Av. Bolognesi.
- La traza urbana de la calle Amazonas, entre la calle Zela y la Av. Bolognesi.

### **2.3.8. Jerarquía de la av. 2 de mayo en la zona monumental**

La avenida Dos de Mayo es un eje longitudinal que se encuentra inmerso en el área de estudio y aporta una dinámica comercial abocada a servicios profesionales, en ella se emplazan equipamientos importantes como el mercado Dos de Mayo y el centro comercial Tacna Centro, además de centros comerciales especializados en confecciones.

## **2.4. DEFINICIONES OPERACIONALES**

### **2.4.1. Estructura urbana**

Es un pilar de la ciudad y su representación, no como una fotografía, en la que se aprecian los detalles y circunstancias, sino como una síntesis en la que se producen acciones, espacios y relaciones que persisten en el tiempo. Consiste en espacios sociales y elementos físicos en los que se ubica la vida humana. La estructura urbana está determinada por el uso de la propiedad en conjunto con una carretera o un sistema de transporte. (Vigliocco & Meda, 1991)

### **2.4.2. Diseño urbano**

Es la parte estética de la planificación urbana que determina el orden y la forma de la ciudad, el diseño urbano debe pasar por ciertas pruebas económicas y estructurales, pero estas proyecciones o propuestas deben tener la aprobación de la comunidad siendo este parte esencial del proceso. (Valenzuela & Ramirez, 2005)

### **2.4.3. Paisaje urbano**

El término "paisaje" puede definirse como una combinación sintética de elementos y condiciones que componen cualquier entorno y dan al espectador una sensación de consistencia general o uniformidad holística. Para definir qué es un paisaje urbano, primero resulta necesario definir otro término que está estrechamente relacionado con él: espacio urbano, que es una agrupación o conjunto de edificios delimitados por un caparazón que abarca todos los edificios adyacentes. (Lynch, 1959)

### **2.4.4. Imagen urbana**

Se trata de una imagen mental que el espectador crea a partir de su entorno, que le sirve de punto de referencia para poder moverse en un espacio que ya conoce gracias a la experiencia que ha vivido esta persona en este espacio. El paisaje urbano se puede analizar en dos tipos de elementos que componen una ciudad: elementos físicos y elementos psicológicos. (PAOT, 2003)

#### **2.4.5. Movilidad urbana**

“La movilidad es un prerrequisito imprescindible para el desarrollo urbano de las ciudades, está históricamente condicionada, ya que el trazado fue creado para definir la morfología urbana a través de cuadras en el momento de la fundación”, su evolución y desarrollo están directamente relacionados con la dinámica urbana, con el ser humano como actor principal ya sea como peatón o mediante vehículos y transporte. (Banco de Desarrollo de America Latina, 2011)

#### **2.4.6. Regeneración urbana**

Es un programa integral que debe orientarse hacia un ataque en muchos frentes por ejemplo el fenómeno de la degradación urbana de las causas y factores que lo originan. La estrategia de regeneración de la ciudad como proceso dinámico puede incluir rehabilitación, reconstrucción, renovación, etc., pero ninguna de ellas es limitada (Hernández & García, 2014)

#### **2.4.7. Rehabilitación urbana**

Tiene como objetivo mejorar el estado físico de los edificios existentes con el fin de mejorar su adecuación a las funciones para las que están destinados. Esto puede incluir la consolidación de estructuras afectadas por construcciones. Las medidas de rehabilitación se pueden llevar a cabo a escala de un edificio aislado o un micro distrito. (Cruzado, 2018)

#### **2.4.8. Remodelación urbana**

Consiste en reestructurar los barrios internos de la ciudad de tal forma que realicen con mayor eficacia las funciones que les son asignadas. La remodelación de la ciudad puede ser específica, es decir edificios por edificios o en todo el territorio. (Cervero & Agustín, 2015)

#### **2.4.9. Renovación urbana**

Esfuerzos deliberados para cambiar el entorno urbano mediante la adaptación planificada a gran escala de las áreas urbanas existentes a las necesidades actuales y futuras de la vivienda y el trabajo urbano. (Grebler, 1964)

#### **2.4.10. Restauración urbana**

Es el instrumento de la sociedad, que garantiza la permanencia de las pruebas materiales objetivas en que se funda la conciencia de identidad. Sus finalidades son proteger su autenticidad de testimonio histórico y conservar. Es de suma importancia que antes de hacer trabajos de restauración en el patrimonio, se efectúen estudios técnicos e investigaciones históricas para respaldar las intervenciones que sean realizadas por profesionales.

#### **2.4.11. Revitalización urbana**

Dinamizar, mejorar y humanizar el ecosistema urbano (aspectos físicos y sociales) para que la vida fluya por él. Es decir, lograr un apoyo urbano, dinamizado y comprometido con el desarrollo de la vida en toda su complejidad. (Castro, 2017, pág. 33)

#### **2.4.12. Identidad cultural**

El concepto de identidad cultural incluye un sentido de pertenencia a un grupo social que comparte características culturales como costumbres, valores y creencias. La identidad no es un concepto fijo, sino que se recrea individual y colectivamente, constantemente alimentada por influencias externas. (MOLANO L., 2007)

#### **2.4.13. Patrimonio cultural**

Es un conjunto especial de beneficios materiales, naturales e intangibles que forman parte de las prácticas sociales y a los que se les asignan valores que se transmiten de una época a otra o de una generación a la siguiente, para luego abandonarlos. Así, en el proceso y/o cuando alguien (persona o comunidad) confirma su nuevo estado, el objeto se convierte en patrimonio cultural o bien cultural o deja de serlo.

## CAPÍTULO III

### MARCO CONTEXTUAL

#### 3.1. ESTUDIO DE CASOS SIMILARES

El análisis de los casos similares será redactado en diferentes ítems como sus datos generales, descripción, actividades realizadas y evaluación del mismo.

Los proyectos elegidos son 4, de preferencia que apliquen la metodología de Jan Gehl, en estos tenemos, Copenhague en Dinamarca, Melbourne en Australia, New York City en Estados Unidos y Puerto Montt en Chile.

##### 3.1.1. Copenhague

Cliente: Municipalidad de Copenhague

Año: 1962-2015

Equipo: Jan Gehl

Localización: Central Copenhague, Dinamarca

Contexto: Uso mixto (residencial /Comercial)

Servicios: Estrategia Urbana **Datos** de vida pública

Descripción: Hasta 1962, todas las calles y plazas del centro de Copenhague se utilizaron intensivamente para el tráfico de vehículos y el estacionamiento, y estaban bajo la presión de la rápida creciente flota de vehículos privados. La peatonalización de Copenhague comenzó con la calle principal de la ciudad, Strøget, pero los propietarios se resistían y

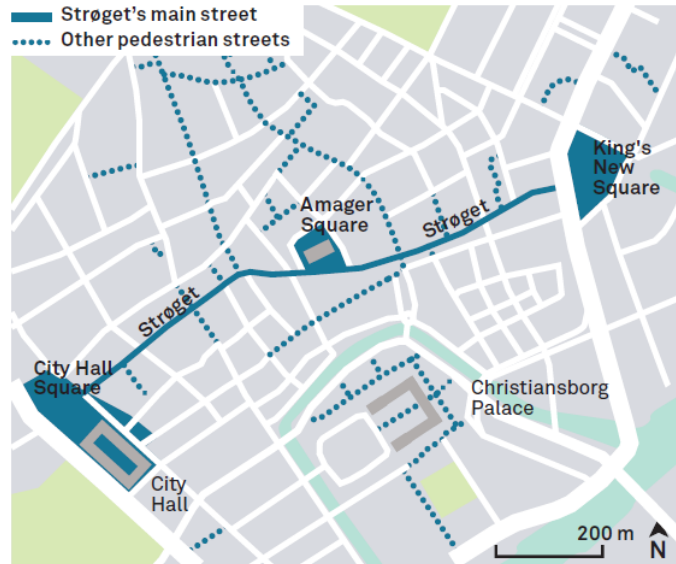
emitían las siguientes opiniones: "Si no hay coches significa que no hay clientes y sin clientes no hay negocios"

Actividades:

- Mejorar la conectividad en el centro de la ciudad.
- Proporcionar un ambiente atractivo y de alta calidad.
- Crear un espacio que apoye empresas.
- Alentar a una amplia gama de personas a vivir y pasar tiempo en el centro de la ciudad.
- Revitalizar los olvidados de la ciudad callejones convirtiéndolos en vibrantes carriles.

Evaluación:

- Aumento del volumen de peatones hasta un 35% después del primer año intervención.
- Aumento del espacio peatonal hasta un 600%, desde 15.800 m<sup>2</sup> en 1962 a 99.700 m<sup>2</sup> en 2005.
- Aumento de asientos en cafés al aire libre hasta un 400%, desde 2.970 asientos en 1986 a 7.020 en 2006.
- Aumento de los volúmenes de peatones hasta un 20% en toda la ciudad a 15 min / día en promedio.



**Figura 11.** Mapa de las calles peatonalizadas de Strøget (Copenhague), Nota: Global Street Design Guide.



**Figura 12.** Fotografía de Strøget (Copenhague) en 1964 y luego otra en la actualidad, Nota: Gehl Architects

### 3.1.2. Melbourne

Cliente: Ciudad de Melbourne

Año: 2004

Equipo: Jan Gehl.

Localización: Melbourne City Center; Melbourne, Australia

Servicios: Estrategia Urbana, Análisis y recomendaciones de la vida pública del espacio público

Descripción: A raíz del desarrollo de rascacielos en una ciudad cuadrículada sin plazas públicas, la prensa australiana había llamado a Melbourne una dona, un lugar sin nada en el medio. En 1994, Jan Gehl trabajó con el Ayuntamiento de Melbourne para analizar los desafíos y el potencial del centro de la ciudad utilizando la metodología de encuesta Public Space / Public Life en la que ha sido pionero.

Actividades:

- Revitalizar el interés y la actividad en las callejuelas de la ciudad.
- Mejorar la conectividad y la legibilidad en todo el centro de la ciudad.
- Proporcionar un atractivo y de alta calidad entorno que apoya empresas.
- Alentar a una amplia gama de personas a vivir y pasar tiempo en el centro de la ciudad.

Actualidad:

- Melbourne tiene actualmente más de 7,000 cafés en el centro de la ciudad que gradualmente han expandido sus operaciones al aire libre a 8, 10 o 12 meses, un poco más cada año.
- Vemos que, en Melbourne, el 60% de las fachadas del primer piso de un edificio nuevo deben ser abiertas y atractivas.



**Figura 13.** Mapa de las calles peatonalizadas de Melbourne (Australia), Nota: Global Street Design Guide.



**Figura 14.** Calles de la Plaza Central de Melbourne (Australia), Nota: Global Street Design Guide.

### 3.1.3. Nuevo york

Cliente: Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York (DOT)

Año: 2007

Equipo: Camilla van Deurs, Ewa Westermark, Jan Gehl, Jeff Risom.

Localización: Nueva York, Estados Unidos

Servicios: Estrategia Urbana y Datos de vida pública

Descripción: Nueva York era una ciudad dominada por la cultura del automóvil, y la infraestructura y los sistemas estaban desactualizados. El Departamento de Transporte quería reducir el tráfico, aumentar el ciclismo y la caminata y mejorar la vida pública. El programa tiene como objetivo priorizar áreas que actualmente carecen de espacios abiertos, especialmente en peatones altos o de bajos ingresos barrios.

Actividades:

- Crea un destino peatonal.
- Mejorar la transitabilidad.
- Mejorar el acceso al tránsito.
- Mejora vehicular y peatonal seguridad.
- Apoyar el desarrollo local y construir asociaciones comunitarias.
- Preservar y promover el vecindario.

Evaluación:

- Aumento del volumen peatonal en Times Square hasta en 11%
- Un 74% usuarios declaró que Times Square había "mejorado dramáticamente"
- Redujo hasta el 40% las emisiones de partículas de smook
- Disminuyo hasta un 35% los accidentes de tráfico hacia los peatones
- Reducción de un 63% en lesiones a automovilistas y pasajeros en el área del proyecto



**Figura 15.** Calles de Nueva York antes / Calles Peatonalizadas de Nueva York ahora, Nota: Fotografía del Departamento de Transporte de la Ciudad de Nueva York

### **3.1.4. Puerto Montt**

Cliente: Municipalidad de Puerto Montt

Año: 2015

Equipo: Metodología Gehl

Localización: Puerto Montt, Chile

Servicios: Análisis y Propuesta de intervención urbana

Descripción: El equipo se centró en explorar el sector comercial en el extremo occidental de Vía Antonio Varas, entre la avenida Presidente Salvador Allende y la calle Chillán. Intersecciones en Av. También se analizó Diego Portales, que conecta este sector con el malecón.

Características:

- Los autos dominan el espacio en la calle Antonio Varas. Un 89% del movimiento es peatonal, pero los peatones sólo tienen el 44% del espacio, mientras los autos se quedan con un 56% del espacio.
- El sector tiene una vocación de mercado popular, pesar de ser la calle más concurrida por residentes y visitantes.
- La Av. Diego Portales obstaculiza el acceso al frente costero y el Parque Metropolitano tiene una densidad de 2 personas por cada 100m<sup>2</sup>.



**Figura 16.** Propuesta de Intervención Urbana de Puerto Montt (Chile),  
Nota: ArchDaily.

### **3.2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL CENTRO URBANO**

El centro urbano de Tacna es base fundamental del movimiento económico en la ciudad, ya que en el mismo existen zonas abocadas al comercio de diversas y variadas mercancías por lo que el movimiento de dinero se hace en cantidades verdaderamente importantes, pero no solamente lo es en cuanto a su economía pues esta zona también se convierte en una atracción social y cultural, ya que los comercios se encuentran ubicados en bellos y antiguos edificios que siguen conservando su vínculo con la historia. Todo ello hace que el centro urbano sea un atractivo para el visitante, para el ciudadano y para el comerciante.

Para el análisis y diagnóstico del Centro Urbano se utilizó como fuente de información el Plan Específico del Centro Urbano de Tacna 2014– 2023 y el Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Tacna 2015-2025, aprobada mediante O.M. N° 019-2015, elaborado por la Municipalidad Provincial de Tacna. (Ver Anexos - Lámina N° 01: Ubicación del Centro Urbano de la Ciudad de Tacna)

#### **3.2.1. ASPECTOS SOCIO DEMOGRÁFICOS**

##### **a. Análisis:**

Se estima que para el 2023, el centro urbano de Tacna tendrá una población de 16,047 habitantes, la densidad poblacional actualmente es de 94 personas/ha, la cual está asociada al proceso de evolución poblacional, la tasa de natalidad y el proceso de urbanización.

Actualmente, hay un sector céntrico donde se viene cambiando el uso de suelo residencial por comercial, las viviendas vienen siendo transformadas, acondicionadas o demolidas para que en su lugar funcionen establecimientos comerciales.

El 86.82 % de la población tiene educación secundaria completa y el ingreso familiar per cápita es de 1,156,90 nuevos soles por mes. De igual manera se estima que el 74.57 % de la población tiene estudios concluidos aprobados completos.

El Centro urbano de la Ciudad de Tacna cuenta con un total de 18 instituciones educativas en los diferentes niveles de formación y modalidades, distribuidas en el centro urbano, de las cuales 9 instituciones educativas prestan servicio en el nivel inicial, 13 instituciones educativas prestan servicio en el nivel primario y 9 instituciones educativas prestan servicio en el nivel secundario.

b. Diagnóstico:

El centro urbano de Tacna presenta un crecimiento urbano acelerado, por lo que crecerá la magnitud de la demanda que el centro urbano deberá satisfacer por el aumento de las necesidades de la población en infraestructura, recursos y empleo.

### **3.2.2. ASPECTO ECONÓMICO PRODUCTIVO**

#### **a. Análisis:**

Antes de la pandemia, el Perú recibía un flujo estimado de 1.8 millones de turistas chilenos, que gastaban cada uno un promedio de US\$ 80.

Los turistas chilenos son los que aportan a la economía de Tacna gastando dinero en hoteles, restaurantes, tiendas, consultorios médicos, etc. Según el perfil turístico de Promperú, el 86% de los turistas extranjeros que visitan esta heroica ciudad son chilenos, y el 92% ingresa por el puesto fronterizo de Santa Rosa. Además, el 77% son viajeros frecuentes que visitan Tacna más de una vez al mes para adquirir bienes y servicios. Dada la situación de costes y ocio, el 40% de las personas se alojan en un hotel u hostel de 1-2 estrellas durante 2 días. Como resultado, los cierres de fronteras dieron como resultado que el 70% de los establecimientos de alojamiento y comida recibieran una suspensión perfecta.

Tacna es considerada una de las ciudades con los niveles más altos de empleo informal, que se remonta a la década de 1980 durante el boom del contrabando. Un indicador relacionado con la informalidad es la presión tributaria, la cual está disminuyendo paulatinamente, como se indica en el artículo de Tributación.

#### **b. Diagnóstico:**

En Tacna, a nivel de actividades individuales, en el sector Servicios, el turismo se destaca como una actividad importante que crea

encadenamientos productivos a través de la demanda de bienes y servicios auxiliares como alimentación, construcción de infraestructura y transporte, entre otros, que contribuye directa o indirectamente a la creación de empleos e ingresos.

### **3.2.3. ASPECTO FÍSICO BIÓTICO**

#### **a. Análisis:**

El centro urbano de Tacna es una unidad morfológica de la provincia de Costa Natural, formada por una vasta planicie aluvial. La zona es moderadamente montañosa con escasa vegetación, y gracias a la calidad de los suelos aluviales, coluviales y eólicos, permiten su aprovechamiento para la agricultura intensiva.

El relieve es plano o ligeramente montañoso, formando un cono aluvial del valle y el río Caplina. Incluso cuando las precipitaciones son escasas, la alta fertilidad de los suelos aluviales puede aprovecharse para el cultivo de alfalfa, maíz, papa, olivo, uva, árboles frutales, hortalizas y legumbres. Su altura va desde los 0,0 m hasta los 800 m sobre el nivel del mar.

El centro de la ciudad de Tacna se encuentra ubicado en una zona de baja peligrosidad: un área formada por gravas pobremente graduadas GP, grava bien seleccionada GW y clasificación geotécnica de ceniza volcánica SM, en total, las presiones de suelo admisibles van desde 1,47 kg/cm<sup>2</sup> hasta 4,5 kg/cm<sup>2</sup> sin problemas con amplificación sísmica.

Respecto al análisis de vulnerabilidad, el material de construcción predominante en el Centro Urbano de la Ciudad de Tacna es el Sistema Constructivo en concreto armado con albañilería en ladrillo (90.49%), respecto al estado de conservación, predomina el estado de conservación bueno con un 53.91%, respecto a la altura de edificación, la mayoría de edificaciones son de dos y tres pisos con 68.26%, en relación a la antigüedad de construcción, el 1.05 % tiene de 41 a más años. (Ver Lamina Nº 04: Altura de Edificación del Centro Urbano de la Ciudad de Tacna, Ver Lamina Nº 05: Material Predominante de Edificación del Centro Urbano de la ciudad de Tacna, Ver Lamina Nº 06: Estado de Conservación del Centro Urbano de la ciudad de Tacna)

Respecto a la evaluación de riesgos, el centro urbano de Tacna se considera de Riesgo bajo a las edificaciones de sistema constructivo en concreto armado con albañilería en ladrillo y bloqueta, estado de conservación bueno, y la Av. Leguía, el Hospital Hipólito Unanue y zonas aledañas, como zonas de Riesgo Medio.

#### **b. Diagnóstico:**

El centro urbano de la Ciudad de Tacna, cuenta con un relieve plano o moderadamente ondulado, está dentro de la zona de peligro Medio/Bajo, Vulnerabilidad Media/Alta y Zona de Riesgo Medio/Bajo; lo que es alarmante debido a que es una zona urbana de alta densidad poblacional.

### **3.2.4. CARACTERIZACIÓN FÍSICO ESPACIAL**

#### **a. Análisis:**

El centro urbano de la ciudad de Tacna presenta un proceso de evolución urbana que tuvo sus inicios en la estructura conocida como pueblo de indios, evoluciona como un proceso lento demandando actividades y hechos trascendentales para el país, que ubican a la ciudad en lo que es hoy.

El Centro Urbano de la ciudad de Tacna posee un espacio territorial que actualmente ocupa 139.65 has, se ubica dentro del conglomerado urbano que ocupa 4 710,44 Has, el centro urbano de la ciudad de Tacna fue estructurada principalmente de forma longitudinal por la presencia de la Avenida Bolognesi y la Avenida A. B. Leguía.

Los usos de suelos predominantes están conformados por el uso Residencial (29.86%), Comercial (22.46% entre comercialización y vivienda comercio) y Usos Especiales (8.01% entre estacionamiento, financiero, estación de servicio, institucional, seguridad, transportes y comunicaciones y otros usos). (Ver Anexos - Lamina N° 02: Uso de Suelo del Centro Urbano de la Ciudad de Tacna, Lamina N° 04: Altura de Edificación del Centro Urbano de la Ciudad de Tacna, Lamina N° 05: Material Predominante del Centro Urbano de la Ciudad de Tacna, Lamina N° 06: Estado de conservación del Centro Urbano de la Ciudad de Tacna)

La avenida Dos de Mayo es un eje longitudinal que se encuentra inmerso en el centro urbano de la ciudad de Tacna y aporta una dinámica comercial abocada a servicios profesionales, en ella se emplazan equipamientos importantes como el mercado Dos de Mayo y el centro comercial Tacna Centro, además de centros comerciales especializados en confecciones. (Ver Lamina N° 07: Sistema Vial del Centro Urbano de la Ciudad de Tacna, Ver Lamina N° 08: Estado de conservación de vías del Centro Urbano de Tacna)

En el centro urbano se encuentran un total de 8.94 ha destinadas a zonas de recreación pública, servicios públicos complementarios y usos especiales. El 100% de la totalidad cuenta con asignación de uso de suelo y con infraestructura implementada, por lo que se trata en términos generales de un centro urbano consolidado. (Ver Lamina N° 03: Equipamientos del Centro Urbano de la Ciudad de Tacna)

La trama urbana del centro de Tacna sigue la evolución longitudinal del río Caplina en dirección suroeste-noreste, sobre la que posteriormente se terminó de consolidar la Av. Bolognesi.

La lotización de las manzanas es desigual, en su mayoría en respuesta a la subdivisión, y el asentamiento es parcial, con una tendencia hacia el ocupación total. Así, se identifican patrones de asentamiento que corresponden a desarrollos urbanos espontáneos, áreas edificadas por la aparición de nuevas vías y equipamientos, debido a su ubicación.

## **b. Diagnóstico:**

En el centro urbano de la ciudad de Tacna, se encuentran emplazados equipamientos para educación, recreación, salud y otros distribuidos de manera uniforme.

El centro de Tacna está dominado por propiedades comerciales y es más dinámico que el resto de la ciudad.

En el centro de la ciudad de Tacna se pueden observar diferentes patrones de asentamiento, estableciéndose que gran parte de la ocupación del territorio se debió a programas estatales que fueron informales en las primeras etapas de su ocupación y luego legalizados por la permisible normatividad de propiedad de formalización y regulación.

### **3.3 ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL ÁMBITO DE ESTUDIO**

#### **3.3.1 Preservación del patrimonio**

##### **a) Biofilia**

##### **Sistema de Áreas Verdes**

De acuerdo al mapeo del sistema de áreas verdes se puede identificar 2 plazas a lo largo de la avenida 2 de mayo las cuales sirven de espacios recreacionales, podemos identificar la primera plaza Mac Lean ubicada al frente del teatro municipal, la segunda plaza 2 de mayo ubicado frente del museo ferroviario. Según La OMS establece 8 m<sup>2</sup> por habitante de áreas verdes para asegurar la calidad ambiental. Dejando de lado a la cantidad

de árboles obtenemos solamente en plaza unas 1638.42 m<sup>2</sup> para un total de 1950 habitantes en el área de estudio, lo que representa un promedio de 1 m<sup>2</sup> por habitante aproximadamente.

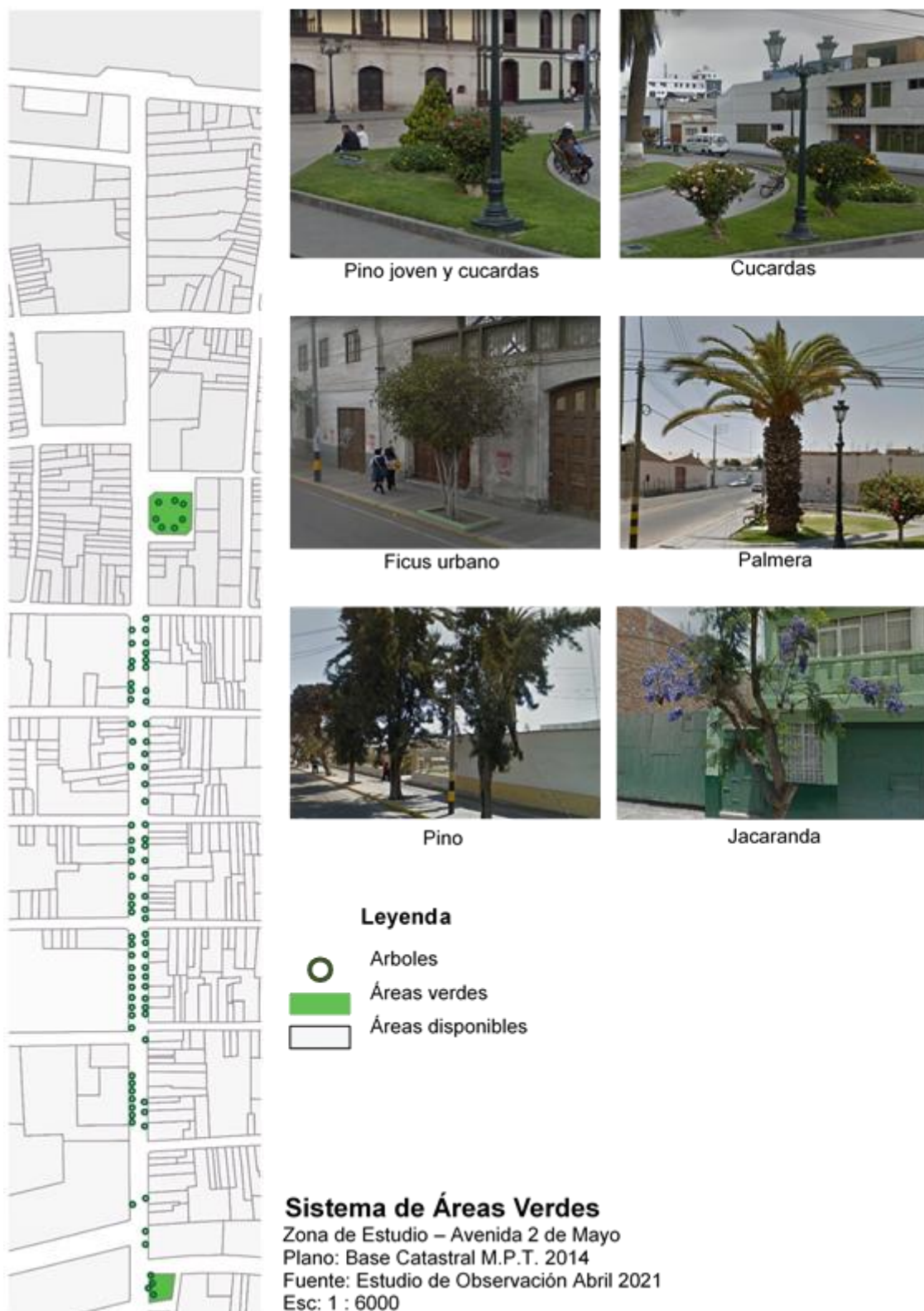
### **Cantidad de Árboles**

El mapeo realizado señala que en una extensión de 1004.77 ml de calle existen un total de 85 árboles concentrados en la parte baja de la extensión de la avenida 2 de mayo

### **Flora local**

En cuanto a la tipología de las variedades existen 4 especies pino, cucardas, palmeras y jacarandas, donde los pinos y jacarandas

Figura 17. Sistema de Áreas Verdes



Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – Abril 2021.

## **b) Genus Loci**

### **Altura de los edificios**

La zona de estudio Tiene un total de 120 viviendas de las cuales 2 predios son sin altura - otros lo cual es un 2%, 3 predios pertenecen a altura - vacíos lo cual representa un 2%, 19 predios pertenecen a un nivel lo cual es un 16%, 91 predios pertenecen a 2-3 niveles lo cual es un 76%, 4 predios pertenecen a de 4 - 5 niveles lo cual es un 3%, y sólo existe un predio que pertenece a más de 6 niveles lo cual es un 1%.

Por lo general, los edificios altos concentran más actividad en un solo lugar, lo que resulta en mayores necesidades de mantenimiento, más demanda de espacios de estacionamiento y más demanda de transporte público.

### **Ambiente Histórico**

En la zona de estudio los inmuebles históricos se clasifican en cuatro categorías: ambiente urbano Monumental, muebles públicos declarados patrimonio, inmuebles particulares declarados patrimonio, casonas históricas, 2 predios pertenecen ambiente urbano Monumental los cuales son la plaza maclean y la plaza 2 de mayo, 8 predios pertenecen a inmuebles públicos declarados patrimonio, un predio pertenece a inmuebles particulares declarados patrimonio y existen 2 casonas históricas. El ambiente histórico de Tacna están dos importantes equipamientos de carácter patrimonial el primero es el teatro municipal de Tacna, activo y remodelado hace algunos años y el segundo es la estación ferroviaria de Tacna el eje cultural.

**Figura 18. Altura de Edificios**



Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – Abril 2021.

Figura 19. Ambiente Histórico



Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – Abril 2021.

## **Contaminación visual**

De acuerdo al mapeo de contaminación visual, el nivel más alto contaminación dada por cableado excesivo y publicidad en los locales comerciales se da entre la calle Kennedy y la avenida patricio Meléndez.

El nivel medio de contaminación visual se da en una primera fase en la calle general Vizcarra hasta la calle Kennedy, una segunda fase se encuentra en el mercado 2 de mayo hasta la calle arias y ARAGÜEZ.

El nivel bajo de contaminación visual se da en la baja de la avenida 2 de mayo, desde la calla Hipólito Unanue hasta calle Vicente Dagnino.

## **Conexión visual**

A lo largo de la avenida podemos encontrar diferentes puntos de conexión entre la avenida y calles transversales que conectan con otras avenidas, el primero es la que está colindando con la plaza Maclean el pasaje Calderón de La barca el cual conecta con la calle modesto Basadre Y se puede visualizar la fachada frontal del teatro municipal, la segunda es la que interceptan entre 2 de mayo y la calle Francisco Laso que conecta directamente con la catedral de Tacna el cual crea una vía de escape directo al paseo cívico, la tercera conexión visual se da entre el museo ferroviario y la avenida 2 de mayo el cual se puede observar la fachada principal del mismo.

**Figura 20. Contaminación Visual**



Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – Abril 2021.

