

**UNIVERSIDAD PRIVADA DE TACNA**  
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO  
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA



**“PROPUESTA DE RENOVACIÓN URBANA PARA LA RECUPERACIÓN DEL  
ESPACIO PÚBLICO A TRAVÉS DE LA MOVILIDAD PEATONAL EN LAS  
CUADRAS 05, 06 Y 07 DE LA AV. SAN MARTÍN EN EL CENTRO HISTÓRICO DE  
TACNA, 2021”**

**TESIS**

**Presentado por:**

Bach. Arq. Oscar Alejandro Soto Giglio

**Asesor:**

Mtra. Arq. Rosa Esperanza Torres Miranda

Para Obtener el Título Profesional de:

**ARQUITECTO**

TACNA – PERU

2022

## DEDICATORIA

A Marlene y Oscar por enseñarme a reír, soñar y a mirar siempre el panorama completo de la vida,  
a Norma y Tullio por enseñarme que, sin dudar, si algo tienes y puedes darlo, debes ofrecerlo,  
a Claudia por ser el complemento perfecto de mi locura y sosiego,  
y a Almendra por todo el camino recorrido juntos.

## AGRADECIMIENTOS

A...

... todos quienes me acompañaron durante este camino.

ES.tiempo y AL BORDE, donde personas geniales compartieron y me enseñaron que hay una gran diferencia entre el “trabajar para vivir” y el “vivir para trabajar” porque “primero es la vida, luego la arquitectura”.

A Karla y Flavia por los cafés, los parques, el cine, el teatro y las bicicletas, por enseñarme para qué está hecha la ciudad en realidad... caminarla, recorrerla, sentirla, disfrutarla y vivirla.

A Gabriela, por ser mi mentora desde la primera vez que alguien me explicó la palabra arquitectura y emocionado entendía los conceptos con los que ahora expreso mis conocimientos.

A Rosa por asesorarme con una gran sensibilidad y reflexión sobre el quehacer urbano.

Y a Juan por las alegrías, tristezas, emociones y pasiones de la vida, por compartir la misma idea loca del saber vivir y seguir manteniendo la promesa de nunca dejar de aprender y nunca dejar de enseñar.

## **RESUMEN**

La presente tesis de titulación titulada “Propuesta de renovación urbana para la recuperación del espacio público a través de la movilidad peatonal en las cuadras 05, 06 y 07 de la Av. San Martín en el Centro Histórico de Tacna, 2021” busca mejorar la calidad del tránsito peatonal y vehicular en las cuadras mencionadas de la Av. San Martín, otorgándole al peatón sus derechos esenciales sobre el espacio público y permitiendo su libre circulación por el espacio público. Esta investigación analiza desde un ámbito general hacia un ámbito específico las principales variables de la investigación, como lo son la renovación urbana, el espacio público y la movilidad peatonal y vehicular, logrando proponer un nuevo espacio público con prioridad peatonal y de uso mixto para las cuadras 05, 06 y 07 de la Av. San Martín solucionando la problemática y mejorando las condiciones del espacio público desde su uso hasta la mejora en el desarrollo económico que significa un cambio de modelo urbano para las cuadras antes mencionadas. Esta tesis de titulación se convierte en un instrumento de debate, proporcionando una intervención necesaria para la mejora de la vida urbana en una zona importante de la ciudad.

Palabras clave: renovación urbana, espacio público, movilidad peatonal, centro histórico.

**ABSTRACT**

The thesis titled "Urban renewal for the recovery of the public space through pedestrian mobility in blocks 05, 06 and 07 of San Martín Avenue in the Historic Center of Tacna" seeks to improve the quality of traffic pedestrian and vehicular in the mentioned blocks of San Martín Avenue, granting the pedestrian his essential rights over the public space and allowing its free circulation in the public space. This research analyzes, from a global view to a specific area, the main variables of the investigation, such as urban renewal, public space and pedestrian and vehicular mobility, proposing a new public space with pedestrian priority and mixed use for the blocks 05, 06 and 07 of San Martín Avenue solving the problem and improving the conditions of the public space from its use to the improvement in economic development that means a change of urban model for the mentioned blocks. This thesis becomes an instrument of debate, providing a necessary intervention for the improvement of urban life in an important area of the city.

Keywords: urban renovation, public space, pedestrian mobility, historic center

## **INDICE DE GENERALIDADES**

### **Título:**

“Propuesta de Renovación Urbana para la recuperación del espacio público a través de la movilidad peatonal en las cuadras 05, 06 y 07 de la Av. San Martín en el Centro Histórico de Tacna, 2021”

### **Autor:**

Bach. Arq. Oscar Alejandro Soto Giglio

### **Asesor:**

Mtra. Arq. Rosa Esperanza Torres Miranda

### **Tipo de investigación:**

Investigación mixta

### **Línea de investigación:**

Ciudad, territorio y paisaje

### **Localidad:**

Tacna

### **Duración de la investigación:**

12 meses

## INDICE DE CONTENIDO

DEDICATORIA .....	2
AGRADECIMIENTOS .....	3
RESUMEN – ABSTRACT .....	4
INDICE DE GENERALIDADES .....	6
INDICE DE CONTENIDO.....	7
INDICE DE TABLAS Y FIGURAS .....	12
INTRODUCCIÓN .....	17
1. CAPITULO I: PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN .....	18
1.1. Planteamiento del Problema .....	18
1.1.1. Formulación del Problema.....	18
1.1.2. Problema Principal .....	20
1.4.2. Problemas Específicos.....	20
1.2. Objetivos de la Investigación .....	20
1.2.1. Objetivo General .....	20
1.2.2. Objetivos Específicos .....	20
1.3. Formulación de las Hipótesis .....	21
1.3.1. Hipótesis Principal .....	21
1.3.2. Hipótesis Específicas.....	21
1.4. Justificación de la Investigación .....	21
1.4.1. Importancia de la Investigación .....	21
1.4.2. Viabilidad de la Investigación .....	22
1.4.2. Alcances y Limitaciones de la Investigación.....	22
2. CAPITULO II: MARCO TEÓRICO .....	23
2.1. Antecedentes de la Investigación.....	23
2.1.1. Antecedentes Internacionales.....	23
2.1.1.1. El Caso Copenhague – Dinamarca .....	23
2.1.1.2. El Caso Curitiba – Brasil .....	33
2.1.2. Antecedentes Nacionales .....	40
2.1.2.1. El dominio histórico del espacio público.....	40
2.1.2.2. Procesos de intervención en el Centro Histórico de Lima .....	43
2.1.2.3. “Proyecto para la regeneración urbana peatonal del centro histórico de Lima” .....	50

2.1.2.4. “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”.....	53
2.1.3. Antecedentes Normativos.....	54
2.1.3.1. Normativa internacional.....	54
2.1.3.2. Normativa nacional.....	55
2.1.3.3. Normativa local.....	57
2.1.4. Marco Situacional del Centro Histórico de Tacna.....	61
2.1.4.1. Desarrollo urbano.....	61
2.1.4.2. Sociedad, identidad y cultura.....	66
2.1.4.3. Accesibilidad y seguridad.....	68
2.1.4.4. Actividades cotidianas y vida urbana.....	70
2.1.4.5. Actividades económicas.....	73
2.1.4.6. Formalidad e informalidad.....	76
2.1.4.7. Transporte privado y estacionamientos públicos.....	78
2.1.4.8. Sistema de transporte público.....	80
2.1.4.9. Clima, fauna y vegetación.....	83
2.1.4.10. Contaminación visual y auditiva.....	85
2.1.4.11. Recolección y manejo de residuos.....	87
2.2. Bases Teóricas.....	89
2.2.1. Sobre la Renovación Urbana.....	89
2.2.1.1. La ciudad vital.....	89
2.2.1.2. La ciudad segura.....	91
2.2.1.3. La ciudad sostenible.....	93
2.2.1.4. La ciudad saludable.....	95
2.2.2. Sobre la Recuperación del Espacio Público mediante la Movilidad Peatonal.....	97
2.2.2.1. La dimensión humana.....	97
2.2.2.2. La ciudad como lugar de encuentro.....	99
2.2.2.1. Usos tradicionales del espacio público.....	100
2.2.2.1. Usos actuales del espacio público.....	102
2.2.2.1. Nuevos espacios públicos para una nueva vida urbana.....	105
2.3. Definición de Términos Básicos.....	107
2.3.1. Ciudad.....	107

2.3.2. Centro histórico.....	108
2.3.3. Contexto.....	108
2.3.4. Intervención.....	108
2.3.5. Renovación urbana sostenible.....	108
2.3.6. Espacio público.....	109
2.3.7. Plaza.....	109
2.3.8. Parque.....	109
2.3.9. Sociedad.....	109
2.3.10. Movilidad urbana.....	110
2.3.11. Vehículo.....	110
2.3.12. Peatón.....	111
2.3.13. Reglamento.....	111
3. CAPITULO III: MARCO METODOLÓGICO.....	112
3.1. Identificación de las Variables de Investigación.....	112
3.1.1. Identificación de la Variable Independiente.....	112
3.1.1.1. Indicadores.....	112
3.1.2. Identificación de la Variable Dependiente.....	112
3.1.2.1. Indicadores.....	112
3.2. Clasificación de la Investigación.....	112
3.2.1. Tipo de Investigación.....	112
3.2.1. Nivel de Investigación.....	113
3.2.1. Diseño de Investigación.....	114
3.3. Población y Muestra.....	114
3.3.1. Población.....	114
3.3.2. Muestra.....	114
3.4. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos.....	115
3.4.1. Técnicas.....	115
3.4.2. Instrumentos.....	115
3.5. Ámbito y Tiempo Social de la Investigación.....	116
3.5.1. Ámbito Social.....	116
3.5.2. Ámbito Espacial.....	116
3.5.3. Ámbito Temporal.....	117

4. CAPITULO IV: RESULTADOS .....	118
4.1. Sobre la Renovación Urbana .....	118
4.1.1. Uso de Suelo .....	118
4.1.2. Equipamiento Urbano .....	119
4.1.3. Nivel de Consolidación .....	120
4.1.4. Estado de Construcción .....	121
4.1.5. Antigüedad de la Edificación .....	123
4.1.6. Altura de Edificación .....	124
4.1.7. Estado de Conservación de Inmuebles Patrimoniales y Ambientes Urbano Monumentales .....	125
4.2. Sobre el Espacio Público .....	127
4.2.1. Calidad Espacial de la Cuadra .....	127
4.2.2. Carácter de la Cuadra .....	128
4.2.3. Percepción de Seguridad – Noche/Medianoche .....	129
4.2.4. Lotes Potenciales .....	131
4.2.5. Mobiliario y Paisaje .....	133
4.3. Sobre la Movilidad .....	134
4.3.1. Jerarquía Vial y Principales Ejes .....	134
4.3.2. Dirección de Vías .....	136
4.3.3. Flujo Vehicular y Densidad Peatonal .....	137
4.3.4. Conexiones Vehiculare y Peatonales .....	141
5. CAPITULO V: DISCUSIÓN .....	143
5.1. Visión General de Movilidad Urbana para el Centro Histórico de Tacna .....	143
5.2. Propuesta Específica para la Avenida San Martín en sus cuadras 05, 06 y 07 .....	146
5.3. Reglamentación .....	146
5.4. Estrategias de Intervención .....	147
5.4.1. Intervenciones a Corto Plazo .....	147
5.4.1.1. Ampliación temporal de esquinas .....	148
5.4.1.2. Ampliación temporal de veredas .....	148
5.4.1.3. Mobiliario urbano y vegetación .....	148
5.4.1.4. Estacionamientos para bicicletas .....	149
5.4.1.5. Señalización .....	149

5.4.1.6. Cooperación con comerciantes.....	149
5.4.1.7. Eventos en la calle .....	149
5.4.2. Intervenciones a Mediano Plazo .....	149
5.4.2.1. Cruces elevados.....	150
5.4.2.2. Conexión y continuidad peatonal .....	150
5.4.2.3. Recableado de la iluminación pública .....	150
5.4.2.4. Tratamiento de fachadas .....	151
5.4.3. Intervenciones a Largo Plazo .....	151
5.4.3.1. Pavimentación uniforme .....	151
5.4.3.2. Reactivación del Pasaje Vigil.....	151
5.4.3.3. Activación de puntos culturales .....	152
5.4.3.4. Puesta en valor de inmuebles patrimoniales .....	152
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	153
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	155
ANEXOS.....	158

## INDICE DE TABLAS Y FIGURAS

Figura 1. ....	25
<i>Nyhavn, Copenhague</i> .....	25
Figura 2. ....	27
<i>Plaza Amagertov, Copenhague</i> .....	27
Figura 3. ....	29
<i>Ciclistas en la ciudad de Copenhague</i> .....	29
Figura 4. ....	31
<i>Gammeltov (izquierda) y Radhuspladsen (derecha), Copenhague</i> .....	31
Figura 5. ....	32
<i>Radhuspladsen o Plaza del Ayuntamiento, Copenhague</i> .....	32
Figura 6. ....	35
<i>Corredor de autobuses (izquierda) y Plaza Rui Barbosa (derecha), Curitiba</i> .....	35
Figura 7. ....	36
<i>Accesibilidad en buses y paradas.</i> .....	36
Figura 8. ....	39
<i>Opera de Arame (izquierda) y Parque de Tangúa (derecha), Curitiba.</i> .....	39
Figura 9. ....	40
<i>Trama urbana de la ciudad de Curitiba.</i> .....	40
Figura 10. ....	44
<i>Cerro San Cosme, Lima.</i> .....	44
Figura 11. ....	45
<i>Avenida Abancay, Lima.</i> .....	45
Figura 12. ....	46
<i>Vía Expresa de Paseo de la República, Lima.</i> .....	46
Figura 13. ....	47
<i>Plaza San Martín (izquierda) y Jirón de la Unión (derecha), Lima.</i> .....	47
Figura 14. ....	49
<i>Mercado Central, Lima.</i> .....	49
Figura 15. ....	50
<i>Análisis del Centro Histórico de Lima</i> .....	50
Figura 16. ....	51
<i>Análisis del Centro Histórico de Lima</i> .....	51

Figura 17. ....	52
<i>Propuesta de regeneración urbana para el Centro Histórico de Lima</i> .....	52
Figura 18. ....	53
<i>Propuesta de regeneración urbana para el Centro Histórico de Lima</i> .....	53
Figura 19. ....	62
<i>Tácana Prehispánica en 1536</i> .....	62
Figura 20. ....	63
<i>Plano de la Reducción de Indígenas de San Pedro de Tácana</i> .....	63
Figura 21. ....	64
<i>Rancherías de extramuros</i> .....	64
Figura 22. ....	65
<i>Plano de Siebert de 1861</i> .....	65
Figura 23. ....	67
<i>Antiguo Centro Histórico de la ciudad de Tacna</i> .....	67
Figura 24. ....	69
<i>Paseo Cívico de Tacna por la noche</i> .....	69
Figura 25. ....	70
<i>Uso del espacio público nocturno</i> .....	70
Figura 26. ....	71
<i>Vida urbana en la ciudad</i> .....	71
Figura 27. ....	72
<i>Actividades cotidianas de descanso</i> .....	72
Figura 28. ....	74
<i>Actividad comercial en la Av. Bolognesi</i> .....	74
Figura 29. ....	76
<i>Comercio “informal” y venta ambulante</i> .....	76
Figura 30. ....	79
<i>Tráfico y estacionamientos públicos</i> .....	79
Figura 31. ....	81
<i>Transporte “informal” y vialidad</i> .....	81
Figura 32. ....	84
<i>Parque de la Alameda</i> .....	84
Figura 33. ....	85
<i>Molle y Jacaranda</i> .....	85

Figura 34. ....	86
<i>Contaminación visual en la Av. San Martín</i> .....	86
Figura 35. ....	88
<i>Recojo de basura y limpieza</i> .....	88
Figura 36 .....	90
<i>Desarrollo de la vida urbana</i> .....	90
Figura 37 .....	91
<i>Concepto de calle compartida</i> .....	91
Figura 38 .....	92
<i>Calles seguras en la ciudad</i> .....	92
Figura 39 .....	95
<i>Calidad de los servicios en la ciudad</i> .....	95
Figura 40 .....	96
<i>Espacios urbanos saludables en la ciudad</i> .....	96
Figura 41 .....	97
<i>La ciudad modernista</i> .....	97
Figura 42 .....	98
<i>Espacios urbanos para la gente</i> .....	98
Figura 43 .....	100
<i>El espacio libre como promotor de actividades urbanas y sociales</i> .....	100
Figura 44 .....	103
<i>Plaza San Marcos, Venecia (izquierda) y Phoenix, Arizona (derecha).</i> .....	103
Figura 45 .....	105
<i>Brasilia (izquierda) y The High Line, Nueva York (derecha).</i> .....	105
Figura 46 .....	117
<i>El espacio libre como promotor de actividades urbanas y sociales</i> .....	117
Figura 47. ....	130
<i>Pasaje Vigil (izquierda) y Plaza Mac Lean (derecha), Tacna.</i> .....	130
Figura 48. ....	135
<i>Esquema de Supermanzanas en la ciudad de Tacna.</i> .....	135
Figura 49. ....	137
<i>Sistema de Transporte Público de Lima (SIT).</i> .....	137
Figura 50. ....	143
<i>Propuesta Macro.</i> .....	143

Figura 51. ....	145
<i>Avenida San Martín y Arco Parabólico, Tacna.</i> .....	145

Tabla 01.....	119
<i>Uso de suelo.</i> .....	119
Tabla 02.....	120
<i>Equipamiento Urbano.</i> .....	120
Tabla 03.....	121
<i>Nivel de consolidación.</i> .....	121
Tabla 04.....	122
<i>Estado de construcción.</i> .....	122
Tabla 05.....	123
<i>Antigüedad de la construcción.</i> .....	123
Tabla 06.....	124
<i>Altura de edificación.</i> .....	124
Tabla 07.....	125
<i>Inmuebles patrimoniales.</i> .....	125
Tabla 08.....	126
<i>Estado de conservación.</i> .....	126
Tabla 09.....	127
<i>Calidad espacial de la cuadra.</i> .....	127
Tabla 10.....	129
<i>Carácter de la cuadra.</i> .....	129
Tabla 11.....	131
<i>Lotes potenciales.</i> .....	131
Gráfico 01.....	133
<i>Espacios utilizados en el centro de la ciudad.</i> .....	133
Tabla 12.....	134
<i>Lotes potenciales.</i> .....	134
Tabla 13.....	138
<i>Flujo vehicular.</i> .....	138
Tabla 14.....	139
<i>Densidad peatonal.</i> .....	139
Gráfico 02.....	140
<i>Espacios utilizados en el centro de la ciudad.</i> .....	140

## **INTRODUCCIÓN**

La presente tesis lleva por título “Propuesta de renovación urbana para la recuperación del espacio público a través de la movilidad peatonal en las cuadras 05, 06 y 07 de la Av. San Martín en el Centro Histórico de Tacna” la cual responde a una problemática que deteriora nuestro centro histórico; el incremento del parque automotor y el desplazamiento que este genera sobre los peatones y sus derechos frente al espacio público, espacio que a lo largo de los años ha sido reducido a calzadas o veredas tornándose determinante al momento de establecer criterios de prioridad sobre el espacio público y generando debate sobre un tema que debe discutirse a profundidad actualmente.

El propósito la presente tesis es poner sobre la mesa este tema partiendo de la necesidad de devolver el espacio público a las personas y generar una visión colectiva, contemporánea y coherente sobre cómo debe abordarse esta problemática. Es por esto que en la presente investigación se analiza un ámbito de estudio general y específico para proporcionar valores cuantitativos y cualitativos con un espectro de visión amplio, como el urbanismo lo demanda, y así comprender a profundidad la problemática planteada, encontrando soluciones a corto, mediano y largo plazo, culminando con una propuesta de diseño del espacio público especial para las cuadras trabajadas.

Finalmente se debe señalar que la presente investigación se enfoca en identificar potencialidades en el espacio público del centro histórico de la ciudad de Tacna con el fin de mejorar las cuadras 05, 06 y 07, así como determinar un camino hacia futuras intervenciones, mejoras y nuevos espacios para el confort de la población y la reapropiación del espacio público por medio de las personas que lo utilizan, transitan y disfrutan.

## 1. CAPITULO I: PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

### 1.1. Planteamiento del Problema

#### 1.1.1. Formulación del Problema

El centro de toda ciudad es, sin lugar a dudas, el espacio con mayor movimiento, energía y dinamismo. En la ciudad de Tacna, la avenida San Martín, por albergar infraestructura, servicios y actividades no queda fuera de este proceso evolutivo. El problema común en el centro de una ciudad es normalmente el impacto de su propio desarrollo, situación que fue manifestándose en Tacna a lo largo de las últimas tres décadas, saturando lentamente su estructura urbana, logrando en un momento que esta se modifique, permitiendo nuevos usos que fueron adaptándose en el tiempo, olvidando, en cierta medida, el valor histórico que posee y lo que representa como núcleo convergente de las actividades cotidianas de la población en la ciudad.

En este sentido, como parte del marco situacional que engloba una creciente preocupación frente al deterioro del espacio público en el Centro Histórico de la ciudad de Tacna tenemos los siguientes datos.