### 3.3.2 Movilidad sustentable

#### a) Accesibilidad

##### Experiencia peatonal

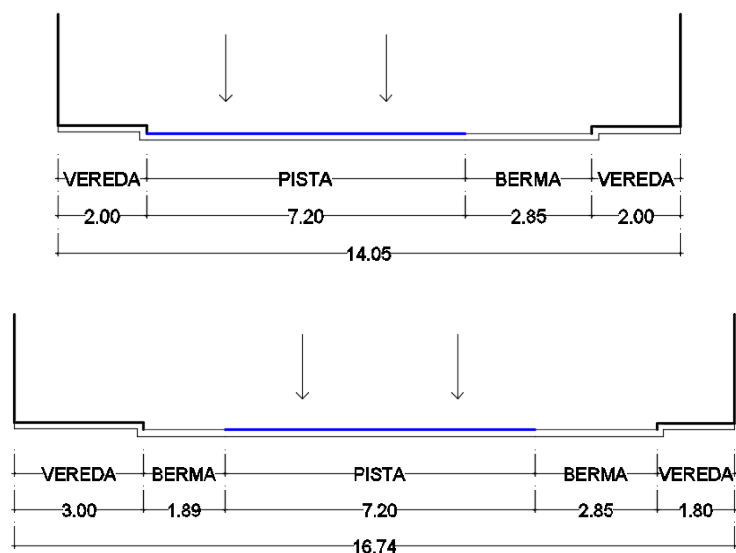
Según el mapeo de la avenida 2 de mayo está compuesta por 21 manzanas o cuadras que se pueden clasificar en 4 tipos de aceras: accesible, funcional, deteriorada, inutilizable.

10 cuadras son de tipo accesible, 12 manzanas o cuadras son de tipo funcional, existen 2 tramos de cuadras que son de tipo deteriorado, y no hay aceras inutilizables

Por lo que podemos concluir que a lo largo de toda la avenida 2 de mayo se observa en las aceras totalmente accesibles y funcionales

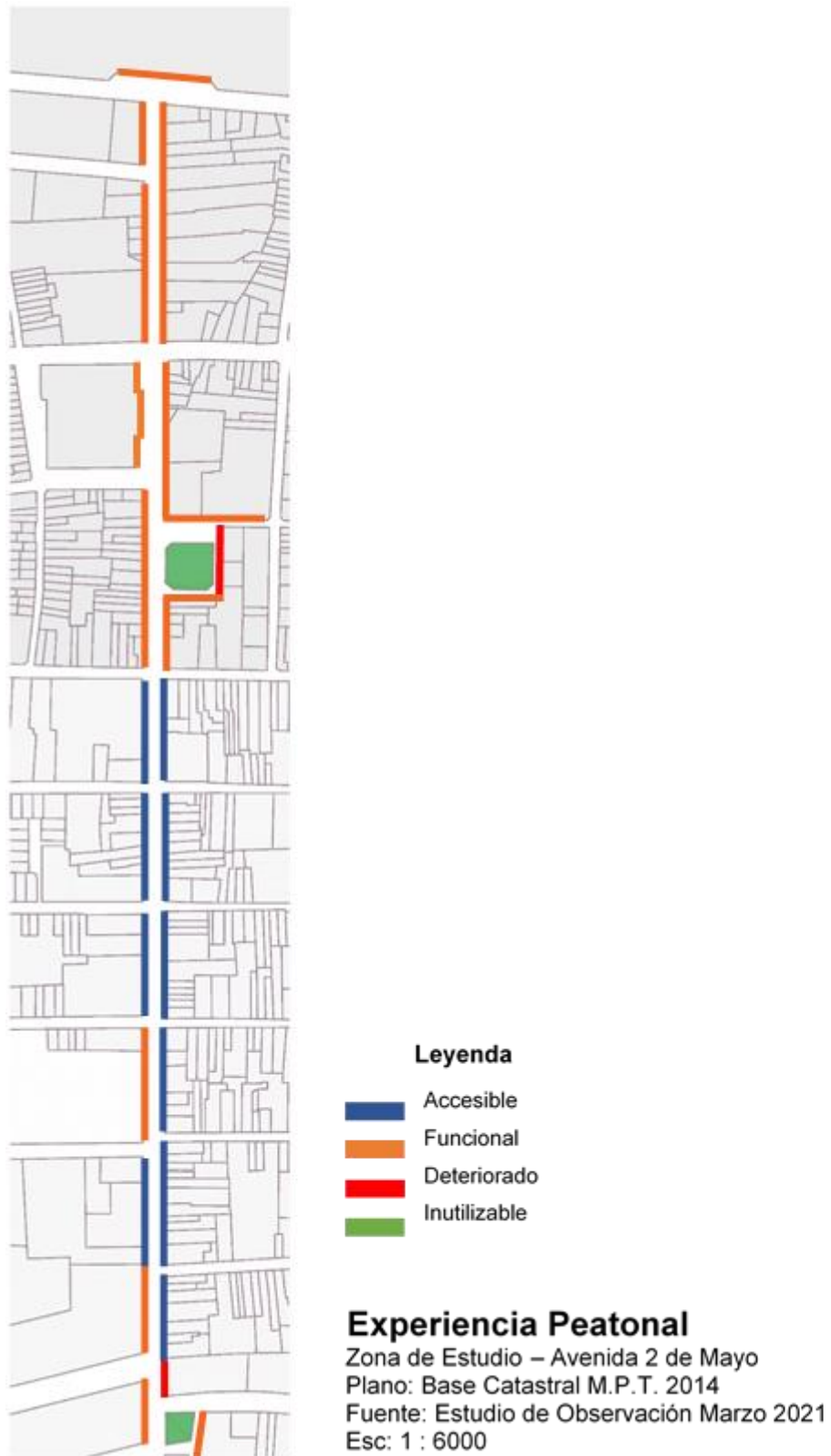
##### Secciones Viales de la Av. 2 de Mayo:

Figura 21. Secciones Viales de la Av. 2 de Mayo por tramos



Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – Abril 2021.

**Figura 22. Experiencia Peatonal**



Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – Abril 2021.

## **Pasajes Internos**

Según el mapeo de la avenida 2 de mayo se encontraron diferentes pasajes internos de edificación.

Encontramos pasajes internos entre dos edificaciones de carácter comercial en la primera cuadra de la avenida 2 de mayo que colinda con la calle general Vizquerra, otro pasaje interno dentro del centro comercial Tacna centro, otro pasaje de trama cuadrículada dentro del mercado 2 de mayo, encontramos un pasaje lineal dentro del comedor seccional 2 de mayo, después encontramos pasajes dentro del exhospital San Ramón y otro recorrido en la municipalidad provincial de Tacna Y por último el recorrido interno del museo ferroviario.

## **Mapa de servicios básicos**

Según el mapeo de la avenida 2 de mayo se encontraron diferentes mobiliarios que se ofrecen de servicios como bancas de madera, bolardos de concreto, paraderos, farolas ornamentales, cabina telefónica, tacho de basura en vereda.

4 bancas de madera están ubicadas en la plaza maclean y una se encuentra en la plaza 2 de mayo, hay 6 bolardos de concreto ubicadas en la plaza maclean, un paradero al frente del mercado 2 de mayo, 2 farolas ornamentales ubicadas en la plaza maclean y una en la plaza 2 de mayo, luego también se encontraron 4 cabinas telefónicas a lo largo de la avenida, como también 11 tachos de basura.

**Figura 23. Pasajes Internos**



Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – Abril 2021.

**Figura 24. Mapa de Servicios Básicos**



Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – Abril 2021.

## **Lugares de Estacionamientos**

Según el análisis existen 10 playas de estacionamiento privados que conforman un total 12159 m<sup>2</sup> a los alrededores de la avenida 2 de mayo y 1046 metros lineales de estacionamientos públicos.

Los estacionamientos privados se encuentran ubicados mayormente al principio y al terminar la avenida 2 de mayo mientras que los estacionamientos públicos son usados la mayor parte del día lo que provoca poner al peatón en segundo plano y pone como prioridad al vehículo reduciendo la sección vial y como consecuencia crea tráfico.

## **Mapa de señalización**

Según el análisis existen 6 tipos de señalización a lo largo de la avenida 2 de mayo: estacionarse, no estacionarse, pare, paradero, despacio, zona escolar.

Existen 4 señaléticas de estacionarse como 5 señaléticas de no estacionarse, 4 señaléticas de pare, 2 señaléticas de zona escolar, 2 señaléticas de paradero, 2 señaléticas de despacio.

Según se observó a lo largo del tramo de la avenida 2 de mayo se identificó una falta de señalética en algunas zonas, lo cual hace peligroso el tránsito vial y el paso del peatón.

En cuanto señalización a la pista se identificó cebras o zonas peatonales en buen estado, el carril es doble en un solo sentido y también se identificó señalización de cruce con ferrocarril.

**Figura 25. Lugares de Estacionamiento**



Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – Abril 2021.

## **b) Circulación**

### **Movimiento peatonal durante el día**

Según el análisis la mayor cantidad de peatones pasan a través de la avenida Patricio Meléndez un total de 14520, y la menor cantidad de peatones 2360 pasan a través de la calle Gregorio Albarracín, otro punto por donde se registra tráfico peatonal es el pasaje Calderón de La barca con 11280 peatones, en tercera posición se encuentra la calle general Vizquerra con 10505 peatones transitando entre las 10 am a 5 pm.

Podemos apreciar que a lo largo de la vía la cantidad de peatones va disminuyendo comenzando de la calle general Vizquerra hasta la avenida cusco las cuales se interceptan a la avenida 2 de mayo

### **Movimiento peatonal durante la noche**

Según el análisis la mayor cantidad de peatones pasan a través de la avenida Patricio Meléndez un total de 11319 personas durante las horas de 5 pm a 10 pm, en segunda posición como la calle más transitada de noche la encontramos en la calle general Vizquerra con 9021 peatones, en tercera posición el tramo de la avenida 2 de mayo entre general bisquerra y Patricio Meléndez la zona comercial el cual registra un total de 8105 peatones.

Podemos concluir que el movimiento peatonal en la noche es menor que durante el día por ende se debería generar más actividades de tipo cultural o comercial.

**Figura 26. Movimiento peatonal durante el día**



Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – Abril 2021.

Figura 27. Movimiento peatonal durante la noche



Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – Abril 2021.

## **Áreas de uso peatonal**

Según el análisis el uso peatonal de la avenida 2 de mayo se puede medir en 3 tipos: mayor, mediano, menor uso.

Se registró un mayor uso peatonal en el tramo de la avenida 2 de mayo entre la calle general Vizquerra y el pasaje Calderón de La Barca.

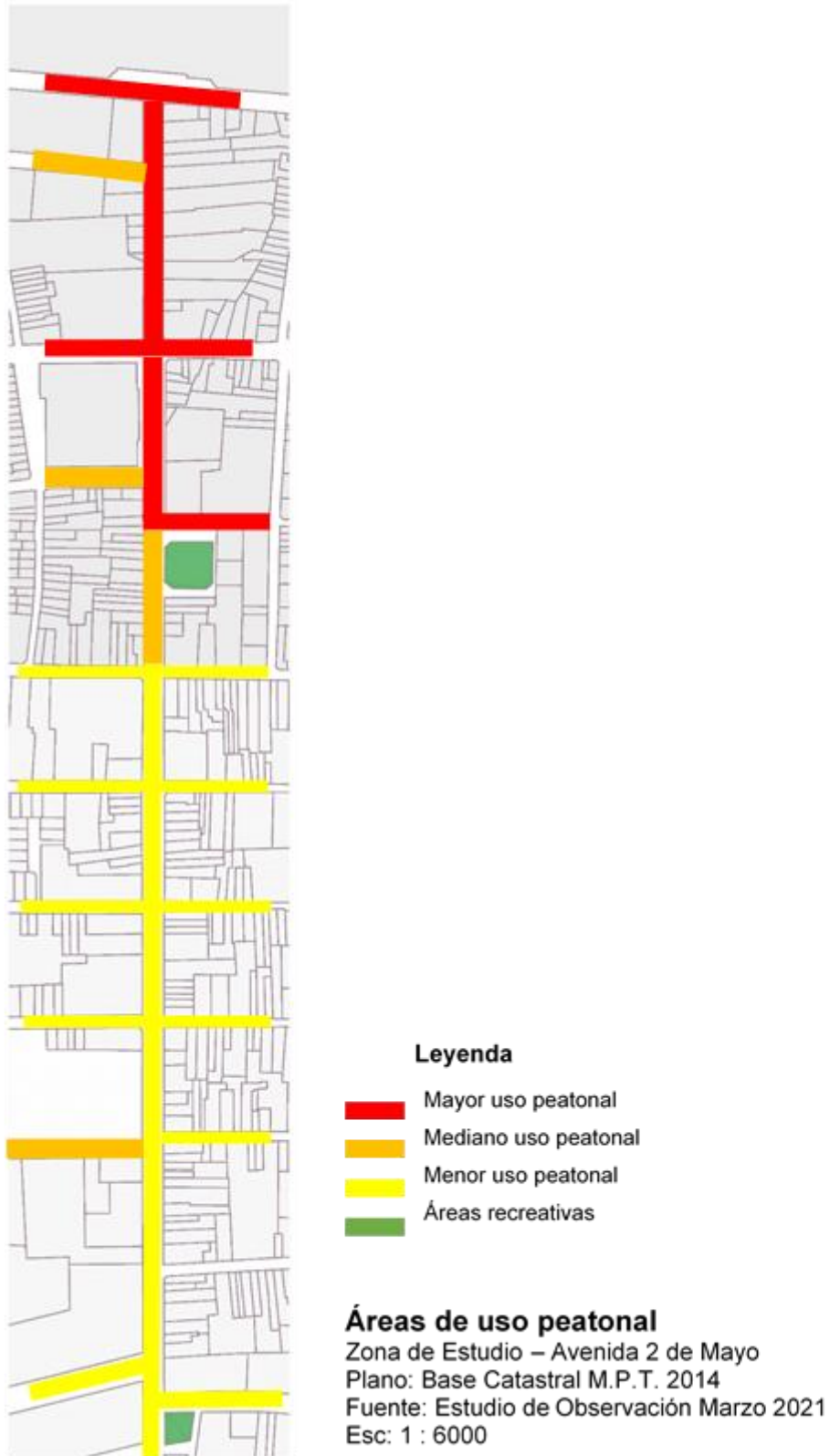
Un mediano uso peatonal en el tramo entre el pasaje Calderón de La Barca y la calle general Deústua y vías adyacentes a la avenida 2 de mayo. Un menor uso peatonal en el tramo entre la calle general Deústua y la avenida Cusco.

Podemos deducir que conforme pasa el tiempo el uso peatonal ya no será el mayor al comienzo de la avenida 2 de mayo, sino que irá incrementando conforme aumenta en las actividades de tipo comercial y cultural.

## **Flujo del transporte público y privado**

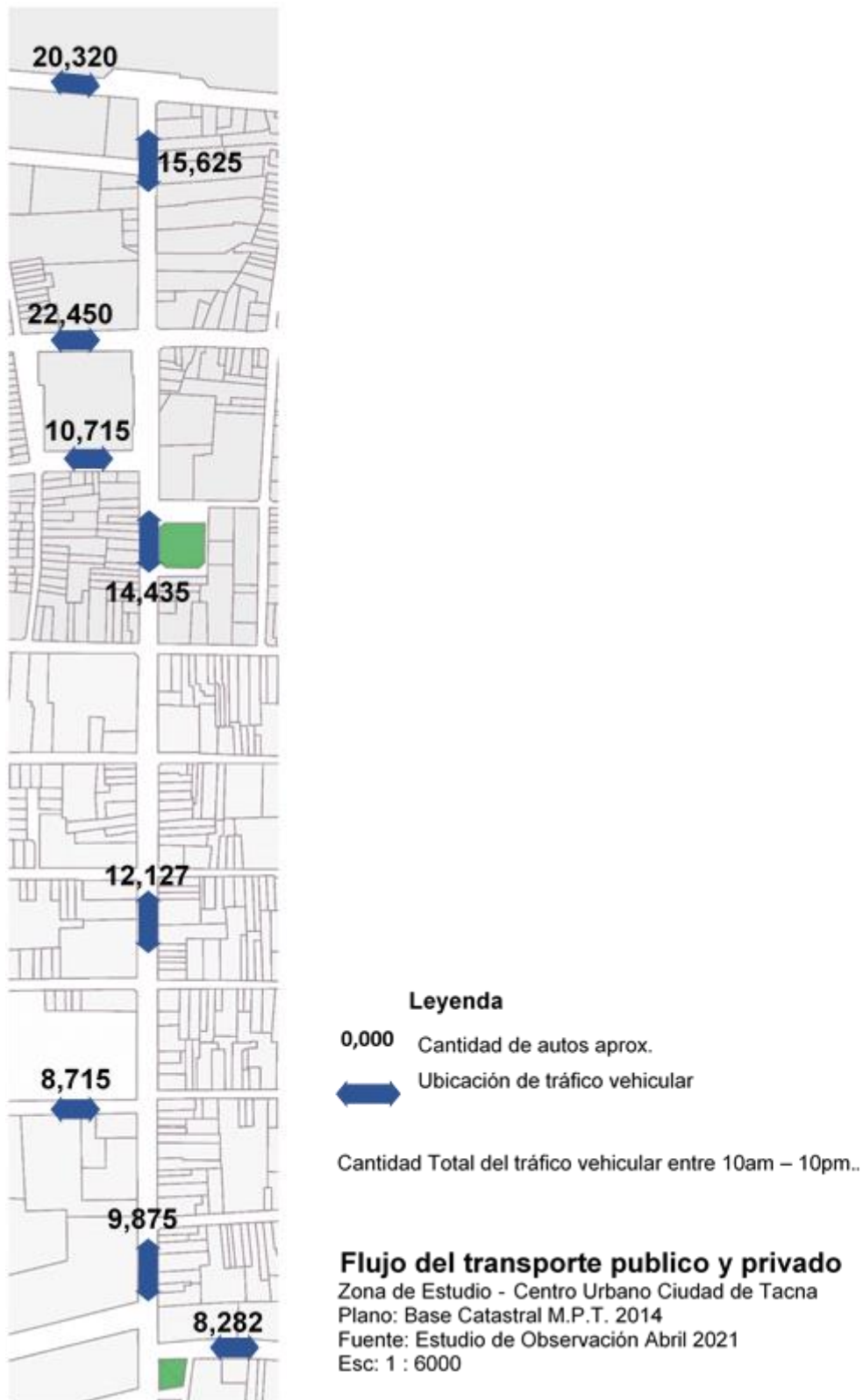
Se registró un mayor flujo de transporte en la avenida Patricio Meléndez con 22450 vehículos, el segundo mayor flujo de transporte se registró en la calle general Vizquerra con 20320 vehículos, podemos apreciar que a lo largo de la avenida 2 de mayo la que el flujo de vehículos va disminuyendo de 15625 hasta 9872 en la parte más baja la cual colinda con el museo ferroviario, podemos deducir que los vehículos se desvían de la avenida 2 de mayo a otras avenidas de mayor flujo como la avenida Bolognesi o la avenida Augusto B. Leguía conforme avanzan.

**Figura 28.** Áreas de uso peatonal



Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – Abril 2021.

**Figura 29. Flujo de transporte público y privado**



Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – Abril 2021.

## **Mapa de trazado de sendas**

### **Centro comercial Tacna Centro**

Se identificó que un mayor flujo peatonal proveniente de la calle general Vizquerra cual recorren a través de la av. 2 de mayo donde cierta cantidad de personas ingresan al centro comercial Tacna centro otras continúan su recorrido otros cambian su rumbo hacia el pasaje calderón de la barca con dirección hacia la avenida alameda Bolognesi.

Se registro un menor flujo peatonal de la calle Kennedy

### **Mercado 2 de mayo**

Se identificó que un mayor flujo peatonal a alrededores del mercado 2 de mayo y de mayor incremento entrando a interiores del mercado, existe un menor flujo peatonal en la calle Fermín Nacarino el cual está rodeado de comercio ambulatorio varia conforme cae la noche e incrementa el flujo, por la avenida patricio Meléndez se registró un flujo de ida y vuelta, mientras que en la prolongación calderón de barca se registró un flujo menor que la Fermín Nacarino

### **Plaza Guillermo Mac Lean**

Se identifico que existe un mayor flujo peatonal en el lado izquierdo de la av. 2 de mayo y en segundo grado un flujo en la calle calderón de la barca Podemos observar que hay un flujo mediano en la plaza que indica una actividad de recreación

Por los pasajes de la plaza Maclean los flujos son casi nulos exceptuando a las viviendas que tienen salida a la plaza.

## **Municipalidad provincial de Tacna**

Se registro que la avenida 2 de mayo conserva la misma cantidad de flujo peatonal por el lado izquierdo más que por el derecho, por la calle coronel Inclán se registra un mayor flujo peatonal e ingresando a la municipalidad disminuye el flujo, así mismo existen actividades comerciales de servicios de tramites que se complementan con la municipalidad.

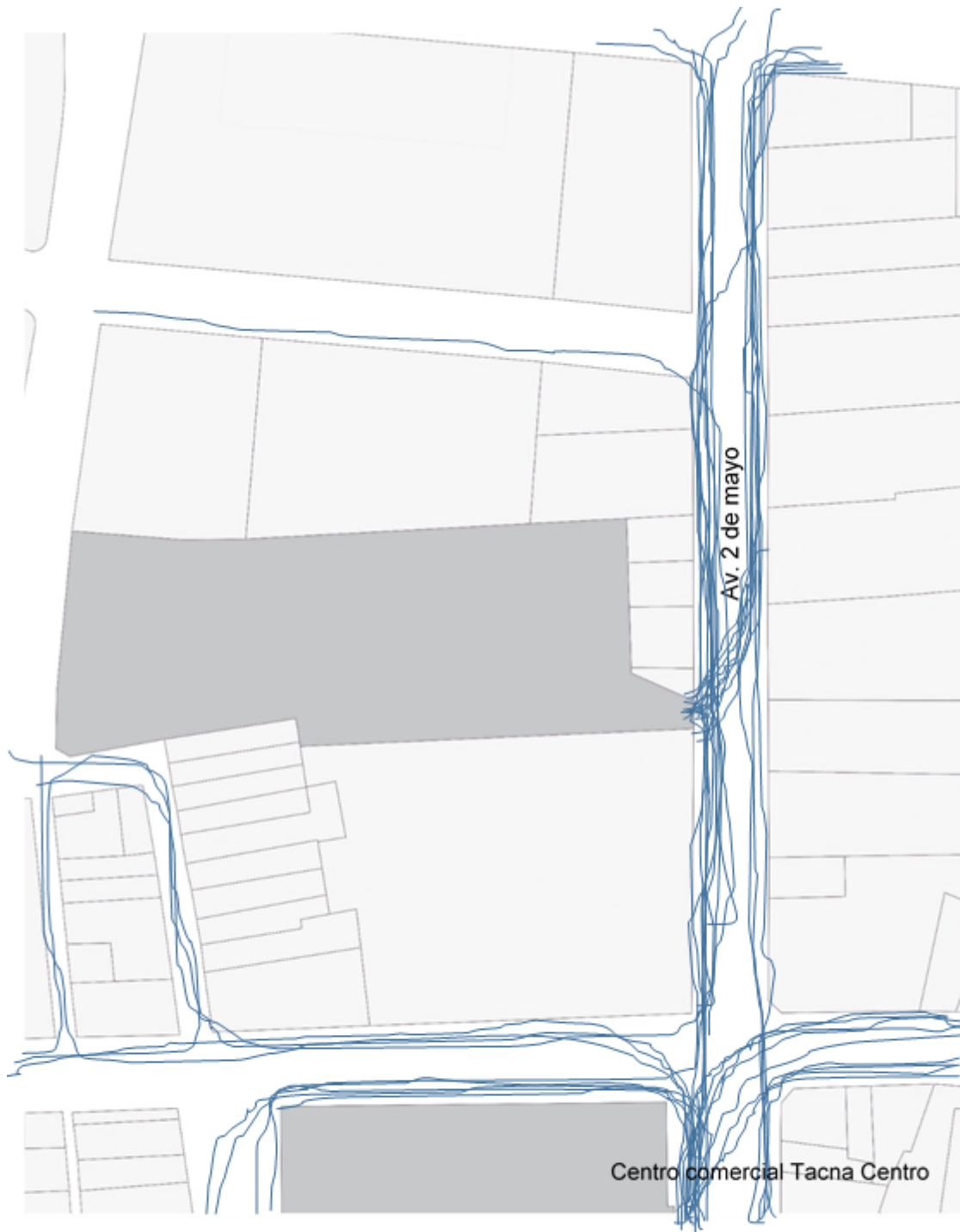
La calle Francisco Zela es una calle de desvío del gran flujo que existe en la av. 2 de mayo, por lo que tiene un menor flujo de peatones.

## **Plaza 2 de mayo**

El mayor flujo se da en la av. 2 de mayo y se desvía hacia la avenida Cusco en gran parte otra se dirige al hospital Hipólito Unanue y otros cruzan la plaza 2 de mayo hacia Plaza Vea o la plaza Bolognesi.

Podemos concluir que los flujos peatonales nos ayudan a localizar donde se dirige la gente y que actividades realizan y cuanto demoran saber esto ayuda a reorganizar las actividades del eje y plantear una propuesta de eje vial con tramos netamente comerciales, mixtos o culturales.

**Figura 30. Mapa de Trazado de sendas - Centro comercial Tacna Centro**



**Leyenda**  
— Trazado de sendas

**Trazado de sendas**  
Zona de Estudio – Av. 2 de mayo  
Ciudad de Tacna  
Plano: Base Catastral M.P.T. 2014  
Fuente: Estudio de Observación Marzo 2021  
Esc: 1 : 6000

Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – abril 2021.

**Figura 31. Mapa de Trazado de sendas – Mercado 2 de Mayo**



**Leyenda**

 Trazado de sendas

**Trazado de sendas**

Zona de Estudio – Av. 2 de mayo

Ciudad de Tacna

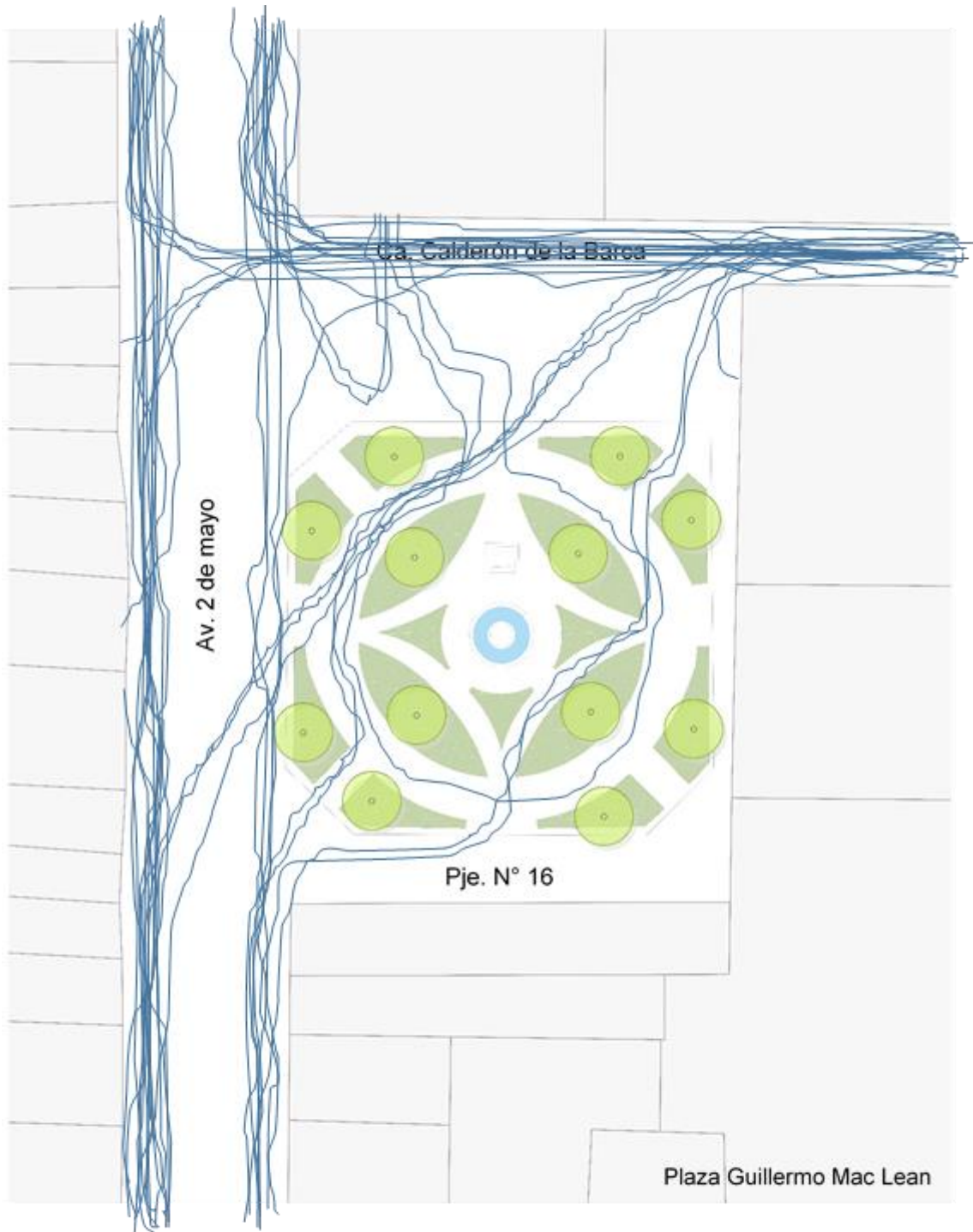
Plano: Base Catastral M.P.T. 2014

Fuente: Estudio de Observación Marzo 2021

Esc: 1 : 6000

Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – abril 2021.

**Figura 32. Mapa de Trazado de sendas – Plaza Mac Lean**



**Leyenda**

 Trazado de sendas

**Trazado de sendas**

Zona de Estudio – Av. 2 de mayo  
Ciudad de Tacna

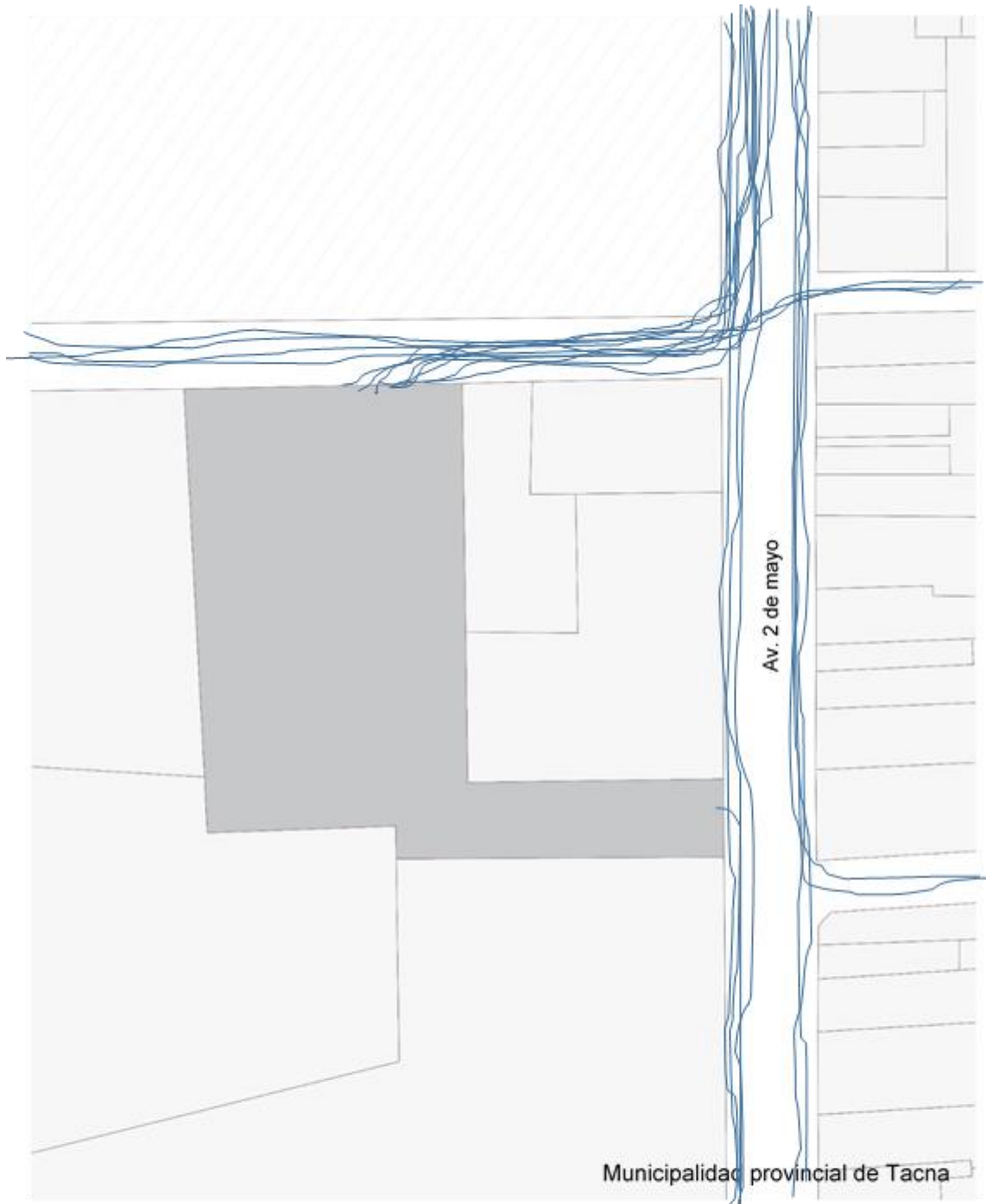
Plano: Base Catastral M.P.T. 2014

Fuente: Estudio de Observación Marzo 2021

Esc: 1 : 6000

Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – abril 2021.

**Figura 33. Mapa de Trazado de sendas – Municipalidad Provincial de Tacna**



**Figura 34. Mapa de Trazado de sendas – Plaza 2 de Mayo**



**Leyenda**

— Trazado de sendas

**Trazado de sendas**

Zona de Estudio – Av. 2 de mayo

Ciudad de Tacna

Plano: Base Catastral M.P.T. 2014

Fuente: Estudio de Observación Marzo 2021

Esc: 1 : 6000

Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – abril 2021.

### **3.3.3 Equidad y Diversidad**

#### **Mapa de actividades (Permanencia - un instante)**

##### **Centro comercial Tacna Centro**

Se registro la permanencia en un instante del día total de 8 personas esperando transporte, 15 personas comprando en diferentes locales comerciales, 23 personas de pie – caminando.

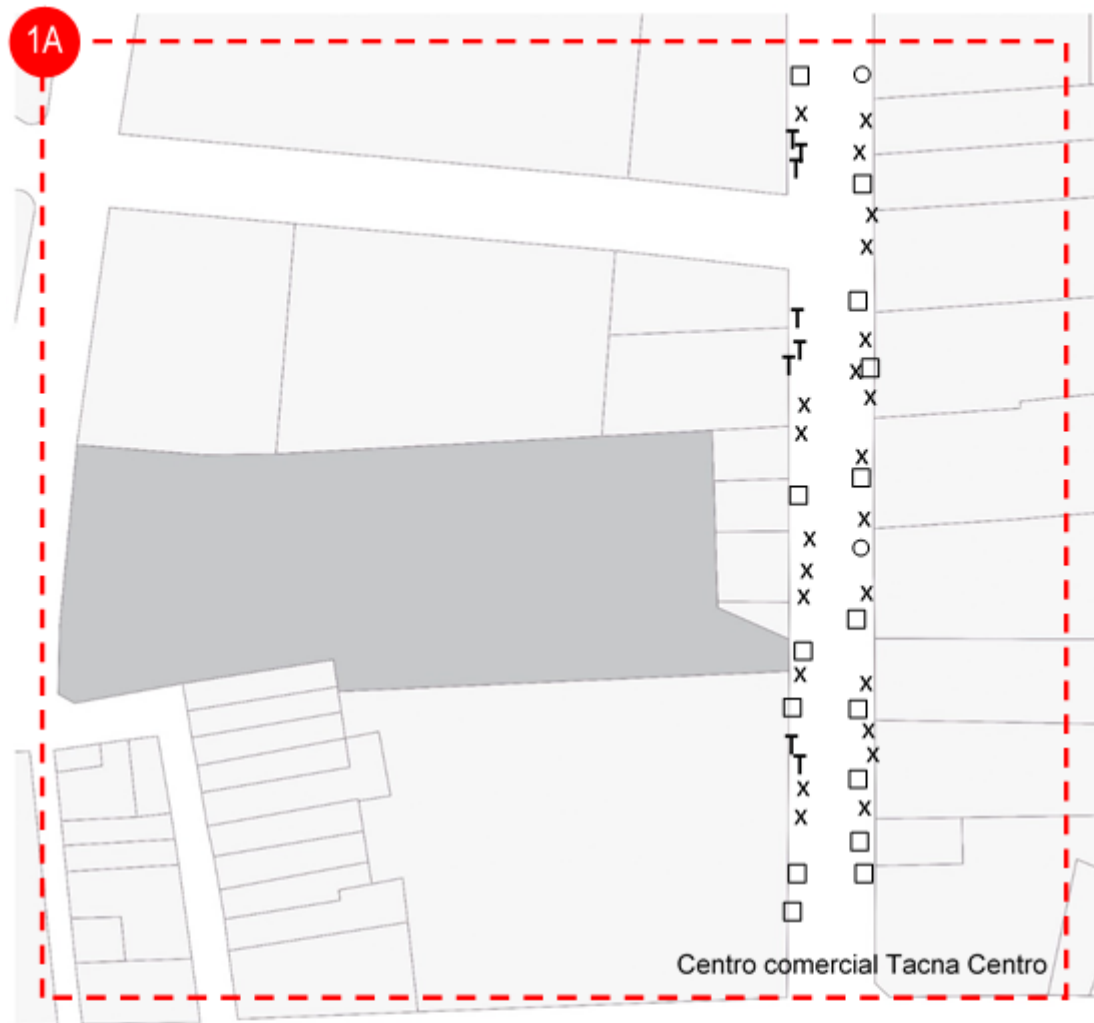
##### **Mercado 2 de mayo**

Se registro la permanencia en un instante del día un total de 26 personas esperando transporte, 39 personas comprando en diferentes locales comerciales, 54 personas de pie – caminando, 8 personas en asiento secundario – general.

##### **Plaza Guillermo Mac Lean**

Se registro la permanencia en un instante del día un total de 5 personas esperando transporte, 4 personas comprando en diferentes locales comerciales, 71 personas de pie – caminando, 24 personas sentado en banco – general, 2 personas sentados en asiento secundario – general, 5 personas haciendo actividad cultural, 3 personas haciendo actividades cívicas, 2 personas acostadas.

**Figura 35.** Mapa de Actividades de permanencia – Centro Comercial Tacna Centro



**Leyenda**

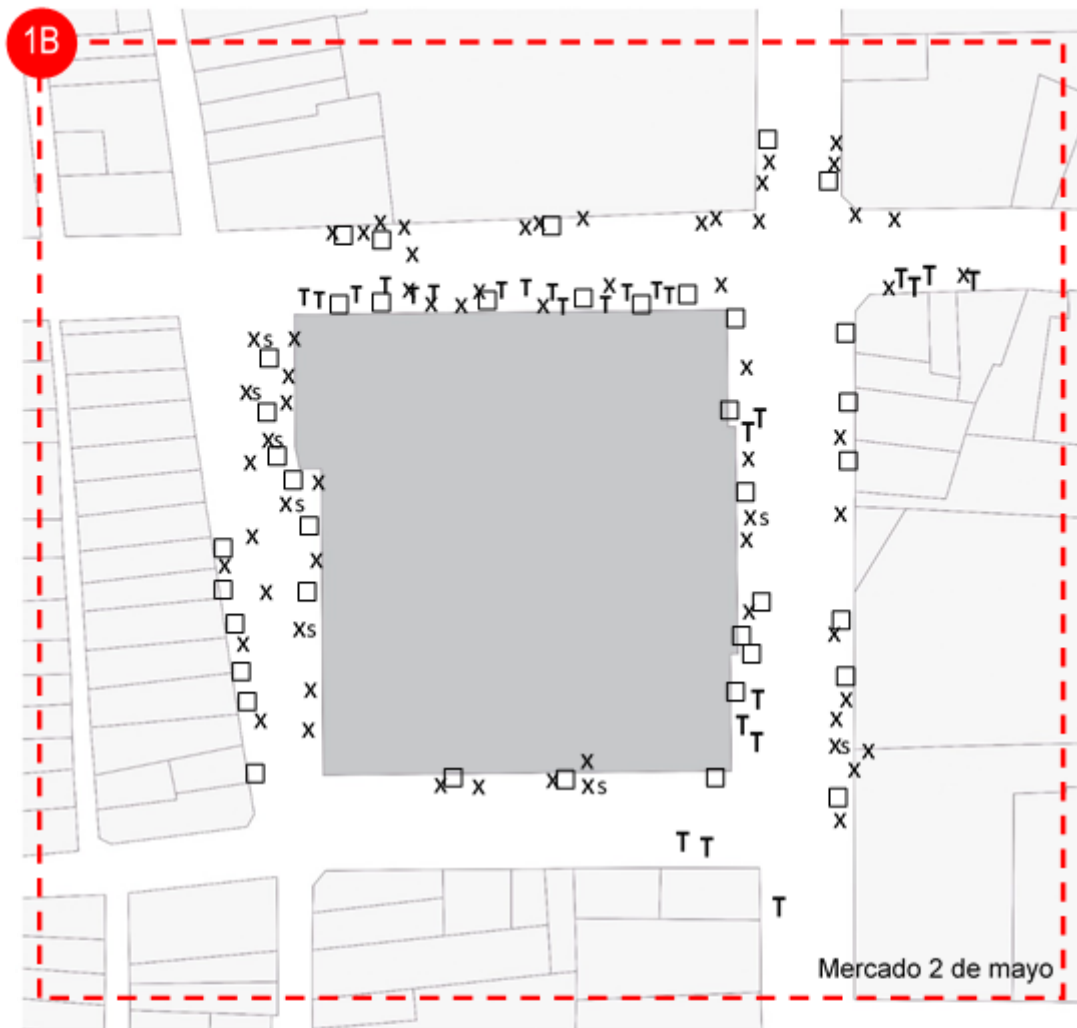
- T Esperando Transporte
- Comercial
- △ Cultural
- Física
- \* Cívica
- Niños Jugando
- X De pie - caminando
- Xb Sentado en banco – general
- Xs Sentado en asiento secundario – general
- + Acostado - general

**Mapa de Actividades de Permanencia**

Zona de Estudio – Av. 2 de mayo  
 Ciudad de Tacna  
 Plano: Base Catastral M.P.T. 2014  
 Fuente: Estudio de Observación Marzo 2021  
 Esc: 1 : 6000

Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – Abril 2021.

**Figura 36.** Mapa de Actividades de permanencia – Mercado 2 Mayo



**Leyenda**

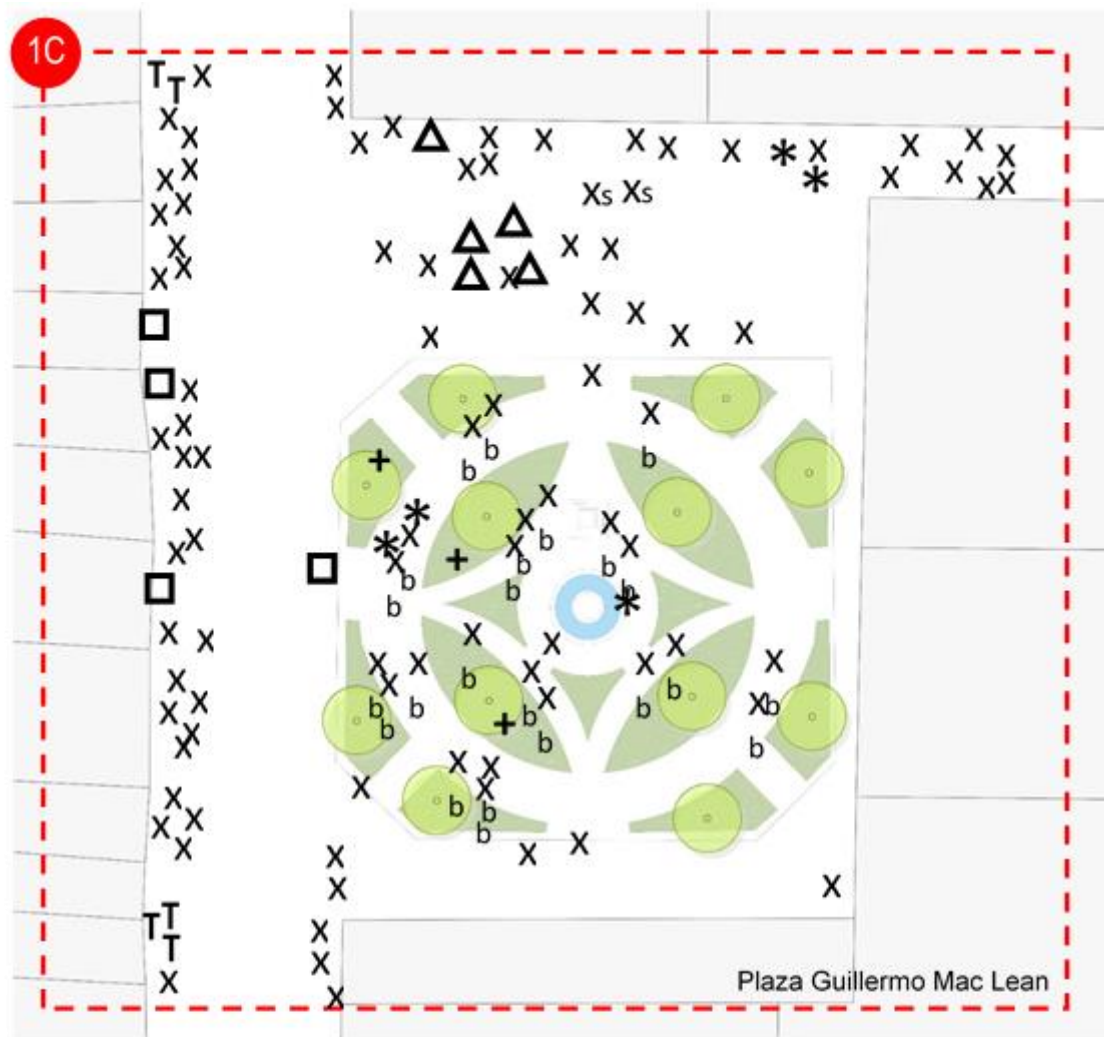
- T Esperando Transporte
- Comercial
- △ Cultural
- Física
- \* Cívica
- Niños Jugando
- X De pie - caminando
- Xb Sentado en banco – general
- Xs Sentado en asiento secundario – general
- + Acostado - general

**Mapa de Actividades de Permanencia**

Zona de Estudio – Av. 2 de mayo  
 Ciudad de Tacna  
 Plano: Base Catastral M.P.T. 2014  
 Fuente: Estudio de Observación Marzo 2021  
 Esc: 1 : 6000

Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – abril 2021.

**Figura 37. Mapa de Actividades de permanencia – Plaza Mac Lean**



**Legenda**

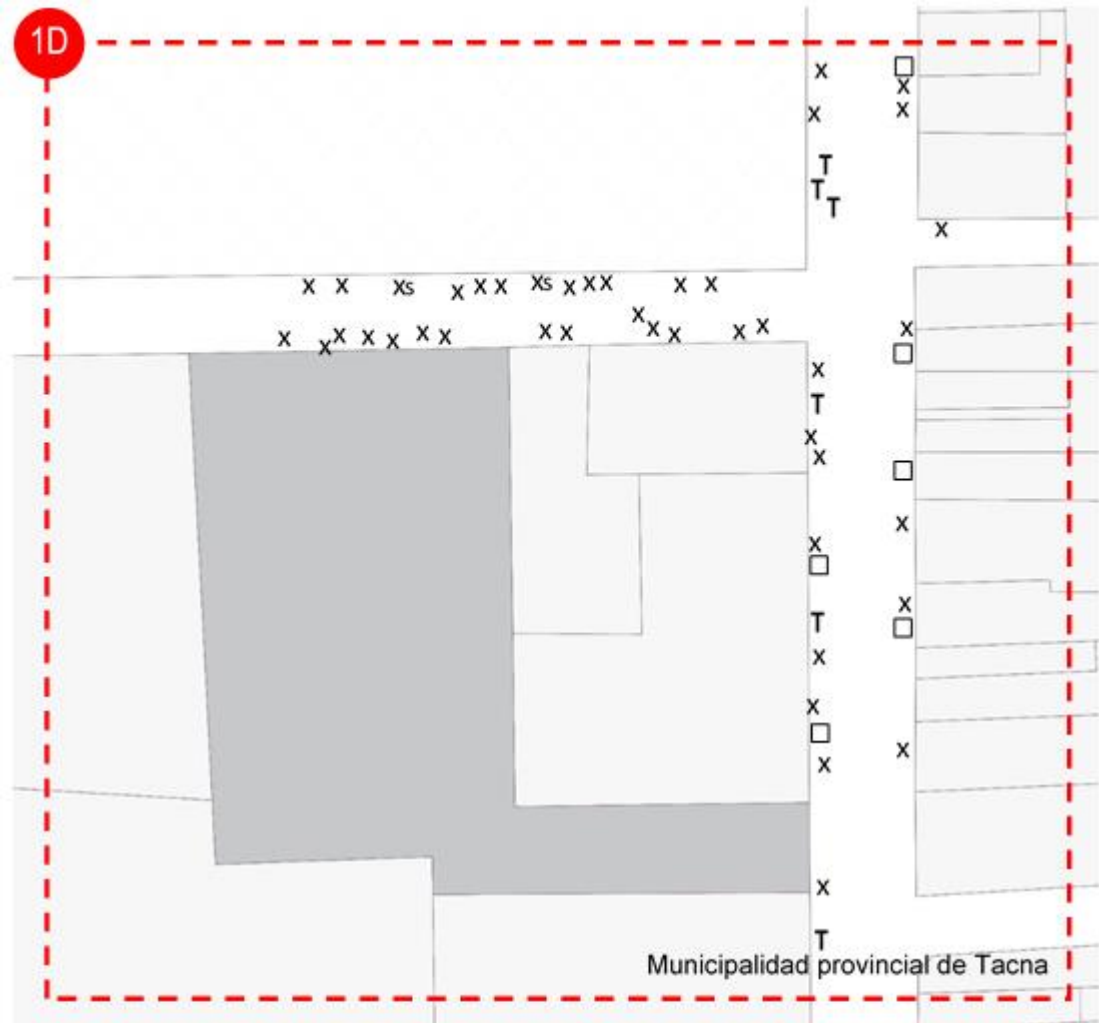
- T** Esperando Transporte
- Comercial
- △** Cultural
- Física
- \*** Cívica
- Niños Jugando
- X** De pie - caminando
- Xb** Sentado en banco – general
- Xs** Sentado en asiento secundario – general
- +** Acostado - general

**Mapa de Actividades de Permanencia**

Zona de Estudio – Av. 2 de mayo  
 Ciudad de Tacna  
 Plano: Base Catastral M.P.T. 2014  
 Fuente: Estudio de Observación Marzo 2021  
 Esc: 1 : 6000

Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – abril 2021.

**Figura 38.** Mapa de Actividades de permanencia – Municipalidad Provincial de Tacna



**Leyenda**

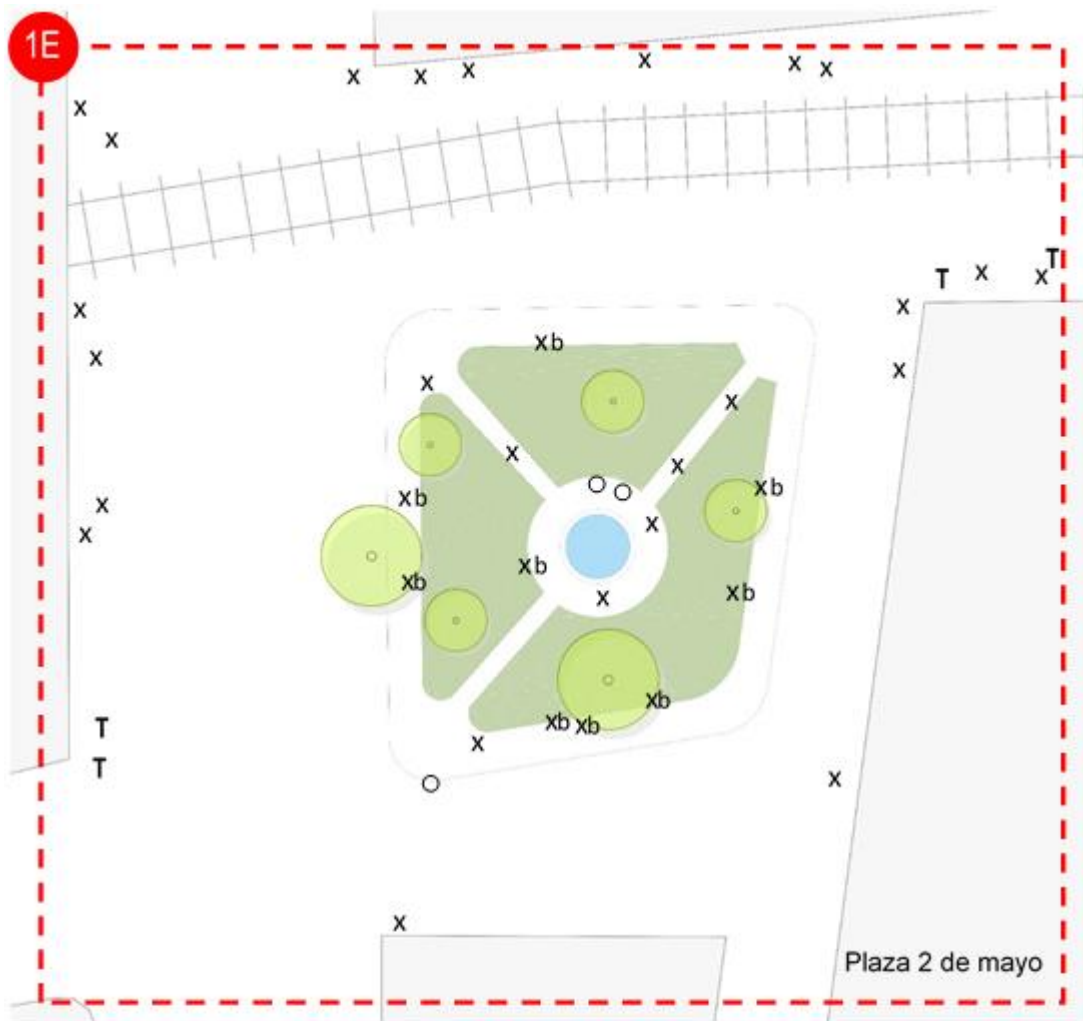
- T Esperando Transporte
- Comercial
- △ Cultural
- Física
- \* Cívica
- Niños Jugando
- X De pie - caminando
- Xb Sentado en banco – general
- Xs Sentado en asiento secundario – general
- + Acostado - general

**Mapa de Actividades de Permanencia**

Zona de Estudio – Av. 2 de mayo  
 Ciudad de Tacna  
 Plano: Base Catastral M.P.T. 2014  
 Fuente: Estudio de Observación Marzo 2021  
 Esc: 1 : 6000

Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – abril 2021.

**Figura 39. Mapa de Actividades de permanencia – Plaza 2 de mayo**



**Leyenda**

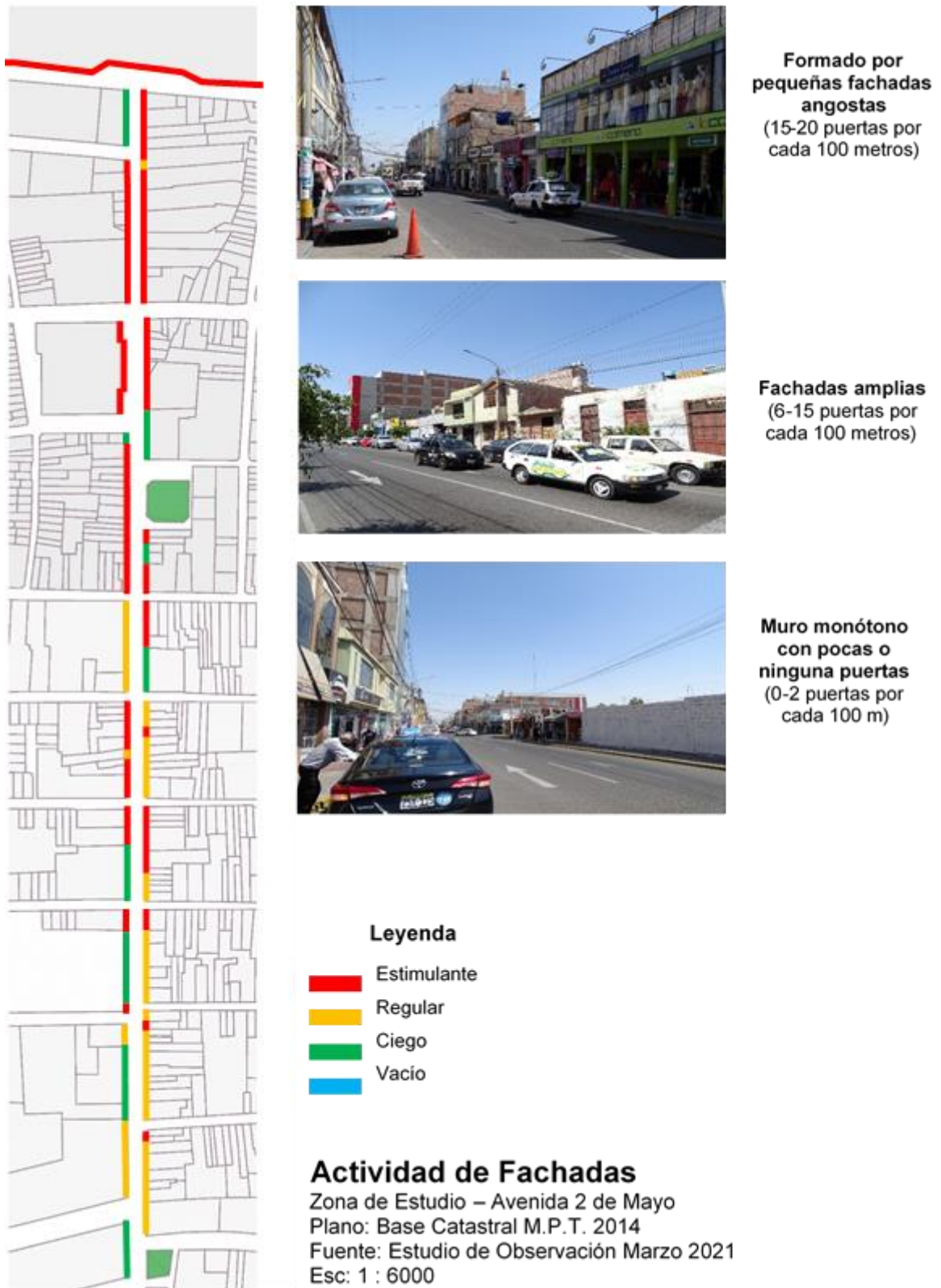
- T Esperando Transporte
- Comercial
- △ Cultural
- Física
- \* Cívica
- Niños Jugando
- X De pie - caminando
- Xb Sentado en banco – general
- Xs Sentado en asiento secundario – general
- + Acostado - general

**Mapa de Actividades de Permanencia**

Zona de Estudio – Av. 2 de mayo  
 Ciudad de Tacna  
 Plano: Base Catastral M.P.T. 2014  
 Fuente: Estudio de Observación Marzo 2021  
 Esc: 1 : 6000

Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – abril 2021.

**Figura 40. Actividad de Fachadas**







Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – abril 2021.

**Figura 41. Experiencias Olfativas y Sonoras**



**Leyenda**

-  Sonido agradable
-  Sonido desagradable
-  Olor agradable
-  Olor desagradable

**Experiencias Olfativas y Sonoras**

Zona de Estudio - Centro Urbano Ciudad de Tacna  
Plano: Base Catastral M.P.T. 2014  
Fuente: Estudio de Observación Abril 2021  
Esc: 1 : 6000

Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – abril 2021.

**Figura 42. Escala Humana**



Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – abril 2021.

**Figura 43. Actividad Cultural Visible**



Nota: Estudio de observación de la Av. 2 de mayo – abril 2021.

## **CAPÍTULO IV**

### **NORMATIVIDAD**

#### **4.1. ANTECEDENTES NORMATIVOS.**

Los documentos mencionados en este contexto pertenecen a la categoría de normativas nacionales que se requieren en el desarrollo de un diagnóstico urbanístico de la zona de estudio y una propuesta para la revitalización de la ciudad en la Av. 2 de Mayo.

##### **4.1.1. Constitución Política del Perú 1993.**

Esta regla se analiza en particular en la sección 1, capítulo II. artículo 21, que alienta la participación privada en la preservación, restauración, exhibición y difusión del patrimonio cultural de la nación.

##### **4.1.2. Decreto Legislativo N° 1192, Ley Marco de Adquisición y Expropiación de Inmuebles, Transferencia de Inmuebles de Propiedad del Estado.**

Se trata de una cesión forzosa de derechos de propiedad privada, aprobada únicamente por ley especial del Congreso de la República, por razones de seguridad nacional o necesidad pública, a iniciativa del gobierno nacional, estatal o local, en interés de el estado. y de conformidad con el artículo 70 de la Constitución Política del Perú y las disposiciones del presente Decreto, a pagar por adelantado una justa indemnización en dinero, incluida la indemnización por daños y perjuicios definitivos.

#### **4.1.3. Reglamento Nacional de Edificaciones, Norma A.140, Bienes Culturales Inmuebles**

La norma A.140 permitira definir el tipo de intervención propuesta en la zona de estudio para la revitalización urbana de la av. 2 de Mayo, recomendaciones para el mantenimiento del perfil urbano, precauciones para señalización y publicidad, pautas para el volumen y diseño de edificios en espacios monumentales, criterios de intervención regulados para entornos urbanos monumentales y nuevas edificaciones, así como intervenciones en mobiliario urbano.

#### **4.1.4. Reglamento de la Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación (Ley 28296)**

Esta ordenanza identifica formalmente al INC como el organismo responsable del control y seguimiento del manejo, uso e injerencia de los bienes culturales inmuebles; así como los alcances de protección del patrimonio cultural de la nación y normas especiales aprobadas por el INC.

#### **4.1.5. Manual para la elaboración de planes de desarrollo urbano**

Esta guía ayuda en el desarrollo de un diagnóstico urbanístico en el área de interés a partir del cual se tienen en cuenta las consideraciones subyacentes, aspectos, requisitos clave, plazos, actores clave y finalmente el planteamiento para proponer este trabajo.

#### **4.1.6. Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad de Tacna 2015-2025–**

##### **Municipalidad Provincial de Tacna**

El PDU se tiene en cuenta al proponer la revitalización del área de estudio debido a la zonificación establecida y la compatibilidad de usos importantes del suelo.

#### **4.1.7. Plan Desarrollo Urbano de La Ciudad de Tacna 2014 – 2023 -**

##### **PLAN ESPECÍFICO - Zona Centro Urbano de Tacna.**

El Plan Específico es tomado en cuenta debido al Reglamento que contiene respecto al Uso de suelo, parámetros específicos, etc. del Centro Urbano de Tacna; indispensable para la propuesta de Revitalización.