Tacna ocupa la octava posición como la ciudad con mayor parque automotor del Perú para el año 2010 compuesto por más de 40,000 vehículos (*Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Tacna 2015 – 2025*, 2015. p. 79), manteniéndose esta posición hasta el año 2019 con un total de 53,271 vehículos (*Compendio Estadístico Perú 2020*, 2020). Bajo este análisis se estima que la mayoría de desplazamientos en la ciudad se dan mediante el transporte público (65%), sin embargo, el transporte actual presenta graves deficiencias en su sistema entre los cuales destacan la baja calidad y seguridad de los servicios, informalidad de las compañías operadoras, rutas duplicadas, rutas diseñadas a manera de anillos, exceso de oferta de servicio en el centro de la ciudad (saturación de vías y contaminación ambiental), falta de ofertas en zonas periféricas, antigüedad del parque vehicular y falta de paraderos y terminales autorizados. (*Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Tacna 2015 – 2025*, 2015. p. 79).

Así mismo, el transporte público en la ciudad de Tacna está organizado en 38 rutas de transporte, conformadas por 110 empresas particulares en las que operan cerca de 1200 vehículos entre combis y minibuses (*Diagnóstico y Propuesta para un sistema de Movilidad Urbana Sostenible en la Ciudad de*

*Tacna*, 2016). Además, al año 2011 este contaba con: 418 combis y 699 microbuses, el cual se distribuye en rutas que poseen itinerarios y datos operacionales obtenidos de manera empírica, sin ninguna metodología que justifique el diseño de la ruta, cantidad de vehículos, frecuencias, velocidad, etc. A esto se suman las unidades que realizan el servicio de taxi con un total de 6,542 vehículos al año 2012, distribuidas en: 48 empresas de radio taxi, 19 comités de taxi y 21 asociaciones de taxi, generando gran congestión en las vías principales de la ciudad, sobre todo en horarios de mayor demanda. (*Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Tacna 2015 – 2025*, 2015. p. 80).

Por este motivo el mayor problema que afronta actualmente la avenida San Martín es su capacidad de flexibilidad y funcionalidad frente a la falta de espacio público y al deficiente sistema de movilidad urbana y peatonal que existe en la ciudad, el cual sólo incentiva el incremento del parque automotor público y privado, fragmentando las actividades productivas diarias y cotidianas de la población. En este sentido el espacio público, agente importante y catalizador de dinámicas y usos en una ciudad, se convierte en un espacio más dentro de la trama urbana del centro de la ciudad, restándosele importancia y excluyendo al ser humano como principal usuario desde su concepción básica, lo cual trae consigo un problema urbano común: la equivocada priorización de los flujos vehiculares por encima de las actividades peatonales en el espacio urbano, que en la actualidad simplemente se desarrollan conforme la ciudad crece físicamente, sin nociones de un sistema de movilidad urbano y peatonal adecuado y contextualizado para esta, en donde se respete la movilidad, la vida urbana y la convivencia en el espacio ofreciendo mayores áreas para su seguridad y disfrute.

Es así que, frente al incremento de vehículos y peatones, la organización del espacio público en el Centro Histórico y en específico sobre las cuadras 05, 06 y 07 de la avenida San Martín, se ve disminuida y consumida en su uso y área útil, generando flujos poco productivos los cuales impiden la libre movilidad del peatón, disminuyen enormemente las actividades sociales, culturales y de esparcimiento y devalúan inmuebles históricos de la ciudad, importantes para la memoria colectiva del ciudadano. Esta situación trae consigo el deterioro acelerado de las viviendas abandonadas y la desarticulación progresiva entre

espacios públicos y ejes importantes, quebrando una continuidad necesaria para una movilidad eficiente del peatón y el vehículo por la ciudad.

### **1.1.2. Problema Principal**

¿La propuesta de un proyecto de renovación urbana en las cuadras 05, 06 y 07 de la Av. San Martín recuperará el espacio público a través de la práctica de la movilidad peatonal?

### **1.1.3. Problemas Específicos**

¿La rehabilitación de espacios urbanos de tránsito y descanso en las cuadras 05, 06 y 07 de la Av. San Martín mejorarán el desplazamiento y las actividades del peatón?

¿La revitalización de los flujos de movimiento vehiculares y peatonales de forma integrada en las cuadras 05, 06 y 07 de la Av. San Martín, priorizará al peatón frente al vehículo motorizado?

## **1.2. Objetivos de la Investigación**

### **1.2.1. Objetivo General**

Proponer un proyecto de renovación urbana en las cuadras 05, 06 y 07 de la Av. San Martín para recuperar el espacio público a través de la práctica de la movilidad peatonal.

### **1.2.2. Objetivos Específicos**

Rehabilitar espacios urbanos de tránsito y descanso en las cuadras 05, 06 y 07 de la Av. San Martín para mejorar el desplazamiento y las actividades del peatón.

Revitalizar de forma integrada los flujos de movimiento vehiculares y peatonales en las cuadras 05, 06 y 07 de la Av. San Martín, para priorizar al peatón frente al vehículo motorizado.

### **1.3. Formulación de las Hipótesis**

#### **1.3.1. Hipótesis Principal**

La propuesta de proyecto de renovación urbana en las cuadras 05, 06 y 07 de la Av. San Martín recuperó el espacio público a través de la práctica de la movilidad peatonal.

#### **1.3.2. Hipótesis Específicas**

La rehabilitación de espacios urbanos de tránsito y descanso en las cuadras 05, 06 y 07 de la Av. San Martín mejoró el desplazamiento y las actividades del peatón.

La revitalización de los flujos de movimiento vehiculares y peatonales de forma integrada en las cuadras 05, 06 y 07 de la Av. San Martín, priorizó al peatón frente al vehículo motorizado.

### **1.4. Justificación de la Investigación**

#### **1.4.1. Importancia de la Investigación**

El motivo de la presente investigación nace a partir de un periodo de observación urbana, mediante el cual se buscó capturar una problemática social actual, constante y progresiva. Es así que la presente investigación titulada: *“Propuesta de Renovación Urbana para la recuperación del espacio público a través de la movilidad peatonal en las cuadras 05, 06 y 07 de la Av. San Martín en el Centro Histórico de Tacna, 2021”* permite abordar el problema de la falta de espacio público y la deficiente movilidad urbana que en los últimos años ha cobrado mayor importancia, sobre todo por las posibilidades de desarrollo y crecimiento social, cultural, económico y productivo que proporcionaría su mejora.

Además, esta investigación se lleva a cabo por el interés de solucionar la disparidad que existe actualmente entre el vehículo y el peatón sobre el espacio público, siendo su principal utilidad la de mejorar el sistema de movilidad urbana y peatonal y revitalizar el espacio público en la avenida San Martín y el Centro Histórico de la ciudad, dándole importancia al cambio de paradigma que significa modificar los patrones de uso del espacio público en la urbe.

Por estos motivos la propuesta se enfoca en intervenir las cuadras 05, 06 y 07 de la avenida San Martín entendiéndola como una intervención puntual parte

de un proceso mayor de planificación para lograr una mejora sustancial del espacio urbano y así poder renovar la calidad espacial de las calles, plazas, parques y pasajes del Centro Histórico, otorgándole a estos nuevos espacios un lugar de encuentro con el peatón y con las actividades que éste realiza, la mejora de la plusvalía de los inmuebles, una mejor iluminación nocturna y un nuevo mobiliario urbano adecuado al tiempo, al entorno y al contexto, entre otras intervenciones de diseño urbano contemporáneas, sociales e inclusivas.

#### **1.4.2. Viabilidad de la Investigación**

Respecto a la viabilidad de la investigación se cuenta con el acceso a la información necesaria, ya que la toma de información es de carácter público, además, se cuenta con los recursos financieros y materiales necesarios para la toma de la información, así como con el tiempo respectivo para el levantamiento de datos relevantes.

#### **1.4.3. Alcances y Limitaciones de la Investigación**

Respecto a los alcances y limitaciones de la presente investigación, es de conocimiento público la escasa información relacionada a índices, estadística y observación de las dinámicas sociales en el espacio público de nuestra ciudad, así como datos y análisis del comportamiento de la movilidad urbana (peatonal y vehicular) en el Centro Histórico de Tacna. Por este motivo se asume la tarea de recabar la información necesaria de manera precisa sobre los datos más relevantes e importantes para el correcto desarrollo de la presente investigación, además de servir como futuro aporte de libre uso para el conocimiento de las dinámicas urbanas en el centro de la ciudad de Tacna.

## 2. CAPITULO II: MARCO TEÓRICO

### 2.1. Antecedentes de la Investigación

#### 2.1.1. Antecedentes Internacionales

##### 2.1.1.1. El Caso Copenhague – Dinamarca

##### 2.1.1.1.1. Una ciudad mejor paso a paso

Para Gehl y Gemzøe (2002) la peatonalización de una de las calles más antiguas de Copenhague en el año 1962 significó el inicio de una serie de intervenciones que rehabilitaron la ciudad. Durante un periodo de cuatro décadas, se transformaron poco a poco muchas de las calles y plazas del centro urbano en espacios parcial o totalmente libres de automóviles. Mejoraron, así, las condiciones para el paseo y otras actividades de ocio urbano en el centro de la ciudad. Estudios sistemáticos del desarrollo de la ciudad muestran un marcado incremento de actividades relacionadas con dichas mejoras. La supresión del tráfico por el centro, junto con opciones para aparcar cada vez más limitadas, han contribuido a la reducción del tráfico rodado. Al mismo tiempo, una política dirigida a la creación de mejores condiciones para circular en bicicleta ha fortalecido la posición de Copenhague como “*la ciudad de la bicicleta*”.

##### 2.1.1.1.2. La ciudad

Copenhague, capital de Dinamarca, cuenta con una población de 1,3 millones de habitantes. Fundada hacia el 1100, creció poco a poco a partir de una pequeña villa de pescadores protegida por un castillo, hasta convertirse en un animado puerto comercial. Su nombre significa precisamente “*puerto de mercaderes*”. En términos de estructura, Copenhague es una típica ciudad europea, que creció dentro de las fortificaciones que rodean el puerto, lo que dio lugar a su forma característica. Se conservan aún intactos importantes fragmentos de los fosos y los baluartes de los siglos XVII y XVIII, algunos de los cuales están ocupados hoy por los parques de la ciudad. A pesar de que los grandes incendios ocurridos en el siglo XVIII borraron prácticamente toda la traza de los edificios medievales, el centro de la ciudad ha conservado una buena parte del trazado medieval de sus calles.

Ghel y Gemzøe (2002) mencionan también que muchas de las edificaciones del centro de Copenhague proceden de años posteriores a los grandes incendios sufridos en la ciudad, es por esto que existen edificios de entre

cuatro y cinco pisos con fachadas relativamente pequeñas pero que aportan a la imagen urbana un ritmo variado e interesante y aunque estas edificaciones sufrieron diversos cambios gran parte de la ciudad conserva su estilo neoclásico que predomina desde los inicios del siglo XIX.

Así mismo, en Copenhague predomina el carácter económico en el centro de la ciudad siendo este el área de negocios más importante de la ciudad en donde aún existen tiendas de moda y variedad de tiendas retail, además de otras funciones. Gran parte de los edificios del centro de la ciudad poseen tiendas en su primer nivel, oficinas en sus otros niveles y rematando con viviendas en las partes altas. Actualmente viven alrededor de 6800 personas en el centro de la ciudad que en comparación con otros estudios representa uno de los índices de habitabilidad más altos de Europa. El centro histórico de la ciudad alberga además un gran número de instituciones culturales, así como una parte importante de la Universidad de Copenhague y otras casas de educación superior contabilizando un total de 14000 estudiantes que se movilizan en esta zona. Es por esto que el casco urbano de la ciudad posee muchos de los elementos básicos necesarios para un adecuado desarrollo de la vida urbana en un ambiente tan complejo como el centro de una ciudad.

#### 2.1.1.1.3. La política del espacio público, muchos pasos pequeños hacia una ciudad mejor

Ghel y Gemzøe (2002) sostienen que años antes a 1962, debido al alto crecimiento del parque automotor y la presión que este ejercía, muchos de los parques y plazas se utilizaban como estacionamiento de vehículos y el centro se veía saturado de tráfico automovilístico. Durante los siguientes años, el tráfico que llegó a dominar el centro de la ciudad de Copenhague, empezó a reducirse, así como el estacionamiento de vehículos en las calles, plazas y parques atrayendo dinámicas urbanas distintas a las que existían con una ciudad donde prevalecía el automóvil tanto en tránsito como estacionado. La imagen de una ciudad abarrotada por vehículos cambió drásticamente por una en donde empezada a tomar importancia la participación del peatón como agente socializador y generador de dinámicas sociales en el espacio público.

Figura 1.  
Nyhavn, Copenhague



*Nota.* Transformación de Nyhavn, Copenhague de estacionamiento (1980) a la calle más popular de la ciudad en la actualidad. Adaptado de *Nuevos espacios urbanos* (p. 54), por J. Gehl y L. Gemzøe, 2002, Editorial Gustavo Gili.

Gran cantidad de plazas y calles cambiaron de uso, convirtiéndose en peatonales ofreciendo actualmente a los peatones muchas opciones de recreación y ocio durante el paseo por estos ejes restringidos al vehículo. La peatonalización de la ciudad inicio con la intervención a la calle principal del centro urbano llamada Stroget, esta intervención comenzó en el año de 1962 como un proyecto piloto. En los años de reconstrucción de las ciudades alemanas posterior a la segunda guerra mundial se habían reconstruido calles y otorgado el uso peatonal, de tal manera que estas calles adquirieran una dinámica comercial e impulsen el crecimiento de las metrópolis devastadas. En este sentido, Copenhague toma como inspiración este sistema aplicándolo a su calle más emblemática. Pese a existir un sustento técnico y probado para la peatonalización de 1,1 km. de calle, esta fue considerada por la ciudad como una “quimera” (animal mitológico conformado por varias partes de otros animales) generando un intenso debate acerca de su pertinencia. Ghel y Gemzøe (2002) señalan que uno de los argumentos utilizados fue el de que “*las calles peatonales no tendrían éxito jamás en Escandinavia*”. Por otra parte, los comerciantes mencionaban que “*la falta de coches iba a conllevar una disminución de la clientela y, por consiguiente, la falta de negocio*”. Otras personas protestaban diciendo: “*¡Somos daneses, no italianos!*” o “no hay tradición de vida pública al aire libre en Escandinavia”, frase que de cierta manera representaba la realidad. Sin embargo, la realidad retrataba la falta que tenían los daneses en desarrollar una vida urbana en espacios públicos. Fue así que en poco tiempo Stroget se convirtió en la calle más importante de la ciudad. Los comerciantes de la calle

comprendieron que una peatonalización significa más ventas por la cantidad de personas que pasan a pie y pueden detenerse a comprar, a diferencia de las personas en vehículos.

Es así que los siguientes años continuaron con intervenciones de plazas y calles, como la de 1968 donde se peatonalizó la primera calle en sentido nortesur en la ciudad seguida por otra intervención en 1973, formándose en el tiempo una red de calles completamente peatonalizadas con prioridad para el peatón sobre el vehículo, las cuales generan un transporte “*a pie*” efectivo. Actualmente la ciudad de Copenhague puede caminarse fácilmente de extremo a extremo, siendo la movilidad peatonal el 80% de los desplazamientos producidos dentro del centro de la ciudad.

Así mismo, Ghel y Gemzøe (2002) afirman que ya en 1962 se empezaron a desarrollar actividades de recreación y ocio urbano al reducirse la capacidad de estacionamiento en plazas cercanas a las zonas peatonalizadas. A lo largo de los siguientes 30 años, se eliminaron estacionamientos vehiculares en 18 plazas, liberando estos espacios para los peatones. En 1962, después de la peatonalización de la calle Stroget se determinó que existían 15,800 m<sup>2</sup> de área peatonal. Para el año 2000, después de 38 años el área correspondiente a parques, calles y plazas libres de vehículos se incrementó en 100,000 m<sup>2</sup>, aproximadamente 6 veces más grande que la existente en 1962. La ampliación de áreas sin vehículos y/o estacionamientos ha generado tres ventajas no contempladas anteriormente. Los ciudadanos y vecinos del centro de Copenhague han podido desarrollar nuevas actividades enriqueciendo la cultura urbana como la recreación en parques urbanos o la realización de actividades al aire libre en áreas recuperadas a la ciudad. A la par, los propietarios de vehículos han tenido el tiempo necesario para comprender que no es sencillo ingresar al casco urbano central y tratar de estacionar en él, resultando mucho más fácil el utilizar una bicicleta o el transporte público, sin considerar los gastos en combustibles y problemas medioambientales que ocasionan el uso de dichos vehículos. Finalmente, de esta manera los ciudadanos han visto una oportunidad para cambiar hábitos y sobre todo su modelo de vida, optando por una más saludable, respetuosa, sociable y completa, a fin de mejorar las interacciones urbanas y de alguna manera educarnos sobre el vivir en comunidad.

Figura 2.  
Plaza Amagertorv, Copenhague



*Nota.* Vista aérea de la plaza Amagertorv ubicada en la calle principal de Copenhague, Stroget, peatonalizada en 1962. Adaptado de *Nuevos espacios urbanos* (p. 55), por J. Gehl y L. Gemzøe, 2002, Editorial Gustavo Gili.

Finalmente, a lo largo de los años se ha facilitado en la política danesa la toma de decisiones que lleve a pequeñas intervenciones con probada repercusión en otros contextos y de esta manera convertir el centro de la ciudad de Copenhague en un espacio dinámico, atractivo y con un bajo número de automóviles, así como un elevado número de dinámicas urbanas que enriquecen la vida urbana. Teniendo en cuenta los parámetros de vida escandinavos, este desarrollo es consecuencia de una serie de pequeños pasos y proyectos que fueron engranándose como una gran estrategia para la transformación del centro de la ciudad, convirtiéndolo en un centro vital y dinámico.

#### 2.1.1.1.4. Espacio urbano y política de tráfico

Para Ghel y Gemzøe (2002) durante los últimos años, el estacionamiento en la ciudad se viene reduciendo entre un 2% y 3% cada año, bajo el mérito de conseguir más espacio para la nueva vida urbana de la ciudad. Las personas que aun conducen vehículos han aceptado el incremento de las tarifas por estacionamiento y muchos otros han decidido dejar el auto en casa y tomar medios alternativos como el transporte público, el caminar o utilizar una de las redes de bicicletas más amplias del mundo. Esta red viene ampliándose año tras año, de tal modo que hoy en día resulta mucho más conveniente utilizar la bicicleta por la red de ciclovías de Copenhague. Es por esto que muchas de las personas la utilizan para ir a trabajar. Durante finales de la década de los noventa

una gran cantidad de desplazamientos (alrededor de un tercio de la población de la ciudad) se realizaban en bicicleta, el otro tercio en transporte público y el resto en automóvil privado. Con el pasar del tiempo el uso de la bicicleta se ha convertido en una prioridad, resultando ser un medio seguro y sencillo desde lo económico hasta lo práctico, lo cual resulta anecdótico cuando entre los ciclistas podemos encontrar a políticos, actores o personalidades danesas entre otros, bajo un sistema que invita a la igualdad cuando se trata de movilizarse por la ciudad.

Una nueva iniciativa implementada en la zona central de la ciudad con el fin de promover el uso de las bicicletas y las ciclovías es el de: bicicletas gratuitas, las cuales están financiadas con publicidad y al igual que un carrito de supermercado, el usuario simplemente realiza un depósito en caja, utiliza la bicicleta y la deja en el punto más cercano a su destino, cobrando lo depositado luego de su uso, este sistema cuenta con más de 2000 bicicletas distribuidas en 126 puntos repartidos a lo largo de todo el centro de la ciudad.

Ghel y Gemzøe (2002) mencionan como un dato importante a considerar que a lo largo de los últimos 25 años el tráfico de bicicletas en Copenhague se ha incrementado en un 65%. Por otra parte, el tráfico vehicular se ha mantenido constante desde 1970 hasta la actualidad, incluso después de haberse incrementado el número de automóviles dentro del área metropolitana. El hecho de que, dentro de los límites de la ciudad, se haya mantenido constante el número de automóviles desde 1970, poco más de un cuarto de siglo, representa un caso de estudio particular y un suceso raro para los parámetros europeos.

Para Ghel y Gemzøe (2002) al restringirse la circulación de vehículos y al mismo momento restar los estacionamientos existentes se logró disminuir el tráfico de autos en el centro de la ciudad. Durante la década de 1990 se eliminaron alrededor de 600 espacios para estacionar del centro de Copenhague, lo cual deja a la ciudad con alrededor de 3000 estacionamientos actualmente, de los cuales dos tercios están distribuidos en los laterales de las vías junto al borde de las veredas. Demostrando la ciudad que no necesita más parqueos y funciona correctamente permitiendo más apertura a la vida y dinámicas urbanas. Esto la convierte en una de las ciudades con menos cantidad de estacionamientos tiene, por ejemplo, la ciudad de Estocolmo cuenta con 8000 espacios dentro de su centro urbano mientras que Oslo posee 4800, cifras aún altas respecto a lo alcanzado en Copenhague.