#### **4.2. NORMATIVA:**

**4.2.1. Reglamento de avisaje publicitario para la zona monumental de Tacna, inmuebles patrimoniales y ambientes urbanos monumentales.**

**4.2.2. Norma A.140 bienes culturales inmuebles del reglamento nacional de edificaciones.**

Artículo 12.- Los valores que hay que preservar son la naturaleza del entorno monumental y todos los elementos materiales y espirituales que, en particular, determinan su imagen:

- a) La forma urbana está determinada por la propiedad y la división.
- b) La relación entre diferentes áreas urbanas o rurales, edificaciones, espacios verdes y espacios abiertos.

c) La forma y apariencia de los edificios (por dentro y por fuera) determinada por su estructura, volumen, estilo, escala, materiales, color y expresión formal.

d) La relación entre el casco urbano y su entorno, ya sea natural o antropogénico.

e) Varias funciones que ha adquirido el casco urbano a lo largo de la historia.

#### **4.2.3. Reglamento del plan específico centro urbano de la ciudad de Tacna.**

##### Artículo 07º.- Restricción al Uso de la Propiedad

La zonificación regula el ejercicio de los derechos de propiedad y se especifica en el plan de desarrollo, uso del suelo, códigos de edificación, índice de compatibilidad de uso para la ubicación de actividades urbanas, planes específicos y sus disposiciones. Ningún otro estándar puede imponer restricciones al uso del suelo que no se tengan en cuenta en la zonificación.

##### Artículo 08 º.- Compatibilidad de Usos

La compatibilidad del uso del suelo se muestra de forma desagregada en el anexo de este reglamento. Para determinar el uso permisible en las zonas individuales, se aplican las reglas de zona diferenciadas correspondientes de acuerdo con las zonas de estructuración urbana y la tabla de descripción general de zonificación general.

## Artículo 09º.- Áreas y Frentes Normativos

Este reglamento define las áreas y fachadas para las diversas áreas de estructuración y zonificación, que se enumeran en la tabla de resumen de zonificación. En el caso de parcelas con más de una fachada, la fachada que da a la vía principal se considera normativa. En áreas urbanas consolidadas aprobadas, las parcelas existentes se consideran normativas si su tamaño no es menor al indicado en la tabla resumen.

## CAPÍTULO V

### PROPUESTA

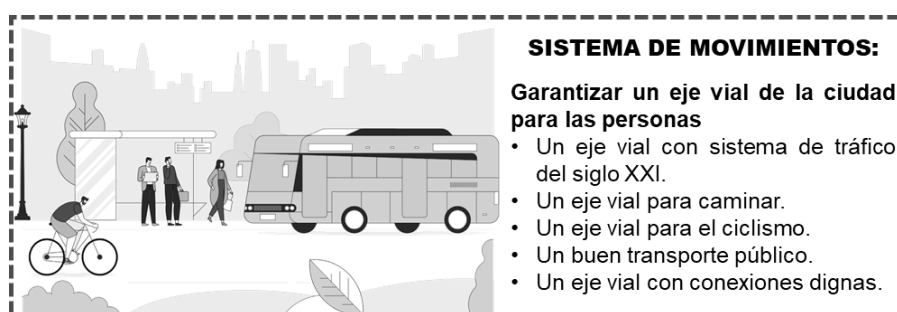
#### 5.1. PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN URBANA

##### 5.1.1. Visión de futuro

La propuesta de r revitalización urbana de la Avenida 2 de Mayo, ubicada entre la Calle General Vizquerra y la Calle Aniceto Ibarra, apunta a mejorar progresivamente los espacios públicos, mejorar la vida urbana de la ciudad y preservar la escala humana; creando un lugar habitable (actores principales) capaz de satisfacer las necesidades y aspiraciones de los residentes, ampliando derechos y oportunidades.

##### 5.1.2. Escenario objetivo

El escenario objetivo es la respuesta que garantiza la visión y crea estrategias de revitalización urbana para la Av. 2 de mayo. Se han identificado tres áreas de actuación, correspondientes a tres sistemas de intervención: Sistema de Movimiento, Sistema de Vida Urbana y Sistema de Entorno Visual.

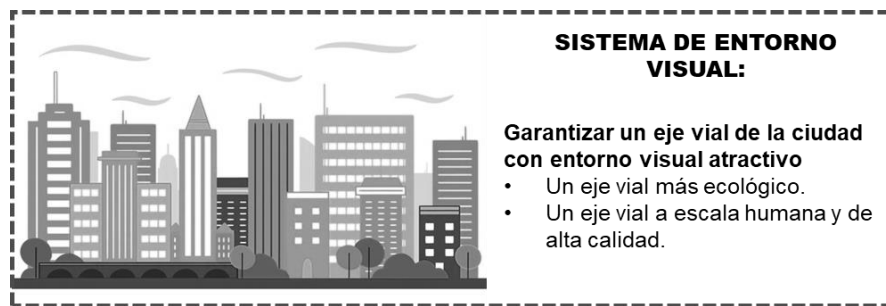


**Figura 44.** Escenario objetivo según Sistema de Movimientos

**Nota:** Elaboración Propia.



**Figura 45.** Escenario objetivo según Sistema de vida en la Ciudad.  
**Nota:** Elaboración Propia.



**Figura 46.** Escenario objetivo según Sistema de Entorno Visual.  
**Nota:** Elaboración Propia.

### 5.1.3. Estrategia de Revitalización Urbana

#### a) Sistema de movimientos

##### **Un centro con sistema de tráfico del siglo XXI.**

El siglo XXI marca un nuevo paradigma para el transporte urbano: un transporte eficiente y respetuoso con el medio ambiente que promueva un estilo de vida activo para todos.

##### **Se necesita una visión estratégica para la movilidad**

La Ciudad de Tacna necesita un enfoque de movilidad equilibrada

La sobrepoblación en una ciudad puede conducir a un aumento en la cantidad de vehículos y, en ausencia de una política para organizar el

sistema de transporte, puede conducir a áreas con mayores niveles de congestión. La Avenida 2 de Mayo en Tacna es una de las vías más transitadas y una zona muy comercial, por lo que esta avenida es considerada uno de los principales ejes viales de la ciudad. Pero, lamentablemente, el tráfico vehicular tiene diversos efectos adversos sobre el medio ambiente, tales como: congestión de vehículos, contaminación del aire, ruido y molestias, accidentes de tráfico, etc.

### **Un enfoque de movilidad equilibrada**

La congestión del tráfico en las ciudades y áreas metropolitanas socava la eficiencia de la logística de la ciudad como factorías para la movilidad, afecta directa e indirectamente a todos los grupos sociales, degrada la calidad de vida y desfavorece las actividades comerciales, así como el acceso y entrega de productos en la última milla. (Campos Cacheda, 2011).

La propuesta de revitalización urbana sugiere un planteamiento equilibrado, sensato y ponderado para la accesibilidad externa e interna hacia este eje vial, siendo necesario el control del tráfico vehicular y la priorización de peatones, discapacitados y ciclistas.

### **Lograr un eje vial con tráfico moderado y con acceso para todos**

La accesibilidad es el grado en que cualquier persona, independientemente de su capacidad técnica, cognitiva o física, puede utilizar un objeto, visitar un lugar o acceder a un servicio. Es una condición necesaria para la participación social de todas las personas, independientemente de sus limitaciones funcionales. Hay una serie de aspectos a tener en cuenta,

desde el mobiliario urbano bien colocado, la señalización y la iluminación que permitan calles seguras en todo momento, espacios verdes, árboles, áreas de descanso, etc. estas características permiten al peatón disfrutar de las calles.

En la propuesta de revitalización urbana se consideraron:

Cruces de peatones accesibles: Se planteará que tanto el espacio de vereda, berma y calzada este en un mismo nivel, ya que se considera que es la mejor solución pensando en la accesibilidad.

Señales podó táctiles: este tipo de señal ayuda a todos los peatones (tanto con discapacidad visual como sin discapacidad visual) ya que advierte de peligros en el camino, como en un paso de peatones. antes de llegar a la pista .

Pavimentos en buen estado y ancho de paso suficiente. Es un tema ya conocido el poco mantenimiento que se les da a las calzada y veredas en la ciudad, la Av. 2 de mayo no es ajeno a ello; por lo que se plantea el reemplazo del sistema de pavimento de asfalto por el de pavimento de concreto (adoquines), ya que entre sus muchas características se encuentran: una mayor durabilidad y permanencia del color, mantenimiento económico, facilidad en las reparaciones, facilidad de ejecución, entre otros. Se plantea ampliar el espacio de veredas, como respuesta a la cantidad de peatones que transitan por la Avenida para hacer uso de los locales comerciales que allí se encuentran.

El proyecto de revitalización contempla la Av. 2 de Mayo transformada en una calle transitada en un eje verde con senderos espaciosos, carriles exclusivos de transporte público, carriles exclusivos para bicicletas y amplios cruces peatonales para atravesar el entorno de la calle hacia una carretera a gran escala .

### **Reducción del tráfico**

Es necesario lograr una disminución de la cantidad de autos y también en las velocidades para mejorar la calidad y la vitalidad de la Av. 2 mayo.

No se recomienda realizar acciones bruscas o repentinas de inmediato. El conocimiento y el desarrollo de la política corporativa requiere un proceso que puede llevar de 10 a 15 años.

La prioridad de los peatones y un equilibrio óptimo entre los peatones, el transporte público y el transporte privado solo se pueden lograr mediante un proceso gradual.

### **Introducir límites de velocidad más bajos**

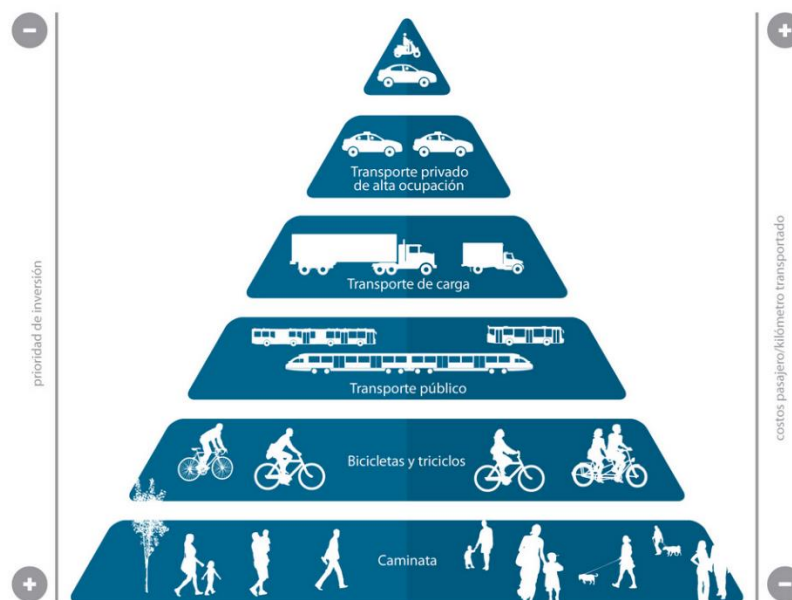
En Tacna, las causas más comunes de accidentes de tránsito en 2016 fueron los conductores imprudentes y el exceso de velocidad. El Reglamento Nacional de Tránsito dicta los siguientes límites de velocidad en zonas urbanas: 30 km/h en torno a escuelas u hospitales, 40 km/h en calles y jirones, 60 km/h en avenidas y 80 km/h en carreteras.

Recomendamos que los límites de velocidad para áreas urbanas se reduzcan en 10 km/h en todas las categorías establecidas en el Reglamento Nacional de Tráfico.

### **Plan para las personas**

Para el centro de la ciudad de Tacna, la planificación y planeamiento de rutas debe comenzar con las dimensiones mínimas adecuadas de los módulos de la red vial (definidos por la RNE) y el espacio máximo restante para el tráfico peatonal, ya que las calles y avenidas del centro son irregulares debido a la progresiva evolución histórica. consolidación.

El proyecto de revitalización plantea darle al ciclista, al peatón, y a los usuarios del autobús el espacio que requieren para ahorrar área y liberar el espacio urbano de la av. 2 de mayo de la congestión .



**Figura 47.** Priorizar a las personas. **Nota:** Infratrans, 2013.

### Un eje con caminerías

Las rutas peatonales que intersectan con las plazas y parques verdes tienen una correlación débil en el centro de Tacna. Para hacer que caminar

sea la forma de transporte más atractiva se debe dar prioridad a los peatones y crear un entorno social más animado. (Ver lamina N°11)

**Extender y conectar la red peatonal:**

- Mejorar la red peatonal existente, formando un eje comercial con espacios públicos, espacios de descanso, arborización y señalización inclusiva.
- Crear rutas que motiven a los transeúntes a caminar y recorrer todo el eje urbano, aprovechando la existencia de inmuebles públicos declarados patrimonios (casonas históricas, teatro municipal, plazas y parques históricos, Museo Ferroviario, etc.)

**Mejore la comodidad y reduzca las barreras:**

Brindar accesibilidad para discapacitados visuales, niños, personas de la tercera edad, y en silla de ruedas es importante, por ello, el proyecto de la revitalización contempla veredas accesibles al mismo nivel de la calzada. Es necesario evitar las interrupciones innecesarias en la ruta peatonal y mejorar los tiempos en semáforos peatonales.

**a) Un centro para el ciclismo**

Actualmente la Ciudad de Tacna cuenta con red de ciclovías, sin embargo, los elementos instalados resultan insuficientes al momento de brindar seguridad al ciclista.

### Desarrollar entornos amigables para ciclistas:

- Desarrollar lineamientos para apoyar el ciclismo a todos los grupos de usuarios que realizan recorridos más largos en bicicleta.
- Implementar las avenidas y calles de áreas exclusivas para los ciclistas (carriles, estacionamiento de bicicletas)
- Proponer reducir la velocidad a 30 km / h respetando y conviviendo el paso de los mismos.
- Para motivar un mayor uso de la bicicleta, es importante brindarle seguridad al ciclista, separándolos físicamente del tráfico vehicular.



#### Leyenda

- Calles y avenidas con carriles exclusivos para bicicletas
- ⋯ Calles amigables para bicicletas
- Principales destinos

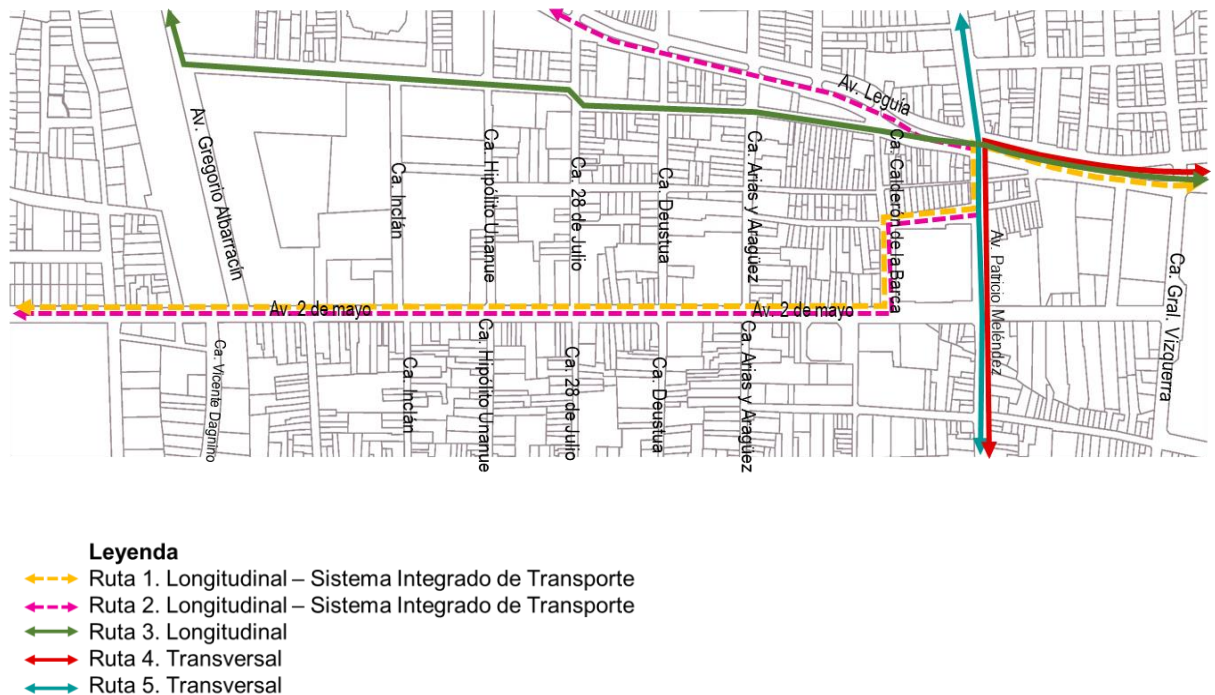
**Figura 48.** Propuesta de futura red de ciclovías en el dentro de la ciudad.

**Nota:** Elaboración Propia.

## b) Un buen transporte público.

Existen diversos problemas en el sistema de transporte público de Tacna por la irregularidad en su funcionamiento, ya que al transitar por el centro de la ciudad genera diversos problemas como autobuses abarrotados, vehículos obsoletos, baja calidad de servicio, entre otros.

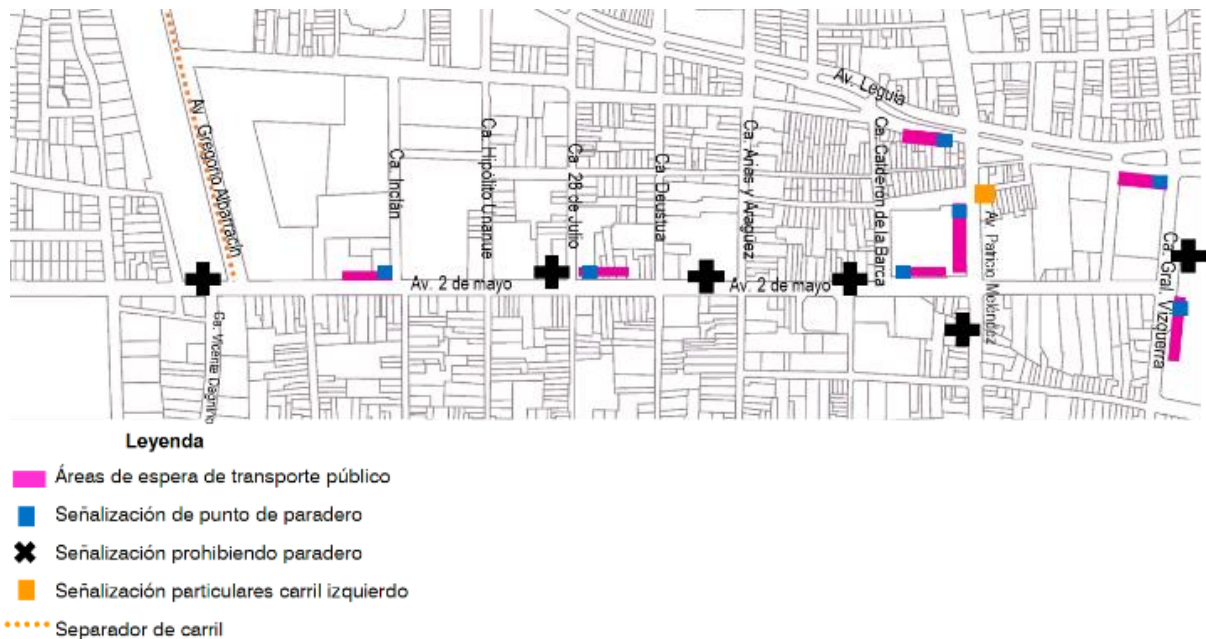
El proyecto de revitalización urbana propone un Sistema Integrado de Transporte público a largo plazo, empezando por un realizar un programa de regulación reestructuración y formalización del transporte.



**Figura 49.** Propuesta de reorganización para rutas transporte público en el ámbito de estudio. **Nota:** Elaboración Propia.

## Transporte público y seguridad

Las actividades alrededor de las áreas de espera agregan una sensación de seguridad, por lo que es importante mantener los locales comerciales abiertos hasta que oscurezca y, si están abiertos, proporcionar una buena iluminación exterior. Si no hay actividades locales, considere abrir puestos para garantizar actividades nocturnas.



**Figura 50.** Esquema de infraestructura para transporte público. **Nota:** Elaboración propia.

### c) Un centro con conexiones dignas.

El estudio realizado muestra que la mayor parte de las avenidas y calles del centro de la ciudad en general cumplen las mismas funciones que las vías de acceso, los estacionamientos y especialmente el tránsito de automóviles.

Según el estudio, la propuesta de tipología de vías se basa en la mejora del uso o función que se utiliza en la misma, teniendo en cuenta el rediseño de

sus perfiles, asegurando que no solo sean de transporte y general sino también social. y actividades recreativas.



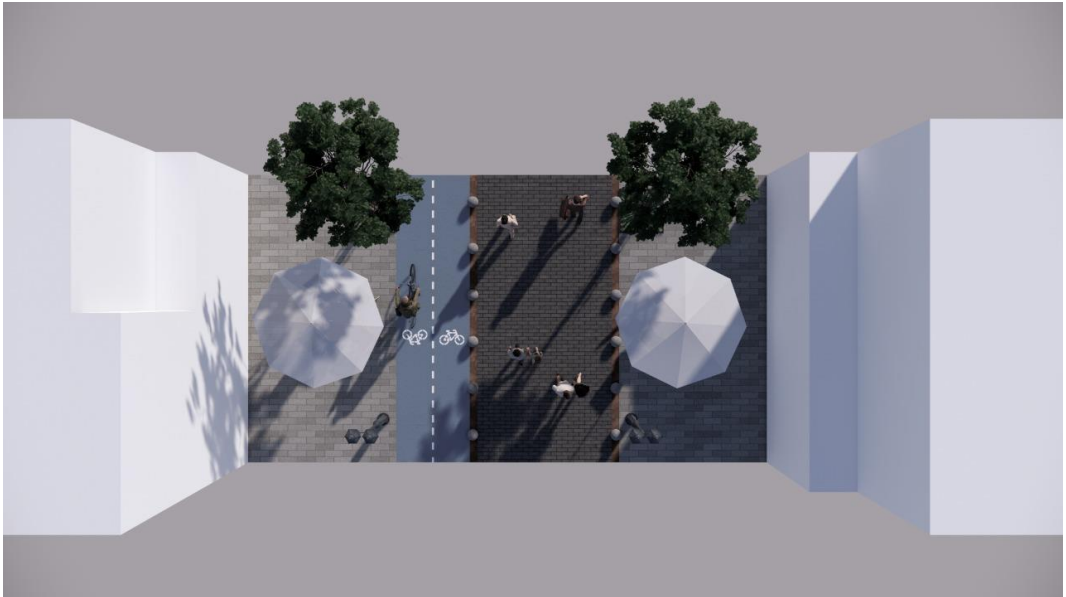
- Leyenda**
- █ Avenida Parque
  - █ Calles de Convivencia
  - █ Calles de Peatonalización Eventual
  - █ Calles Peatonales Exclusivas
  - █ Calles de Tránsito

**Figura 51.** Propuesta de tipología de Calles. **Nota:** Elaboración Propia.



**Figura 52.** Tipología de Calles – Ámbito de estudio **Nota:** Elaboración Propia

**Tabla 09.** Características propuestas – Calle de convivencia

<b>CALLE DE CONVIVENCIA</b>	
	
<p>Tipología que contempla aquellas calles y avenidas sin diferencia de nivel entre veredas y pista, donde el tráfico público y privado convive con el tráfico peatonal y ciclistas.</p>	
<p>Se consideran en esta tipología los enlaces transversales como la Av. Patricio Meléndez, Ca. Gral. Vizquerra, Ca. Gral. Varela, Ca. Arias y Aragüez, y los enlaces longitudinales como la Av. 2 de Mayo, donde generalmente el tráfico vehicular tiene un solo sentido.</p>	
<p>Las veredas deben considerar zonas dedicadas para el tránsito peatonal (mínimo 1.50m) y espacios para sentarse y/o arbolado (mínimo 1.20m).</p>	
<p>La accesibilidad en las veredas debe considerar las siguientes características: una franja podotáctil de direccionamiento o avance de 0.40m de ancho, en el área central del espacio destinado al tránsito peatonal en la vereda.</p>	
<p>Las fachadas activas de primer nivel deben invitar a los peatones a ver, y cuando la vereda sea lo suficientemente ancha, se debe alentar a los negocios a salir e interactuar con la comunidad.</p>	

Nota: Elaboración propia

**Tabla 10.** Características propuestas – Calle de peatonalización eventual

<b>CALLE DE PEATONALIZACION EVENTUAL</b>	
	
<p>Tipología de calle nivelada sobre una única plataforma, contempla aquellas calles donde se prioriza el tránsito peatonal y los ciclistas, eliminando el transporte público y restringiendo la circulación tráfico privado a una velocidad máxima de 10km/h., e incrementando la superficie</p>	
<p>Se consideran dentro de esta tipología la Ca. Arias y Aragüez (hasta Av. 2 de mayo), Ca. Calderón de la Barca, Av. Gregorio Albarracín y las calles próximas a los mercados 2 de mayo.</p>	
<p>La separación de los sectores vehicular y peatonal, se realizará utilizando bolardos, con una separación máxima de 2.50m.</p>	
<p>El sector para peatones debe considerar un espacio mínimo de 1.50m y espacios para arbolado mínimo 0.60m. El sector para vehículos considerar un ancho mínimo de 3.60m., considerando la colocación de canaletas para desagüe de lluvias.</p>	
<p>Los cruces deben estar claramente marcados a lo largo de las calles que soportan el flujo peatonal. Siempre que el espacio lo permita, se debe considerar espacios para sentarse que ofrezcan oportunidades para descansar y socializar, asegurando suficiente espacio para caminar</p>	
<p>El ensanchamiento de las veredas, será preferente en un lado, otorgándole mayor superficie para albergar arbolado y estacionamientos temporales.</p>	
<p>Iluminación a escala humana que garantice la orientación, sensación de seguridad y atmosfera agradable.</p>	


Nota: Elaboración propia

**Tabla 22.** Características propuestas – Calles peatonales exclusivas

<b>CALLES PEATONALES EXCLUSIVAS</b>	
	
<p>Esta tipología de calle se desarrolla sobre una única plataforma, priorizando el tránsito peatonal las 24 horas del día, y eliminando el transporte público y privado, permitiendo el acceso sólo para emergencias (ambulancias y bomberos) restringiendo la velocidad máxima a 10km/h.</p>	
<p>Dentro de esta tipología se consideran la Calle Inclán, Ca. 28 de Julio, Ca. Deústua, Ca. Arias y Aragüez, Ca. Calderón de la Barca. Y las calles próximas a los mercados como la Ca. Fermín Nacarino y Ca. C. Metraud.</p>	
<p>La separación de los sectores vehicular y peatonal, se realizará utilizando bolardos, con una separación máxima de 2.50m.</p>	
<p>El sector para vehículos considerar un ancho mínimo de 3.60m., considerando la colocación de canaletas para desagüe de lluvias. Los cruces deben estar claramente marcados a lo largo de las calles que soportan el flujo peatonal</p>	
<p>Se deben considerar oportunidades para descansar y socializar, en bancas públicas, y espacios verdes en pequeña escala. Iluminación a escala humana que garantice la orientación, sensación de seguridad y atmosfera agradable.</p>	

Nota: Elaboración propia

**Tabla 23.** Características propuestas – Calles de tránsito

<b>CALLES DE TRÁNSITO</b>	
	
<p>Tipología que contempla aquellas calles con diferencia de nivel entre veredas y pista, donde se admite la todos los modos de transporte. Se consideran en esta topología a todas las calles no mencionadas en tipología anteriores.</p>	
<p>Las veredas deben considerar zonas dedicadas para el tránsito peatonal mínimo 1.20m. Para resolver la accesibilidad en cruces con calles, las rampas de vereda deben considerar lo siguiente: el ancho mín. 1.50m en su área central, la longitud dependerá de la diferencia de nivel, la pendiente longitudinal 8,33%, relación (1:12), y pendiente transversal 2% máx., la señalización consistirá en una franja perimetral podotáctil de alerta o detención, en la vereda de ancho igual a 0.40m. de ser el caso la rampa abarcará una esquina completa.</p>	
<p>Iluminación a escala humana que garantice la orientación, sensación de seguridad y atmosfera agradable.</p>	
<p>Estacionamientos a un lado de la calle con un ancho mínimo de 1.80m, a corto plazo.</p>	

Nota: Elaboración propia

#### **d) Sistema de vida en la ciudad**

##### **Crear un centro con diversidad de actividades:**

Debe asegurarse que el centro de la ciudad viva una vida pública apasionante, fortaleciendo e introduciendo una diversidad de actividades, sobre todo nocturnas.

Es importante generar iniciativas para que las personas permanezcan en el centro más allá de la jornada laboral, tanto las que viven en el lugar como las que trabajan allí.

Las personas que conviven en el centro de la ciudad no solamente deben trabajar y/o comprar, sino que también se divierten, disfrutan de la ciudad y la usan de maneras nuevas y diferentes.

Cree una política de uso mixto y promueva una combinación de roles para crear un centro dinámico y activo donde las personas puedan interactuar, reunirse, comunicarse y crear una sensación de seguridad compartida.



**Figura 53.** Actividades nocturnas de la Av. 2 de mayo. **Nota:** Fotografías. Elaboración Propia

## Promover el desarrollo residencial:

Es necesario definir criterios básicos de implementación como:

- El primer nivel podrá permitir los siguientes usos: local comercial, caminerías, entradas de vehículos y peatones, y estacionamiento de vehículos y bicicletas.
- El estacionamiento debe realizarse de acuerdo con la normativa vigente, ubicado en el interior de la propiedad, en el primer nivel o en el sótano.
- Se permite la construcción del volumen extraído desde la altura máxima de fachada de acuerdo con la normativa vigente.
- Los edificios deben tener extensiones, terrazas verdes y espacios semicubiertos.
- Cabe considerar una conclusión posterior para mejorar las condiciones de vida de la población de acuerdo con la propuesta a escala humana.
- La construcción de nuevas zonas residenciales está teniendo en cuenta las rutas peatonales, la red ciclista y el transporte público local para integrarlos en el nuevo dinamismo de la zona.



**Figura 54.** Uso Mixto en Edificaciones Residenciales. **Nota:** Fotografías. Elaboración Propia

### e) Un Centro animado con espacios públicos multifuncionales

El área de estudio ofrece pocas actividades y es principalmente un área de espera. Es necesario crear un eje comercial con muchas actividades y destinos para todos, especialmente en la noche, esto nos brindará una vida social más vibrante.

#### Mejorar los espacios públicos:

Impulsar las características y singularidades de cada espacio público, brindando una amplia gama de actividades para diferentes grupos de usuarios al mismo tiempo en la noche y en invierno.

Los espacios públicos abiertos como parques y plazas tienen que estar conectados a la red peatonal principal (Av. 2 de Mayo), promoviendo el caminar como forma de circulación.



**Figura 55.** Propuesta de nuevos espacios públicos. **Nota:** Elaboración Propia.

El nuevo espacio público multifuncional debe desarrollar un multiespacio a escala humana, recreativa, cultural y turística, teniendo también en cuenta la infraestructura cultural y comercial, para crear invitaciones para todos los grupos de usuarios.

Caminar por las calles de los mercados del centro de la ciudad debería fortalecer el centro de la vida pública.

### **Fomentar un programa de eventos:**

Los eventos gastronómicos, turísticos, ferias locales, exposiciones, conciertos, muestras de arte y comercio, etc. promueven el centro de la ciudad como destino de ocio para todos los grupos de personas.

## **f) Sistema de Entorno Visual**

### **Un centro más ecológico**

El deseo de disfrutar y vivir en un mejor espacio también se refleja en la calidad del entorno ecológico urbano.

Para crear un ambiente ecológico en el centro, es necesario prestar atención a los elementos verdes que plastifican el paisaje urbano.

Para mejorar el ambiente ecológico existente y el acceso peatonal, se han identificado tres ambientes: corredores verdes primarios y secundarios que contribuyen a la calidad de vida urbana y la diversidad local, y espacios verdes que pueden soportar nuevas áreas públicas.

Los árboles son elementos maravillosamente verdes que reducen el entorno urbano y humanizan las calles.

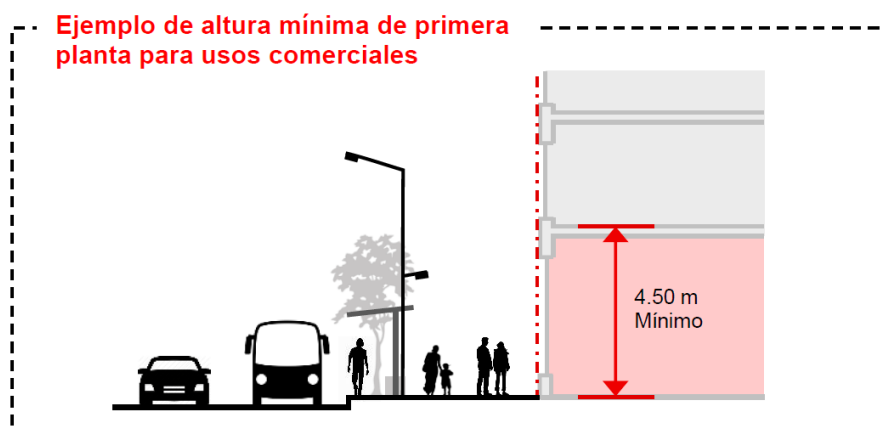
### g) Un centro a escala humana y de alta calidad

#### Diseño del primer nivel:

La planta baja tuvo que ser cuidadosamente diseñada a escala humana para hacer más divertido el caminar, con una fachada activa, lúdica y dinámica.

Habrá una política de planta baja que se aplicará a todos los edificios nuevos y renovados y también estará vinculada al tipo de calle propuesto, donde:

- Se debe garantizar un alto nivel de detalle, alto rendimiento e interacción entre el interior y el exterior del edificio.
- Promoción del diseño de fachadas transparentes.
- Evite las paredes vacías, este tipo de fachada crea áreas vacías en el camino.
- La altura mínima de piso a piso es de 4.50 m para brindar mayor flexibilidad y visibilidad para uso comercial en interiores.



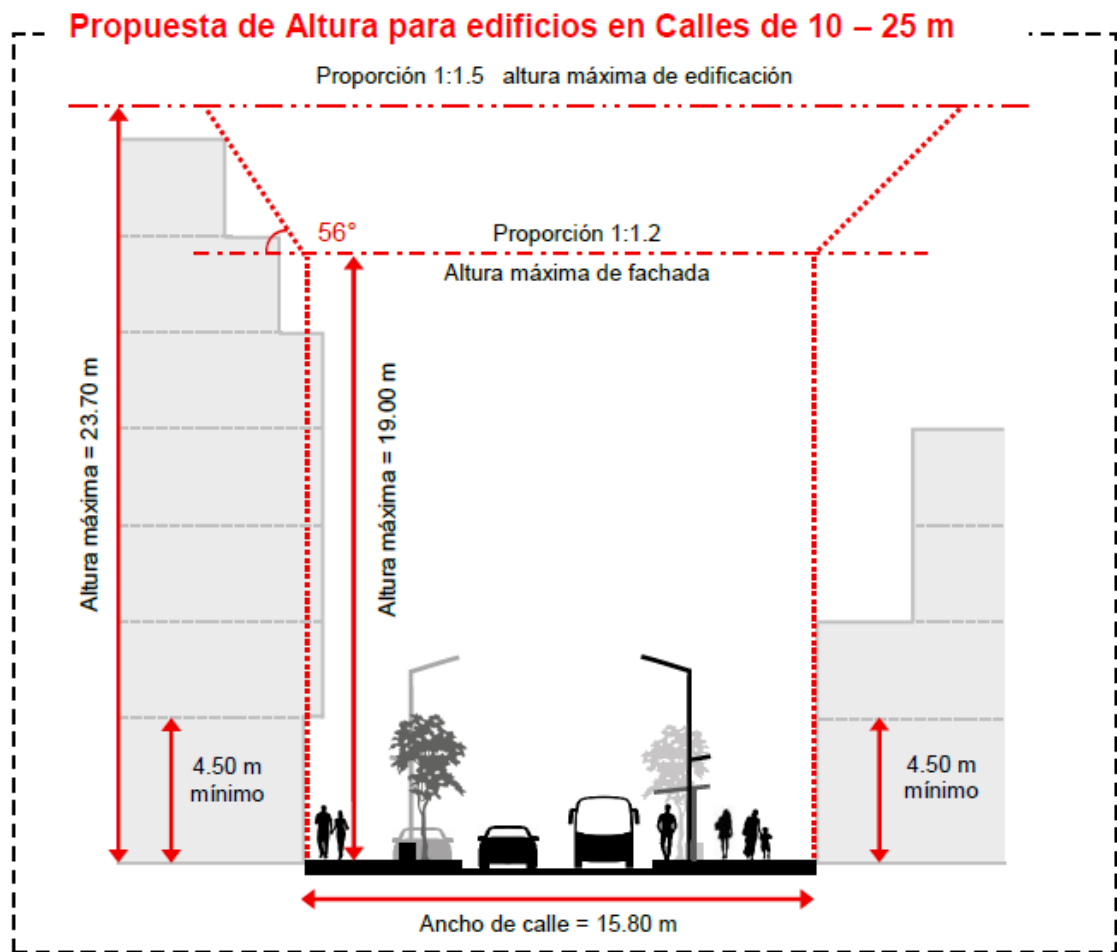
**Figura 56.** Ejemplo de altura mínima de primera planta para usos comerciales.

**Nota:** (Sosa, 2018) Elaboración Propia.

De acuerdo con las áreas urbanas propuestas por la PDU Tacna 2015-2025, la altura máxima de los edificios está determinada por la relación entre el ancho de la calle, más las deducciones reguladas, y la altura del edificio, manteniendo la proporción 1: 1,5 de altura máxima. (PDU Tacna 2015 – 2025, 2015)

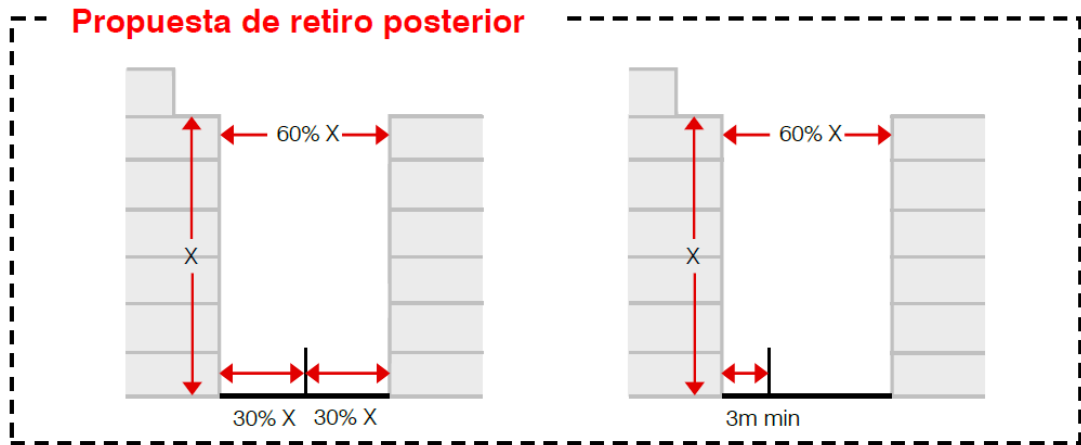
Las recomendaciones para ajustar la altura de los edificios en esta materia se basan en la relación entre el ancho de la calle y la introducción de nichos para peatones, que también tienen en cuenta la luz solar suficiente en la acera. ocurre y luego se inclina desde el 20% del ancho de la calle medido desde el hombro opuesto como se muestra en la imagen a continuación, ambos en una proporción de 1: 1: 1 a 1: 1.5.

Con base en la clasificación propuesta de anchos de calle, es necesario hacer lo siguiente: Para calles de 3-10 m y 10-25 m, determinar la altura máxima del edificio en la relación 1:1.5 e invertir la elevación sobre el nivel del mar. Altura Máxima La relación es 1:1,2 (correspondiente al 80% del dintel máximo) seguido de un plano inclinado de 56° hasta alcanzar el dintel máximo. (PDU Tacna 2015-2025, 2015)



**Figura 57.** Propuesta de altura para edificios en calles de 10-25m. (Av. 2 de mayo) Nota: (Sosa, 2018) Elaboración Propia.

La propuesta para especificar la altura máxima del edificio también tiene en cuenta las dimensiones de los retiros posteriores, que equivale al 30% de la altura máxima de la fachada posterior, medida desde un área libre o terraza. El objetivo es lograr una separación entre edificios orientados hacia atrás correspondiente al 60% de la altura máxima de los edificios orientados hacia atrás, dado un retiro mínimo de 3m después de la separación del edificio. Los retiros posteriores se realizarán en lotes iguales o superiores a 250 m<sup>2</sup>. (PDU Tacna 2015-2025, 2015)



**Figura 58.** Modelo de retiro posterior. **Nota:** (Sosa, 2018) Elaboración Propia.

### Elementos en la calle:

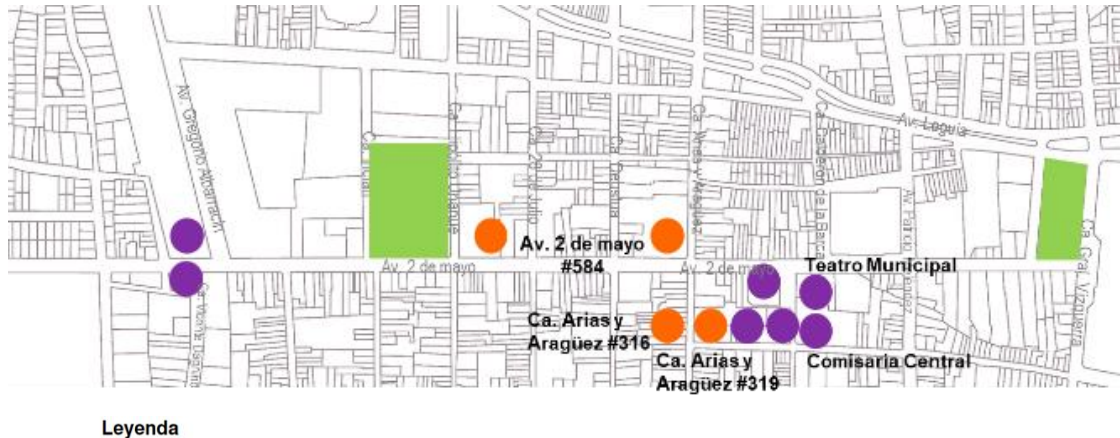
La regulación de elementos de la calle tiene en cuenta lo siguiente:

- Cuando se trabaja en edificios de varios pisos, está permitido instalar una cerca temporal en la vía, tratando de no dañar los elementos urbanos de la calle .
- Después de completar el primer nivel de trabajo, se debe quitar la cerca temporal, lo que da como resultado un andamio de metal que proporciona una pasarela cubierta debajo del andamio donde las columnas deben ajustarse, marcarse día y noche y no puede haber vigas transversales. u otros objetos a una altura inferior a 2,50 m
- Los toldos plegables o estructuras fijas deben colocarse en la fachada principal de los edificios a una altura mínima de 2,40 y máxima del 80% del ancho del pavimento. En calles arboladas, los toldos no deben dañarlas bajo ninguna circunstancia.
- Los establecimientos comerciales como heladerías, cafeterías, panaderías y bares pueden crear un bordillo en la acera para ampliar

sus actividades, teniendo en cuenta el ancho mínimo de circulación peatonal. Se pueden colocar sillas, mesas y sombrillas, si es necesario, se pueden colocar vallas removibles alrededor del perímetro de las aceras para evitar cualquier accidente derivado del tráfico motorizado.

- Obstrucción del tránsito peatonal, recorridos peatonales y descenso de vehículos.
- Elaboración de un catálogo de mobiliario urbano a partir de un listado de mobiliario tradicional y moderno de la zona de estudio y nuevas propuestas que eleven el estándar de calidad.
- Mobiliario de exterior que se adapta a la expresividad y función de cada estancia.
- Desarrollo de un sistema de información sobre el sistema de transporte, rutas peatonales, ciclovías, principales destinos, sitios turísticos, normativa vial, etc.
- Establecer normas de señalización y otros elementos inconsistentes que afecten la calidad del medio ambiente urbano.
- Desarrolle estrategias para garantizar que las aceras y las áreas públicas estén bien iluminadas. Desarrollar normas y principios de iluminación urbana, entradas de edificios e iluminación artística para el diseño de espacios, edificios y territorios específicos.

## Preservación del Ambiente histórico:



**Figura 59.** Propuesta de preservación del ambiente histórico. **Nota:** Elaboración Propia

Se proponen inmuebles de interés para el área de estudio para procesos de restauración y desarrollo encaminados a promover nuevos usos y fortalecer la identidad del inmueble y el área.

Se crean procedimientos de preservación de fachadas en inmuebles de interés patrimonial que se encuentran en proceso de deterioro y abandono, donde se requiere una reestructuración interna para fortalecer la identidad de la propiedad y el área manteniendo la fachada.

### 5.1.4. Propuesta general de Revitalización Urbana

El concepto está basado en una interpretación de lo señalado por Jan Gehl: “La ciudad que queremos es un lugar creado especialmente para sus habitantes. Un lugar que satisfaga las necesidades y deseos de sus habitantes, les dé derechos y oportunidades”, afirmación que sirvió de base para la elaboración del Manual “LA DIMENSIÓN HUMANA DEL ESPACIO PÚBLICO”

Las políticas de actuación urbanística deben transformarse para alcanzar estos cuatro objetivos principales: la resiliencia, la seguridad, la salud y la sostenibilidad, la mejora de la calidad de vida urbana y la planificación del futuro son fundamentales. (Gehl, Ciudades para la gente , 2014, pág. 26)

Los espacios públicos de calidad brindan conectividad y acceso físico, protección y seguridad, refugio y aislamiento del tráfico, oportunidades para la recreación y el trabajo, y oportunidades para reunirse.

Cuando se piensa en diseñar ciudades para las personas, es lógico comenzar por centrarse en los SENTIDOS HUMANOS y la MOVILIDAD, ya que influyen en la capacidad biológica de las personas para comunicarse y actuar en entornos urbanos. (Jan Gehl, 2014, p.26)

El aumento masivo en la cantidad de automóviles y las ideas urbanas del movimiento moderno, que divide el uso dentro de las ciudades e impulsa la construcción de edificios liberados, eventualmente destruirá el espacio y la vida urbanos, dejando a las ciudades sin gente ni actividad. (Gehl, Ciudades para la gente , 2014, pág. 26)



## **Proyectos de renovación de equipamientos y espacios verdes**

### **Mejoramiento de espacios verdes**

- Plaza Mac Lean MEV1
- Plaza 2 de mayo MEV2
- Nuevos espacios verdes
- Plaza Kennedy NEV1
- Renovación de infraestructura para Equipamiento urbano
- Centro comercial Tacna centro RIEU1
- Mercado 2 de mayo RIEU2
- Nueva infraestructura para equipamiento urbano
- Centro cultural San Ramón NIEU1

### **Proyectos de recuperación del ambiente histórico**

- Inmuebles para puesta en valor y restauración
- Teatro Municipal de Tacna (Avenida 2 de Mayo # 637) IRPV1
- Ex intendencia de aduanas (Av. 2 de mayo) IRPV2
- Estación Ferroviaria (Av. 2 de mayo) IRPV3
- Inmuebles para preservación de fachada
- Edificio Rimassa Gnecco 2 de mayo 570 / Arias Aragüés IPF1
- Casa s/n (Deústua N° 386-398/ Esq. Dos de Mayo N°487) IPF2

### **5.2.2. Desarrollo de proyectos por etapas**

No todos los proyectos se pueden implementar a la vez. Por tanto, es necesario clasificar los grupos de proyectos estratégicos en etapas.

**Tabla 13.** Etapas del proyecto.

<b>PRIMERA ETAPA</b>	Proyectos de reestructuración del sistema vial, ya que estos proyectos articulan toda la propuesta, la priorización de sus proyectos se establecerá en base al impacto que tendrá en la mejora de su entorno y su vínculo con otro proyecto.
<b>SEGUNDA ETAPA</b>	Proyectos de renovación de equipamiento urbano y espacios verdes, estos proyectos contribuyen a la mejora y fortalecimiento de las actividades, complementando las acciones realizadas por la primera etapa de los proyectos.
<b>TERCERA ETAPA</b>	Proyectos de regeneración residencial, que está articulada a los proyectos de reestructuración vial buscando garantizar actividades diurnas y nocturnas en zonas con deterioro y sub-utilizadas, estableciendo áreas residenciales mixtas de alta densidad con iniciativa privada en asociación con residentes.
<b>CUARTA ETAPA</b>	Proyectos de recuperación del ambiente histórico, que pueden ser desarrollados a largo plazo.

**Nota:** Elaboración Propia.

### **5.2.3. Modelo de gestión y financiamiento**

Una propuesta de renovación urbana se transforma en un instrumento de gestión de inversiones cuando un proyecto estratégico de cuatro fases es formulado e incorporado en un plan nacional de inversión pública por la agencia gubernamental pertinente y/o se proponen formas posibles dependiendo de la naturaleza del proyecto con fondos privados.

La primera fase de considerar la reestructuración del sistema vial utilizará el financiamiento del gobierno regional de Tacna y la provincia y el municipio de Tacna como las autoridades públicas pertinentes de la ciudad.

La segunda y la tercera fase considerarán el financiamiento de las

autoridades públicas pertinentes y fuentes privadas La cuarta fase se desarrollará sobre la base de incentivar la inversión privada.

#### 5.2.4. Cronograma de ejecución

**Tabla 14.** Cronograma de ejecución por etapas

CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN						
ETAPAS	PROYECTOS		AÑO 01	AÑO 02	AÑO 03	
		PRIMERA	<b>EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE REESTRUCTURACIÓN DE SISTEMA VIAL</b>			
Mejoramiento para calles de convivencia			x			
Mejoramiento para calles de peatonalización eventual			x			
Nuevas calles de Peatonalización eventual				x		
Mejoramiento de calles peatonales exclusivas			x			
Nuevas calles peatonales exclusivas				x		
Mejoramiento de calles de tránsito		x				
SEGUNDA		<b>EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE RENOVACIÓN DE EQUIPAMIENTO URBANO Y ESPACIOS VERDES</b>				
		Mejoramiento de espacios verdes	x			
		Nuevos espacios verdes		x		
		Renovación de infraestructura para equipamiento urbano	x			
		Nueva infraestructura para equipamiento urbano		x		
Nueva infraestructura para estacionamientos					x	
TERCERA		<b>EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE REGENERACIÓN RESIDENCIAL</b>				
		Regeneración residencial de alta densidad				x
CUARTA		<b>EJECUCIÓN DE PROYECTOS DE RECUPERACIÓN DEL AMBIENTE HISTÓRICO</b>				
		Inmuebles para restauración y puesta en valor				x
		Inmuebles para preservación de fachada				x

**Nota:** Elaboración Propia.

## **5.3. PROPUESTA DE ANTEPROYECTO URBANO ARQUITECTÓNICO**

### **5.3.1. Descripción**

La propuesta de intervención urbana – arquitectónica consistirá en el diseño de la Av. 2 de mayo, considerado como eje integrador y articulador de espacios públicos con mayor registro de actividades de permanencia y movimiento peatonal. Además, se considera el diseño de dos espacios públicos (Plaza Kennedy y la Plaza San Ramon).

### **5.3.2. Proyectos estratégicos desarrollados**

#### **Mejoramiento para calles de uso mixto peatonal**

- Avenida 2 de mayo (entre Ca. Gral. Vizquerra y Ca. A. Aragüés)  
CUMP1
- Avenida 2 de mayo (entre Ca. Hipólito Unanue y Ca. Vicente Dagnino) CUMP2

#### **Mejoramiento de calles de uso mixto vehicular**

- Avenida 2 de mayo (entre Ca. A. Aragüés y ca. Hipólito Unanue)  
CUMV1

#### **Mejoramiento de Calles peatonales exclusivas**

- Calle Kennedy CPE1
- Calle Calderón de la Barca CPE2
- Calle general Inclán CPE3
- Calle Gregorio Albarracín CPE4

#### **Nuevos espacios verdes**

- Plaza Kennedy NEV1
- Renovación de infraestructura para Equipamiento urbano

**Nueva infraestructura para equipamiento urbano**

- Plaza San Ramón NIEU1

**5.3.3. Desarrollo de anteproyecto urbano por tramos**

- Avenida 2 de mayo (entre Ca. Gral. Vizquerra y Ca. A. Aragüés) -  
TRAMO 1
- Avenida 2 de mayo (entre Ca. Hipólito Unanue y Ca. Vicente  
Dagnino) – TRAMO 2
- Avenida 2 de mayo (entre Ca. A. Aragüés y ca. Hipólito Unanue) -  
TRAMO 3

## CONCLUSIONES

La propuesta de revitalización urbana de la Avenida 2 de mayo, cuadras I – IX, busca garantizar un eje principal de la ciudad para el peatón, considerando la preservación del patrimonio, una Movilidad Sustentable, Equidad y Diversidad en actividades, la Escala Humana, Fomento Económico y Cultural, además de formular los lineamientos de intervención e intervenciones estratégicas, basado en los ámbitos de acción de Jan Gehl que se expresan en los planos de anteproyecto urbano arquitectónico.

El análisis y diagnóstico del área de estudio evidencio que es necesario orientar la planificación urbana al peatón, partiendo con ordenar los espacios urbanos, las calles como lugar de estancia, con adecuadas condiciones de habitabilidad para los usuarios, por lo que es importante diseñar como actores y no como espectadores.

Resulta importante involucrar a los actores en este caso al peatón que realiza actividades o se desplaza frecuentemente por ámbito de estudio, mediante técnicas de recolección de datos como la observación; esto con la finalidad de diseñar el mobiliario urbano, el paisaje, la vialidad, etc., para en el ciudadano de a pie.

Se espera que, a través de esta investigación, se tenga una referencia o idea clara de la visión de que debe tener al momento de planificar y diseñar un área urbana, partiendo de la idea principal del Urbanista Jan Gehl, tener al peatón como actor principal de ámbito urbano.

## RECOMENDACIONES

Se recomienda la participación de los habitantes de la Avenida 2 de mayo en el proceso de revitalización urbana, para crear un sentido de identidad, como por ejemplo crear una asociación de vecinos residentes del sector, para que se encargue de la administración y control de programas de mantenimiento, seguridad, cultura y recreación en conjunto con la Municipalidad Provincial de Tacna.

Se recomienda la participación multidisciplinar de diversos especialistas de organismos públicos y privados en el proyecto de revitalización urbana de la Avenida 2 de Mayo en el centro histórico para el desarrollo, gestión y construcción del mismo.

Se recomienda realizar actividades culturales de acuerdo a las preferencias de las personas que habitan esta parte del centro histórico, con el fin de permitir que las personas descansen y se relajen en un lugar seguro; Además, de esta forma se salva el legado intangible del centro histórico.

A nivel urbanístico, se enfatiza que los administradores y promotores de los espacios públicos deben utilizar una metodología clara con herramientas efectivas para su diseño y gestión en el proceso de diseño, por lo que se señala que muchas veces se realizan intervenciones superficiales, que solo son basados en la estética, pero en realidad no resuelven los problemas del sector.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Banco de Desarrollo de America Latina. (2011). Desarrollo urbano y movilidad en América Latina. CAF.
- Bauman, Z. (2001). Modernidade líquida. Rio de Janeiro.
- Borja, J. (2012). Revolución urbana y derechos ciudadanos. Barcelona.
- Borja, J., & Muxí, Z. (2001). El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona.
- Cabrales, L. (2002). Latinoamérica: Países abiertos, ciudades. Universidad de Guadalajara.
- Campos Casheda, J. M. (2011). Una metodología para el análisis de la congestión del tráfico.
- Castro, M. (2017). Teorías de uso social del espacio público aplicadas a los principios de revitalización urbana para el diseño de un centro cultural en el puerto de Santos. Universidad Privada del Norte.
- Cervero, N., & Agustín, L. (2015). Remodelación, Transformación y Rehabilitación. Tres formas de intervenir en la Vivienda Social del siglo XX. Informes de la Construcción.
- Covarrubias Gaitán, F. (2010). "Instrumentos para la gestión de los Centros Históricos". "Centro Histórico de la Ciudad de México". Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.

- Covarrubias, F. (2010). "Instrumentos para la gestión de los Centros Históricos". "Centro Histórico de la Ciudad de México". Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Cruzado, D. (2018). Principios de la rehabilitación urbana en un sector de intervención de Pacasmayo – Centro Cultural. Universidad Privada del Norte.
- Delavaud, A. (2008). Aparición de una nueva cultura patrimonial en América latina a través de los centros históricos en "re-construcción". Fundación Universidad del Norte.
- Diaz, G. (17 de diciembre de 2010). Revitalización Urbana a través del Arte y la Cultura. Obtenido de <http://blog-citio.blogspot.com/2010/12/revitalizacion-urbana-traves-del-arte-y.html>
- Ferguson, F. (2014). Make\_Shift City. Renegotiating the Urban Commons. Berlin : Jovis Verlag.
- Fernández Güell, J. M. (2006). Planificación estratégica de ciudades. Nuevos instrumentos y procesos. Barcelona: Reverté.
- Flores, R. (2020). Correo.
- Gausa, M. (2001). Diccionario metápolis de arquitectura avanzada. Barcelona: Actar.
- Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente . Buenos Aires: Infinito.

- Gehl, J. (2017). La dimensión humana en el espacio público. Santiago de Chile: Ministerio de vivienda y urbanismo.
- González , D. (2015). Tendencias actuales de la arquitectura y el urbanismo en América Latina. 1990-2014. Revista científica de arquitectura y urbanismo.
- Grebler, L. (1964). Renovación urbana en ciudades Europeas: Su emergencia y potenciales. Universidad de Pensilvania.
- Hernández, A., & García, C. (2014). Magnitudes de 20 años de planes y programas de rehabilitación y regeneración urbana. Ciudad Y Territorio Estudios Territoriales (CyTET).
- INEI. (2014). Instituto Nacional de Estadística e Informática. Obtenido de [https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitales/Est/Lib1246/14.pdf](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1246/14.pdf)
- Iraegui Cuentas, E. (2015). Conceptos de Rehabilitación Urbana. El Caso del per del casco viejo de Bilbao. Bilbao.
- Jaramillo, N. (2007). Comercio y espacio público. Una organización de ambulantes en la Alameda Central. Alteridades.
- La Varra, G. (2008). Post-it City. El último espacio público de la ciudad contemporánea. Barcelona.
- León, S. (1998). Conceptos sobre espacio público, gestión de proyectos y lógica social: reflexiones sobre la experiencia chilena. EURE (Santiago), 27-36.

- Luque, E., & Smith, H. (2007). *Novedades y Retos en la Gestión De Centros Históricos de Europa, Latinoamérica y El Caribe (1980-2005)*. Scripta Nova.
- Lynch, K. (1959). *La Imagen de la Ciudad*. Buenos Aires: Infinito.
- Marin Mamani, R. (2017). *Caracterización y revitalización urbana de la avenida Deustua y jirón municipal de Deustua - Cabanillas*. TACNA.
- Márquez, A., & Omaña, G. (2016). *Propuesta de intervención urbano-arquitectónica en la Avenida Manuel Espinosa Batista*. PANAMA.
- Moreno, C. (30 de junio de 2019). *Carlos Moreno La Passion De Innovation*. Obtenido de <http://www.moreno-web.net/the-15-minutes-city-for-a-new-chrono-urbanism-pr-carlos-moreno/>
- Naciones Unidas. (2002). *Las nuevas funciones urbanas: gestión para la ciudad sostenible*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.
- Nations, U. (s.f.). *Declaración Universal de Derechos Humanos*.
- NATIONS, U. (s.f.). *Declaración Universal De Derechos Humanos*.
- Organización de las Naciones Unidas. (1976). *CONFERENCIA MUNDIAL SOBRE HABITAT*. Vancouver.
- PAOT. (2003). *Imagen Urbana*. Ciuda de Mexico.
- Páramo, P., Burbano, A., & Fernández-Londoño, D. (2016). *Estructura de indicadores de habitabilidad del espacio público en ciudades latinoamericanas*. RevArq.

- Paty Diaz, A. (30 de Septiembre de 2020). Transecto. Obtenido de <https://transecto.com/2020/09/el-crono-urbanismo-las-ciudades-le-ponen-minutos-a-su-calidad-de-vida/>
- PDU Tacna 2015-2025. (2015). Plan de Desarrollo Urbano. Tacna.
- Pineda, A., & Velasco, M. (2017). Ciudades y centros históricos. Los retos de la vivienda y la habitabilidad. Programa Universitario de Estudios de la Ciudad.
- Plan específico de la zona centro urbano de Tacna 2014 - 2023. (2014).
- Quiñónez Jiménez, A. C. (2007). Revitalización urbana del eje integrador de la 12 calle de la 1ª a la 4ª avenida, centro histórico, ciudad de Guatemala.
- Romero, D. R. (2018). Renovación urbana del área centro de la ciudad de Tacna, entre las avenidas Bolognesi y Augusto B. Leguía, cuadras 7-11, para fortalecer la calidad de vida urbana Tacna, Tacna, Peru: Repositorio Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann.
- Saldarriaga, A. (2008). El deterioro del paisaje urbano. Ministerio del Ambiente.
- Sosa Romero, D. R. (2018). "Renovación urbana del área centro de la ciudad de Tacna, entre las Avenidas Bolognesi y Augusto B. Leguía, cuadras 7-11, para fortalecer la calidad de vida urbana - 2018". Tacna.

Sutton, S. (2008). "Urban Revitalization in the United States: Policies and Practices".

Torres, S. (2013). Revitalización urbana y especialización del centro histórico de Pontevedra.

Valenzuela, J., & Ramirez, N. (2005). Proyecto de mejoramiento de imagen urbana para la calle turística Santander de Panajachel, Sololá. Guatemala: Universidad de San Carlos de Guatemala.

Vicente Vega, J. L. (2013). Revaloración del Espacio Público y la vivienda en la localidad urbana rural de Tarata, Tacna, Tacna, Peru: Repositorio Universidad Nacional Jorge Basadre Grohmann.

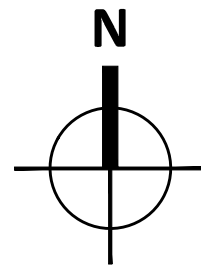
Vigliocco, M., & Meda, R. (1991). Estructura Urbana y Uso de Suelo. Civilidad.