Figura 3.  
*Ciclistas en la ciudad de Copenhague*



*Nota.* Las bicicletas como uno de los principales vehículos de conexión en el sistema de transporte de Copenhague. Adaptado de *Nuevos espacios urbanos* (p. 56), por J. Gehl y L. Gemzøe, 2002, Editorial Gustavo Gili.

#### 2.1.1.1.5. Proyectos en el centro y en áreas residenciales de los alrededores

Gehl y Gemzøe (2002) detallan que el jefe de arquitectura de la ciudad de Copenhague describió las diversas intervenciones en los espacios públicos del centro como las “*perlas de un collar*”, ya que cada proyecto de plaza elaborado en esta parte de la ciudad se une con otros de similar envergadura mediante vías y caminerías formando una red. Muchos de estos diseños conservaron el estilo sencillo y la materialidad de la arquitectura danesa con sutiles notas contemporáneas. Es común reconocer las típicas baldosas de hormigón distribuidas en tiras separadas por adoquines de piedra. En zonas más modernas las baldosas se convierten en losas de concreto divididas por baldosas de granito dándole una connotación más moderna a la intervención, sin restar la tradición que merece por su ubicación en el corazón de la ciudad. La primera fase inicio con la pavimentación y transformación de vías en espacios peatonales, siguiéndoles las intervenciones en plazas y parques priorizando las actividades del ciudadano en el espacio público sobre todo actividades relacionadas a la recreación, estar y ocio.

A lo largo de los últimos tiempos, el trabajo de rehabilitación ha continuado en calles, plazas y parques en los alrededores del centro urbano de Copenhague. En plazas como Sankt Hans Torv, la cual ejemplifica la renovación de una plaza ubicada en una zona residencial con una gran cantidad de habitantes

Durante los últimos años ha continuado el trabajo de rehabilitación de las plazas y las calles en una serie de áreas residenciales de los alrededores. En la

actualidad la autoridad urbana de la ciudad se encuentra trabajando en la mejora de las grandes vías de la ciudad las cuales además poseen gran cantidad de tráfico convirtiéndose en una labor pendiente del municipio.

#### 2.1.1.1.6. De las calles comerciales al foro público

Para Ghel y Gemzøe (2002) es muy común encontrar información en las bases de datos municipales sobre transporte público, analizándose flujos, rutas, incremento del parque automotor, tráfico, etc. Por el contrario, es poco probable que nos encontremos con un municipio que posea similares análisis respecto a los peatones. Copenhague destaca como una ciudad preocupada por el bienestar social. Es por esto que desde 1968 el Centro de Investigación sobre el Espacio Público de la Escuela de Arquitectura de Copenhague, ha venido recopilando datos sobre el uso de los espacios públicos en la ciudad y las actividades que realiza la sociedad en él. Una serie de estudios realizados en los años de 1968, 1986 y 1995, soportados con otros estudios específicos realizados entre estos años, concluyen con el análisis del desarrollo de la vida urbana en los espacios públicos de la ciudad, reconociendo grandes mejoras a partir del año 1962. Toda esta información se recopiló en el libro *“Public spaces – public life, Copenhague 1996”*, publicado en ese mismo año. Estos estudios mostraron como en 1968 las primeras calles peatonalizadas gozaban de vida al albergar a peatones realizando paseos y compras. Sin embargo, al desaparecer por completo los vehículos, empezaron a llegar músicos callejeros a la zona siendo desalojados por la policía ya que solo se entendía que este espacio debería albergar paseos y compras mas no música, artes o cultura, utilizándose las calles solo como espacios comerciales.

Durante el año de 1986 la cultura de la vida urbana cobra más importancia en la ciudad generando un incremento de actividades sociales en esta suerte de momento de intercambio social y cultural en el espacio público. Estos espacios saturados anteriormente por vehículos y luego transformados en vitrinas de exposición habían evolucionado denominándolos como *“el mayor foro público del país”*. En este sentido Ghel y Gemzøe (2002) señalan que para ingresar a este espacio no se requiere entrada ni invitación ya que depende únicamente de como la persona desea entretener o ser entretenida en este nuevo espacio abierto

al intercambio y a la cultura, logrando así un espacio público mucho más animado.

Figura 4.  
*Gammeltorv (izquierda) y Radhuspladsen (derecha), Copenhague*



*Nota.* Gammeltorv (izquierda) y Radhuspladsen o Plaza del Ayuntamiento (derecha), dos de las plazas más usadas de la ciudad. Adaptado de *Nuevos espacios urbanos* (p. 58), por J. Gehl y L. Gemzøe, 2002, Editorial Gustavo Gili.

El último estudio general de la ciudad (1995) muestra que este desarrollo ha continuado y que actualmente las actividades de ocio en la ciudad experimentan un fuerte crecimiento.

Las actividades peatonales se han estabilizado desde el gran crecimiento experimentado inmediatamente después de que las calles principales se convirtieran en peatonales en la década de los sesenta y a comienzos de la de los setenta. De este modo, durante los últimos años no ha crecido el número de peatones en las calles, entre otras razones porque durante gran parte del tiempo la capacidad de la calle se utiliza al máximo. Lo que ha cambiado drásticamente es, sin embargo, el volumen del resto de actividades. En los veintisiete años de continuo desarrollo de la vida pública, el número de gente que interviene en actividades de ocio en calles y plazas del centro en un día de verano se ha multiplicado por 3,5. En este sentido, es interesante señalar que la extensión de la superficie cerrada al tráfico rodado se ha multiplicado por 3,5 entre 1968, año del primer estudio, y 1995. Cada 14 m<sup>2</sup> de zona peatonal ampliada, otro habitante de Copenhague aparece dispuesto a disfrutar lo que la ciudad ofrece.

Un importante factor en el notable crecimiento experimentado por las actividades peatonales estacionarias ha sido el desarrollo en la ciudad de una cultura de la terraza. Cuando en la década de los sesenta se establecieron las primeras calles peatonales, las terrazas al aire libre eran prácticamente nunca

antes vistas en Copenhague. A partir de ese momento se ha ido instaurando una cultura de uso de terrazas lentamente, actualmente la ciudad ofrece más de 5000 sillas en exteriores, las cuales suelen ser ocupadas si el día es soleado. Es así que finalmente se ha incorporado una nueva costumbre social al mundo escandinavo, la cultura de utilizar la terraza, trayendo consigo mejoras sociales y del uso del espacio público y su calidad en el centro de la ciudad. Un recorrido por las calles de Copenhague en verano muestra el cambio de paradigma incorporado a la vida cotidiana del danés y su aceptación a una práctica que hace veinte o treinta años atrás se habría considerado inconcebible. Ha nacido una nueva forma de utilizar la ciudad, incorporándose a la memoria colectiva una nueva cultura urbana o una parte de esta que nace en el compartir estos espacios colocando en entredicho la antigua creencia que el danés nunca utilizaría el espacio público.

Figura 5.

*Radhuspladsen o Plaza del Ayuntamiento, Copenhague*



*Nota.* Rehabilitación de la Plaza del Ayuntamiento en 1995. Adaptado de *Nuevos espacios urbanos* (p. 59), por J. Gehl y L. Gemzøe, 2002, Editorial Gustavo Gili.

Comúnmente el clima templado de Copenhague hacía pensar que el espacio público no sería muy utilizado en cierta época del año, limitando así la vida urbana en el espacio público, es por esto que los servicios al aire libre inician junto con la llegada de la primavera, continuando hasta la época de otoño, pese a esto la vibrante necesidad de utilizar el espacio urbano por parte de la sociedad ha empujado a que esta temporada cubra siete meses del año, entre abril y noviembre, incluso queriendo prolongarlo hasta la época de Navidad.

El cambio durante el tiempo de ser una ciudad que priorizaba sus vías y calles con vehículos automotores a ser una ciudad que albergue actividades urbanas en los espacios públicos habla bien del cambio de paradigma que ha

existido. Los ciudadanos de la ciudad de Copenhague se han adecuado a disfrutar los espacios públicos, las dinámicas sociales que se presentan cada día y la propia vida urbana que bajo estos parámetros es mucho más rica.

#### 2.1.1.2. El Caso Curitiba – Brasil

##### 2.1.1.2.1. Esfuerzos orientados hacia la sostenibilidad, el transporte y el espacio público

Curitiba es una ciudad brasileña que cuenta con una población de más de un millón de habitantes. A pesar de que esta ciudad se desarrolló a un ritmo inusualmente rápido, una planificación a largo plazo fue la base de este crecimiento, mientras que una política urbana versátil dio a la ciudad y a sus habitantes una buena base financiera y mejores condiciones de vida. El desarrollo urbano ha seguido un plan en forma de mano, con una serie de corredores construidos alrededor de los bulevares centrales, con prioridad para los autobuses urbanos y el “*metro sobre neumáticos de goma*”. Las medidas culturales, ecológicas, económicas, sociales y de tráfico forman parte de la política general de la ciudad, que posee además superficies de ocio bien diseñadas y un centro urbano peatonal admirable. Los resultados de la planificación de Curitiba son únicos, sobre todo comparados con ciudades de similar tamaño y desarrollo económico en otras partes del mundo.

##### 2.1.1.2.2. La ciudad

Hoy en día, la ciudad de Curitiba, situada al sur de Brasil, es el centro administrativo del Estado de Paraná, y cuenta con una población de 1,5 millones de habitantes. La ciudad, fundada por colonos portugueses en 1693, fue durante los siglos siguientes un remanso comercial para la región agrícola de los alrededores. La población local aumentó poco a poco con la llegada de emigrantes alemanes, italianos, polacos y ucranianos, de modo que en 1943 la ciudad contaba con una población de 120,000 habitantes. La emigración a las ciudades en la posguerra contribuyó a aumentar la población de Curitiba, que alcanzó los 470,000 habitantes en 1965, con una tasa de crecimiento anual del 5,6%. En 35 años, entre 1965 y 2000, la población de la ciudad se triplicó.

Este rápido crecimiento urbano ilustra la imagen colonial que ofrece la ciudad. Todavía es posible reconocer el entramado tradicional de la época

colonial en los barrios del centro. Sin embargo, en Curitiba no existe un sistema único de calles, sino más bien diversos entramados con diferentes direcciones adaptadas al paisaje. Los suburbios de la ciudad son el resultado de otras ideologías más modernas de planificación. Además de sus funciones como centro administrativo y cultural de la región, la ciudad posee hoy en día un comercio y una industria de gran actividad.

Un rasgo reconocible, tanto en el centro como en la periferia, es la densidad de la edificación, con numerosos edificios altos que proporcionan a la ciudad su característica silueta. Si observamos de cerca los edificios más altos, reconoceremos los distintos principios que se pusieron en práctica. Al contrario que la mayoría de otras ciudades de rápido crecimiento del mundo, Curitiba ha conseguido canalizar y controlar este crecimiento, al tiempo que ha mejorado las condiciones de vida en diferentes zonas.

#### 2.1.1.2.3. Un crecimiento urbano controlado y una planificación visionaria

El punto de partida fue el plan general de 1965, desarrollado por Jorge Wilhelm. Los tres objetivos principales de este plan eran disminuir la presión del tráfico y preservar el casco histórico para que el crecimiento urbano pasara a ser de radial a lineal a lo largo de los corredores de transporte y, finalmente, para controlar el crecimiento de las áreas existentes de la ciudad.

Ghel y Gemzøe (2002) señalan que este plan continuo con su desarrollo a lo largo de los años siguientes, en donde prevalecía un plan de tipo lineal con cinco corredores también lineales, extendiéndose a partir del centro de la ciudad. Estos corredores contaban con la particularidad de tener a su alrededor un bulevar de edificios de gran tamaño que iban reduciéndose según el largo del trayecto de la línea, así como carriles destinados a los vehículos de transporte públicos, bicicletas y al tráfico local.

Figura 6.  
*Corredor de autobuses (izquierda) y Plaza Rui Barbosa (derecha), Curitiba*



*Nota.* Carriles exclusivos de transporte público (izquierda) y la Plaza Rui Barbosa donde tres grandes terminales de autobuses hacen posible un intercambio fácil entre las diferentes líneas. Adaptado de *Nuevos espacios urbanos* (p. 69), por J. Gehl y L. Gemzøe, 2002, Editorial Gustavo Gili.

Para mantener el orden en este nuevo sistema, una pieza fundamental fue la creación de un órgano de planificación independiente, el Instituto para la Investigación y la Planificación Urbana (IPPUC), el cual colaboro con grandes desafíos y tareas asignadas. Estos esfuerzos por planificar la ciudad se vieron aún más respaldados bajo el mandato del alcalde Jamie Lerner, arquitecto de profesión que había apoyado en el desarrollo de los anteriores planes. A lo largo de sus tres periodos de gobierno entre los años de 1972 y 1992, visiono el crecimiento de la ciudad y su planificación a lo largo del tiempo. En 1992, tras sus años como alcalde fue elegido como gobernador del estado de Paraná, sucediéndolo como alcalde el urbanista Cassio Taniguchi.

En 1973 se desarrolló un área netamente industrial en la ciudad y desde ese momento se empezaron a acondicionar nuevas zonas similares en la ciudad. En la actualidad existen gran cantidad de espacios destinados a la industria en la ciudad, formados de manera planificada y de manera anecdótica, estos espacios albergan a marcas como Renault, Chrysler, BMW y Audi, aunque la ciudad paradójicamente prefiere el transporte público al auto privado el cual, algunas de estas marcas, ofrecen. Así mismo, también se incorporaron programas que fortalecieron áreas sociales y culturales, con el fin de mejorar los niveles de salud, educación, el acceso directo y sin barreras a la cultura y fortalecer la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. Bajo este modelo, la ciudad de Curitiba ha alcanzado estándares mucho más altos que cualquier otra ciudad de Brasil.

#### 2.1.1.2.4. El metro sobre neumáticos

Para Ghel y Gemzøe (2002) uno de los elementos centrales en el desarrollo planificado de la ciudad de Curitiba fue la manera en cómo se organizó el sistema de transporte público. Es rescatable el nivel de planificación en un país que se encontraba en vías de desarrollo y con características económicas y sociales diferentes a las sociedades europeas. Curitiba se destacó por el uso del bus como medio de transporte ya que este permite mayor flexibilidad para el diseño de trayectos, así como también es un medio más económico en comparación d otros sistemas como el tranvía o el metro. Es por esto que la ciudad implemento su propio “*metro sobre neumáticos*”. Para que el sistema resulte eficiente y efectivo este debe funcionar de manera rápida permitiendo a los usuarios subir y bajar rápidamente, es por esto que el sistema se organiza bajo tres directrices o principios rectores.

Figura 7.  
*Accesibilidad en buses y paradas.*



*Nota.* Diseño funcional del transporte público de Curitiba, concibiendo paradas elevadas para permitir un acceso al nivel de los buses y facilitar el ingreso de los usuarios. Adaptado de *Nuevos espacios urbanos* (p. 69), por J. Gehl y L. Gemzøe, 2002, Editorial Gustavo Gili.

Los buses cuentan con un carril particular y exclusivo alejado del resto del trafico permitiendo una movilidad mucho más rápida de paradero a paradero. Por otra parte, los paraderos fueron diseñados para que los pasajeros suban y bajen de los vehículos de manera cómoda, así mismo, varias terminales de autobús, de las cuales algunas están ubicadas a lo largo del trayecto lineal de los recorridos y otras se unen en tres grandes plazas en el centro de la ciudad, proporcionando oportunidades adecuadas para los intercambios y el acceso entre los autobuses y las áreas peatonales del centro de la ciudad. Un billete único permite que los pasajeros suban y bajen a lo largo de todo el sistema de

autobuses. Las paradas, transparentes y en forma de tubo, instaladas en 1991, funcionan de un modo muy eficiente. El suelo de la parada esta elevado a la altura del suelo del autobús.

Ghel y Gemzøe (2002) detallan que para el uso de este sistema los pasajeros suben a la estación, adquieren su ticket de ingreso y esperan a la llegada del bus. Así mismo existe un personal en cada una de las estaciones atento a los requerimientos de los usuarios, así como también se encuentra atento ante el uso de un pequeño montacargas para personas con habilidades especiales que se encuentren en una silla de rueda. Son más de 250 paradas y los buses fueron fabricados por la empresa Volvo en la ciudad de Curitiba adicionándoles una especie de plataforma que baja y encaja cada vez que el bus arriba a una parada y estas planchas metálicas encajan en un hueco frente al paradero por donde posteriormente los usuarios ingresaran al bus. Toda la operación, con carga y descarga de sillas de ruedas y cochecitos de niño incluido, se realiza en un momento. Con todas estas medidas ha sido posible reducir en un 80% el tiempo de espera de los autobuses en las paradas, sin causar un estrés indebido a los pasajeros, y reduciendo la consecuencia, el tiempo del trayecto. En los autobuses modernos y bien acabados tanto exterior como interiormente, los conductores se encuentran en un agradable ambiente de trabajo, debido a que los carriles de autobuses están libres y no tienen que ocuparse de la venta de billetes.

El sistema de autobuses se organiza alrededor de cuatro tipos diferentes de línea. Las categorías se indican mediante un código de colores para los diferentes autobuses: los directos son plateados, los expresos son rojos, los que cruzan la ciudad, verdes, y amarillos el resto de líneas. Los autobuses expresos más modernos tienen tres tramos y pueden albergar 270 pasajeros. El otro tiene dos tramos y espacio para 160 pasajeros o bien son autobuses corrientes con unos 80 a 110 asientos. Las paradas fueron diseñadas de modo que el número de huecos correspondiera con el de puertas de cada tipo de autobús. Las paradas de mayor tamaño tienen tres puertas. Todo el sistema fue diseñado y planificado por el alcalde y arquitecto Jamie Lerner. El *“metro sobre neumáticos”* de Curitiba es utilizado a diario por 1.7 millones de pasajeros, y significa el 78% de los desplazamientos de casa al trabajo y viceversa. La velocidad media de los trayectos de este sistema de autobús alcanza casi los parámetros de los sistemas de ferrocarril metropolitano, unos 30 km/h.

#### 2.1.1.2.5. Una capital ecológica

Segun Ghel y Gemzøe (2002) la ciudad de Curitiba lleva el reconocimiento de nombrarse como la “*capital ecológica*” de Brasil con gran orgullo, y en temas relacionados a la sostenibilidad y el cuidado ambiental el trabajo que realiza supera a la mayoría de ciudades del país y hasta incluso a ciudades extranjeras. El sistema de transporte publico representa un gran aporte a la sostenibilidad y planificación de la ciudad. Otros elementos que destacan son el sistema de desagüe, la depuración del agua, el constante recojo de basura y la selección de esta para su reciclaje. Un programa social derivado de la captación de basura es el de “*comercio verde*” en donde pobladores con necesidad de alimento intercambian verduras por reciclar de manera correcta los desechos de la ciudad. Los programas ecológicos están en su mayor parte concentrados en zonas determinadas de la ciudad. Las instituciones sociales y culturales están consecuentemente descentralizadas para fortalecer las áreas locales. Resulta interesante en este sentido los siete centros de servicios municipales dispuestos en los siete grandes distritos de la ciudad. Como pequeñas tiendas de servicios dispuestas a lo largo de la calle, estas “*calles ciudadanas*” albergan una gran variedad de servicio municipales y públicos, como son centros de salud, información, notarias, policía, centro social, abastecimiento de agua, electricidad, teléfono, internet, así como espacios de reunión y de aula. Estos centros, situados a lo largo de los corredores de transporte, han recibido una arquitectura diferente en cada caso. Poseen códigos de color uniformes fáciles de reconocer a pasear de sus diferencias específicas.

#### 2.1.1.2.6. Parques agradables y espacios públicos amables

La alta densidad de la población de la ciudad ha evitado un crecientito urbano desordenado y ha sido un requisito previo para el transporte público. La densidad de población ha hecho necesario, además, proporcionar accesibilidad adecuada a las diferentes opciones de ocio, ya sean superficies al aire libre, parques o espacios públicos urbanos.

Figura 8.

*Opera de Arame (izquierda) y Parque de Tangúa (derecha), Curitiba.*



*Nota.* Parques llamativos en Curitiba para proporcionar oportunidades de ocio para los ciudadanos. Adaptado de *Nuevos espacios urbanos* (p. 70), por J. Gehl y L. Gemzøe, 2002, Editorial Gustavo Gili.

Dentro de los límites de la ciudad existen 26 bosques y parques, y los parques más modernos son notables por su riqueza de ideas y su tratamiento arquitectónico. Existen parques con referencias especiales a diversos grupos de inmigrantes, mientras que otros poseen jardines botánicos, con temas como la opera o la ecología. Varios de los parques han sido construidos en antiguas canteras, explotando las diferencias de altura, así como las superficies desudas de los escarpes, al convertirse en parques, se ha evitado que las canteras acabaran siendo vertederos de basura, suerte que han corrido en muchas otras ciudades.

El centro de la ciudad se ha desarrollado como un área, en general, amable para los peatones. Desde las plazas, con sus numerosas paradas de autobús, los peatones se adentran en un extenso entramado de calles peatonales o calles con prioridad para los peatones. En particular, estas últimas presentan un magnífico aspecto, con su combinación de aceras cómodas, cada uno o dos carriles para el acceso en coche y aparcamiento.