## Anexos

Anexo 01

Matriz de Consistencia

TÍTULO: PROYECTO DE REVITALIZACIÓN URBANA BASADO EN LOS ÁMBITOS DE ACCIÓN DE JAN GEHL PARA MEJORAR EL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA 2 DE MAYO, CUADRAS I – IX, DISTRITO Y DEPARTAMENTO DE TACNA – 2021						
PROBLEMA	OBJETIVO	HIPÓTESIS	VARIABLES	INDICADORES	MUESTRA	DISEÑO
<p><b>¿DE QUÉ MANERA EL PROYECTO DE REVITALIZACIÓN URBANA BASADO EN LOS ÁMBITOS DE ACCIÓN DE JAN GEHL MEJORARÁ EL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA 2 DE MAYO, CUADRAS I – IX, DISTRITO Y DEPARTAMENTO DE TACNA – 2021?</b></p>	<p><b>OBJETIVO GENERAL:</b> Realizar un proyecto de revitalización urbana basado en los ámbitos de acción de Jan Gehl para mejorar el espacio público en la Avenida 2 de mayo, cuadras I – IX, distrito y departamento de Tacna – 2021.</p>	<p><b>HIPÓTESIS GENERAL:</b> El proyecto de revitalización urbana basado en los ámbitos de acción de Jan Gehl mejora el espacio público de la avenida 2 de mayo, cuadras I – IX, distrito y departamento de Tacna - 2021.</p>	<p><b>VARIABLE INDEPENDIENTE:</b>  Revitalización urbana basado en los ámbitos de acción de Jan Gehl</p>	Biofilia y Genus Loci	<p><b>POBLACION:</b>  La población estará conformada por la población flotante (turistas) y la población residente (Cant. De viviendas x cantidad de individuos por vivienda).</p> <p><b>MUESTRA:</b>  96 personas</p>	<p><b>ENFOQUE METODOLOGICO:</b>  Cuantitativo</p> <p><b>TIPO DE INVESTIGACION:</b>  Básica - Aplicada</p> <p><b>NIVEL DE INVESTIGACION:</b>  Explicativa</p> <p><b>DISEÑO DE INVESTIGACION:</b>  No Experimental</p>
				Accesibilidad y Circulación		
				Seguridad e Inclusión		
				Espacio y confort		
			<p><b>VARIABLE DEPENDIENTE:</b>  Espacio público de la Avenida 2 de Mayo, cuadras I - IX</p>	Comercio y Recreo		
				Sistema físico espacial		
				Sistema de movilidad urbana		
				Sistema de imagen y paisaje		



### 3. CENTRO URBANO

ESC: 1/25 000

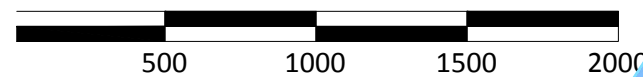
#### LIMITES DEL CENTRO URBANO DE LA CIUDAD DE TACNA:

- Nor Oeste: Av. Augusto B. Leguia
- Oeste: Ca. Vicente Dagnino
- Sur: Av. Bolognesi
- Nor Este: Av. Basadre y Forero

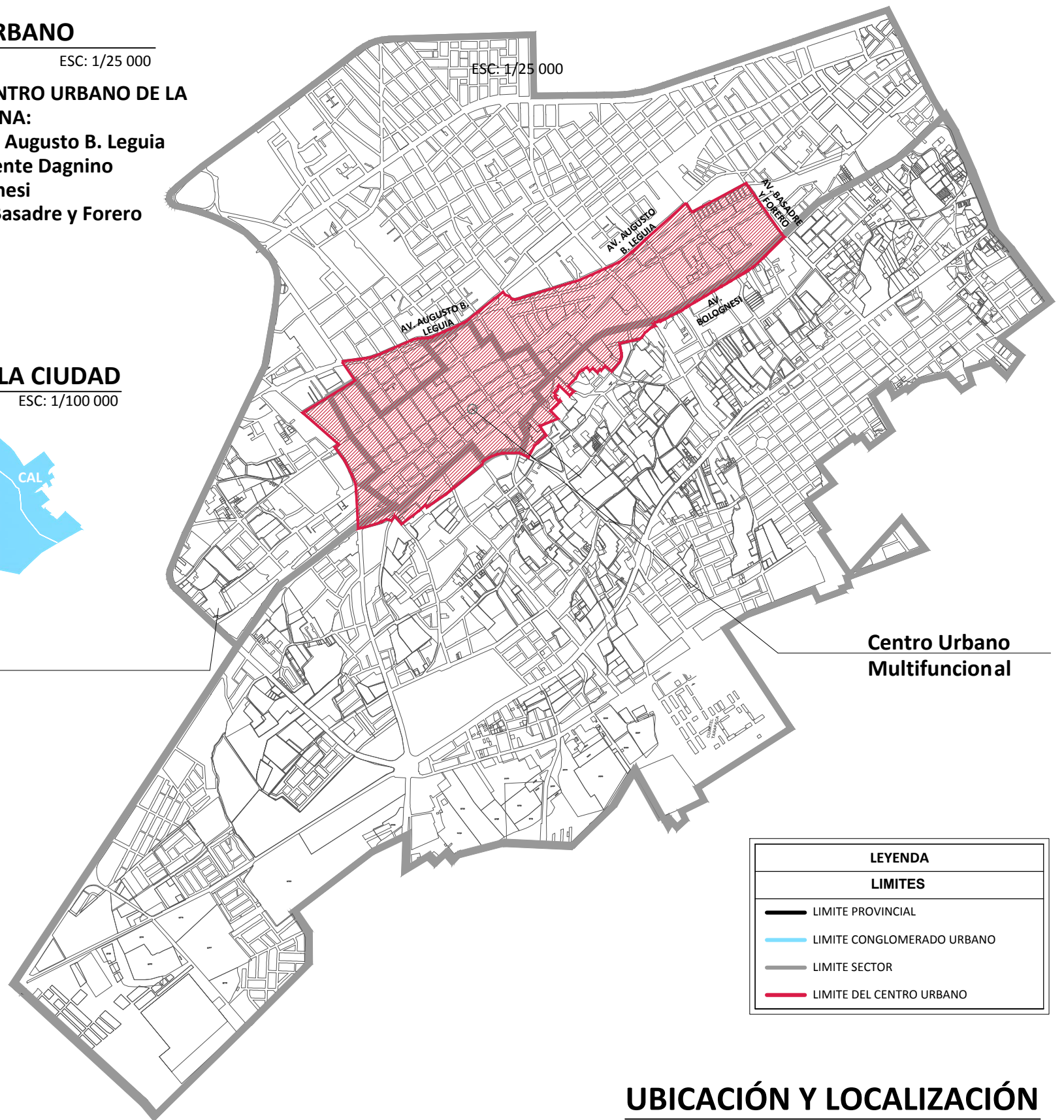
### 2. EN LA CIUDAD

ESC: 1/100 000

#### TACNA CONGLOMERADO URBANO



ESCALA GRÁFICA

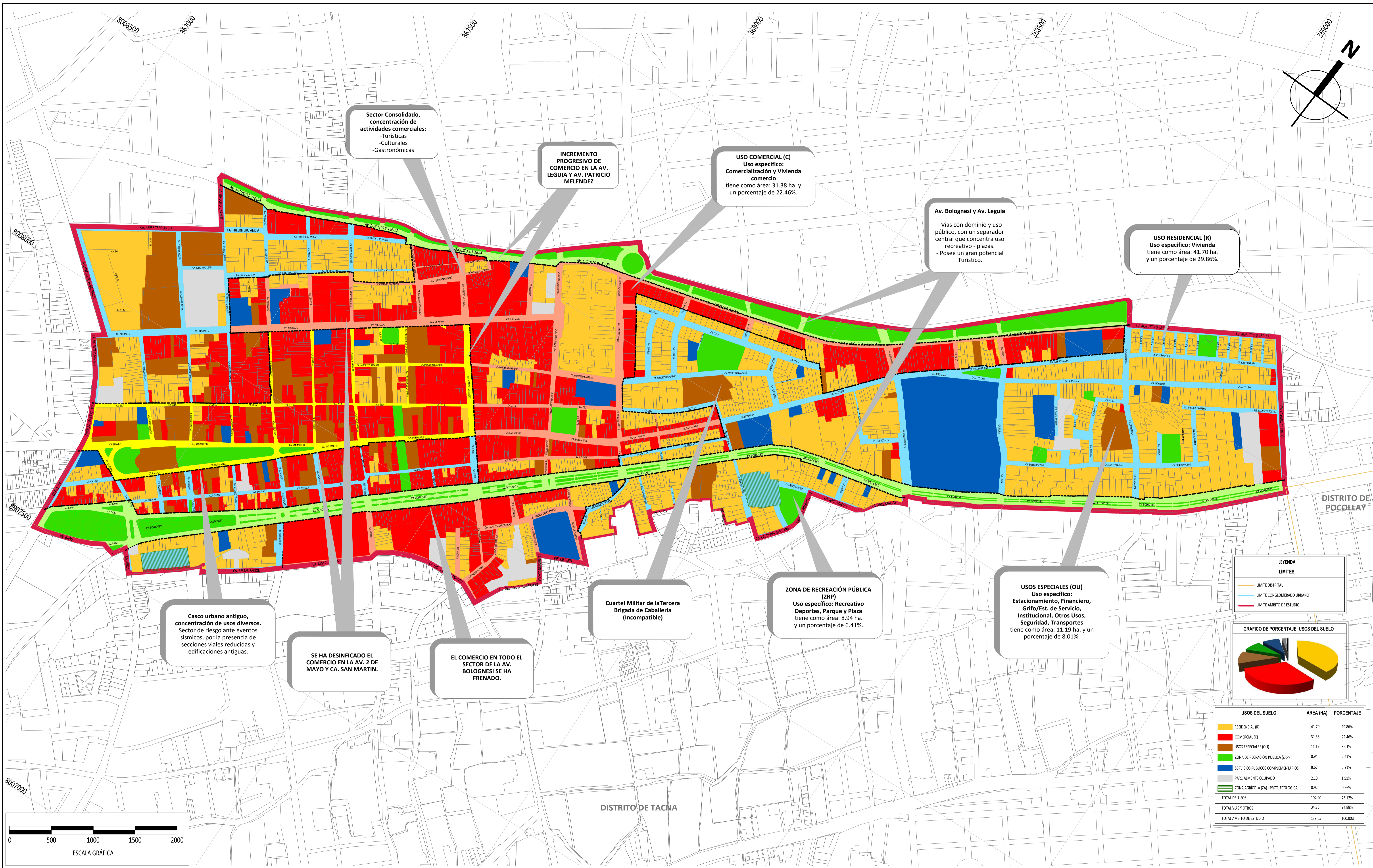


**Centro Urbano Multifuncional**

LEYENDA	
LIMITES	
	LIMITE PROVINCIAL
	LIMITE CONGLOMERADO URBANO
	LIMITE SECTOR
	LIMITE DEL CENTRO URBANO

## UBICACIÓN Y LOCALIZACIÓN

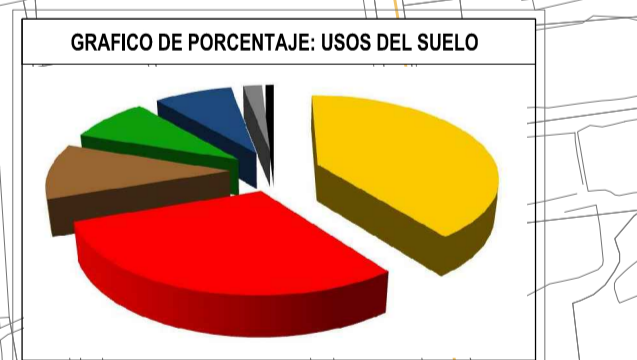
FACULTAD DE INGENIERIA CIVIL, ARQUITECTURA Y GEOTECNIA			
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA			
	"PROYECTO DE REVITALIZACIÓN URBANA BASADO EN LOS ÁMBITOS DE ACCIÓN DE JAN GEHL PARA MEJORAR EL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA 2 DE MAYO, CUADRAS I - IX, DISTRITO Y DEPARTAMENTO DE TACNA - 2021"		
	PRESENTADO POR: - BACH. ARQ. ALEX DANIEL GAUNA YAPUCHURA	ESCALA: INDICADA	N° DE LAMINA: <b>01</b>
	UBICACION Y LOCALIZACION DEL CENTRO URBANO		FECHA: JUNIO 2021



**LEYENDA**

**LIMITES**

- LIMITE DISTRITAL
- LIMITE CONGLOMERADO URBANO
- LIMITE AMBITO DE ESTUDIO



USOS DEL SUELO	ÁREA (HA)	PORCENTAJE
RESIDENCIAL (R)	41.70	29.86%
COMERCIAL (C)	31.38	22.46%
USOS ESPECIALES (OU)	11.19	8.01%
ZONA DE RECREACIÓN PÚBLICA (ZRP)	8.94	6.41%
SERVICIOS PÚBLICOS COMPLEMENTARIOS	8.67	6.21%
PARCIALMENTE OCUPADO	2.10	1.51%
ZONA AGRÍCOLA (ZA) - PROT. ECOLÓGICA	0.92	0.66%
TOTAL DE USOS	104.90	75.12%
TOTAL VÍAS Y OTROS	34.75	24.88%
TOTAL AMBITO DE ESTUDIO	139.65	100.00%

**FACULTAD DE INGENIERIA CIVIL, ARQUITECTURA Y GEOTECNIA**  
 ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

TEMA: "PROYECTO DE REVITALIZACIÓN URBANA BASADO EN LOS ÁMBITOS DE ACCIÓN DE JAN GEHL PARA MEJORAR EL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA 2 DE MAYO, CUADRAS I - IX, DISTRITO Y DEPARTAMENTO DE TACNA - 2021"

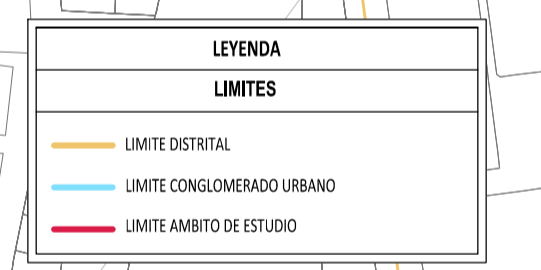
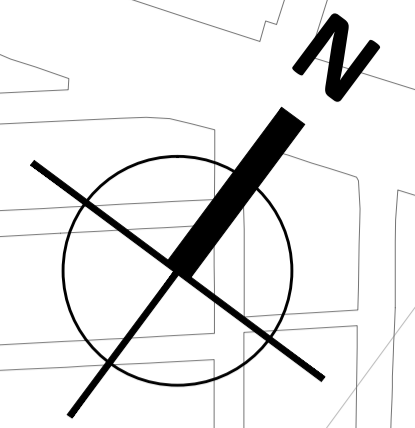
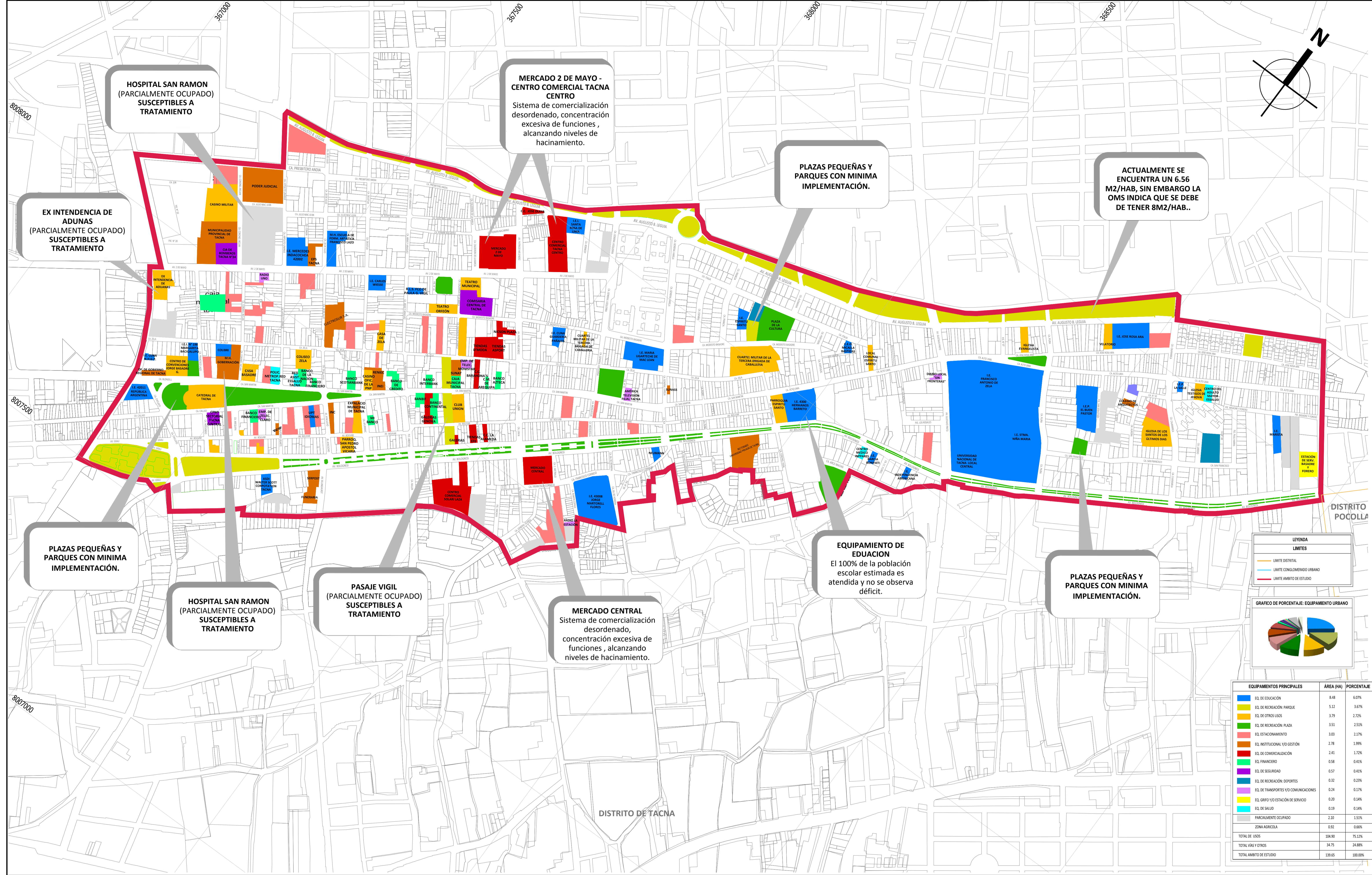
PRESENTADO POR: BACH. ARG. ALEX DANIEL GAUNA YAPUCHURA

ESCALA: INDICADA

Nº DE LAMINA: 02

PLANO DE: USO DE SUELO DEL CENTRO URBANO DE LA CIUDAD DE TACNA

FECHA: JUNIO 2021



EQUIPAMIENTOS PRINCIPALES	AREA (HA)	PORCENTAJE
EQ. DE EDUCACION	8.48	6.07%
EQ. DE RECREACION: PARQUE	5.12	3.67%
EQ. DE OTROS USOS	3.79	2.72%
EQ. DE RECREACION: PLAZA	3.51	2.51%
EQ. ESTACIONAMIENTO	3.03	2.17%
EQ. INSTITUCIONAL: VIO GESTION	2.78	1.99%
EQ. DE COMERCIALIZACION	2.41	1.72%
EQ. FINANCIERO	0.58	0.41%
EQ. DE SEGURIDAD	0.57	0.41%
EQ. DE RECREACION: DEPORTES	0.32	0.23%
EQ. DE TRANSPORTES Y/O COMUNICACIONES	0.24	0.17%
EQ. GRPO Y/O ESTACION DE SERVICIO	0.20	0.14%
EQ. DE SALUD	0.19	0.14%
PARCIALMENTE OCUPADO	2.10	1.51%
ZONA AGRICOLA	0.92	0.66%
TOTAL DE USOS	134.90	75.12%
TOTAL VIAS Y OTROS	34.75	24.88%
TOTAL AMBITO DE ESTUDIO	139.65	100.00%

**FACULTAD DE INGENIERIA CIVIL, ARQUITECTURA Y GEOTECNIA**  
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

**TEMA:** "PROYECTO DE REVITALIZACION URBANA BASADO EN LOS AMBITOS DE ACCION DE JAN GEHL PARA MEJORAR EL ESPACIO PUBLICO DE LA AVENIDA 2 DE MAYO, CUADRAS I - IX, DISTRITO Y DEPARTAMENTO DE TACNA - 2021"

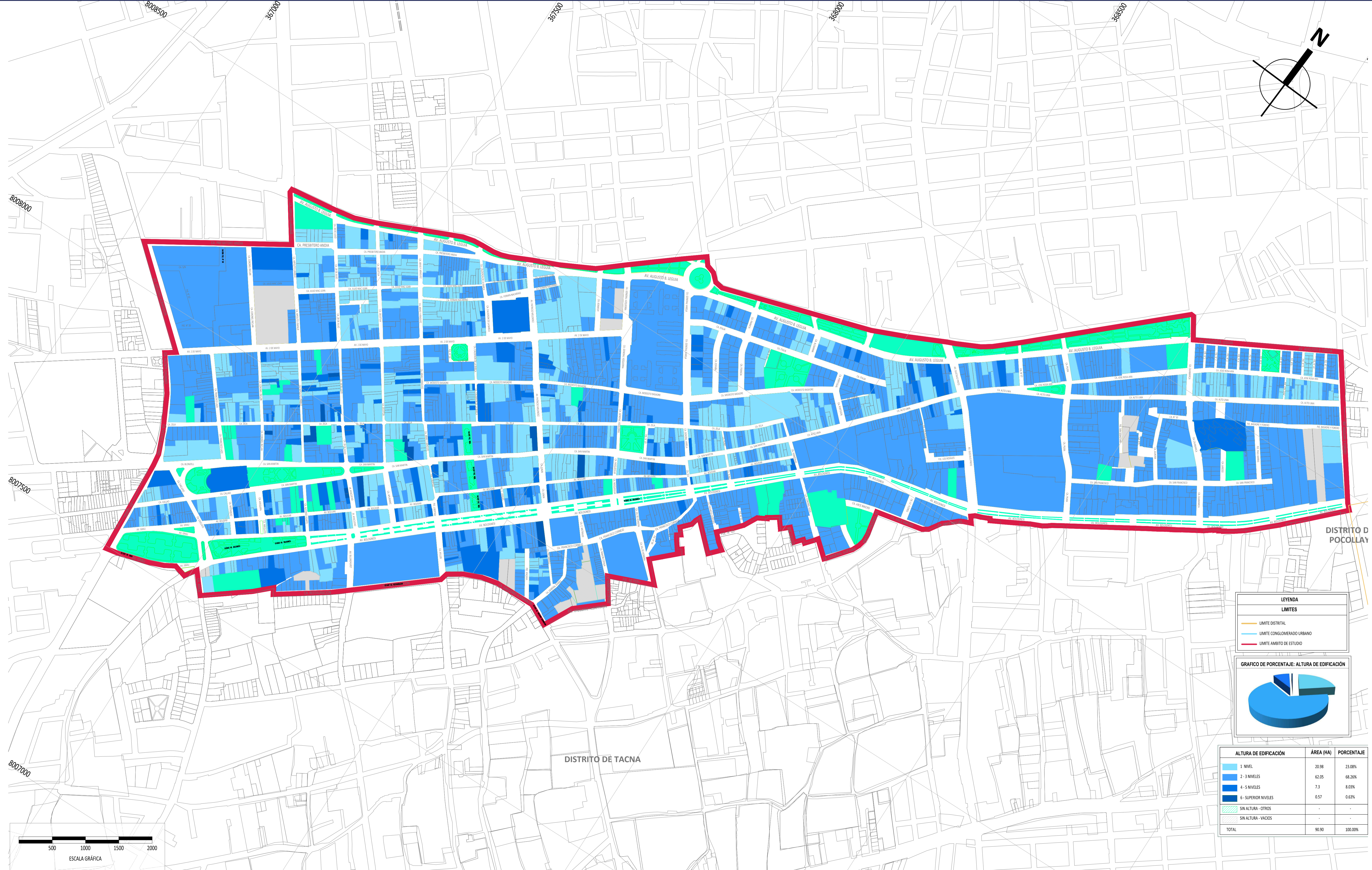
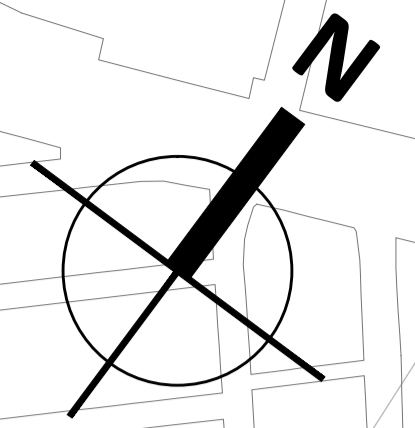
**PRESENTADO POR:** BACH. ARQ. ALEX DANIEL GAUNA YAPUCHURA

**ESCALA:** INDICADA

**Nº DE LAMINA:** 03

**PLANO DE:** EQUIPAMIENTO URBANO DEL CENTRO URBANO DE LA CIUDAD DE TACNA

**FECHA:** JUNIO 2021



DISTRITO D  
POCOLLAY

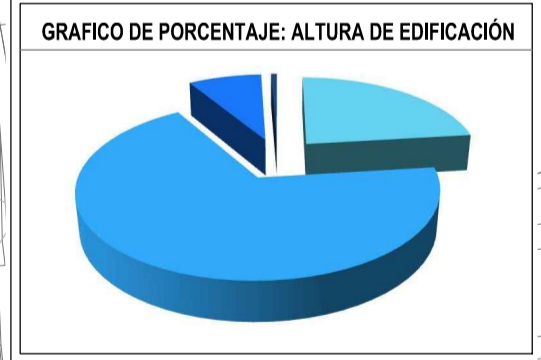
DISTRITO DE TACNA



**LEYENDA**

**LIMITES**

- LIMITE DISTRITAL
- LIMITE CONGLOMERADO URBANO
- LIMITE AMBITO DE ESTUDIO



ALTURA DE EDIFICACION	AREA (HA)	PORCENTAJE
1 NIVEL	20.98	23.08%
2 - 3 NIVELES	62.05	68.26%
4 - 5 NIVELES	7.3	8.03%
6 - SUPERIOR NIVELES	0.57	0.63%
SIN ALTURA - OTROS	-	-
SIN ALTURA - VACIOS	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>90.90</b>	<b>100.00%</b>

**FACULTAD DE INGENIERIA CIVIL, ARQUITECTURA Y GEOTECNIA**  
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

**TEMA:**  
"PROYECTO DE REVITALIZACIÓN URBANA BASADO EN LOS ÁMBITOS DE ACCIÓN DE JAN GEHL PARA MEJORAR EL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA 2 DE MAYO, CUÁDRAS I - IX, DISTRITO Y DEPARTAMENTO DE TACNA - 2021"

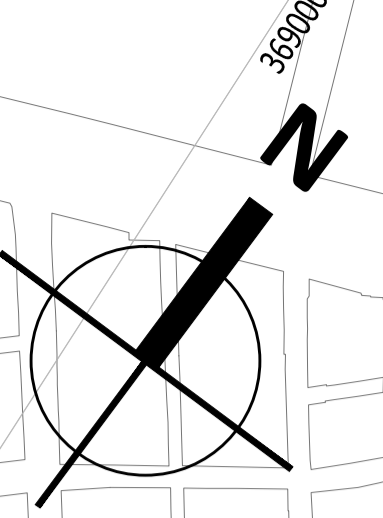
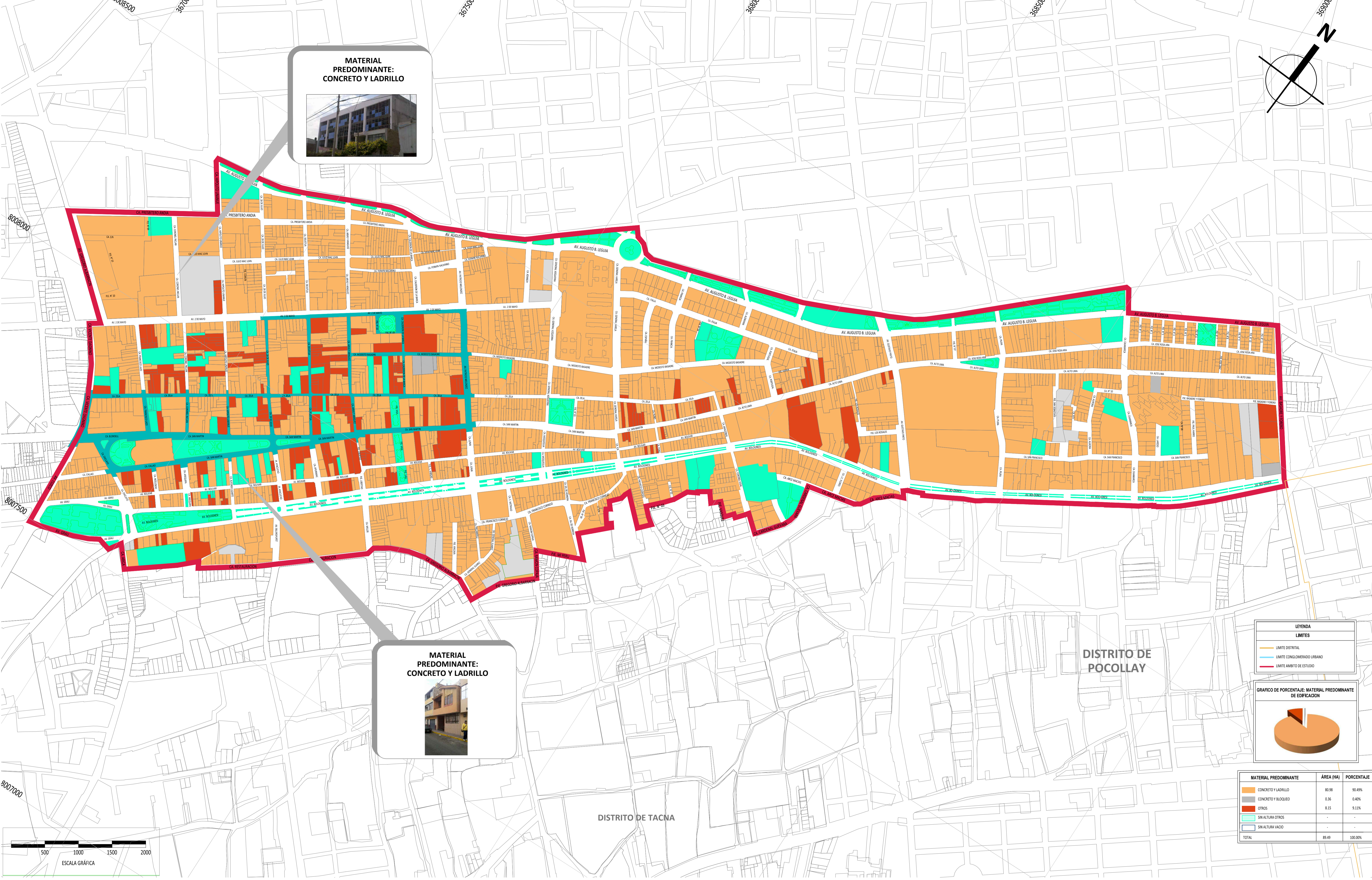
**PRESENTADO POR:**  
BACH. ARQ. ALEX DANIEL GAUNA YAPUCHURA