Este sistema de calles peatonales comenzó a desarrollarse en la década de los setenta, con diseños restringidos basados en los modelos urbano tradicionales. Los pavimentos con motivos decorativos de piedras de granito blancas y negras se inspiraron en los espacios públicos portugueses, disponiéndose un gran número de bancos de gran capacidad. La preocupación por el bienestar de sus ciudadanos se expresa además en la política dirigida a los minusválidos, con señales de orientación en el pavimento y bordillos bajos en las esquinas de las calles. Otro signo de la preocupación por la ciudad y por sus

ciudadanos es la presencia por todas partes de empleados municipales, con un logotipo de Curitiba en la espalda de sus uniformes naranja, que se encargan de mantener limpia la ciudad. Comparada con ciudades del mismo tamaño en otras partes del mundo, con economías igualmente modestas, los resultados de Curitiba son, desde luego, únicos.

Figura 9.  
*Trama urbana de la ciudad de Curitiba.*



*Nota.* Entramado cohesivo de las calles totalmente peatonales, calles de prioridad peatonal y calles con prioridad para el transporte público. Adaptado de *Nuevos espacios urbanos* (p. 70), por J. Gehl y L. Gemzøe, 2002, Editorial Gustavo Gili.

## 2.1.2. Antecedentes Nacionales

### 2.1.2.1. El dominio histórico del espacio público

Como acontece con el propio estado, que a lo largo de siglo XX no ha hecho más que acentuar su “*separación*” respecto a las dinámicas y las necesidades del Perú real, el conjunto de la normatividad e institucionalidad creada y puesta en funcionamiento para gestionar el desarrollo de las ciudades no ha hecho sino reproducir este desencuentro entre ciudad oficial y ciudad real. En lugar de constituirse como un reflejo verás, creativo, atento y previsor de la realidad concreta, el sistema forjó un discurso de referencias abstractas cada vez más divorciadas de la compleja, caótica, cambiante e imprevisible realidad urbana del país. La salida: refugiarse en aquel supuesto universalismo tanto del discurso urbano neobarroco de la segunda mitad del siglo XIX, como el del pensamiento moderno desplegaba durante gran parte del siglo XX. Salvo pocos episodios de intento por crear una normatividad e institucionalidad pertinente a la realidad histórico social del Perú, como por ejemplo la legislación promulgada en torno al problema de las barriadas desde 1958 hasta la ley orgánica de barriadas de 1961, en gran medida la fundamentación y creación de las normas

e instituciones referidas a la cuestión urbana han estado elaboradas sobre la base de hipótesis urbanas y sociales elaboradas, en el mejor de los casos, tomando como referencia otras realidades distintas a la nuestra y, en el peor de los casos, sin tomar ningún referente salvo voluntad de proponer normas genéricas que sirven para todo y nada al mismo tiempo.

La normatividad urbanística peruana es un buen ejemplo de esta situación, desde la admisión voluntarista del modelo urbano neobarroco en el discurso y la práctica del estado hasta muy entrado el siglo XX, hasta el minimalismo neoliberal de la ley N° 29090, ley de regulación de habilitaciones urbanas y de edificaciones del 21 de septiembre de 2007. Pasando por la admisión imperativa del “*modelo americano*” de ciudad dispersa y suburbanizada expresada en la normatividad formulada desde el estado hasta el oncenio de Augusto B. Leguía en la década del veinte del siglo pasado. La única certeza posible frente a la ciudad encarnada por esta normatividad ilusiva o la ciudad prefigurada por la multitud de planes urbanos ejecutados desde el plan piloto de 1947 hasta el PLAN-MET 1990 – 2010, es que ninguna de estas ciudades imaginarias ha conseguido plasmarse, concretarse y ser validada social y culturalmente por el conjunto de la sociedad peruana. Lo que queda, como es previsible, es la sedimentación en el imaginario popular no de un sistema coherente y socialmente legitimado de pensar y hacer ciudad, sino de una serie dispersa de fragmentos ideales de hacer y pensar la ciudad. No es la Collage City de Colin Rohe, sino el pensamiento collage para no hacer ciudad.

Cuando se hace el contraste entre los contenidos de la normatividad urbanística oficial formulada respecto al tipo de equipamiento urbano que debe instalarse en una ciudad, y a que el “*equipamiento urbano*” surgido desde la extraordinaria creatividad popular y las condiciones de miseria histórica en medio de la crisis, entonces el divorcio entre el mundo oficial y el Perú real se hace patente. Ninguno de los reglamentos y planes normaliza en sus contenidos programáticos, por ejemplo, esa serie de “*centros comunales*”, “*clubes de madres*”, “*comedores populares*” o los “*wawawasi*”, entre otro tipo de equipamientos, que a su modo surgieron de estrategias de sobrevivencia popular y que se ha constituido en una trama urbana con epicentros particulares.

Cuando se procede al análisis de la normatividad y los planes formulados en el Perú respecto al área libre, las áreas verdes y otros espacios urbanos de uso

público, se produce la misma situación. Tal vez la historia del desencuentro entre esa siempre imaginada Lima verde de los planes y normas y la Lima siempre pertinazmente no verde sea la historia de ese desencuentro estructural del que se hace referencia. Entre la asunción del modelo inglés de la National Playing Fields Association (NPFA) constituida en 1925, de las primeras reflexiones sobre el “*área libre*” de los años treinta del siglo pasado, hasta la orientación ambientalmente conservacionista impregnada por Felipe Benavides Barreda a la labor del Patronato de Parque Nacionales y Zonales, desde su creación en 1964 pasando por el sistema de parques creado por el PLANDEMET 19667 – 1980, el discurso oficial sobre el verde urbano no ha sido capaz de formular una mirada coherente, consistente y que exprese las necesidades y particularidades de una metrópoli como Lima.

Pero aquí solo se sabe referencia al tema del verde urbano y su institucionalidad, que es apenas uno de los componentes del dominio de los espacios públicos. Existe otra normatividad e institucionalidad repartida entre casi todas las dependencias del municipio y que están relacionadas con el tema, cuyo funcionamiento y desencuentro con la realidad ha tenido la misma suerte. Siendo probablemente la calle en todas sus expresiones uno de los componentes del espacio público más importante, su manejo y diseño están bajo la responsabilidad de quienes tienen la tarea de gestionar el transporte y la movilidad urbana. El diseño y cuidado de las plazas, plazuelas y otros espacios no verdes de la ciudad, que antes estaba a cargo de las dependencias de “ornato público”, se encuentra ahora distribuido a la voluntad política del alcalde de turno.

En general los contenidos programáticos y la relación de los componentes del sistema del equipamiento recreativo y el verde urbano, en lugar de precisarse más, recogiendo la dinámica inherente a Lima, ha ido reduciendo casi a lo mínimo la ley 29090, ordenanza 525, como una decisión que esconde y revela, al mismo tiempo como paradoja: ocultar incapacidades, y en este minimalismo facilitar a la lógica neoliberal irrumpir y destruir la dimensión colectiva de la ciudad.

#### 2.1.2.2. Procesos de intervención en el Centro Histórico de Lima

Un creciente número de personas se desplazó durante el Oncenio a las haciendas costeñas y sobre todo a la dinámica ciudad de Lima. Unas 65,000 personas provenientes del interior de país se mudaron a Lima entre 1919 y 1931, llegando a conformar el 19% de su población. Estas personas provenían de todos los estratos sociales, incluyendo las clases media y baja, cuya adaptación a la ciudad fue facilitada, en la mayoría de los casos, por los vínculos familiares y de parentesco con quienes hacia un tiempo ya se habían asentado en la ciudad. El flujo migratorio que llegó a Lima, encontró una ciudad que ya estaba viviendo un intenso proceso de “masificación” evidenciado en el surgimiento de las clases populares en la vida y en los espacios públicos de la ciudad que, hasta ese entonces era dominado por las elites.

Por otro lado, la insuficiente infraestructura de vivienda produjo: primero, la saturación de las viviendas del centro histórico, el cual fue definitivamente abandonado por sus propietarios y ocupantes tradicionales para trasladarse a las nuevas urbanizaciones; y segundo, la ocupación ilegal de nuevas tierras mediante invasiones generando otro tipo de crecimiento de carácter informal.

El terremoto de 1940 y el inicio del gran flujo migratorio sierra-costa contribuyen a que, en 1946, surja en el cerro San Cosme, al costado del mercado mayorista, el primer modelo de barriada propiamente dicho y que este se extienda rápidamente sobre el cerro El Agustino y en el resto de las abras del cerro San Cristóbal. A partir de la década del cuarenta se inicia un proceso de crecimiento acelerado de las ciudades de la costa, siendo el de Lima mucho mayor debido al centralismo. Entre 1940 y 1980, la población de Lima pasó de 400,000 habitantes a más de 4,000,000 y en el área urbana, de aproximadamente, 5,500 hectáreas a 40,000. En los años cincuenta, las barriadas ocupan ya ambos márgenes del río Rímac en el Pedregal, Zarumilla, Canta Gallo, Mirones, Reynoso y Carmen de la Legua.

Figura 10.  
Cerro San Cosme, Lima.



*Nota.* A partir de 1940 una gran ola migratoria llegó a la capital, motivados con muchas razones como la poca conectividad del país, el crecimiento único de la capital y el centralismo que se vivió hasta la década de los noventas del siglo pasado. Las imágenes muestran el Cerro San Cosme en Lima, muestra del crecimiento guiado por la necesidad y no por la oportunidad. Adaptado de Google (<https://www.google.com.pe/>) CC BY 2.0

En la década de los años cincuenta, Lima continuaba con el proceso de urbanización de la ciudad. Varios edificios, calles y conjuntos habitacionales empezaban a construirse en toda la capital. Las avenidas tradicionales empezaban a atravesar una etapa de ampliación para acabar con el tráfico y la congestión, sufrida con mayor notoriedad desde los treinta. Estas nuevas arterias formaban una especie de pentágono cuya base era el Malecón del Rímac y cuyos demás lados consistían en el ensanche de los jirones Tacna y Abancay, así como la prolongación de las avenidas Wilson y Bolivia. Se iniciaban proyectos ambiciosos de la urbe. Lima crecía en asfalto y cemento.

En el año 1947, durante el gobierno del presidente Bustamante y Rivero (1945 – 1948) se iniciaron trabajos para el ensanchamiento del entonces jirón Abancay con lo cual se dio paso a la actual Avenida Abancay y en la que se construyeron las sedes de los ministerios de Economía y Educación, estos últimos en el siguiente periodo presidencial, es decir, durante el gobierno del presidente Manuel A. Odría.

Figura 11.  
Avenida Abancay, Lima.



*Nota.* Siguiendo modelos norteamericanos y con la premisa de dar prioridad al automóvil en la ciudad se iniciaron obras viales importantes en el centro de Lima como lo fue la ampliación del Jirón Abancay ahora Avenida Abancay. Adaptado de Google (<https://www.google.com.pe/>) CC BY 2.0

Este ensanchamiento trajo consigo, la creación de la primera cuadra de esta avenida, cuando se demolió una parte del convento de San Francisco que coincidía con uno de sus claustros. Otro de los edificios religiosos que sufrió con el ensanchamiento de esta avenida fue el monasterio de la Concepción ubicado en la tercera cuadra de esta vía, la iglesia fue mutilada y recortada en 1953, entonces, se demolió el crucero y presbiterio, hoy se ha invertido su ubicación. Actualmente solo se conserva la portada barroca de dos cuerpos, el muro ahora del lado del evangelio, el singular muro oblicuo y la torre del campanario. Así también, se demolió el monasterio de Santa Teresa conocido como el Carmen Bajo en su encuentro con la avenida La Colmena, en ese espacio se configuró algunos años después el hoy Centro Comercial, el Hueco.

Durante la gestión del alcalde Luis Bedoya Reyes en sus dos períodos (1964 – 1966/1967 – 1969), se busca la modernización de la municipalidad de Lima, imponiendo un nuevo concepto en la gerencia municipal, esto producto de la realización de un fórum de técnicos y expertos que debatieron los principales problemas de Lima Metropolitana. En 1964, el municipio adoptó el Plan General de Gobierno Local de Lima, estaba destinado a introducir una profunda reforma de la institución edil y crear un proceso de restructuración integral de la ciudad a través de los siguientes programas de acción: inversiones, obras públicas, integración y mejoramiento urbano, reorganización administrativa y funcional, estudio y planeamiento, desarrollo cultural. Dentro del programa de obras públicas se consideró la ejecución de proyectos viales,

siendo su mayor obra la construcción de la Vía Expresa del Paseo de la República.

Figura 12.

*Vía Expresa de Paseo de la República, Lima.*



*Nota.* La Vía Expresa de Paseo de la República en Lima es la obra que logra unir el centro de Lima y el distrito de Miraflores en la costa, generando en su eje una dinámica que aun hasta ahora sigue manteniéndose. Adaptado de Google (<https://www.google.com.pe/>) CC BY 2.0

La ciudad de Lima para el año 1969, final de gestión del Bedoya, alcanzaba los 2 millones de habitantes, el factor determinante de esa explosión demográfica, ha sido la migración ocasionada por el proceso de industrialización y urbanización que responde a la tendencia moderna de todas grandes ciudades a concentrar la actividad industrial y a expandir sus áreas urbanas. Dos décadas después y durante la administración del alcalde Eduardo Orrego Villacorta (desde noviembre de 1980 a enero de 1985), se plantea un plan para el desarrollo de la ciudad el cual quedó trunco. Son importantes sus esfuerzos por frenar el deterioro que sufría en Centro Histórico de nuestra ciudad. Convirtió al antiguo Jirón de la Unión en un paseo peatonal y reunió a los vendedores ambulantes en el centro comercial “Polvos Azules”. Proyectó e inició la ejecución de un ambicioso plan de desarrollo a largo plazo para la ciudad capital, cuya continuación heredó para sus sucesores.

Con la Constitución de 1979, los alcaldes son elegidos cada tres años. La preocupación municipal por el centro empieza en esta época, pero con algunos proyectos muy limitados y puntuales, durante la investidura del arquitecto. En esta gestión se creó un Comité del Centro Histórico. En esa línea, el siguiente alcalde de la ciudad, Alfonso Barrantes Lingán (1984 – 1987), realizó una gestión de corte social, que fomentó la instalación de comedores populares en barrios marginales y obras de ayuda social, siendo importante su programa del

Vaso de Leche para dar desayuno a los niños de las zonas pobres de Lima. Otra gestión de su período fue la refacción integral de las pistas de la ciudad realizada en 1986. En lo que respecta al Centro Histórico se incidió en el tema de pintura de fachadas, cambiándose de color a la Plaza San Martín y el eje Ancash.

Figura 13.

*Plaza San Martín (izquierda) y Jirón de la Unión (derecha), Lima.*



*Nota.* La actual plaza San Martín antes de unificar los colores de las fachadas que la circundan por el color blanco, representativo de la plaza en la actualidad. El Jirón de la Unión, primera calle peatonal del centro de Lima que cruza las dos grandes plazas que existen en el centro, la Plaza Mayor por el norte con la Plaza San Martín por el sur. Adaptado de Google (<https://www.google.com.pe/>) CC BY 2.0

Sin embargo, el alcalde Jorge del Castillo (1986 – 1989) fue quien inició un principio de proyecto más integral en el centro histórico, al crear la Comisión Especial del Cercado que ejecutó el estudio de un plan del centro histórico en 1989. En el mismo año se aprobó el Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima – Callao 1990 – 2010, que incluyó una propuesta para el centro histórico en forma de un proyecto de ordenanza municipal. No obstante, esas diversas medidas no constituyen una política general orientada sobre el centro histórico.

La gestión de Ricardo Belmont Cassinelli (1990 – 1996), se caracterizó por la ejecución de proyectos viales en el área metropolitana como: intercambio vial sur y el intercambio vial 2 de mayo. En esta etapa, se incorpora la preocupación por el centro histórico en la agenda política de la municipalidad. En este periodo la municipalidad en un equipo tripartito (Municipalidad, Instituto Nacional de Cultura y Patronato de Lima) participó en la elaboración de un nuevo reglamento con el apoyo del Patronato de Lima (asociación civil), que se publicó el 4 de diciembre de 1991, mientras que la inscripción de Lima, como patrimonio cultural de la humanidad, fue emitida el 21 de diciembre del

mismo año. Cabe decir, que esta inscripción actúa aquí no solo como consecuencia de la política municipal sino como motor de aquella.

Es interesante notar que la toma de conciencia de la importancia del centro histórico está muy ligada a eventos y/o actores internacionales (tal como la UNESCO o el ICOMOS), pero también a otros actores locales involucrados en la acción municipal como, por ejemplo, el Patronato de Lima, asociación privada sin fines de lucro creada en 1989, dedicada a la búsqueda de recursos para invertir en la restauración de monumentos del centro histórico y, de forma paralela, a concientizar a los habitantes del centro y las demás zonas de la ciudad sobre la importancia de su centro histórico, por medio de campañas de información en los colegios, los sindicatos o diversos comités. Este organismo nace a raíz de las negociaciones con la UNESCO para la inscripción de ciudad como patrimonio cultural de la humanidad. Así, también, durante su gestión que el centro histórico de Lima es declarado como Patrimonio Mundial Cultural por la Unesco el 13 de diciembre del año 1991 y se elaboran proyectos destinados a la recuperación de los principales espacios públicos del Centro Histórico.

En 1994, a través de una nueva ordenanza municipal se creó un organismo “desconcentrado” en la municipalidad de Lima, PROLIMA, dependiente directamente del alcalde, no pertenece a la administración tradicional de la municipalidad organizada sobre los sectores de acción, sino que, de manera transversal, se dedica a todo lo atinente al espacio del centro histórico, lo cual permite una acción pública territorializada.

Durante la gestión de Alberto Andrade Carmona (1996 – 2003) se elaboró la concepción y ejecución del Plan de Desarrollo Metropolitano de Lima y el Callao 1990 – 2010 y el Plan Maestro del Centro de Lima, que llevaba implícita la recuperación del principio de autoridad. Es en esta gestión que se da un gran impulso a la recuperación del Centro Histórico de Lima, el nuevo equipo municipal con Andrade, se apoyó en PROLIMA, para implementar de manera más rápida y directa su programa de recuperación del centro. Se devolvió al Centro su esplendor monumental y atractivo turístico, tras décadas de abandono, contaminación y comercio ambulatorio desordenado. Se ejecutó la puesta en valor de la Plaza de Armas, la recuperación de plazas y plazuelas, se logró el ordenamiento urbano a través de la recuperación de calles en las que más de 20 mil comerciantes ambulantes se habían apropiado de las calles del Cercado de

Lima, convirtiéndolas en un inmenso y caótico mercado. Se ejecutó además la recuperación urbana y económica del Barrio Chino y se implementó el programa “Adopte un balcón” que permitió la recuperación de cerca de 100 balcones por intermedio del mecenazgo de diferentes instituciones y empresas privadas y públicas. Lo que es más importante, se recuperó la identidad del poblador con su Centro Histórico. También se realizaron grandes obras públicas como por ejemplo la Vía Expresa de Javier Prado. Se iniciaron las Bienales Culturales de arte de Lima, impulsando la cultura como eje de desarrollo urbano.

Figura 14.  
Mercado Central, Lima.



*Nota.* El mercado central fue y es un núcleo comercial de valor para el centro de Lima, en las imágenes podemos ver el nivel de degradación que sufrió conforme la informalidad y la falta de planificación aumentaban en la ciudad a finales de los ochentas e inicios de los noventas. Adaptado de Google (<https://www.google.com.pe/>) CC BY 2.0

El siguiente alcalde Luis Castañeda Lossio, (2003 – 2010) no tuvo mayor protagonismo en el Centro Histórico, sin embargo, dos fueron los proyectos en el Centro Histórico que destacaron en esta gestión: el Parque de la Muralla y la renovación urbana de la manzana 5076 donde se construyeron 90 viviendas.

Finalmente, la Alcaldesa Susana Villarán ha dado un gran impulso a la recuperación del Centro Histórico generando un desarrollo económico a diversas vías del Centro Histórico mediante intervenciones importantes en los espacios públicos y se han generado una serie de normas importantes para el desarrollo de esta zona.

### 2.1.2.3. “Proyecto para la regeneración urbana peatonal del centro histórico de Lima”

Desde que se empezaron a peatonalizar los centros históricos en Europa, a principios del siglo XX, los urbanistas comenzaron a repensar el uso que se le da a la calle, en busca de equilibrar la proporción entre vehículos y peatones, con la finalidad no solo de corregir los desequilibrios que produjo la modernidad, sino como un mecanismo para recuperar el valor inmobiliario que poseen los patrimonios históricos. Esta perspectiva también se ha reproducido en capitales como Quito, Bogotá, Santiago y Buenos Aires, que han revivido calles tradicionales, con el peatón como elemento clave de la identidad urbana.