**PLANO DE:**  
ALTURA DE EDIFICACIÓN DEL CENTRO URBANO DE LA CIUDAD DE TACNA

**ESCALA:**  
INDICADA

**FECHA:**  
JUNIO 2021

**Nº DE LAMINA:**  
**04**



**LEYENDA**

**LIMITES**

- LIMITE DISTRITAL
- LIMITE CONGLOMERADO URBANO
- LIMITE AMBITO DE ESTUDIO



MATERIAL PREDOMINANTE	ÁREA (HA)	PORCENTAJE
CONCRETO Y LADRILLO	80.98	90.6%
CONCRETO Y BLOQUEADO	0.36	0.40%
OTROS	8.15	9.11%
SIN ALTURA OTROS	-	-
SIN ALTURA VACIO	-	-
<b>TOTAL</b>	<b>89.49</b>	<b>100.00%</b>

**DISTRITO DE POCOLAY**

**DISTRITO DE TACNA**

**FACULTAD DE INGENIERIA CIVIL, ARQUITECTURA Y GEOTECNIA**  
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

**TEMA:** "PROYECTO DE REVITALIZACIÓN URBANA BASADO EN LOS ÁMBITOS DE ACCIÓN DE JAN GEHL PARA MEJORAR EL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA 2 DE MAYO, CUADRAS I - IX, DISTRITO Y DEPARTAMENTO DE TACNA - 2021"

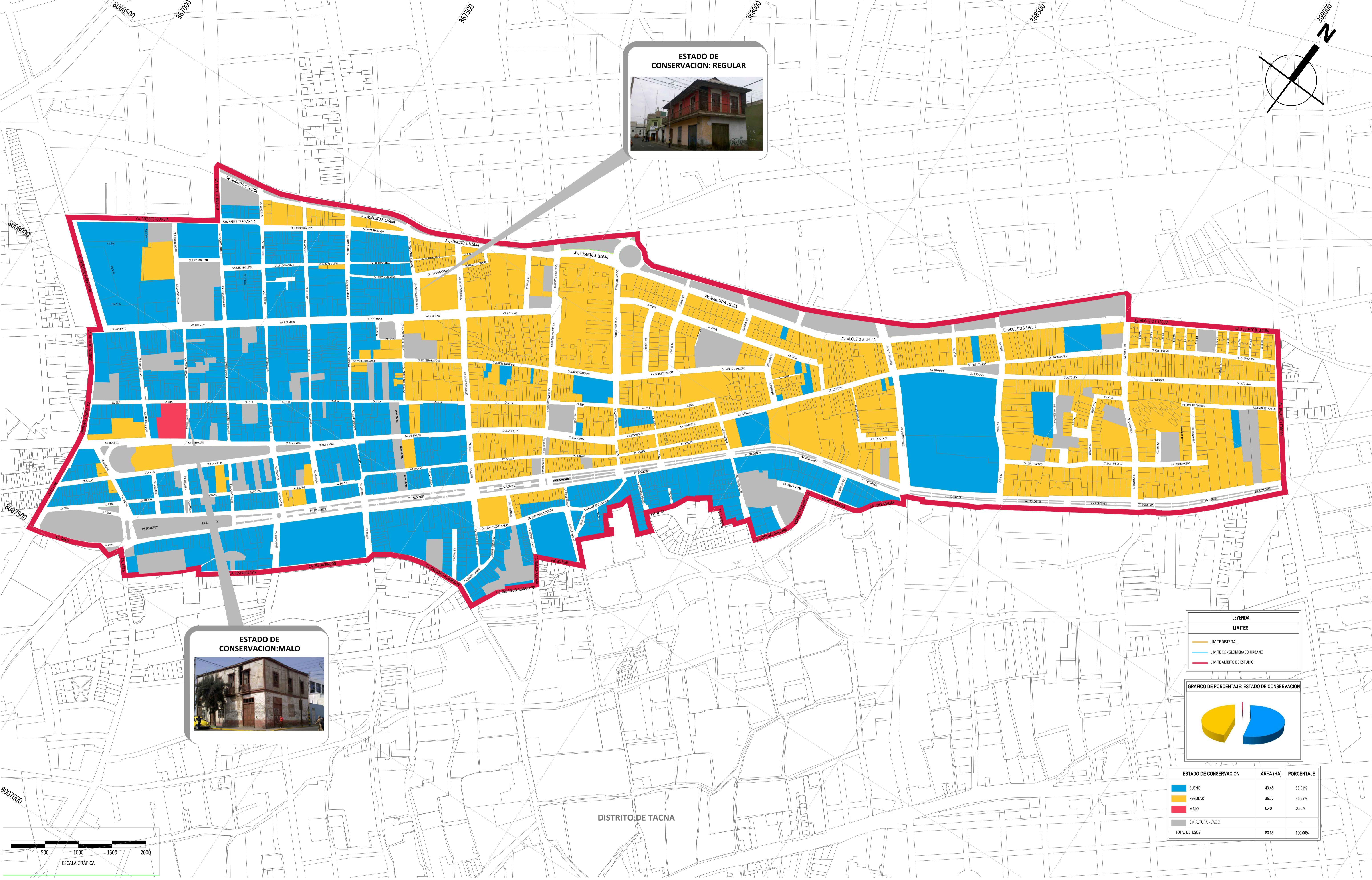
PRESENTADO POR:  
- BACH. ARQ. ALEX DANIEL GAUNA YAPUCHURA

ESCALA:  
INDICADA

Nº DE LAMINA:  
**05**

PLANO DE:  
**MATERIAL PREDOMINANTE DEL CENTRO URBANO DE LA CIUDAD DE TACNA**

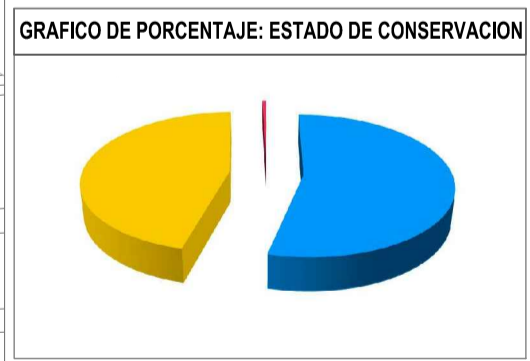
FECHA:  
JUNIO 2021



**LEYENDA**

**LIMITES**

- LIMITE DISTRITAL
- LIMITE CONGLOMERADO URBANO
- LIMITE AMBITO DE ESTUDIO



ESTADO DE CONSERVACION	AREA (HA)	PORCENTAJE
BUENO	43.48	53.91%
REGULAR	36.77	45.99%
MALO	0.40	0.50%
SIN ALTURA - VACIO	-	-
<b>TOTAL DE USOS</b>	<b>80.65</b>	<b>100.00%</b>

**FACULTAD DE INGENIERIA CIVIL, ARQUITECTURA Y GEOTECNIA**  
**ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA**

TEMA: "PROYECTO DE REVITALIZACION URBANA BASADO EN LOS AMBITOS DE ACCION DE JAN GEHL PARA MEJORAR EL ESPACIO PUBLICO DE LA AVENIDA 2 DE MAYO, CUADRAS I - IX, DISTRITO Y DEPARTAMENTO DE TACNA - 2021"

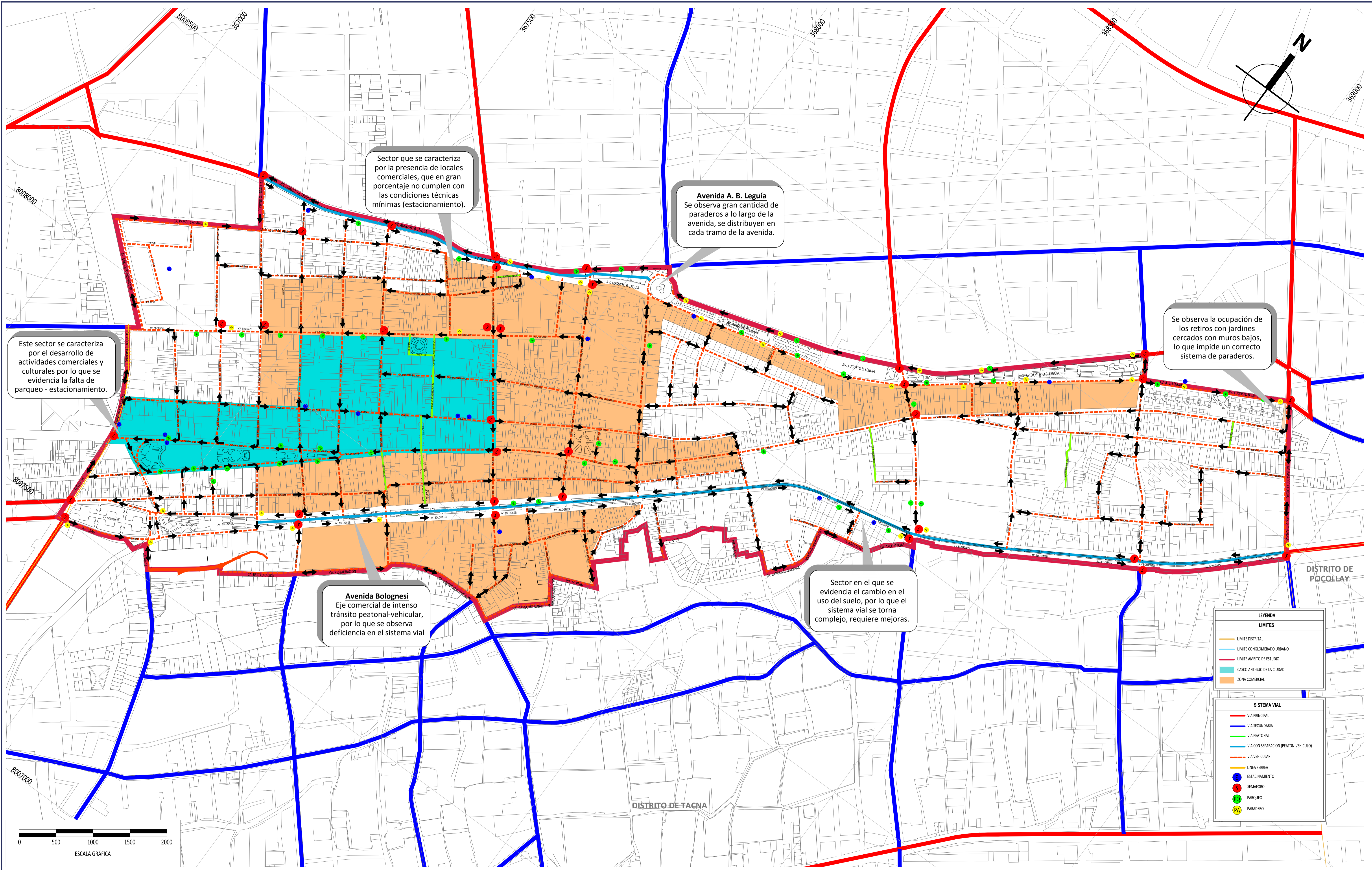
PRESENTADO POR: BACH. ARQ. ALEX DANIEL GAUNA YAPUCHURA

ESCALA: INDICADA

PLANO DE: ESTADO DE CONSERVACION DEL CENTRO URBANO DE LA CIUDAD DE TACNA

FECHA: JUNIO 2021

Nº DE LAMINA: 06



Sector que se caracteriza por la presencia de locales comerciales, que en gran porcentaje no cumplen con las condiciones técnicas mínimas (estacionamiento).

**Avenida A. B. Leguía**  
Se observa gran cantidad de paraderos a lo largo de la avenida, se distribuyen en cada tramo de la avenida.

Este sector se caracteriza por el desarrollo de actividades comerciales y culturales por lo que se evidencia la falta de parqueo - estacionamiento.

Se observa la ocupación de los retiros con jardines cercados con muros bajos, lo que impide un correcto sistema de paraderos.

**Avenida Bolognesi**  
Eje comercial de intenso tránsito peatonal-vehicular, por lo que se observa deficiencia en el sistema vial

Sector en el que se evidencia el cambio en el uso del suelo, por lo que el sistema vial se torna complejo, requiere mejoras.

**LEYENDA**

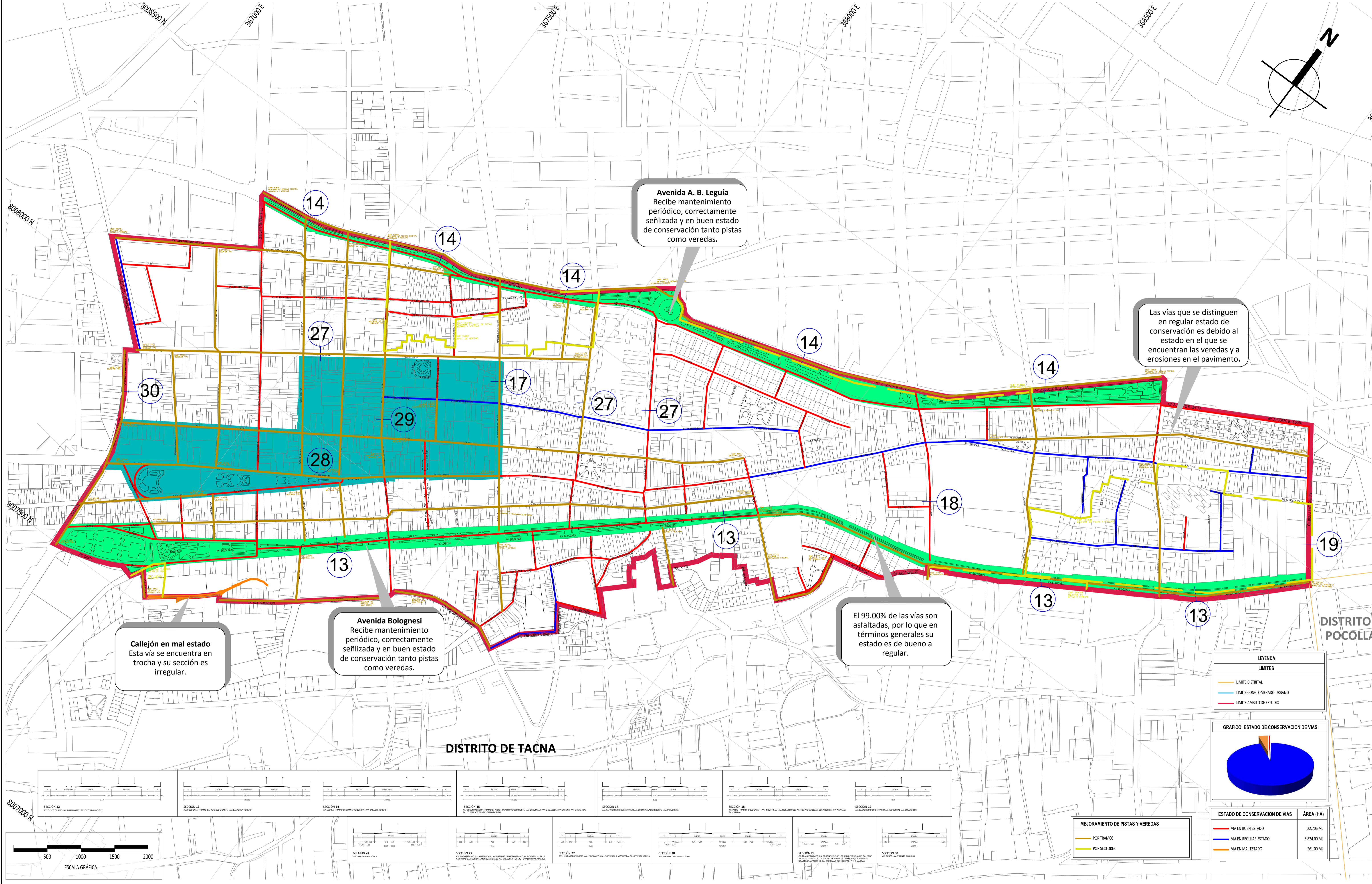
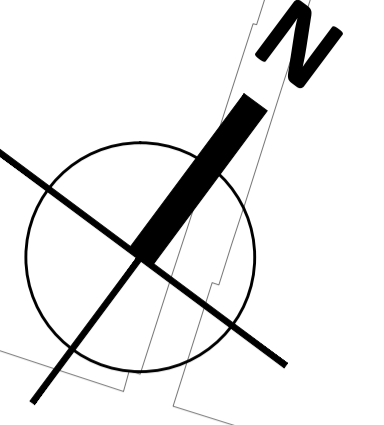
**LIMITES**

- LIMITE DISTRITAL
- LIMITE CONGLOMERADO URBANO
- LIMITE AMBITO DE ESTUDIO
- CASCO ANTIGUO DE LA CIUDAD
- ZONA COMERCIAL

**SISTEMA VIAL**

- VIA PRINCIPAL
- VIA SECUNDARIA
- VIA PEATONAL
- VIA CON SEPARACION (PEATON-VEHICULO)
- VIA VEHICULAR
- LINEA FERREA
- ESTACIONAMIENTO
- SEMAFORO
- PARQUEO
- PARADERO





**Avenida A. B. Leguía**  
 Recibe mantenimiento periódico, correctamente señalizada y en buen estado de conservación tanto pistas como veredas.

Las vías que se distinguen en regular estado de conservación es debido al estado en el que se encuentran las veredas y a erosiones en el pavimento.

El 99,00% de las vías son asfaltadas, por lo que en términos generales su estado es de bueno a regular.

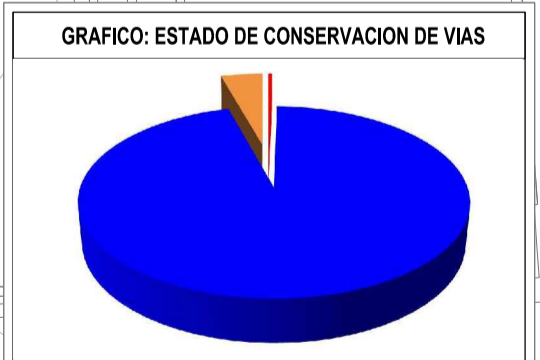
**Avenida Bolognesi**  
 Recibe mantenimiento periódico, correctamente señalizada y en buen estado de conservación tanto pistas como veredas.

**Callejón en mal estado**  
 Esta vía se encuentra en trocha y su sección es irregular.

**LEYENDA**

**LIMITES**

- LIMITE DISTRITAL
- LIMITE CONGLOMERADO URBANO
- LIMITE AMBITO DE ESTUDIO



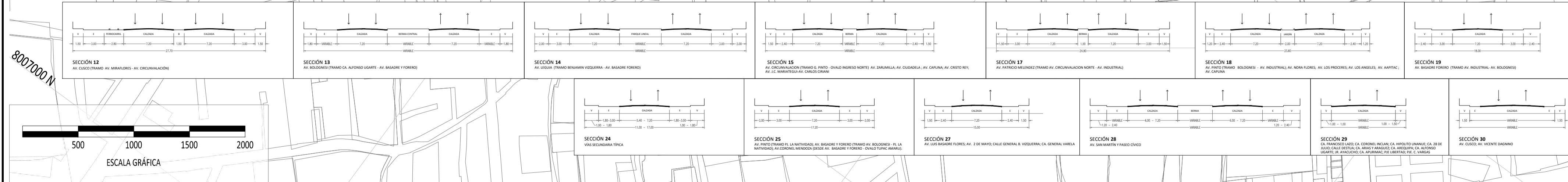
ESTADO DE CONSERVACION DE VIAS	AREA (HA)
VIA EN BUEN ESTADO	22,706 ML
VIA EN REGULAR ESTADO	5,824 ML
VIA EN MAL ESTADO	261 ML

**MEJORAMIENTO DE PISTAS Y VEREDAS**

- POR TRANCHOS
- POR SECTORES

**DISTRITO DE TACNA**

**DISTRITO POCOLLA**

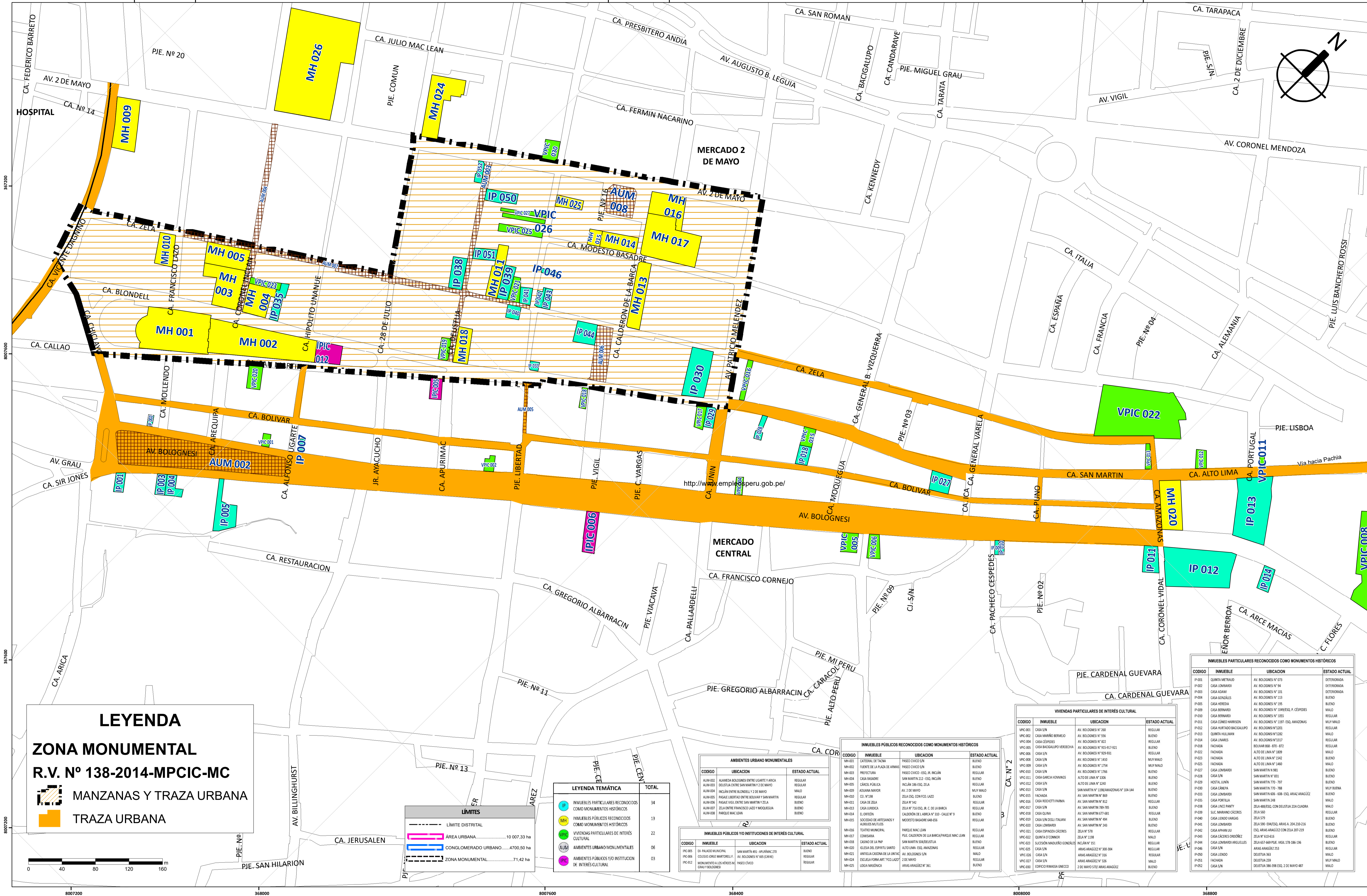


**FACULTAD DE INGENIERIA CIVIL, ARQUITECTURA Y GEOTECNIA**  
 ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA

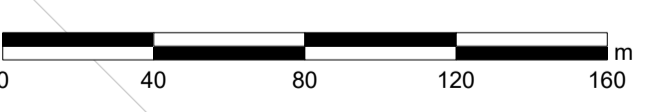
TEMA: "PROYECTO DE REVITALIZACION URBANA BASADO EN LOS AMBITOS DE ACCION DE JAN GEHL PARA MEJORAR EL ESPACIO PUBLICO DE LA AVENIDA 2 DE MAYO, CUADRAS I - IX, DISTRITO Y DEPARTAMENTO DE TACNA - 2021"

PRESENTADO POR: BACH. ARQ. ALEX DANIEL GAUNA YAPUCHURA	ESCALA: INDICADA	Nº DE LAMINA: 08
PLANO DE: ESTADO DE CONSERVACION DE VIAS DEL CENTRO URBANO DE LA CIUDAD DE TACNA	FECHA: JUNIO 2021	





**LEYENDA**  
**ZONA MONUMENTAL**  
**R.V. N° 138-2014-MPCIC-MC**  
 MANZANAS Y TRAZA URBANA  
 TRAZA URBANA



**LÍMITES**

	LÍMITE DISTRITAL	
	ÁREA URBANA	10 007,33 ha
	CONGLOMERADO URBANO	4700,50 ha
	ZONA MONUMENTAL	71,42 ha

**LEYENDA TEMÁTICA**

CODIGO	DESCRIPCIÓN	TOTAL
IP	INMUEBLES PARTICULARES RECONOCIDOS COMO MONUMENTOS HISTÓRICOS	34
MH	INMUEBLES PÚBLICOS RECONOCIDOS COMO MONUMENTOS HISTÓRICOS	13
VVIC	VIVIENDAS PARTICULARES DE INTERÉS CULTURAL	22
AUM	AMBIENTES URBANO MONUMENTALES	06
IPIC	AMBIENTES PÚBLICOS Y/O INSTITUCIÓN DE INTERÉS CULTURAL	03

**AMBIENTES URBANO MONUMENTALES**

CODIGO	UBICACION	ESTADO ACTUAL
AUM-001	ALAMEDA BOLDORES ENTRE UGARTE Y ARCA	REGULAR
AUM-002	CRISTAL ENTRE SAN MARTIN Y DE MAYO	REGULAR
AUM-003	INCLAN ENTRE BLONDELL Y 2 DE MAYO	REGULAR
AUM-004	PASEO LIBERTAD ENTRE BOLIVAR Y SAN MARTIN	REGULAR
AUM-005	PASEO VIGIL ENTRE SAN MARTIN Y ZELA	BUENO
AUM-006	ZELA ENTRE FRANCISCO LAZO Y MOQUEGUA	BUENO
AUM-007	PARRAL MACLEAN	BUENO

**INMUEBLES PÚBLICOS RECONOCIDOS COMO MONUMENTOS HISTÓRICOS**

CODIGO	INMUEBLE	UBICACION	ESTADO ACTUAL
MH-001	CATEDRAL DE LA PAZ	PASEO CIVICO S/N	BUENO
MH-002	FUENTE DE LA PLAZA DE ARMAS	PASEO CIVICO S/N	BUENO
MH-003	PRESBITERIO	PASEO CIVICO - ESQ. JR. INCLAN	REGULAR
MH-004	CASA BASADRE	SAN MARTIN 212 - ESQ. INCLAN	BUENO
MH-005	CASA PUBLICA	INCLAN 186 - ESQ. ZELA	REGULAR
MH-006	ADONIA MAYOR	AV. 2 DE MAYO	MUY MALO
MH-007	CEL N° 138	ZELA ESQ. CON FCO. LAZO	BUENO
MH-008	CASA DE ZELA	ZELA N° 142	REGULAR
MH-009	CASA LARREA	ZELA N° 710 - ESQ. JR. C. DE LA BARCA	REGULAR
MH-010	EL OMBRE	CALDERON DE LA BARCA N° 320 - CALLE N° 9	REGULAR
MH-011	SOCIEDAD DE ARTESANOS Y AUXILIOS MUTUOS	MOSESTO BASADRE 648-656	REGULAR
MH-012	TEATRO MENDOCINI	PARRAL MACLEAN	REGULAR
MH-013	CONSARINA	PSE. CALDERON DE LA BARCA/PARRAL MAC LEAN	REGULAR
MH-014	CASINO DE LA PIP	SAN MARTIN 304/DEUSTUA	BUENO
MH-015	IGLESIA DEL ESPIRITU SANTO	ALTO LIMA - ESQ. AMAZONAS	REGULAR
MH-016	ANTIGUA CASITA DE LA UNIC	AV. BOLDORES S/N	MALD
MH-017	ESCUELA PRIMARIA "VICENTINO LAZO"	ZELA N° 218	REGULAR
MH-018	LOGIA MASONICA	ARRAZAQUEZ N° 381	BUENO

**VIVIENDAS PARTICULARES DE INTERÉS CULTURAL**

CODIGO	INMUEBLE	UBICACION	ESTADO ACTUAL
VVIC-001	CASA S/N	AV. BOLDORES N° 200	REGULAR
VVIC-002	CASA MARIÑO BERMEJO	AV. BOLDORES N° 556	BUENO
VVIC-003	CASA ESPEROS	AV. BOLDORES N° 827	REGULAR
VVIC-004	CASA BACIGALUPO VORDECHIA	AV. BOLDORES N° 955-917-921	REGULAR
VVIC-005	CASA S/N	AV. BOLDORES N° 929-933	REGULAR
VVIC-006	CASA S/N	AV. BOLDORES N° 1540	MUY MALO
VVIC-007	CASA S/N	AV. BOLDORES N° 1410	MUY MALO
VVIC-008	CASA S/N	AV. BOLDORES N° 1382	REGULAR
VVIC-009	CASA S/N	AV. BOLDORES N° 1217	REGULAR
VVIC-010	CASA S/N	BOLIVAR 888 - 870 - 872	REGULAR
VVIC-011	FACHADA	ALTO DE LIMA N° 1809	MALD
VVIC-012	FACHADA	ALTO DE LIMA N° 1542	BUENO
VVIC-013	FACHADA	ALTO DE LIMA N° 1480	MALD
VVIC-014	CASA LOMBARDI	ESQ. ARRAZAZUEZ CON ZELA 207-209	REGULAR
VVIC-015	CASA S/N	SAN MARTIN N° 811	BUENO
VVIC-016	CASA S/N	SAN MARTIN N° 811	BUENO
VVIC-017	CASA S/N	SAN MARTIN 770 - 797	MUY BUENA
VVIC-018	CASA CANEPA	SAN MARTIN 608 - 608 - ESQ. ARRAZAZUEZ	BUENO
VVIC-019	CASA LOMBARDI	ZELA 590 - 594 ESQ. ARRAZAZUEZ	BUENO
VVIC-020	CASA LOMBARDI	ESQ. ARRAZAZUEZ CON ZELA 207-209	REGULAR
VVIC-021	CASA S/N	ZELA N° 426-428	REGULAR
VVIC-022	CASA LOMBARDI ARGUELLES	ZELA 637-640 PSE. VIGIL 178-186-196	BUENO
VVIC-023	CASA S/N	ARRAZAZUEZ 253	REGULAR
VVIC-024	CASA LEBRIDO	DEUSTUA 163	MALD
VVIC-025	FACHADA	DEUSTUA 159	MUY MALD
VVIC-026	CASA S/N	DEUSTUA 186 ESQ. 2 DE MAYO 487	MALD

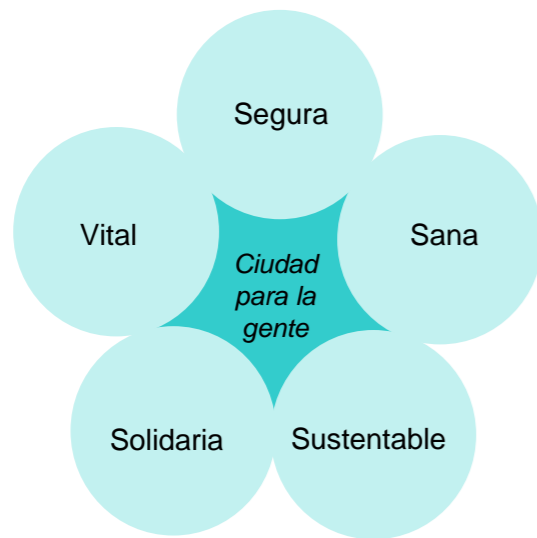
**INMUEBLES PARTICULARES RECONOCIDOS COMO MONUMENTOS HISTÓRICOS**

CODIGO	INMUEBLE	UBICACION	ESTADO ACTUAL
IP-001	QUINTA METRADO	AV. BOLDORES N° 079	DETERIORADA
IP-002	CASA LOMBARDI	AV. BOLDORES N° 94	DETERIORADA
IP-003	CASA ADAMI	AV. BOLDORES N° 101	DETERIORADA
IP-004	CASA GONZALEZ	AV. BOLDORES N° 113	BUENO
IP-005	CASA HEREDIA	AV. BOLDORES N° 135	BUENO
IP-006	CASA BERNARDI	AV. BOLDORES N° 148/150 P. CESPEDES	MALD
IP-007	CASA RENDANO	AV. BOLDORES N° 1005	REGULAR
IP-008	CASA CÚNEO HARRISON	AV. BOLDORES N° 1397 - ESQ. AMAZONAS	MUY MALO
IP-009	CASA HURTADO BACIGALUPO	AV. BOLDORES N° 1201	REGULAR
IP-010	QUINTA HULLMAN	AV. BOLDORES N° 1382	MALD
IP-011	CASA LUMBRES	AV. BOLDORES N° 1217	REGULAR
IP-012	FACHADA	BOLIVAR 888 - 870 - 872	REGULAR
IP-013	FACHADA	ALTO DE LIMA N° 1809	MALD
IP-014	FACHADA	ALTO DE LIMA N° 1542	BUENO
IP-015	FACHADA	ALTO DE LIMA N° 1480	MALD
IP-016	CASA LOMBARDI	ESQ. ARRAZAZUEZ CON ZELA 207-209	REGULAR
IP-017	CASA S/N	SAN MARTIN N° 811	BUENO
IP-018	HOTEL LINN	SAN MARTIN 770 - 797	BUENO
IP-019	CASA CANEPA	SAN MARTIN 608 - 608 - ESQ. ARRAZAZUEZ	MUY BUENA
IP-020	CASA LOMBARDI	SAN MARTIN 608 - 608 - ESQ. ARRAZAZUEZ	BUENO
IP-021	CASA FORTILLA	SAN MARTIN 248	MALD
IP-022	CASA LINCI PANTY	ZELA 488-492 CON DEUSTUA 204 CLAUDIA	MALD
IP-023	SUZ. MARIANO CÁCERES	ZELA 560	REGULAR
IP-024	CASA LEBRIDO VARGAS	ZELA 579	REGULAR
IP-025	CASA LOMBARDI	ZELA 590 - 594 ESQ. ARRAZAZUEZ	BUENO
IP-026	CASA LOMBARDI	ESQ. ARRAZAZUEZ CON ZELA 207-209	REGULAR
IP-027	CASA CÁCERES ORDOÑEZ	ZELA N° 426-428	REGULAR
IP-028	CASA LOMBARDI ARGUELLES	ZELA 637-640 PSE. VIGIL 178-186-196	BUENO
IP-029	CASA S/N	ARRAZAZUEZ 253	REGULAR
IP-030	CASA LEBRIDO	DEUSTUA 163	MALD
IP-031	FACHADA	DEUSTUA 159	MUY MALD
IP-032	CASA S/N	DEUSTUA 186 ESQ. 2 DE MAYO 487	MALD

# CONCEPTUALIZACIÓN Y PARTIDO

## CONCEPTO:

El concepto esta basado en una interpretación de lo señalado por Jan Gehl: **“La ciudad que queremos es un lugar hecho a medida de quien lo habita. Un lugar que es capaz de responder a las necesidades y los deseos de sus habitantes, otorgando derechos y oportunidades.”**, afirmación que sirvió de base para la elaboración del Manual “LA DIMENSIÓN HUMANA DEL ESPACIO PÚBLICO”



Se necesita transformar la política de acción del planeamiento urbano para lograr estos cuatro objetivos principales: vitalidad, seguridad, salubridad y sostenibilidad, es esencial para mejorar la calidad de vida de las ciudades y su proyección futura.