Figura 15.  
*Análisis del Centro Histórico de Lima*

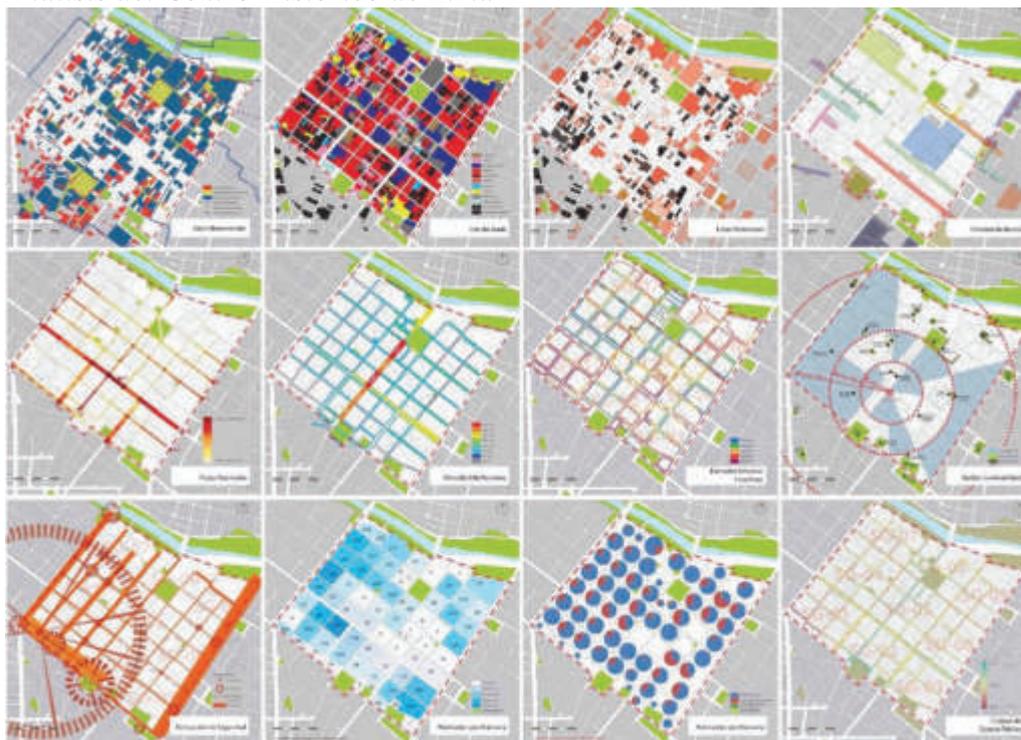


*Nota.* Análisis de usos de día (izquierda) y flujo peatonal (derecha) desarrollados sobre el “*Damero de Pizarro*” en el Centro Histórico de Lima. Adaptado de *Regeneración urbana peatonal para el Centro Histórico de Lima* [Mapa], por M. Leguía y A. Laurie, 2012, LLAMA Urban Design (<http://www.llamaurbandesign.com/>). CC BY 2.0

El siguiente proyecto para la regeneración urbana peatonal del Centro Histórico de Lima está delimitado por las Avenidas: Abancay, Tacna, Nicolás de Piérola y el Río Rímac. Comprende 84 hectáreas, 65 manzanas y 974 lotes. A partir de una investigación intensa del lugar, para la cual se realizó un levantamiento de datos inexistentes hasta el momento, sobre el uso y usuarios del Centro, se desarrolló una metodología de análisis para entender el carácter del lugar, sus principales carencias y potencial desde la experiencia del peatón. A partir de ello, se propusieron diversas estrategias de acción para la revitalización de la zona de estudio y finalmente los proyectos puntuales, derivados de todo el trabajo anterior. Se desarrolló también un número de

metodologías de evaluación y acción, alejadas de la idea de “conservación de monumentos” como entes aislados, sino más bien desde la nueva manera contemporánea de analizar y entender las zonas monumentales de la ciudad, partiendo de un punto de vista holístico desde la idea de “paisaje urbano” el cual incluye usuarios, carácter del lugar y escalas de actividad.

Figura 16.  
*Análisis del Centro Histórico de Lima*



*Nota.* Mapeo y análisis desarrollados para la propuesta de mejora de la movilidad urbana en el Centro Histórico de Lima. Adaptado de *Regeneración urbana peatonal para el Centro Histórico de Lima* [Mapa], por M. Leguía y A. Laurie, 2012, LLAMA Urban Design (<http://www.llamaurbandesign.com/>). CC BY 2.0

El estudio derivó el enfoque, creando oportunidades para una mayor cantidad de espacios públicos y una mejor calidad de vida para los residentes y visitantes de la zona. Es así, que se desarrollaron métodos de análisis para entender la zona de estudio, levantando información relevante como: ¿de qué manera es usada la calle y por quién?, ¿qué barreras incitan la segregación de ciertos grupos?, entre otros factores. Por ejemplo, una completa falta de juegos para niños, bancas u oportunidades para sentarse, son algunos de los factores encontrados que constituyen maneras de segregar a un número específico de usuarios, que involucra en este caso a los niños y adultos mayores.

Con la metodología de análisis desarrollada, se evaluó las cualidades subjetivas de la percepción en las calles de manera objetiva. Esta fue de vital importancia para poder definir la prioridad del proceso de peatonalización. Evaluando lo intangible, como por ejemplo las oportunidades para poder tener una conversación, o para poder tener algún tipo de interacción en el espacio público, estos factores fueron algunos de los que se tomaron en cuenta para definir qué calles tenían mayores aptitudes para ser peatonales y que otras necesitan de un mayor trabajo de intervención. Esta priorización estuvo relacionada también a varios factores, como: la calidad y escala de sus fachadas en torno a los usos, la experiencia peatonal, la medición de decibeles y hacinamiento de uso peatonal en las veredas, entre otros factores.

Este proyecto generó un marco estratégico de intervención, con más de 8 estrategias puntuales como: estrategias para paraderos de taxi, vehicular, peatonal, espacios públicos, alturas, usos, estacionamientos, usos de veredas, ciclo vías, entre otras. A su vez, se propuso la revitalización de 16 proyectos puntuales para espacios públicos entre nuevos y existentes. Este proyecto proveerá al damero de Pizarro un aumento de 40% en cantidad de espacios públicos y 6 (600%) veces más de espacio peatonal en general.

Figura 17.

*Propuesta de regeneración urbana para el Centro Histórico de Lima*



*Nota.* Propuesta de regeneración del espacio urbano frente a la Estación de Desamparados en el Centro Histórico de Lima. Adaptado de *Regeneración urbana peatonal para el Centro Histórico de Lima* [Imposición fotográfica], por M. Leguía y A. Laurie, 2012, LLAMA Urban Design (<http://www.llamaurbandesign.com/>). CC BY 2.0

Figura 18.

*Propuesta de regeneración urbana para el Centro Histórico de Lima*



*Nota.* Propuesta de regeneración del espacio urbano en el Jr. Huancavelica del Centro Histórico de Lima. Adaptado de *Regeneración urbana peatonal para el Centro Histórico de Lima* [Imposición fotográfica], por M. Leguía y A. Laurie, 2012, LLAMA Urban Design (<http://www.llamaurbandesign.com/>). CC BY 2.0

2.1.2.4. “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”.

Dentro de los antecedentes encontrados para la presente investigación tenemos a Sosa (2018) con la tesis titulada “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” en la cual propone el “Fortalecimiento de la calidad de vida urbana entre las Avenidas Bolognesi y Augusto B. Leguía, cuadras 7–11” considerando que el ambiente urbano le ha dado la espalda al peatón logrando ser dominado por el tráfico vehicular.

Además, en su teoría concibe a la ciudad como el hábitat del ser humano, en razón de su naturaleza social y la necesidad que este tiene de vivir en sociedad usando el espacio público en donde suceden la mayoría de interacciones humanas convirtiéndose también en el espacio de encuentro por excelencia.

Por otra parte, la investigación fue desarrollado a partir de un enfoque exploratorio, descriptivo y aplicativo, aplicando el modelo metodológico de espacio público y vida pública, ampliamente estudiada por Jan Ghel, tomando la dimensión humana, también desarrollada por Ghel, como punto de inicio.

La investigación logra demostrar mediante un breve estudio de carácter cualitativo y cuantitativo como el flujo peatonal en la zona de estudio se ve disminuido por el tráfico vehicular, trayendo consigo la progresiva degradación del espacio público en donde este es solamente usado de una manera uniforme y monótona por parte del peatón.

Finalmente, Sosa (2018) menciona que la propuesta de renovación urbana dentro del área de estudio busca asegurar un espacio dedicado a las personas, en donde se generen actividades diversas y versátiles, así como formular los lineamientos de intervención y las intervenciones estratégicas expresadas en la propuesta final de la investigación en donde se reconoce la función social del espacio como un lugar de encuentro para las personas.

### **2.1.3. Antecedentes Normativos**

#### 2.1.3.1. Normativa internacional

A nivel internacional, se tienen diversos documentos que orientan todo proyecto de conservación, restauración, puesta en valor o intervención en un lugar histórico o con valores arquitectónicos excepcionales, aplicable al Centro Histórico de Tacna. Los documentos son:

1931: Carta de Atenas 1931.

1956: Recomendación que define los principios internacionales que deberán aplicarse a las excavaciones arqueológicas.

1962: Recomendación relativa a la protección de la belleza y del carácter de los lugares y paisajes.

1964: Carta de Venecia 1964.

1967: Las Normas de Quito.

1972: Carta del Restauo 1972.

1972: Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural.

1975: Carta Europea del Patrimonio Arquitectónico (26 de setiembre de 1975), Declaración de Ámsterdam (21 – 25 de octubre de 1975).

1977: Carta de Quito.

1981: Jardines Históricos (Carta de Florencia 1981).

1986: Carta Internacional para la Conservación de las Ciudades Históricas (Carta de Toledo 1986).

1987: Carta Internacional para la Conservación de Ciudades Históricas y Áreas Urbanas Históricas (Carta de Washington 1987).

1990/1991: Carta de Nueva Orleans para la Preservación Conjunta de Estructuras y Artefactos Históricos Bienes Muebles e Inmuebles de Valor Cultural.

1992: Criterios para una Política de Actuación en los Centros Históricos de Iberoamérica (Carta de Veracruz).

1994: El Documento de Nara en Autenticidad 1994.

1999: Carta de Burra.

2000: Carta de Cracovia 2000.

2008: Carta de ICOMOS para Interpretación y Presentación de Sitios de Patrimonio Cultural.

#### 2.1.3.2. Normativa nacional

A nivel nacional, en relación a Zonas Monumentales y su conservación, contamos con la Ley N° 28296, *Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación*, y su reglamento, que norman sobre los bienes del Patrimonio Cultural de la Nación, tal como es el caso de algunos inmuebles y ambientes urbano monumentales del Centro Histórico de Tacna. El artículo II de la mencionada Ley, define lo siguiente:

*Se entiende por bien integrante del Patrimonio Cultural de la Nación toda manifestación del quehacer humano –material o inmaterial– que, por su importancia, valor y significado paleontológico, arqueológico, arquitectónico, histórico, artístico, militar, social, antropológico, tradicional, religioso, etnológico, científico, tecnológico o intelectual, sea expresamente declarado como tal o sobre el que exista la presunción legal de serlo. Dichos bienes tienen la condición de propiedad pública o privada con las limitaciones que establece la presente ley. (p. 1)*

El Centro Histórico de Tacna, está regulado principalmente por dos documentos, el primero es la *Resolución Ministerial N°0928-80-ED* expedido el 23 de Julio de 1980, el cual crea y delimita la Zona Monumental de Tacna, perdiendo parcial vigencia a raíz del segundo documento, la *Resolución Viceministerial N°138-2014-VMPCIC-MC*, la cual, en general, modifica el artículo I del primer documento antes expuesto, delimitándose una nueva Zona Monumental y resguardándose la Traza Urbana de la anterior Zona Monumental que quedó fuera de los nuevos límites. La primera Zona Monumental de Tacna se encontraba dentro de los siguientes límites:

*Es el área comprendida entre la Calle Cuzco, Av. Dos de Mayo hasta Moquegua doblando por M. Basadre, continúa por Alto Lima hasta C.B. Forero, luego avanza por una línea paralela a 300 m. de la Alameda Bolognesi cortando las calles Coronel Valdivia, P. Céspedes, C.G. Herrera, C.R. Copaja, Miller, Billinghamurst y Arica; luego dobla cortando la calle Sir Jones y empalma nuevamente con la calle Cuzco. (Relación de Monumentos Históricos del Perú, 1999, p. 10)*

La nueva Zona Monumental de Tacna está delimitada de la siguiente manera:

*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. (Resolución Viceministerial N°138-2014-VMPCIC-MC, 2014, p.5)*

Por otra parte, en temas relacionados a la movilidad urbana sostenible contamos con la *Propuesta de la Ley General de Movilidad Sostenible* elaborado por el Colegio de Arquitectos del Perú en colaboración con la Universidad Nacional de Ingeniería como también a nivel local tenemos el *Reglamento Complementario de Administración del Transporte Público Urbano e Interurbano*, el cual hace efectivas y aplicables la normativa y sanciones al transporte público en la ciudad de Tacna.

Además, en relación a intervenciones en el espacio público, tenemos a disposición el Reglamento Nacional de Edificaciones en los siguientes capítulos:

HABILITACIONES URBANAS - Consideraciones Generales de las Habilitaciones GH.020 Componentes de Diseño Urbano (Actualizado 2011)

HABILITACIONES URBANAS II.2 Componentes Estructurales CE.010 Pavimentos Urbanos (Aprobado en el 2010)

HABILITACIONES URBANAS II.2 Componentes Estructurales CE.030  
Obras Especiales y Complementarias - Capítulo I Diseño y Construcción de  
Ciclovías (Incorporado en el 2014)

EDIFICACIONES III.1 Arquitectura A.120 Accesibilidad para Personas  
con Discapacidad y de las Personas Adultas Mayores (Actualizado 2009)

EDIFICACIONES III.1 Arquitectura A.140 Bienes Culturales Inmuebles  
y Zonas Monumentales

Y finalmente, en relación a reglamentos de planificación y desarrollo  
aplicables a la Zona Monumental de Tacna, tenemos dentro del Reglamento de  
Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano (Decreto Supremo N° 004-  
2011-VIVIENDA) el capítulo VII Del Plan Específico que, en resumen, se  
define como:

“El Plan Específico es el instrumento técnico normativo cuyo objetivo es  
complementar la planificación urbana de las localidades, facilitando la actuación  
u operación urbanística, en un área urbana o de expansión urbana, cuyas  
dimensiones y condiciones, ameriten un tratamiento integral especial”.

#### 2.1.3.3. Normativa local

En relación a las normas y propuestas para el centro histórico de Tacna  
considero pertinente comentar únicamente las propuestas vertidas en el Plan de  
Desarrollo Urbano de la Ciudad de Tacna 2014-2023.

El reciente y último Plan de Desarrollo Urbano de Tacna fue realizado  
durante el año 2014 del cual sus propuestas regirán para la ciudad hasta el año  
2023. Han existido otros planes en la ciudad, pero es importante conocer de qué  
manera se ha manejado y se maneja la planificación urbana sobre el territorio  
nacional.

El anterior plan al del año 2014 fue el Plan Director de Tacna realizado en  
el año 2001 por el INADUR (Instituto Nacional de Desarrollo Urbano)  
proyectado para los años 2001 a 2010, el cual, durante los gobiernos municipales  
posteriores al 2010, siguió extendiéndose su vigencia durante los años 2011,  
2012, 2013 y 2014.

La COFDET (Corporación de Fomento y Desarrollo Económico del Departamento de Tacna) agencia que velaba por el desarrollo industrial y/o económico y no específicamente por la planificación urbana realizó una serie de propuestas urbanas para la ciudad en los años de 1970. Entre sus propuestas se encuentran El Parque Industrial de Tacna, el Plan Piloto Pocollay y el Planeamiento Balneario “Boca del Río” todas realizadas en 1969 y que hasta ahora son parte vital de la ciudad generando aun espacios de productividad para la ciudad, sobre todo en el campo industrial y turístico con el Parque Industrial y el Balneario de Boca del Río.

Enfocándonos ahora en el nuevo Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Tacna es destacable su realización, pero criticable su calidad en propuestas, que poco aportan a la aplicación de estos. Considero que el planeamiento en la región y la ciudad pasa por un déficit de profesionales urbanistas y planificadores y un enfoque participativo que permita que trabajen de manera concertada con otros campos del desarrollo de la ciudad y apoyados en las últimas tecnologías para su realización. En síntesis, el Plan de Desarrollo Urbano muestra solamente un análisis y diagnóstico con nuevas cifras y actualizado, pero con poco contenido propositivo y de realización, simplemente se evoca a diagnosticar una problemática y desarrollar nuevas soluciones basadas en antiguos criterios y es en las propuestas referidas al sector del centro histórico y a la movilidad urbana en las que me permito detener y analizarlas específicamente.

Referido al punto 3.2.1 Sector 1: Centro Urbano de la Ciudad de Tacna del Plan de Desarrollo Urbano para la Ciudad de Tacna 2014-2023 Volumen II (p. 32) dice lo siguiente:

“La propuesta del Plan le otorga un rol mixto donde la residencia se entremezcla con las actividades comerciales, de servicios, administrativas, culturales y educativas. La residencia se constituye en una actividad que da vitalidad al sector evitando la degradación urbana creada por las continuas intervenciones de la actividad comercial. Se propone la creación del parque San Ramón en las proximidades de la Municipalidad Provincial, Fiscalía y Poder Judicial, y la restauración de las casonas / museos existentes”.

Referido al punto 3.4.3 Estructura del Sistema Vial Urbano c. Red de Movilidad en Bicicleta del Plan de Desarrollo Urbano para la Ciudad de Tacna 2014-2023 Volumen II (p. 52) dice lo siguiente:

“El excesivo parque automotor de la ciudad viene generando problemas en el tránsito, medio ambiente y en la salud de los ciudadanos. En este contexto la bicicleta se ha convertido en un medio económico sano y eficiente. Bajo las perspectivas del desarrollo sostenible y las tendencias urbanas internacionales actuales, la bicicleta se convierte en un elemento importante a tener en cuenta dentro del sistema de movilidad de la ciudad.

En cuanto a su estructuración y principal función dentro del sistema vial, facilitará la integración de la ciudad en los sentidos norte sur y este oeste. La propuesta del plan logra comunicar el sector 4 con la zona céntrica de la ciudad y a su vez con el sector 8 a través de un conjunto de parques articulados entre sí por ciclo vías. En el sentido norte sur, la av. Municipal y av. Cusco servirá al mismo fin logrando articular los sectores 9 y 10 con el centro de la ciudad”.

Referido al punto 3.5.1 Centro Urbano de la Ciudad de Tacna del Plan de Desarrollo Urbano para la Ciudad de Tacna 2014-2023 Volumen II (p. 65) dice lo siguiente:

“[...] Debido a las modificaciones en la estructura urbana ocurridos en los últimos 30 años, y al desarrollo comercial y financiero que se desarrolla en la centralidad principal de la ciudad, gran parte de la infraestructura con valor patrimonial se ha ido perdiendo y/o degradando. Es por tal razón que es de vital importancia reformular los límites de una zona de reglamentación especial, que en coordinación directa con los propietarios de las instancias correspondientes y el Ministerio de cultura, promuevan la delimitación de una nueva zona monumental, y paralelamente al Plan Específico, la propuesta de normatividad de protección de infraestructura histórica fuera del centro urbano de la ciudad. [...]

Finalmente, en el punto Objetivo Estratégico 2: Planificar y Gestionar la Integración de una Movilidad Sostenible al Desarrollo Urbano del Plan de

Desarrollo Urbano para la Ciudad de Tacna 2014-2023 Volumen II (p. 122) dice lo siguiente:

Propuesta:

El proyecto apuesta por incorporar algunas vías localizadas en el centro de la ciudad para convertirlas en una zona peatonal libre de circulación de vehículos que privilegie al peatón y las dinamice las diversas actividades (comerciales /financieras /culturales) comprende el diseño urbano de los componentes de las vías a peatonalizar considerando intervenciones en cuanto al tratamiento de pavimentos, instalación de mobiliario urbano, señalización, arborización, iluminación ornamental, así como remodelación las instalaciones aéreas expuestas (energía/telefonía/cable/otros) en las siguientes calles principales:

- Avenida San Martín (entre calles Patricio Meléndez y Apurímac y entre calles 28 de Julio - Ayacucho y Francisco Lazo - Mollendo).
- Avenida Arequipa (entre Av. San Martín y Av. Bolognesi, con la Calle Bolívar para tránsito vehicular).
- Calle Alfonso Ugarte (entre Av. San Martín y Calle Bolívar).
- Calle Coronel Inclán (entre la Avenida San Martín y Calle Presbítero Andía)
- Calle Hipólito Unanue (1ra Cuadra).
- Calle Arias Aragüez (1ra Cuadra).
- Pasajes Calderón de la Barca y Pasaje Libertad (rehabilitación y tratamiento).

Beneficio:

Mejoramiento del ornato de la ciudad haciendo más atractiva las inversiones.

Reinversiones en los locales y negocios comprendidos en el proyecto, para ofertar un mejor servicio y atención.

Se tendrá una infraestructura acorde a las grandes ciudades del país.

La población de la Provincia y Región Tacna.

Los visitantes y turistas nacionales y extranjeros.