Un espacio público de calidad provee conectividad y acceso físico, protección y seguridad, cobijo y aislamiento del tránsito, oportunidades para descansar y trabajar, oportunidades para congregarse.

A la hora de pensar en diseñar ciudades para la gente, el punto lógico de partida es concentrarse en la **MOVILIDAD** y en **LOS SENTIDOS DEL HOMBRE**, ya que de ellos depende la capacidad biológica de las personas para comunicarse y realizar actividades dentro del espacio urbano.

**+ MAYOR PRIORIDAD**



**1 PEATONES**



**2 CICLISTAS, USUARIOS Y OPERADORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO Y VEHICULOS DE EMERGENCIA**



**3 USUARIOS Y OPERADORES DEL TRANSPORTE DE CARGA**



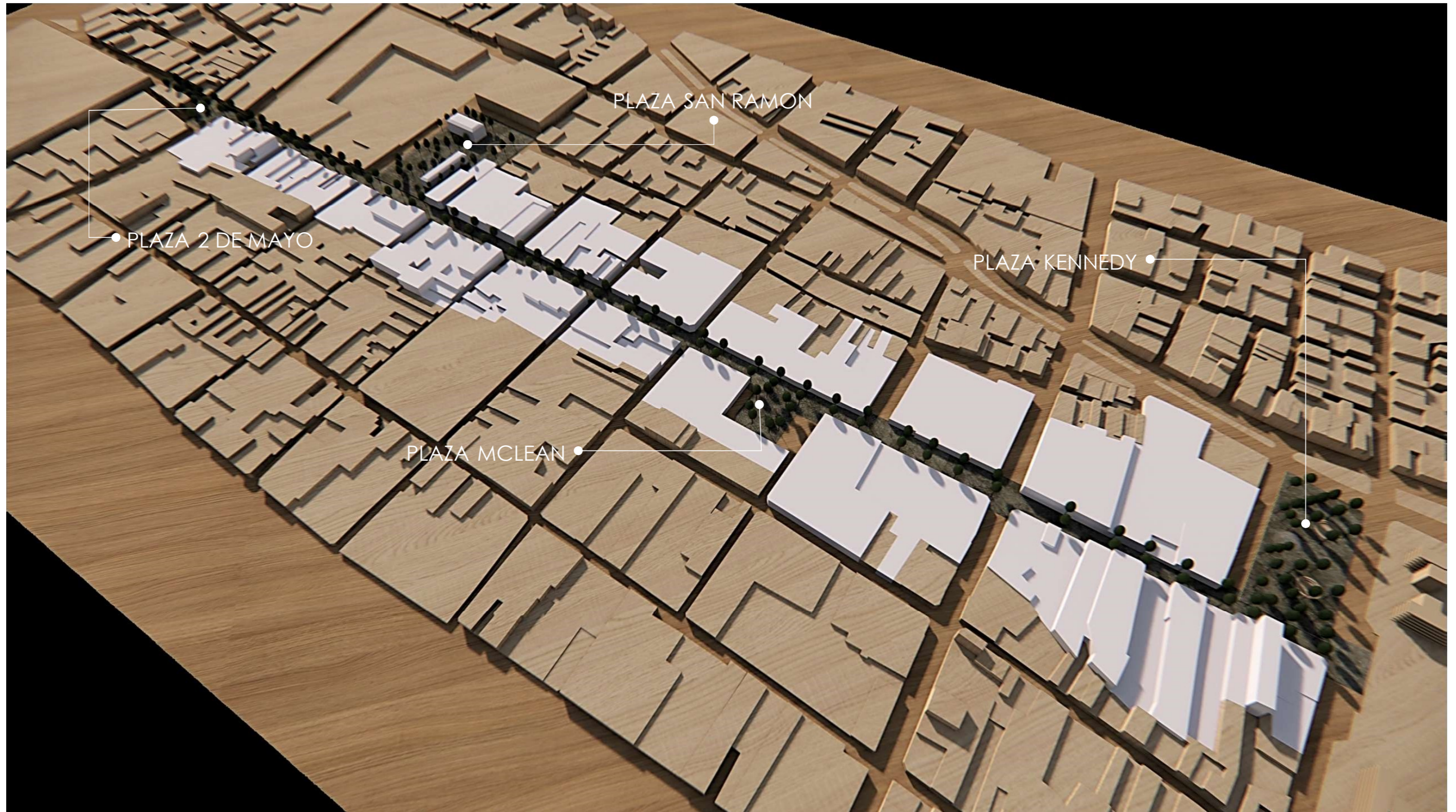
**4 USUARIOS DE VEHICULOS PARTICULARES MOTORIZADOS**

**— MENOR PRIORIDAD**

**“El aumento masivo del automóvil y la ideología urbanística del Movimiento Moderno que separaba los usos dentro de las ciudades y fomentaba la construcción de edificios exentos, terminarían por destruir el espacio y la vida urbana, dando como resultado ciudades sin gente ni actividades”.** (Jan Gehl, 2014, p.26)

<b>FACULTAD DE INGENIERÍA CIVIL, ARQUITECTURA Y GEOTECNIA</b> <b>ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA</b>			
	<b>TEMA:</b> "PROYECTO DE REVITALIZACIÓN URBANA BASADO EN LOS ÁMBITOS DE ACCIÓN DE JAN GEHL PARA MEJORAR EL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA 2 DE MAYO, CUADRAS I – IX, DISTRITO Y DEPARTAMENTO DE TACNA – 2021"	<b>ESCALA:</b> INDICADA	<b>N° LÁMINA:</b> <b>11</b>
	<b>PRESENTADO POR:</b> BACH. ALEX DANIEL GAUNA YAPUCHURA	<b>FECHA:</b> JUNIO 2021	
<b>LÁMINA:</b> CONCEPTUALIZACION Y PARTIDO			

# CONCEPTUALIZACIÓN Y PARTIDO



FACULTAD DE INGENIERÍA CIVIL, ARQUITECTURA Y GEOTECNIA  
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA



**TEMA:**  
"PROYECTO DE REVITALIZACIÓN URBANA BASADO EN LOS ÁMBITOS DE ACCIÓN DE  
JAN GEHL PARA MEJORAR EL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA 2 DE MAYO,  
CUADRAS I – IX, DISTRITO Y DEPARTAMENTO DE TACNA – 2021"

**PRESENTADO POR:**  
BACH. ALEX DANIEL GAUNA YAPUCHURA

**ESCALA:**  
INDICADA

**N° LÁMINA:**

**LÁMINA:**  
CONCEPTUALIZACION Y PARTIDO

**FECHA:**  
JUNIO 2021


12

# ZONIFICACION



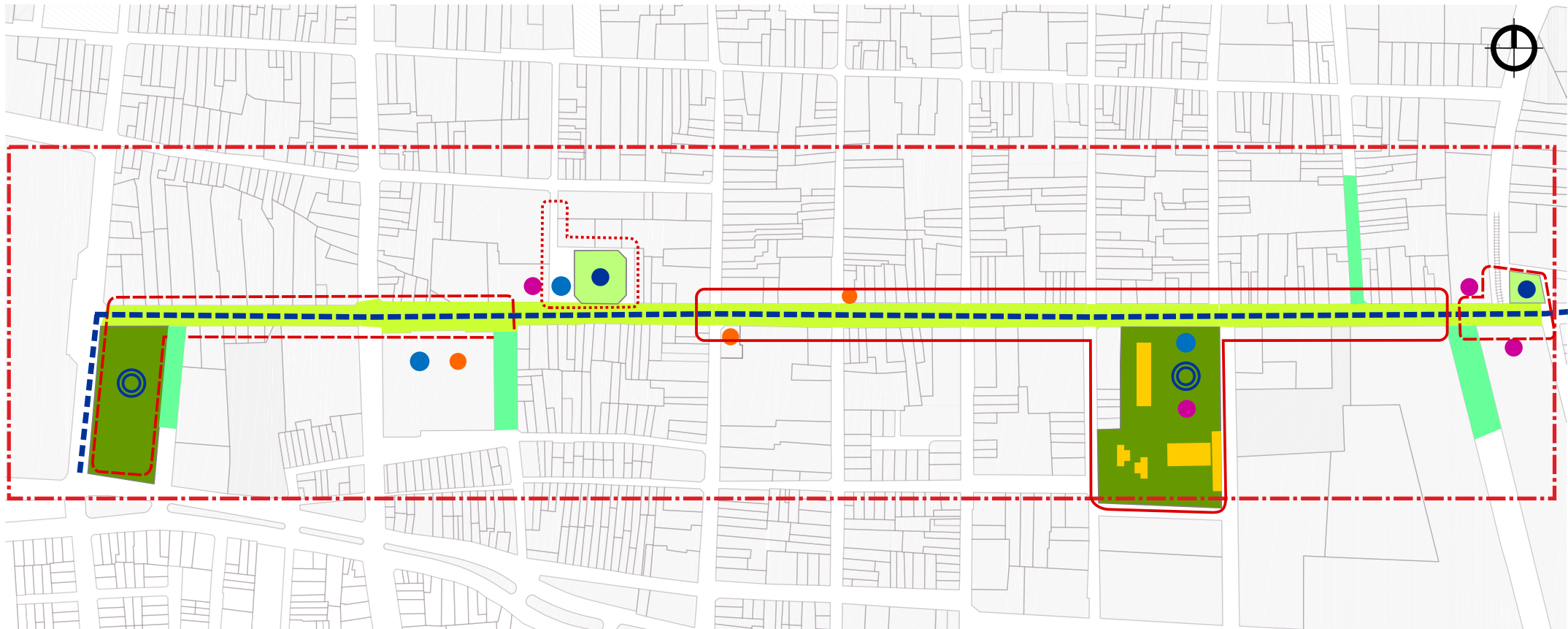
## Leyenda

- Residencial - R6
- Residencial - R4
- Comercio Vecinal - C3
- Comercio Especializado – C5
- Otros Usos - OU
- Zona de Recreación Publica - ZRP
- Educación - E

<b>FACULTAD DE INGENIERÍA CIVIL, ARQUITECTURA Y GEOTECNIA</b> <b>ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA</b>			
	<b>TEMA:</b> "PROYECTO DE REVITALIZACIÓN URBANA BASADO EN LOS ÁMBITOS DE ACCIÓN DE JAN GEHL PARA MEJORAR EL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA 2 DE MAYO, CUADRAS I – IX, DISTRITO Y DEPARTAMENTO DE TACNA – 2021"		
	<b>PRESENTADO POR:</b> BACH. ALEX DANIEL GAUNA YAPUCHURA	<b>ESCALA:</b> INDICADA	<b>N° LÁMINA:</b> <b>13</b>
	<b>LÁMINA:</b> CONCEPTUALIZACION Y PARTIDO	<b>FECHA:</b> JUNIO 2021	

# SISTEMATIZACIÓN O ESTRUCTURACIÓN

## SISTEMA DE ESPACIOS ABIERTOS Y ENTORNO VISUAL



### Legenda

- |                                 |                                                   |                                                          |                                            |
|---------------------------------|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| <b>Delimitación política</b>    | Corredor verde primario                           | Espacios públicos propuestos                             | Garantizar actividades diurnas y nocturnas |
| Delimitación de Zona de estudio | Corredor verde secundario                         | Principales espacios públicos existentes                 | Reforzar las actividades diurnas           |
| Predios Urbanos                 | Espacios verdes                                   | Inmuebles de interés para Restauración y puesta en valor | Reforzar las actividades nocturnas         |
| Áreas Recreativas               | Inmuebles de interés para preservación de fachada | Principales destinos                                     | Manzanas en proceso de regeneración        |

### FACULTAD DE INGENIERÍA CIVIL, ARQUITECTURA Y GEOTECNIA ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA



TEMA:  
"PROYECTO DE REVITALIZACIÓN URBANA BASADO EN LOS ÁMBITOS DE ACCIÓN DE JAN GEHL PARA MEJORAR EL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA 2 DE MAYO, CUADRAS I - IX, DISTRITO Y DEPARTAMENTO DE TACNA - 2021"

PRESENTADO POR:  
• BACH. ARQ. ALEX DANIEL GAUNA YAPUCHURA

ESCALA:  
INDICA

Nº DE LÁMINA:

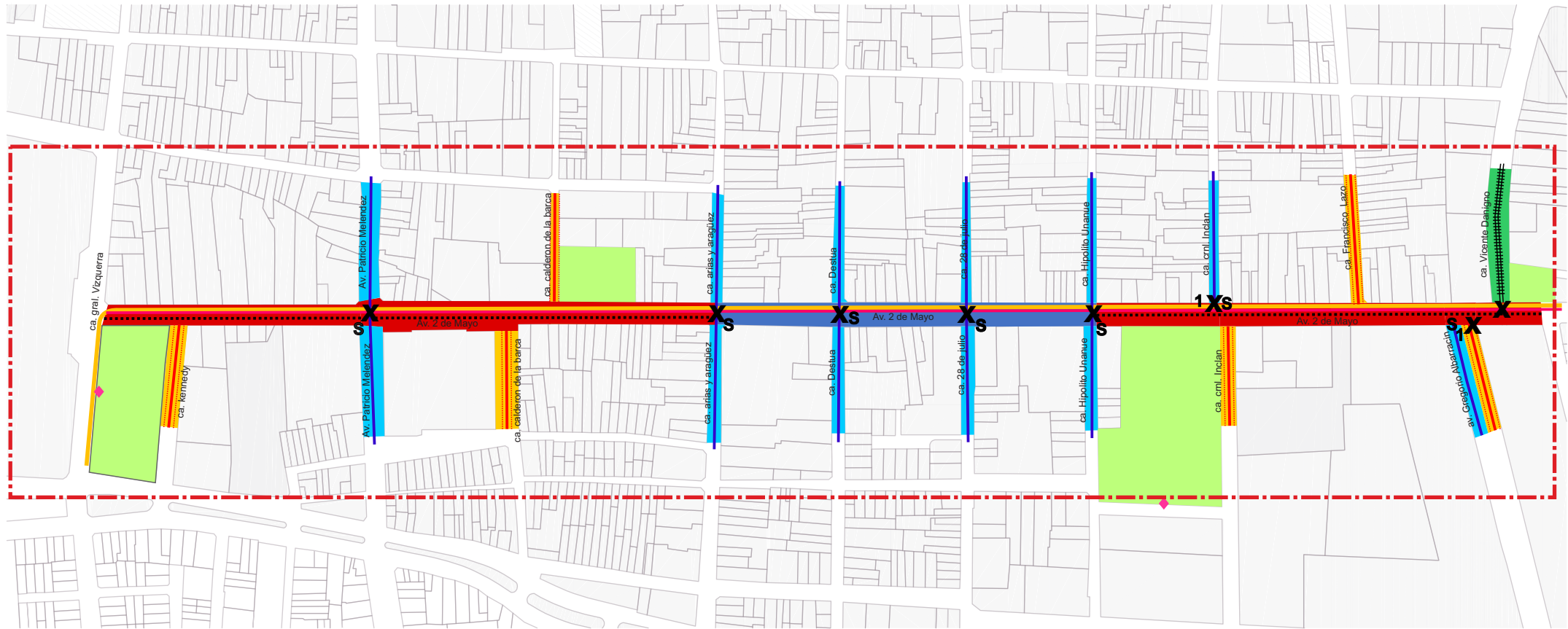
PLANO DE:  
SISTEMA DE ESPACIOS ABIERTOS

FECHA:  
MAYO 2021

14

# SISTEMATIZACIÓN O ESTRUCTURACIÓN

## SISTEMA DE MOVIMIENTOS



### Legenda

#### Delimitación política

- Delimitación de Zona de estudio
- Predios Urbanos
- Áreas Recreativas
- Avenida Parque
- Calles de Convivencia
- Calles de Peatonalización Eventual
- Calles Peatonales Exclusivas
- Calles de Tránsito

#### Áreas de espera de transporte público

- Señalización de punto de paradero
- Señalización prohibiendo paradero
- Señalización particulares carril izquierdo
- Separador de carril

#### Área peatonal

- Red peatonal principal
- Red peatonal secundaria
- Paseo recreativo
- Vías dedicadas para bicicletas
- Vías dedicadas para transporte público

### FACULTAD DE INGENIERÍA CIVIL, ARQUITECTURA Y GEOTECNIA ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA



TEMA:  
"PROYECTO DE REVITALIZACIÓN URBANA BASADO EN LOS ÁMBITOS DE ACCIÓN DE JAN GEHL PARA MEJORAR EL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA 2 DE MAYO, CUADRAS 1 - IX, DISTRITO Y DEPARTAMENTO DE TACNA - 2021"

PRESENTADO POR:  
• BACH. ARQ. ALEX DANIEL GAUNA YAPUCHURA

PLANO DE:  
SISTEMA DE ESPACIOS ABIERTOS

ESCALA:  
INDICAD

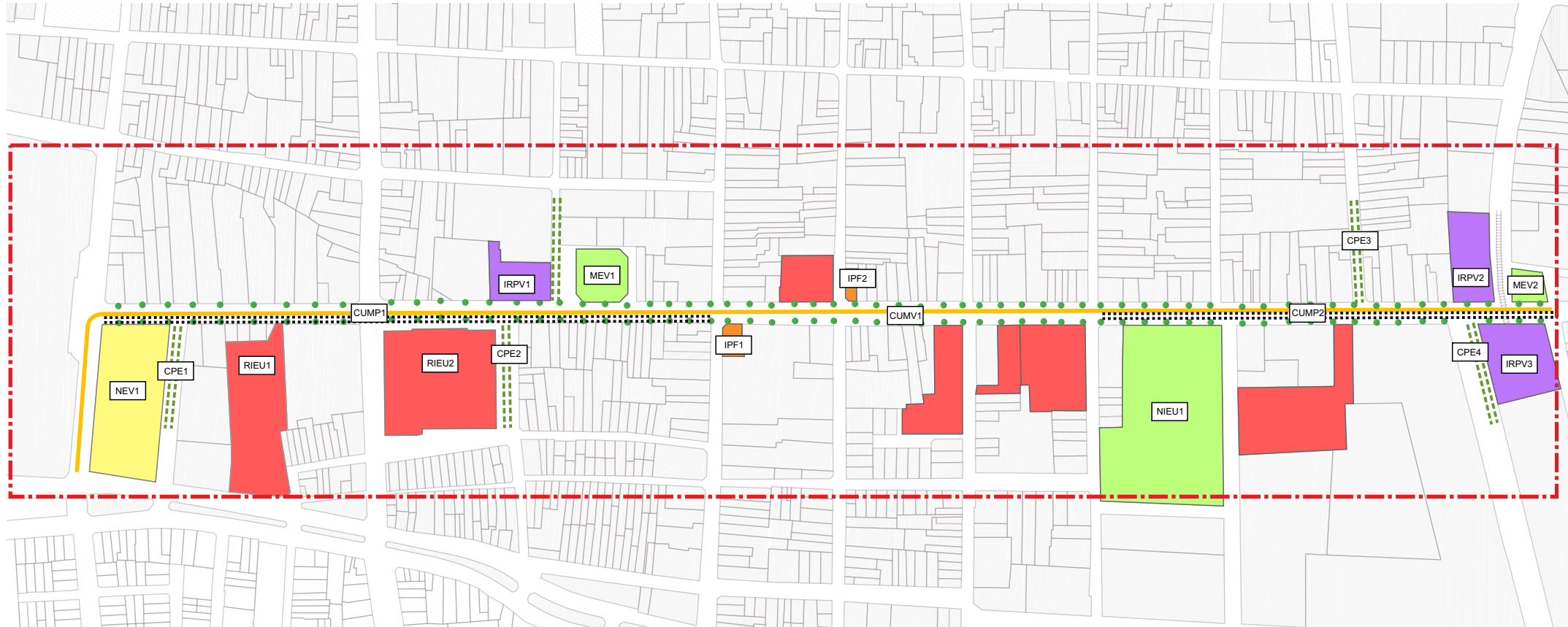
FECHA:  
MAYO 2021

Nº DE LÁMINA:

15

# SISTEMATIZACIÓN O ESTRUCTURACIÓN

## SISTEMA DE INTERVENCIONES ESTRATEGICAS



### Proyectos Reestructuración de Sistema Vial

Mejoramiento para calles de uso mixto peatonal  
Avenida 2 de mayo (entre Ca. Gral. Vizquerra y Ca. A. Aragüez) CUMP1  
Avenida 2 de mayo (entre Ca. Hipolito Unanue y Ca. Vicente Danigno) CUMP2

Mejoramiento de calles de uso mixto vehicular  
Avenida 2 de mayo (entre Ca. A. Aragüez y ca. Hipolito Unanue) CUMV1

Mejoramiento de Calles peatonales exclusivas  
Calle Kenedy CPE1  
Calle Calderon de la Barca CPE2  
Calle general Inclan CPE3  
Calle Gregorio Albarracin CPE4

### Proyectos Renovación de equipamiento urbano y espacios verdes

Mejoramiento de espacios verdes  
Plaza Mac Lean MEV1  
Plaza 2 de mayo MEV2

Nuevos espacios verdes  
Plaza Kennedy NEV1

Renovación de infraestructura para Equipamiento urbano  
Centro comercial Tacna centro RIEU1  
Mercado 2 de mayo RIEU2

Nueva infraestructura para equipamiento urbano  
Centro cultural San Ramón NIEU1

### Proyectos de recuperación del ambiente histórico

Inmuebles para restauración y puesta en valor  
Teatro Municipal Tacna (Av. 2 de Mayo #637) IRPV1  
Ex intendencia de aduanas (Av. 2 de mayo) IRPV2  
Estación Ferroviaria (Av. 2 de mayo) IRPV3

Inmuebles para preservación de fachada  
Edificio Rimassa Gnecco 2 de mayo 570 / Arias Aragüez IPF1  
Casa s/n (Deustua N° 386-398/ Esq. Dos de Mayo N°487) IPF2

### Legenda

#### Delimitación política

- Delimitación de Zona de estudio
- Predios Urbanos
- Áreas Recreativas

#### Proyectos estratégicos

- Predios de regeneración residencial
- Equipamiento urbano
- Inmuebles para restauración y puesta en valor
- Inmuebles para preservación de fachada

- Área peatonal a nivel
- Área peatonal exclusiva
- Bolardos para delimitar área peatonal
- Presencia de arbolado

- Código de proyectos específicos
- Presencia de ciclo vía

### FACULTAD DE INGENIERÍA CIVIL, ARQUITECTURA Y GEOTECNIA ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA



TEMA:  
"PROYECTO DE REVITALIZACIÓN URBANA BASADO EN LOS ÁMBITOS DE ACCIÓN DE JAN GEHL PARA MEJORAR EL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA 2 DE MAYO, CUADRAS I – IX, DISTRITO Y DEPARTAMENTO DE TACNA – 2021"

PRESENTADO POR:  
• BACH. ARQ. ALEX DANIEL GAUNA YAPUCHURA

ESCALA:  
INDICA

N° DE LÁMINA:

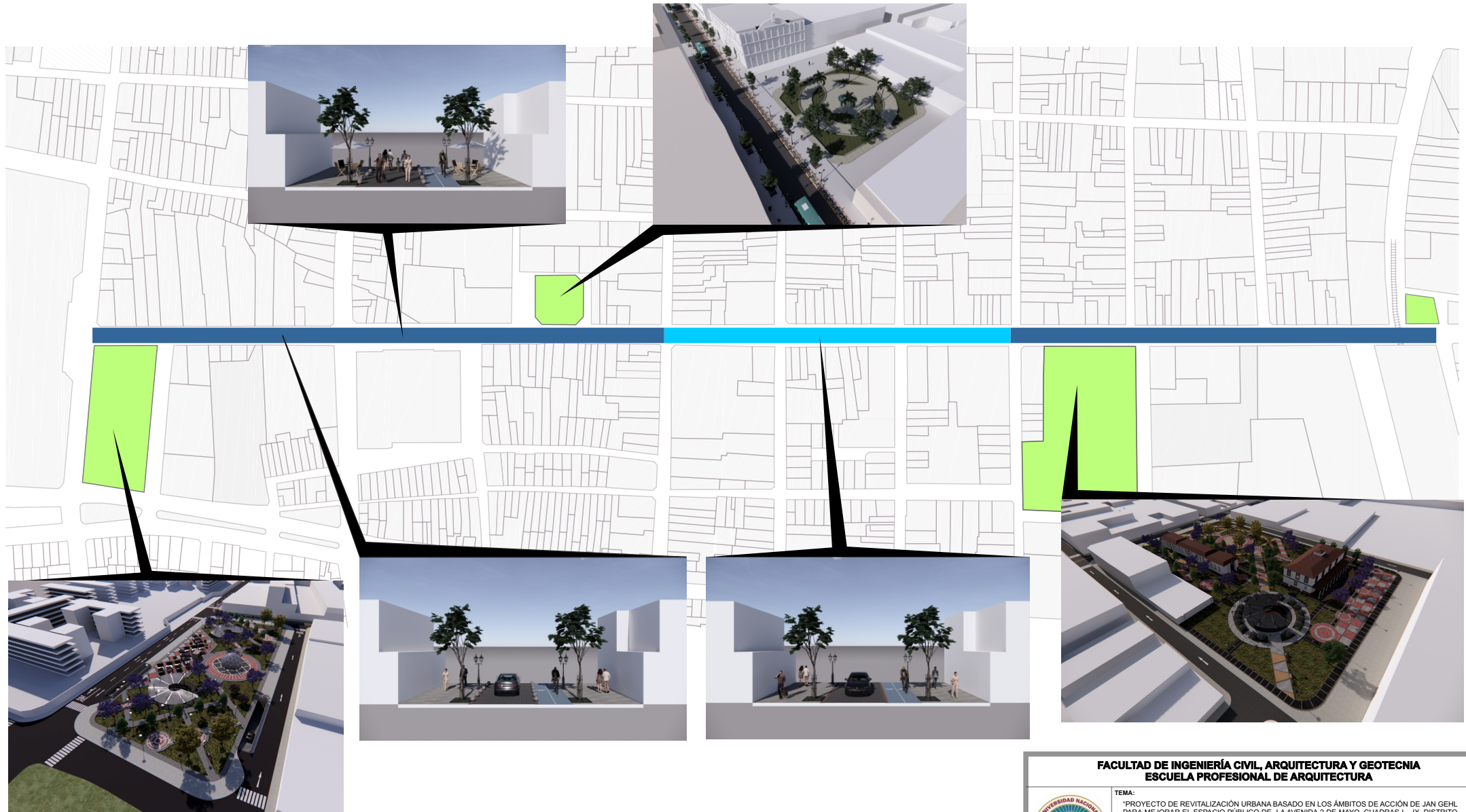
16

PLANO DE:  
SISTEMA DE ESPACIOS ABIERTOS

FECHA:  
MAYO 2021

# SISTEMATIZACIÓN O ESTRUCTURACIÓN

## SISTEMA DE IMAGEN



### FACULTAD DE INGENIERÍA CIVIL, ARQUITECTURA Y GEOTECNIA ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA



TEMA:  
"PROYECTO DE REVITALIZACIÓN URBANA BASADO EN LOS ÁMBITOS DE ACCIÓN DE JAN GEHL PARA MEJORAR EL ESPACIO PÚBLICO DE LA AVENIDA 2 DE MAYO, CUADRAS I – IX, DISTRITO Y DEPARTAMENTO DE TACNA – 2021"

PRESENTADO POR:  
• BACH. ARQ. ALEX DANIEL GAUNA YAPUCHURA

ESCALA:  
INDICA

Nº DE LÁMINA:

PLANO DE:  
SISTEMA DE ESPACIOS ABIERTOS

FECHA:  
MAYO 2021

17