Claramente las propuestas expuestas carecen de un aspecto importante para el desarrollo de las mismas el cual es la visión global y humana de las actividades en el centro histórico; pudiéndose articular con proyectos paralelos que otorguen identidad, carácter y mejoras sustanciales a las actividades económicas dentro del centro histórico. Por tal motivo es necesario criticar la labor del arquitecto y el urbanista que en nuestro contexto nos da la imagen de un tramitador del territorio y no la del impulsor de dinámicas que siempre estén dirigidas a la normalización de la vida cotidiana, significando devolver derechos al ciudadano de a pie sobre el territorio como lo es un espacio público de calidad, una ciclovía, un corredor de transporte articulado, un entorno ecológico, etc; actividades en el espacio público que lo distraigan al transeúnte más allá del hecho de salir, comprar y volver a casa, recorridos que le den la oportunidad de sentir propia su ciudad.

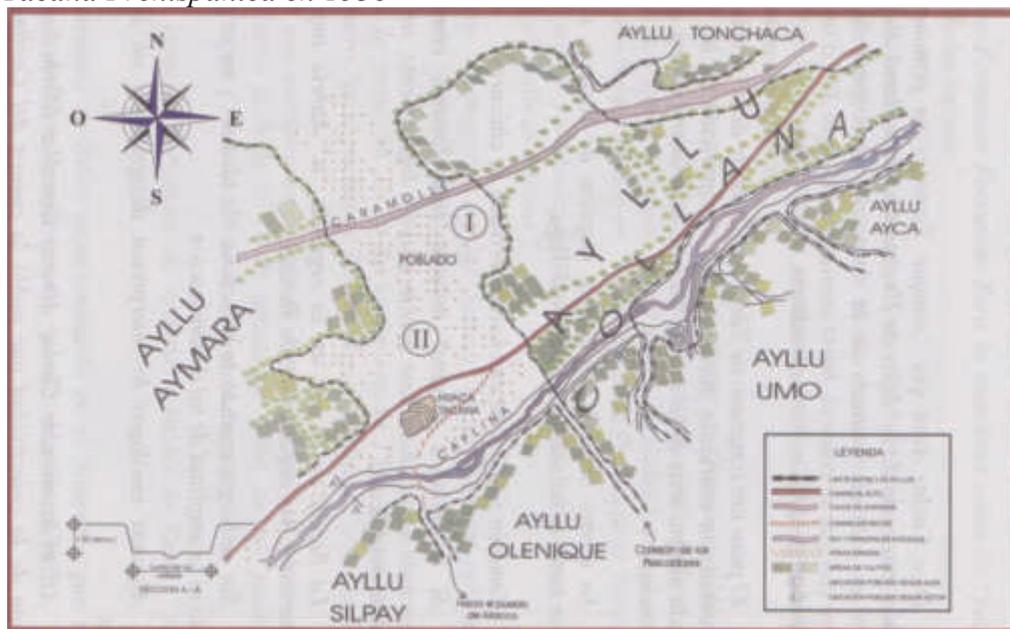
#### **2.1.4. Marco Situacional del Centro Histórico de Tacna**

##### 2.1.4.1. Desarrollo urbano

###### 2.1.4.1.1. Época prehispánica

La época prehispánica de Tacna se inició hacia el año 1536 donde aparecen los primeros asentamientos en el valle del río Caplina, sobre el territorio que hoy ocupa la ciudad. Conocida por los españoles como el pueblo principal de “Tácana” estaba constituida por siete ayllus que tenían denominaciones de origen quechua o aymara: Collana, Tonchaca, Aymará, Silpay, Olenique, Ayca y Umo; los que desde 1840 se conocieron como “pagos”, siendo el más importante el “Collana”.

Figura 19.  
Tácana Prehispánica en 1536



Nota. Posible delimitación de los pagos aymaras asentados en el valle del río Caplina. Adaptado de *Tacna: Desarrollo Urbano y Arquitectónico (1536 – 1880)* (p.07), por L. Cavagnaro, 2010, Editorial Gustavo Gili.

Carlos Auza Arce afirma que el poblado principal estaba ubicado en la zona céntrica del ayllu Collana, entre el margen izquierdo del río Caramolle (hoy Av. A. B. Leguía) y el teatro principal (hoy Teatro Municipal). Se redujeron 22 pueblos esparcidos en cerca de 226 lugarejos, conformados por 2849 personas, incluidos los de pescadores en el litoral, a solo “tres pueblos que se llamaban San Martín de Copa, San Pedro de Laquia y San Pedro de Tácana” de las tres solo sobrevivió este último pueblo. El “pueblo de Indios de San Pedro de Tacna”, tuvo dicha denominación, por debajo de las villas y ciudades, según la categorización española de la época.

La concepción y gestión urbanística de los pueblos de indios, difería de la que se tenía respecto de las ciudades europeas del renacimiento; la ciudad “tipo europeo” en América buscaba reproducir un diseño ortogonal, con una plaza principal rodeada de los principales edificios públicos, modelo que se intentó reproducir en Tacna, hecho evidenciado por la calle Zela y las manzanas anexas, que guardan un orden similar al descrito.

Figura 20.  
Plano de la Reducción de Indígenas de San Pedro de Túcana



*Nota.* Posible delimitación de la reducción de indígenas de San Pedro de Túcana, comprendida entre las actuales calles Francisco Lazo y Arias y Aragón teniendo por eje la calle Zela. Adaptado de *Tacna: Desarrollo Urbano y Arquitectónico (1536 – 1880)* (p.14), por L. Cavagnaro, 2010, Editorial Gustavo Gili.

A pesar de estar terminantemente prohibido el asentamiento de familias de españoles y de otras castas en la Reducción de Túcana las hubo establecidas allá antes de 1580, en el siglo XVII se posicionaron en un sector del poblado y en el siglo XVIII, precisamente a partir de 1719 ocuparon casi todo el pueblo.

#### 2.1.4.1.2. Época colonial

El año 1719, la visita para la venta y composición de tierras de don Juan Antonio de Urra, impulsado por el nivel socio económico de los migrantes ariqueños, constituye el más grande y significativo proceso de estímulo al poblamiento y urbanización solo superado por los fenómenos similares de 1856 y el último que, iniciado en 1954 continúa hasta hoy.

Tacna creció hacia el noreste hasta las inmediaciones de lo que hoy es la “Plaza Zela”, avanzó hacia el noreste con dirección a la pampa que se extendía de los alrededores de la actual Av. 2 de mayo hasta las faldas del Intiorko, pobló las cuadras 2 a 4 de la actual calle Arias y Aragón y completó algunas manzanas que iba de Zela a 2 de mayo y, hacia el sureste, se formaron las manzanas que están entre lo que fue el “camino del Alto” hoy calle San Martín y el borde del

cauce grande del río Caplina hoy Calle Bolívar y por el suroeste, el poblado no pudo extenderse debido a la proximidad del ayllu Aymara y a un curioso recodo que hacia el río.

Figura 21.  
*Rancherías de extramuros*



*Nota.* Posible delimitación de la ciudad cerca a la segunda mitad del siglo XVIII, momento en el que empezaban a formarse las “rancherías”, hoy llamados asentamientos, a las afueras de la ciudad. Adaptado de *Tacna: Desarrollo Urbano y Arquitectónico (1536 – 1880)* (p.93), por L. Cavagnaro, 2010, Editorial Gustavo Gili.

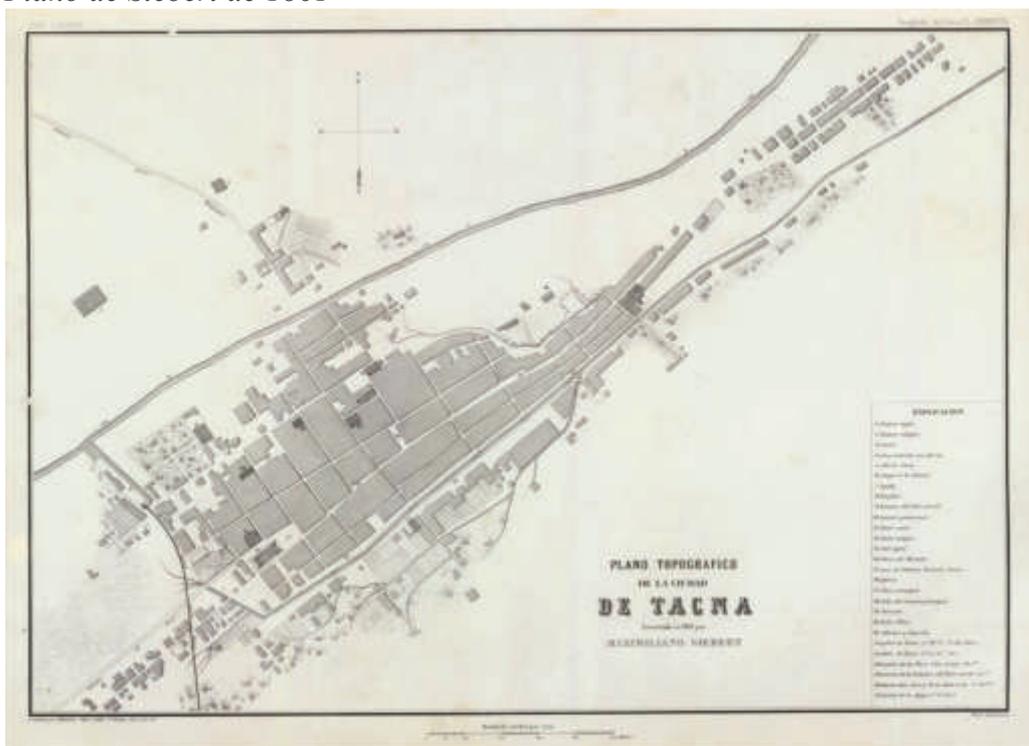
#### 2.1.4.1.3. Época republicana y contemporánea

En la primera mitad del siglo XVIII el vaso Bartolomé de Gárate y Lisapa fue el precursor de la gestión inmobiliaria en la ciudad de Tacna. Considerado el hombre más adinerado, constituye el caso más increíble de dinamismo empresarial en toda la historia de Tacna. Adquirió haciendas arruinadas para reflotarlas y venderlas a mejor precio. Hasta antes de Gárate los vecinos de Tacna construían solo la casa en la que pensaban vivir, o en casos excepcionales una o dos más para legarlas a sus hijos. Estas construcciones se ubicaron en las áreas de expansión (hacia la Calle Zela), en esta época las acequias que solo eran zanjas y las calles que eran trochas se inundaban, las casas no estaban pintadas y las calles no tenían veredas.

En 1861 Maximiliano Siebert levantó el primer plano de la ciudad de Tacna, en este la extensión de Tacna triplica el área ocupada por la reducción, el

siguiente plano de Tacna que se conoce, es el realizado por los hermanos Edward y Robert Webster en 1882, es notorio que la ciudad no se había extendido notablemente, a diferencia de su población que, si había crecido, alcanzando los 11723 habitantes.

Figura 22.  
*Plano de Siebert de 1861*



*Nota.* Primer plano existente de la ciudad de Tacna elaborado por el ingeniero estatal destacado a la ciudad, Maximiliano Siebert en 1861. Adaptado de *Tacna: Desarrollo Urbano y Arquitectónico (1536 – 1880)* (p.207), por L. Cavagnaro, 2010, Editorial Gustavo Gili.

Entre 1861 y 1880 Tacna logró grandes adelantos: en 1868 el alumbrado a gas y en 1869 el servicio de agua potable y en 1875 la hermosa Recova, también se inauguraron el telégrafo y el Matadero. Fundamental también fue el inicio de la construcción del ferrocarril de Tacna a la frontera con Bolivia, el 19 de marzo de 1872, se expropiaron algunas casas y chacras del pago de Toncacha, de Calana y Pachía para preparar el recorrido de la referida vía, así se ensancho lo que hoy es la calle Coronel Mendoza y la calle principal de Pachía. Cuando se abrió la avenida para el ferrocarril, casi todos los vecinos abandonaron sus antiguas casas y construyeron nuevas al borde de la promisoría avenida del “tren a Bolivia”.

Tras la guerra con Chile, tras el Tratado de Paz llamado de Ancón, celebrado entre el Perú y Chile el 20/10/1883, la provincia de Tacna con su capital, pasó temporalmente a poder de Chile, el límite provisional fue el río Sama. Tras la reincorporación de Tacna al Perú se realizan los primeros esfuerzos para reconstruir la ciudad, mediante la ejecución de obras de infraestructura.

Con la promulgación de la Ley N° 25100 de Bases de Zonas Francas y Zonas de Tratamiento Especial, cuya finalidad fue de promover y fomentar el crecimiento socio-económico mediante el desarrollo industrial y el comercio de bienes y servicios, se destaca la construcción de la Zona Franca para el comercio – ZOTAC (hoy ZOFRATACNA) como eje principal de desarrollo para la región.

#### 2.1.4.2. Sociedad, identidad y cultura

Cuando hablamos sobre la historia de Tacna el tema principal de la conversación siempre es la época de la Guerra del Pacífico, con un poco de añoranza y reminiscencias de lo que Tacna fue años antes de la ocupación. Entonces surge un tema importante en este breve análisis, ¿es que acaso Tacna no tiene mucha historia que contar más que la época de guerra y algunos datos cercanos a este tiempo? En cierta medida Tacna no es una ciudad que posea mucha historia antigua que contar, los principales hechos históricos han ocurrido hace poco tiempo, en contraste con la milenaria historia del país, y aún están presentes algunas generaciones de tacneños que vivieron en carne propia esta época. Entonces concluimos que es necesario sentar las bases de nuestra identidad desde la actualidad con miras hacia el futuro.

Muchos hechos soportan también esta teoría. El centro histórico de la ciudad es pequeño a diferencia de muchos otros en el país, ya que muchas veces fue destruido, tanto por causas naturales como por acciones del hombre, por este sentido, los puntos de vista abordados en el párrafo anterior deben de servir como fortalezas y así lograr la reafirmación de la identidad y continuar la creación de esta.

Significando también que, con la posibilidad de regenerar el centro histórico, se genera la oportunidad de contar historias que se perdieron en el tiempo y así reencontrarnos con nuestra historia inicial, contando también el

presente para que quede grabado en el futuro y se recuerden los diversos hechos de la vida cotidiana de la ciudad a través de todas las futuras generaciones.

La oportunidad de que un proyecto urbano, más allá de generar mejoras para la ciudad, genere también identidad y cultura es un hecho que no debemos dejar pasar y debe servir además como cimiento de las bases teóricas y conceptuales del proyecto.

La ciudad de Tacna tiene menos años de fundación que muchas otras ciudades del país, incluso su crecimiento urbano y demográfico es reciente también, lo que claramente significan menos hechos que contar, menos hechos arquitectónicos que mostrar e incluso podríamos mencionar que por consiguiente hay menos patrimonio por proteger, cuando verdaderamente es lo opuesto. La ciudad de Tacna tiene mucho que contar, y no por poseer demasiada historia, sino porque poco conocemos sobre lo que sucedió durante nuestro desarrollo como ciudad a lo largo de los siglos y hasta ahora la ciudad aun no nos invita a saber más de ella.

Figura 23.

*Antiguo Centro Histórico de la ciudad de Tacna*



*Nota.* (izquierda) Tradicional paseo de la bandera, declarado patrimonio cultural de la nación en el año 2009, celebrado al conmemorarse un año más de la reincorporación de Tacna al Perú. (derecha) Foto aérea de la plaza central de la ciudad tomada aproximadamente en la década de los cincuentas, mostrando una de sus primeras configuraciones antes de transformarse en el actual Paseo Cívico. Adaptado de Google (<https://www.google.com.pe/>) CC BY 2.0

Por este motivo es importante comprender que este proyecto reúne una variedad de condiciones para ser realizado y no solamente condiciones de diseño que puedan resolverse sobre un papel, sino condiciones teóricas, históricas y

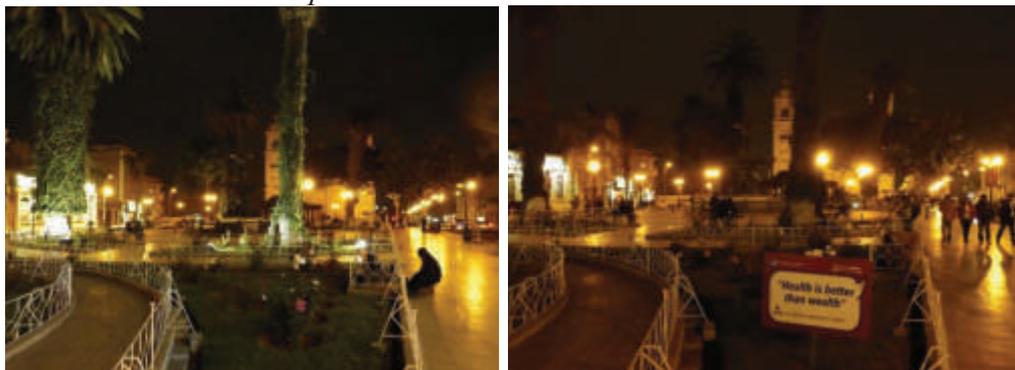
conceptuales, que implican el entendimiento de nuevos conceptos sobre el hacer urbanismo, nuevas formas de ver la vida cotidiana, abriendo las posibilidades de encontrar un camino lleno de nuevas alternativas que los arquitectos y urbanistas deberán asumir como retos a llevar consigo para conseguir una verdadera transformación de las ciudades con el único fin de brindar la mejor calidad de vida posible a las personas e incrementar las oportunidades de la ciudad frente al país y al mundo, sin olvidar los beneficios de cultivar cultura e identidad en una sociedad, beneficio infinitamente valioso para el ser humano.

La accesibilidad y la seguridad son dos temas de gran importancia hoy en día si hablamos de construir una ciudad inclusiva, tranquila y amable. Por una parte, la accesibilidad busca brindar inclusión y comodidad a todas las personas que recorren la ciudad, brindarles a todos los peatones los mismos derechos sin restringir el acceso de nadie en ningún lugar. Por otra parte, la seguridad viene acompañada del derecho de todos a usar el espacio público, haciéndolo un espacio vivo, lleno y utilizado convirtiéndolo en un espacio seguro.

#### 2.1.4.3. Accesibilidad y seguridad

La accesibilidad y la seguridad son dos temas de gran importancia hoy en día si hablamos de construir una ciudad inclusiva, tranquila y amable. Por una parte, la accesibilidad busca brindar inclusión y comodidad a todas las personas que recorren la ciudad, brindarles a todos los peatones los mismos derechos sin restringir el acceso de nadie en ningún lugar. Por otra parte, la seguridad viene acompañada del derecho de todos a usar el espacio público, haciéndolo un espacio vivo, lleno y utilizado convirtiéndolo en un espacio seguro.

Figura 24.  
*Paseo Cívico de Tacna por la noche*



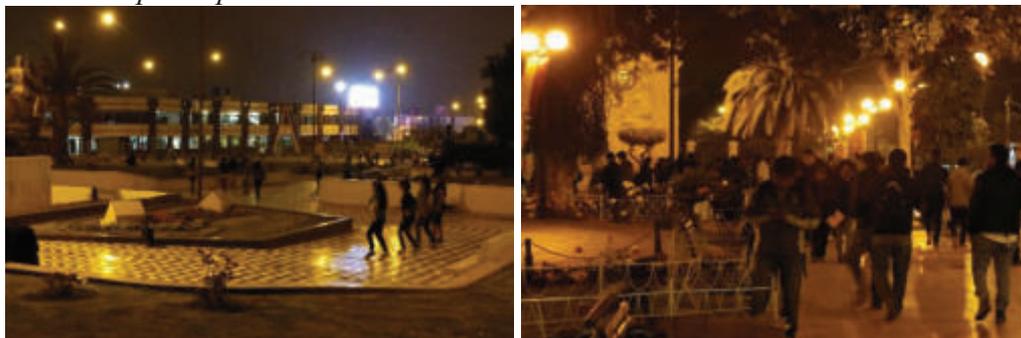
*Nota.* (izquierda) Fotografía tomada un jueves 19 de setiembre del año 2013 mostrando parte del Paseo Cívico cerca de las 21:00 horas. (derecha) Fotografía tomada un lunes 15 de agosto del año 2016 mostrando el mismo lugar a la misma hora de la imagen tomada el año 2013 observando un incremento sustancial de actividad en el espacio público. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Es importante mencionar que existen en la actualidad muchas maneras de invitar a las personas a apropiarse del espacio público. Por ejemplo, al nivelar la calle, siempre dividida por edificios, veredas y pistas, a un mismo nivel, repartimos derechos por igual, autos y peatones comparten el espacio, haciéndolo más seguro para el peatón, texturas en las veredas y pisos jerarquizan el acceso a discapacitados, parques sin barandas ni rejas proporcionan el derecho a todos de ingresar y usarlo, ciclovías mantienen seguros a ciclistas y transeúntes. Existe un infinito número de posibilidades para hacer de una ciudad un lugar justo para todos, más aún cuando nuestra cercanía a la frontera nos ha permitido conocer contextos cercanos y comprender otras maneras de habitar el espacio ofreciendo lo mejor de la ciudad al turista o al visitante.

Por otra parte, debemos empezar citando el error más común que se comete al hablar de seguridad, el que más policías o serenos proporcionan mayor seguridad en un espacio, probablemente parte de pensamiento esté ligado directamente a alguna reminiscencia del paternalismo que el estado constantemente provee, nos han hecho esperar que las soluciones vengan desde el gobierno y no pensar que muchas iniciativas de seguridad partan de iniciativas sociales y civiles. Luego de muchas experiencias en lugares públicos de carácter conflictivo, claramente se ha llegado a la conclusión de que la manera más simple de convertir un lugar inseguro en seguro es llenarlo de dinamismo, de actividades constantes, personas y buena iluminación por la noche. Una ciudad

segura es donde todos los ciudadanos sirven como ojos y oídos en favor de la policía, más allá de la seguridad común que toda ciudad debe tener.

Figura 25.  
*Uso del espacio público nocturno*



Nota. Imágenes de la actividad cotidiana nocturna en el espacio público en el centro de la ciudad, actividades que, a pesar de que el espacio público no brinde el confort necesario para realizarlas, se hacen por la creciente necesidad durante los últimos años de la población por utilizar el espacio público. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Un claro ejemplo de inclusión y seguridad en el espacio público en la ciudad de Tacna ocurre cerca de febrero, meses previos a las fiestas de carnaval, donde miles de jóvenes salen a los parques de la ciudad a practicar bailes y danzas, transformando completamente el uso del espacio público en un espacio con mucho más dinamismo que el que posee en el resto del año. Este ejemplo que sólo ocurre durante algunos meses del año es lo que se debe replicar y mantener durante todos los meses, y más aún en el centro de la ciudad y así este sirva de núcleo permitiendo expandir poco a poco las prácticas de integración social en el espacio público hacia otros espacios de la ciudad.

Finalmente, una manera de llevar a cabo estas reformas es mediante ejes peatonales, mejoras de las actividades públicas y la eliminación de barreras físicas en parques y plazas de la ciudad. La vida urbana empezaría a renovarse frente a estos cambios, apoderándose de muchos espacios por toda la ciudad y cambiando la percepción de las personas sobre él, concibiendo ahora un espacio vivo, lúdico, seguro y habitable.

#### 2.1.4.4. Actividades cotidianas y vida urbana

Actualmente las actividades en el centro de la ciudad son variadas, pasando por peatones, turistas, comerciantes, empresarios, empleados, artistas

urbanos, vendedores ambulantes, policías, personal municipal, transportistas, etc. Muchos actores son los que conforman el mosaico de actividades que se realizan en el centro histórico de la ciudad y le adhieren identidad y carácter. El desarrollo de las diversas actividades comerciales y de servicio que ofrece el centro histórico de la ciudad es fluido y dinámico, pero las actividades de ocio y esparcimiento en el espacio público se ven disminuidas por la capacidad de estos espacios para poder albergarlas.

Figura 26.  
*Vida urbana en la ciudad*



*Nota.* (izquierda) Imagen de la Alameda Bolognesi entre la calle Miller y la avenida Patricio Meléndez, eje que alberga la mayor cantidad de comercios y actividades comerciales a realizar en el centro de la ciudad de Tacna. (derecha) Actividades cotidianas como paseos familiares y de turismo por la ciudad son esenciales para las dinámicas sociales permanentes en el centro y resto de la ciudad. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

El espacio público en la ciudad aún carece de ofertas, es aun, el clásico espacio ornamental de bancas y vegetación y monumentos, que ofrece un mínimo de actividades y funciona como espacio de paso o cruce entre un punto y otro. Hoy en día los espacios públicos deben ofrecer actividades que fortalezcan el desarrollo de la ciudad y no sólo sirvan como punto de reunión para los transeúntes, deben dirigirse los esfuerzos en priorizar la calidad espacial para que las personas se sientan invitadas por el espacio y las actividades públicas se realicen de la mejor manera posible. Es por esto que el espacio público debe dejar de percibirse solamente como un lugar estético para la ciudad y convertirse en el espacio que albergará todo lo que hacemos fuera de casa y de nuestro trabajo, transformarse en el espacio donde vivimos, percibimos y apreciamos la ciudad y sus dinámicas, donde aprovechamos las ofertas sociales y culturales que la ciudad nos ofrece o identificamos en el que es lo que la ciudad tiene para nosotros, es el espacio que sirve de plataforma para la integración e

invita a compartir la información de lo que ocurre, sobre todo, dentro de los espacios privados de la ciudad.

Así como las actividades de la ciudad se adaptan, transforman y evolucionan con el pasar del tiempo, se convierten en la esencia de la vida en la ciudad, un concepto que hasta hoy no ha sido completamente abordado por urbanistas y arquitectos de nuestro medio. Este concepto toma por premisa principal el visualizar y comprender a la ciudad como un organismo vivo en donde nosotros representamos sus células manteniendo todo en curso generando actividades dinámicas constantemente, por este motivo todos los espacios ajenos a nuestros vienes particulares deben de ser flexibles para con nosotros, los ciudadanos de a pie.

Figura 27.  
*Actividades cotidianas de descanso*



*Nota.* Actividades cotidianas y tradicionales en el espacio público como el estar, conversar, caminar y recorrer son algunas de las características que hacen del espacio un lugar dinámico y comfortable para el peatón en un día cotidiano. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Y es así como la vida urbana ha cobrado importancia durante el último siglo, siglo en el cual el hombre se ha internado cada vez más en su individualidad, costándole hacer más de lo que las conductas sociales dictan para poder vivir como el dormir, despertar, trabajar, comer y volver a dormir, olvidando en muchos casos su propia satisfacción o peor aún, confundiendo la rutina con una falsa expectativa de logro personal. Estamos en una época en la que nuestras ciudades deben ofrecernos calidad de vida, dinamismo constante y entretenimiento y para lograrlo el espacio inicial ideal es el espacio público. Así como el ágora fue el espacio de encuentro, discusión y socialización en la antigua Grecia, los espacios públicos deben seguir manteniendo esa jerarquía y enlazarse al concepto de vida urbana que debemos adoptar en nuestras ciudades.

Una propuesta de peatonalización y recuperación del espacio público en el centro histórico de Tacna, bajo la perspectiva de los conceptos hasta ahora desarrollados, brinda a estos nuevos espacios y al público la libertad de actuar sobre ellos y erradicar de la memoria colectiva la no comprensión de su verdadero uso, muchas veces condicionada a través de generaciones, por la repetición de comportamientos y patrones sociales que nunca fueron cuestionados.

#### 2.1.4.5. Actividades económicas

Algo que destacar en el centro histórico de Tacna es la cantidad de actividades económicas que convergen y se desarrollan en él. Empresas dedicadas a la banca, seguros y préstamos, galerías y centros comerciales, establecimientos de productos y servicios como librerías, farmacias y oficinas, ofertas turísticas como restaurantes, hoteles, bares, casinos y discotecas y servicios públicos como oficinas de salud, colegios, jardines para niños, centrales telefónicas, de luz y agua, entre muchas otras más actividades.

Variedad de actividades que sólo puede explicarse por las dimensiones de la ciudad. Tacna, por ser aún una ciudad pequeña, nucleariza la mayor parte de sus servicios en el centro y mantiene un ritmo dinámico constante con picos de crecimiento en temporada de verano por atractivos de tipo navideños en diciembre, cada vez más tradicionales, o el aumento de turistas durante enero, febrero y marzo. Estas características nos ayudan a entender la importancia que posee el centro histórico de Tacna para con la ciudad, un núcleo que alberga la mayor cantidad de actividades económicas y aún conserva su función conectora con otros ejes importantes de la ciudad como el distrito de Gregorio Albarracín, los distritos de Alto de la Alianza – Ciudad Nueva, o la “zona de mercadillos” aproximadamente a 20 minutos a pie, a paso moderado, desde el centro histórico. La importancia de esta dinámica de la ciudad, del entendimiento de cómo funciona y como se desarrolla conforme la ciudad crece, demanda un estudio específico sobre mejorar la oferta y calidad del espacio público en el centro de la ciudad.

Figura 28.  
*Actividad comercial en la Av. Bolognesi*



*Nota.* Imágenes de la zona de mayor actividad comercial del centro histórico de la ciudad, la avenida Bolognesi, constantemente activa por la presencia de galerías comerciales ubicadas en la zona ofreciendo variedad de productos, sobre todo al público turista proveniente en su mayoría de Chile. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Suele ocurrir en las ciudades, conforme van creciendo, un proceso de desplazamiento de sus núcleos comerciales o de importancia económica, como un claro ejemplo tenemos Lima y Arequipa ciudades que han desplazado sus corazones financieros a otros distritos como San Isidro – Miraflores (Lima) o Yanahuara – Cayma (Arequipa). Es común este tipo de desplazamientos ya que los centros históricos de estas ciudades están protegidos por la UNESCO, lo que eleva el valor de muchos predios por sus costos en restauración y conservación y prohíbe también su demolición, además de poseer un valor monumental único e importante para el Perú y América Latina. Bajo estos contextos es importante, en nuestro caso, comprender nuestra realidad y entender que nuestro centro histórico es un espacio transformable y mixto, como también disperso y cambiante en donde encontramos inmuebles de valor histórico y arquitectónico dignos de apreciación y conservación, pero a la vez los encontramos aislados en la estructura espacial y formal de la ciudad.

Durante nuestra historia fuimos siempre un lugar de paso y descanso, donde se estableció un pequeño pueblo en medio de dos ríos con haciendas y campos de cultivo a sus afueras, este probablemente sea el factor principal de que ninguna zonificación monumental pueda delimitar de manera correcta la zona histórica de Tacna en su totalidad, pues muchos inmuebles de importancia se encuentran divididos entre las afueras y el centro de la antigua ciudad, ahora todas inmersas en la trama urbana pero ajenas del centro histórico.

Por otra parte la cantidad de inmuebles de valor histórico en la zona monumental es cada vez menor por no haberse concretizado nunca acciones para la ejecución de planes que puedan proteger dichos inmuebles y como se menciona en la reciente justificación de la modificación de la zona monumental de Tacna en Diciembre del 2014, la nueva zona monumental ha sido redelimitada, a menor tamaño que la anterior, por el dramático cambio en su estructura arquitectónica formal, como claros ejemplos de esto tenemos la calle Alto de Lima y Bolívar que conservan muy poco de la arquitectura clásica de la ciudad, además de haberse deteriorado muy rápidamente frente a las diversas actividades económicas que cobraron importancia en estos ejes y nunca haberse establecido parámetros que conserven el patrimonio y a su vez permitan el desarrollo económico.

Claramente este punto de vista puede entrar en debate ya que existen diversos enfoques sobre la conservación del patrimonio como también temas ligados a la historia, identidad o pasión por la arquitectura. Pero debo permitirme ser muy claro en este aspecto y mencionar que al comprender que a partir de entender la realidad, aceptarla y analizarla, podremos recién, tomar decisiones lógicas y concertadas sobre qué es lo mejor para el centro histórico, por este motivo la alternativa de apropiación del espacio público, que esta tesis busca establecer, sirve como base y cimiento para la elaboración de nuevos parámetros claros sobre el uso del patrimonio y el espacio, devolverle a la ciudad la importancia que siempre tubo además de permitirle al inversor facilidades para la mejora de su propio crecimiento económico en el centro histórico y así impulsar a la ciudad hacia el desarrollo en todos sus niveles.

Finalmente es importante comprender que claramente no tenemos la misma belleza arquitectónica que Cuzco, Arequipa, Lima, Trujillo u otras ciudades tradicionales del Perú, pero que dentro de nuestros límites debemos sacar a relucir el mayor potencial de lo que tenemos, dejar de perderlo por falta de planificación, presupuesto o desinterés de los gobiernos como también de las instituciones que velan por la historia y el patrimonio y desarrollar planes concertados, donde participen todos los agentes involucrados, devolviéndole el centro al peatón, a la cultura y a las actividades económicas sustentables que no degraden un eje sino, por el contrario, logren su reactivación.

#### 2.1.4.6. Formalidad e informalidad

La problemática de la informalidad y la formalidad en las actividades comerciales cotidianas es de vital importancia en el desarrollo de las ciudades y por consecuencia de los centros históricos, afectando todos los rincones del país, por lo general la informalidad de las actividades en el espacio público suele deteriorarlo y en algunos casos hasta puede lograr su cambio de uso y progresiva transformación a un espacio netamente comercial en donde el concepto de público y privado empieza a volverse ambiguo.

Por una parte, la formalidad mantiene las reglas en su lugar y proporciona un modelo justo en el que todos los comercios desarrollan su actividad según lo permita la ley y las normas de la ciudad. Por otro lado, la informalidad toma la calle, apropiándose del espacio público para la venta ambulante de productos, aprovechando la gratuidad que proporciona dicho espacio al no pagar tributo alguno por la venta de lo que se ofrece.

Figura 29.

*Comercio “informal” y venta ambulante*



*Nota.* (izquierda) Imagen de una “carreta de golosinas”, clásicos elementos de la ciudad las cuales antiguamente eran carretas con golosinas sobre ellas, ahora son pequeños estantes rodantes que dispuestos o diseñados de mejor manera podrían aportar un inmenso valor tradicional al espacio público. (derecha) Imagen que muestra en su fondo una variedad de formas de comercio ambulante en la avenida Bolognesi, en su mayoría vendedores andantes de comida y material educativo y de entretenimiento. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

En el centro histórico de la ciudad de Tacna, entre las cuadras 5, 6 y 7 de la avenida Bolognesi, existe gran cantidad de comercio ambulante, permitido, como en muchas ciudades del país, bajo la premisa de mantenerse en movimiento y no apropiarse de ningún espacio físico en el lugar, recientemente

en marzo del 2016 se aprobó la Ordenanza Municipal N° 003 16 que restringe y prohíbe el empleo de “jaladores” en la vía pública, beneficiando la libre competencia entre las empresas, sobre todo las ubicadas en este sector de la ciudad.

Considero que el debate sobre la informalidad en el espacio público se inicia mediante la percepción del individuo. En términos precisos la informalidad significa el esquivo del pago de tributos por parte de una persona u empresa que ofrece un servicio o vende un producto, pero en términos de percepción tendemos a establecer una relación entre la informalidad y la antiestética y perturbación que produce dicha actividad sobre el espacio público y las personas, como una vereda con reducido espacio o un vendedor que insistentemente acosa a sus clientes al ofrecer algo. Entonces nos preguntamos, cabe el término informal al poder vender alimentos en la calle por cuestiones de necesidad, es informal ofrecer música, actuación o arte en el espacio público. Son por estos motivos que considero que la problemática de la informalidad es más un tema de percepción estética y perceptual en el espacio que el simple rechazo a pagar tributos.

En este sentido un ambiente controlado y mejorado con ordenanzas que en lugar de prohibir, corrijan y apoyen al trabajador ambulante en su control y mejora de sus propias ofertas en el espacio público, partiendo del hecho que la venta ambulante es un hecho que socialmente nunca va a dejar de existir, porque es la actividad que hace de la ciudad un núcleo vivo de ofertas comerciales en todos sus niveles, desde la calle hasta en un establecimiento privado, desde un ambulante vendiendo postres o juguetes caminando por la calle, pasando por un puesto de periódico o una clásica “carreta” de golosinas, hasta galerías y centros comerciales. ¿Podemos acaso tipificar entre informales y formales las diversas actividades comerciales de una ciudad? Personalmente considero arriesgado su tipificación ya que en muchos casos algunas actividades “informales” se han convertido socialmente en necesarios y/o tradicionales para la memoria colectiva de la población, ayudando en muchos casos que la actividad luzca formal cuando en realidad no lo es.

Imaginemos por un momento que la mejora del espacio público pueda traer consecuencias favorables para la vida urbana y la mejora y corrección de las prácticas ambulantes. Existen experiencias alrededor del mundo en el que la

peatonalización o el cambio de las prioridades de un espacio para con el peatón y no con el vehículo ha generado desarrollo en la zona y dinámicas de vida urbana distintas al sólo movilizarse y recorrer la ciudad del punto A hacia el punto B y viceversa.

Por este motivo el concepto que los ciudadanos tenemos de formalidad e informalidad juegan un rol importante en las dinámicas sociales de las ciudades y las propuestas vertidas en esta tesis no deben excluir a ninguna de estas dos maneras de ejercer la actividad comercial, por el contrario, deben de generar un clima y ambiente adecuado para mejorar, corregir y controlar de mejor manera dichas prácticas.

#### 2.1.4.7. Transporte privado y estacionamientos públicos

Según datos del reciente Plan de Desarrollo Urbano de Tacna 2014-2023, ocupamos el octavo lugar como la región con el mayor parque automotor del país, con 40 000 vehículos en circulación, a esto es necesario sumar la cantidad de turistas extranjeros que ingresan con autos particulares a la ciudad, sobre todo por nuestra cercanía a la ciudad de Arica – Chile. En este sentido es importante entender el rol del vehículo en la ciudad y su relación con el contexto urbano.

Remontándonos a finales del siglo XVIII y durante el siglo XIX, muchos estudios consideran que la degeneración de las ciudades durante la primera revolución industrial se generó por la cercanía de los centros urbanos a las zonas industriales, generando cambios positivos como dinámicas de crecimiento y desarrollo pero con graves costos sociales como contaminación del medio ambiente o la adaptación de las personas a una vida más sedentaria y rutinaria, contraria al trabajo diario y constante de la gente del campo. Más tarde, en la década de los sesentas del siglo XX, luego de la segunda revolución industrial y la invención del automóvil por los años diez, muchas ciudades europeas, tras la segunda guerra mundial, empezaban a reconstruirse o adaptarse asimilando al auto como un elemento necesario en la regeneración y el desarrollo de las ciudades. Fue entonces que en los años noventa e inicios del siglo XXI, un mundo más globalizado y con acceso a más información ha ido comprendiendo que las ciudades son una especie de organismos dinámicos que funcionan únicamente por la interacción de las personas en el espacio público, como al

caminar, detenerse y comprar, conversar, observar, protestar o sentir u ofrecer seguridad, etc.

Estudiando estos nuevos conceptos podemos afirmar que el automóvil particular es sólo un elemento a elegir en base a una decisión personal a tomar en una ciudad que debe de estar hecha para la gente de a pie, ya que el automóvil, al contrario que las personas, no se detiene a conversar con otro, o a comprar algo mientras avanza por la ciudad, ni protesta, ni brinda seguridad, es simplemente un instrumento para llegar de un punto a otro más rápido, como en los clásicos suburbios estadounidenses en donde debes manejar para llegar al centro de la ciudad, a tu lugar de trabajo.

Figura 30.  
*Tráfico y estacionamientos públicos*



*Nota.* Imágenes del tráfico que presenta el centro histórico de la ciudad, ligeramente saturado en horas punta durante el día, pero mínimamente caótico en comparación con el promedio de otras ciudades del Perú. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Por este motivo es importante afirmar que el automóvil es un instrumento útil pero prescindible. Es momento de reconocer el enorme daño que durante las últimas décadas le hemos causado a la naturaleza, a las ciudades y a nosotros mismos como seres sociables al permitirnos vivir en ciudades en las cuales muchos automovilistas consideran poseer distintos derechos que los privilegian por sobre los peatones.

Enrique Peñalosa, alcalde de Bogotá, en una entrevista para la película *Urbanized*, menciona lo siguiente “muchos aspectos sobre la ciudad son muy contraproducentes, por ejemplo, creemos que construyendo grandes pistas, pasos elevados o autopistas elevadas resolveremos los problemas del tráfico, pero evidentemente nunca ha sido ese el caso, porque lo que crea tráfico, no es

el número de autos sino el número de viajes y la distancia de los viajes, entonces mientras más infraestructura creas el tráfico será aún peor, la única forma de resolverlo el problema del tráfico es restringiendo el uso de autos y la forma más obvia de hacerlo es restringiendo el estacionamiento, las personas suelen imaginar que estacionar es un derecho, casi como un derecho fundamental que se debe incluir en la carta de la ONU, en nuestra Constitución hay muchos derechos: derecho a una vivienda, derecho a la educación, derecho a la salud, pero no encuentro el derecho a estacionar, no he visto ninguna constitución que incluya el derecho a estacionar, entonces si me preguntas: ¿Dónde deberías estacionarte?, el alcalde debe de saberlo; es como si me preguntaras: ¿Dónde deberías colocar tu comida o tu ropa?, ese no es un problema del gobierno.”

Es momento entonces de devolverle las ciudades al peatón, a la vida en el espacio público, a la humanización del espacio público en el que el transeúnte es primero que el automóvil, estableciendo soluciones sencillas como igualar pistas y veredas, construir vías compartidas, otorgarle al peatón nuevas formas de moverse como ciclovías, y en una ciudad pequeña y funcional como Tacna estos cambios, personalmente considero que son fáciles de lograr, trabajando con tres herramientas que deben ser aplicadas: la planificación, la participación de la comunidad y la eficiencia, eficacia y responsabilidad en el proceso.

#### 2.1.4.8. Sistema de transporte público

Citando nuevamente a Enrique Peñalosa, alcalde de Bogotá, en relación al transporte público menciona que: “El primer artículo en toda Constitución dice que todos los ciudadanos somos iguales ante la ley, esto no es sólo poesía, significa por ejemplo que un bus con 100 pasajeros tiene derecho a 100 veces más espacio de vía que un auto con 1 pasajero; es democracia en progreso, tu puedes realmente ver que el bien público predomina sobre el interés privado.”

Durante muchos años el transporte público en la ciudad de Tacna ha sido y aún es empírico, pequeño, deficiente y legislado de manera superficial por la Municipalidad Provincial De Tacna. Por una parte, los operadores de las rutas son personas jurídicas dueñas de asociaciones de transportistas o empresas de transporte parcialmente formalizadas, con el único fin de cubrir la demanda de transporte público en la ciudad, funcionando cada ruta, en la mayoría de los casos, independientemente del resto. Por otra parte, el Municipio, encargado del

ordenamiento y planificación del transporte público de la ciudad se enfoca en controlar y fiscalizar a las empresas y sus recorridos, la cantidad de rutas y la antigüedad de las flotas. Son estas tareas las que le restan responsabilidad y jerarquía al ente municipal para la buena administración del transporte público de la ciudad, convirtiéndose en parte de la administración del transporte público y no en el principal responsable de un órgano fundamental para el desarrollo de la ciudad.

Por muchos años esta forma de administrar el transporte público no sólo ha sido un problema en Tacna sino también en todo el Perú, a excepción de Lima en el que ya existen planes concretos que abordan y abordarán en adelante la problemática del transporte público, donde la principal meta es lograr la mejora y formalización completa del transporte público, entendiéndolo como un único sistema donde, corredores de buses y metros conforman un eficiente sistema al servicio de la movilidad de los ciudadanos.

Figura 31.  
*Transporte “informal” y vialidad*



*Nota.* (izquierda) Imagen del transporte público “informal” de la ciudad de Tacna, en donde abunda la improvisación y un enfoque del servicio casi privado en el que cada empresa busca su beneficio al llevar pasajeros de un punto a otro. (derecha) Separadores viales en la avenida Bolognesi como punto de partido a la reforma y ordenación del transporte público de la ciudad. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Por suerte en una ciudad pequeña como Tacna es posible solucionar rápidamente los problemas de transporte con cambios progresivos pero eficaces a futuro. Cabe añadir que durante el año 2015 y 2016 la Municipalidad Provincial de Tacna ya ha tomado la iniciativa de trabajar en conjunto con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones con el fin de formular el “Diagnóstico y Propuesta para un Sistema de Movilidad Urbana Sostenible en

la Ciudad de Tacna” según un acuerdo de consejo aprobado en Julio del 2015, además de recibir asesoramiento por funcionarios de la ciudad de Lima que participaron en la reforma del transporte en la capital como lo fue el expresidente de Pro transportes Gustavo Guerra García.

Es importante comprender la problemática de la ciudad y del transporte desde dos ángulos. El primero es el nivel en cómo se opera el transporte público actualmente, que teoría y por documentación operan formalmente, pero que en la práctica solo se percibe informalidad e improvisación en el manejo tanto interno como externo del transporte público. El segundo enfoque es la confirmación de lo perjudicial que es para la población el sistema económico que utiliza el transporte público, un sistema en el que la oferta y la demanda predominan por sobre la seguridad y necesidad del usuario, como se puede evidenciar en la superposición de rutas que se generan sobre diversos ejes, en su mayoría, del centro de la ciudad, en la inexistencia de paraderos adecuados para el embarque y desembarque de pasajeros o en la clara falta de auditorías y controles municipales sobre las empresas que ofrecen este servicio. A partir de estos dos enfoques es que se debe de intervenir la problemática del transporte público para la mejora del centro histórico y la ciudad, en donde circulan 33 rutas según el Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Tacna 2014 - 2023.

Problemática que debe ser intervenida de manera simple tomando el ejemplo más reciente realizado en el país, en donde la Municipalidad Metropolitana de Lima permitió la agrupación de empresas y asociaciones, convirtiendo a sus dueños en accionistas, logrando así ampliar sus flotas y cantidad de empleados, permitiéndoles concursar por plazas en distintos corredores viales y capacitándolos luego de otorgarles la buena pro a los consorcios ganadores de las distintas licitaciones para los nuevos corredores, establecidos además por un estudio previo realizado por la autoridad Metropolitana. Este modelo ha sido aplicado con éxito no solo en Lima sino también en otras ciudades latinoamericanas como Quito donde el sistema es bastante similar.

Siempre creemos que la solución más eficiente es lo que se logró hacer en otros lugares como un sistema de buses y corredores articulados con paraderos exclusivos o un metro que articule todas las latitudes de la ciudad o un sistema integrado de transporte, y pueden resultar siendo soluciones inmediatas a la

problemática del transporte público en Tacna, pero cuando en realidad, en algunos casos, sólo hace falta contextualizar la situación y ser creativos en la búsqueda de soluciones de la mano de conocimientos, planificación, concertación y participación de todos los agentes involucrados; proceso que siempre olvidamos hacer.

Finalmente es destacable en Tacna, a diferencia de otras ciudades en el Perú, algunos hechos en materia de ordenamiento del transporte público en la ciudad. A principios de la década del dos mil se prohibió el ingreso de moto taxis al distrito de Tacna, así como la importación de “Ticos” o automóviles pequeños que en muchas ciudades del Perú han significado un problema bastante perjudicial, sobre todo en la seguridad del transporte urbano como en Lima, Arequipa, Trujillo, Cuzco, Iquitos, entre otros. Por otra parte, el diseño lineal de la ciudad y su estructura vial son factores que soportan las dinámicas y tipos de transporte que se dan hasta ahora en la ciudad. Puede percibirse también durante algunas horas del día congestión vehicular en algunos puntos de la ciudad, pero los tiempos de demora a causa del tráfico no llegan a compararse con ningún problema de congestión que otras ciudades del país puedan sufrir.

Vías en sentido Oeste – Este (Gregorio Albarracín – Ciudad Nueva), rotondas y óvalos en las inmediaciones al centro de la ciudad, paraderos que por antigüedad son respetados en la actualidad, semáforos peatonales y vehiculares con cronómetro, zonas rígidas en el centro histórico donde queda prohibido estacionar, inexistencia de moto taxis y ticos en el distrito de Tacna, son sólo algunos de los ejemplos de una ciudad pensada y planificada en su momento pero que sin reestructurarlo prontamente podríamos perder el orden que aún nos respalda.

#### 2.1.4.9. Clima, fauna y vegetación

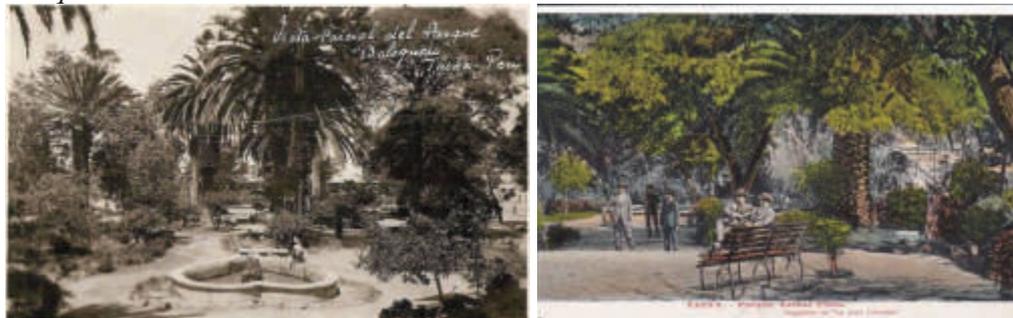
En una ciudad húmeda, desértica y con problemas de agua como Tacna es imprescindible opinar sobre el tema del clima, la fauna y la vegetación, sobre todo por afrontar un contexto distinto al ideal que toda “bella ciudad” posee, relacionada siempre con la vegetación, el verde, los árboles y el agua.

Tacna es una ciudad ubicada en el extremo norte del desierto de Atacama, aunque algunos científicos consideran que el desierto de Atacama se extiende desde Copiapó en Chile hasta Piura en Perú, cualquiera que fuera el caso, Tacna

se encuentra en la cabecera norte del desierto más árido del planeta, moderadamente húmedo, con niveles de radiación solar altos y precipitaciones bajas durante el año.

Figura 32.

*Parque de la Alameda*



*Nota.* Parque de la Alameda a inicios del siglo XX, uno de los parques que, junto a la Plaza Zela posee gran parte de la vegetación existente en el centro de la ciudad. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Teniendo en consideración estos factores, cualquier propuesta de diseño urbano en la que se priorice al peatón sobre el vehículo es también un reto de priorización ambiental, en el que debemos brindarle al transeúnte todas las comodidades para hacer de su caminata por la ciudad un momento agradable y no un problema de salud. Puede que el auto en una ciudad como Tacna sea un medio confortable de recorrer la ciudad en un día caluroso, ya que actualmente encontrar sombra o ambientes naturalmente controlados son muy escasos, por esto, si queremos poco a poco cambiar el uso del auto por una caminata saludable, es importante considerar elementos naturales en una propuesta de peatonalización, no solamente por su belleza estética, sino por la necesidad de tener control sobre el microclima deseado en la propuesta y brindar ambientes controlados en ejes, calles y avenidas de la ciudad.

Durante muchos años en lugar de recuperar espacios verdes en la ciudad, hemos ido perdiendo algunos por simplemente no prestarles la atención debida, como el jardín botánico de Tacna, actualmente el Parque de la Alameda o la avenida 2 de mayo en el que grandes pinos y vilcas han ido muriendo y perdiendo su belleza. A pesar de estas pérdidas aún es posible incorporar vegetación en la ciudad con propuestas en las que se piense y planifique de manera integral y

responsablemente, no podemos seguir permitiendo proyectos en el que el árbol es solo un elemento decorativo.

Son necesarios actualmente los proyectos con visión holística en el que muchos factores influyan en el requerimiento del resultado final, además una propuesta bajo esta visión no solo resuelve problemas puntuales, sino también soluciona la problemática desde todos sus ángulos, en el caso particular de la peatonalización del centro histórico una visión holística significa pensar en mejorar el transporte público para reducir la frecuencia de buses y descongestionar vías, limitar parqueos públicos, brindar las condiciones ambientales necesarias para que en una ciudad como Tacna la gente pueda caminar tranquilamente por la ciudad, mejorar los usos de suelo y las actividades en los espacios públicos para que funcionen durante más horas al día y algunos establecimientos comerciales posean doble uso, incrementar la cantidad de personas en el espacio público tanto de día como de noche y así mejorar la seguridad en la ciudad y de esta manera miles de beneficios para la ciudad son vertidos en una sola propuesta que propone un real replanteo de las condiciones de vida en el centro de la ciudad y así brindar la mejor solución en el plazo más corto necesario.

Figura 33.  
*Molle y Jacaranda*



*Nota.* Árboles típicos de la ciudad: el molle y el jacaranda, árboles frondosos que, además de proporcionar gran cantidad de sombra, aportan estética al espacio donde estuvieron ubicados. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

#### 2.1.4.10. Contaminación visual y auditiva

El avisaje publicitario es una forma de comunicación entre las personas para lograr acercar un servicio o producto al cliente, una técnica que durante

años nos ha acompañado y lo seguirá haciendo, con la única diferencia de ir evolucionando las maneras de llegar al cliente mediante nuevos colores, diseños, tipografías, etc. Para el avisaje público en el centro de la ciudad existe un reglamento, el cual normaliza las dimensiones y colores de la publicidad dentro de la zona monumental, esta norma iguala los avisos publicitarios y permite mantener cierta estética visual en la zona monumental de la ciudad. En algunos establecimientos esta norma ha sido acatada, pero de igual forma sigue existiendo variedad de publicidad que crea distracción en algunos ejes o saturación por la exposición de los colores usados.

Frente a esto es importante mencionar el concepto de contaminación visual que en resumen es el perturbar la estética de un lugar descontextualizando los medios visuales que se exponen frente a la forma, dimensiones, colores o estilo real del espacio; bajo esta premisa cabe considerar que la publicidad actual no desentona por completo de la realidad, pues la realidad ya ha sido descontextualizada en el centro histórico, poco a poco la identidad ha ido perdiéndose y transformándose con el paso del tiempo.

Figura 34.  
*Contaminación visual en la Av. San Martín*



*Nota.* Imágenes que muestran los agentes contaminantes del espacio público donde encontramos desde carteles obstaculizando el tránsito en las calles hasta el cableado eléctrico y telefónico dispuesto sin control cruzando de predio a predio. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Por otro lado, en relación a la contaminación auditiva, parte esencial de esta problemática es la movilidad urbana, siendo el principal problema el sonido de las bocinas del transporte público como las de los autos particulares.

En consecuencia, es prioritario tomar acciones que corrijan estas conductas y apoyen en la búsqueda de una nueva identidad para el centro histórico de la ciudad, comprendiendo que nunca volverá a ser lo que

antiguamente fue, pero que mantiene aún el potencial para establecer en este momento un camino que lo lleve hacia su consolidación. En este sentido la contaminación visual y auditiva deben de regularse de una manera más apropiada, entendiendo que la renovación del centro histórico es un proceso conjunto en la que se ven involucrados muchos agentes, tanto internos como externos, que deberán adaptarse a los cambios y ofrecer nuevas soluciones, en el proceso de desarrollo, a los problemas que hoy existen.

En un centro histórico amigable con el peatón es necesaria la música, las imágenes, los olores y los colores, incorporando todos nuestros sentidos en la experiencia de recorrer la ciudad, por esto lo que se debe de hacer, frente a la contaminación visual y auditiva, es en primer lugar, planificar de manera concreta que se quiere para el centro histórico y, en segundo lugar, en la búsqueda de esta visión, crear nuevas normas y reglamentos que apoyen las nuevas dinámicas y el proceso de transformación que se llevara a cabo. Esta tesis busca comprender desde todos los campos de la academia las formas en como la planificación urbana se nutre de muchas otras ciencias y otorga una mirada macro de intervención para, precisamente, evitar intervenciones aisladas e improvisadas que logran ser importantes por algunos años y luego pierden totalmente su fin.

La devolución de la ciudad al peatón es un acto de democracia, un cambio real para la ciudad y una clara oportunidad para desarrollar nuevas ideas, posicionarse de otra manera en el contexto nacional y mundial, y por sobre todo hacer de la ciudad una ciudad accesible y sostenible para quienes la habitamos, las personas.

#### 2.1.4.11. Recolección y manejo de residuos

Claramente muchas de las propuestas vertidas en esta tesis se basan en una visión panorámica de la situación actual del centro histórico para su regeneración, por este motivo las propuestas dentro de los diferentes ámbitos de alcance del estudio deben realizarse para que el proyecto funcione como un solo sistema que mejore el espacio público y la calidad de vida de las personas.

Figura 35.  
*Recojo de basura y limpieza*



*Nota.* Sistema tradicional de recolección de basura y limpieza pública de la ciudad de Tacna, sumado a esto, en algunas juntas vecinales de la ciudad, existen programas de reciclaje que hasta la fecha resultan efectivos para la ciudad. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Teniendo en cuenta este objetivo, el manejo y recolección de los residuos es parte importante de la nueva vida urbana que se dará en el lugar. Muchas son las razones por las cuales la recolección de residuos debe dejar de verse como una labor más en la ciudad o el último eslabón del desarrollo de las ciudades, debemos considerar que el manejo de los desechos juega un rol importante en el desarrollo de las ciudades. El reciclaje hoy por hoy se ha convertido en un estilo de vida que debemos adoptar nosotros y las siguientes generaciones para preservar por más tiempo nuestro ya degradado medio ambiente. Por este motivo la peatonalización del centro debe ser motivo y servir de impulsor de nuevas políticas de recolección de desechos, además de volver mucho más eficiente y eficaz el recojo de los mismos y así reducir los índices de contaminación actuales en el centro histórico y la ciudad.

Una de las principales maneras de mejorar estas políticas para el bien de la ciudad es abordar el problema rehabilitando diversos sectores del centro histórico e incorporando nuevas tecnologías en la recolección de residuos. Nuevos ejes peatonales y nuevos parques significan nuevas oportunidades para recolectar los desperdicios de una manera más eficiente a la actual. En muchas ciudades existen sistemas de recolección de desperdicios y mayormente en centros históricos, donde se busca reducir el tráfico vehicular, se hace necesario cambiar las formas tradicionales de limpiar la ciudad por otras más eficientes. En la ciudad de Quito, por ejemplo, existen puntos específicos de recolección de basura de grandes dimensiones ubicados por debajo de la calzada o vereda y a

la vista de los transeúntes sólo quedan los tachos comunes de basura. Este moderno sistema permite recolectar la basura mediante el personal de limpieza manualmente desde estos grandes depósitos subterráneos; al estar ubicados en zonas estratégicas y ejes vehiculares, puede, con libertad, pasar por el lugar el camión recolector de basura y recoger los desperdicios de los mencionados depósitos, mediante un sistema hidráulico el camión abre el compartimiento subterráneo, elevándolo a la superficie y así poder vaciar los contenedores. Este sistema es solamente uno de muchos otros que pueden incorporarse rápidamente en la ciudad para los que sólo es necesario conocerlos y tener la decisión de colocarlos.

## **2.2. Bases Teóricas**

### **2.2.1. Sobre la Renovación Urbana**

#### 2.2.1.1. La ciudad vital

Gehl (2014) señala en su libro “Ciudades para la gente” que, así como el conseguir una ciudad vital que pida ser recorrida puede llegar a ser un objetivo en sí mismo, es también el inicio para un desarrollo urbano holístico que reúna todas las características que forman parte de una ciudad segura, sana y sostenible. De esta manera, al asegurar que las personas puedan caminar y usar bicicleta, la visión de los planificadores se dirige hacia desafíos aún mayores, como alcanzar que los ciudadanos logren conectarse directamente con su sociedad, significando esto el cambio del espacio público hacia un lugar vital en donde muchos grupos de individuos puedan cruzarse y usarlo. En este sentido, no existe manera más clara de aprobar los beneficios y cualidades de la vida urbana en el interior del espacio público que observar su faceta contraria: la ciudad sin vida. Una ciudad vital enfatiza sus características enviando señales confortables al colectivo social, además la presencia de personas en los distintos espacios son un indicador de a qué lugar se debe de ir, es así como un teatro lleno y otro vacío envían mensajes completamente distintos. En uno de ellos sabemos que un espectáculo está en pie, ofreciendo entretenimiento, cultura, recreación, en cambio en el otro sabemos que algo no funciona bien, de este modo podemos intuir que existe una falta de políticas, actividades y ofertas culturales, lo que nos indica una clara falta de vida urbana.

Gehl (2014) menciona también que la ciudad vital es además un concepto relativo en donde un espacio público se convierte en uno significativo cuando es popular y logra atraer a las personas hacia él, es por esto que en ocasiones una pequeña calle de un pueblo con personas compartiendo puede convertirse en señal de vida urbana activa, entendiendo que no se trata de la cantidad de habitantes ni el tamaño de la ciudad. Además, la ciudad vital debe mantener una compleja y variada vida urbana, en donde existan espacios para el tránsito peatonal, la presencia de actividades recreativas, sociales y culturales y oportunidades para que el ciudadano forme parte de ellas. Muchas veces las veredas saturadas de personas buscando un lugar para pasar no permiten el desarrollo óptimo del espacio urbano.

Gehl (2014) afirma también que una ciudad vital contiene una parte cuantitativa y otra cualitativa para lograr su objetivo, esta necesita de un mínimo de personas en el espacio urbano y un cumulo adecuado de actividades y estímulos para que la sociedad se sienta atraída e inicie un proceso de apropiación.

Las ciudades que deseen atraer flujos de personas deben tener espacios públicos cuidadosamente diseñados, que son la infraestructura sobre la cual se sostiene el proceso que refuerza la vida urbana. De aquí se desprende el hecho de que la vida urbana es un proceso que se retroalimenta. [...]

Figura 36  
*Desarrollo de la vida urbana*



*Nota.* La vida urbana es un proceso que se retroalimenta, algo ocurre porque algo ocurre, las personas buscan a otras personas. Adaptado de *Ciudades para la gente* (p. 64), por J. Gehl, 2014, Ediciones Infinito.

Combinados con una dosis de buenos hábitos y de rutinas diarias establecidas, la existencia de una masa crítica de personas y de espacios de

calidad son requisitos indispensables para crear ámbitos donde ciertos eventos puedan florecer. Una vez que estos procesos arranquen, se convierten en círculos virtuosos donde la sumatoria de individuos de a uno se acelera rápidamente. [...]

Son estas las cualidades que pueden ser usadas como guía para encarar el planeamiento urbano contemporáneo. Las palabras clave para alentar la creación de vida urbana son: trayectos directos, lógicos y compactos, dimensiones espaciales a una escala amigable; y una clara jerarquía donde pueda notarse cuáles son los espacios más importantes. [...] (Gehl, 2014. p.63-67)

### 2.2.1.2. La ciudad segura

Lograr que la gente se sienta segura es crucial si queremos que abrace el espacio urbano. Por lo general, son las personas las que hacen que una ciudad sea más segura y atractiva, tanto en términos de seguridad real como percibida.

Desde que los automóviles comenzaron a dominar el escenario urbano, hace aproximadamente 50 años, la cantidad de tránsito y de accidentes ha aumentado a un ritmo sostenido. El temor a sufrir un accidente ha crecido de forma todavía más intensa, con un impacto particularmente fuerte en peatones y ciclistas y sus deseos de moverse por la ciudad. Y a medida que fue creciendo la cantidad de automóviles en las calles, tanto los políticos como los planificadores urbanos se dedicaron a crear más espacio para que se muevan y se estacionen.

Figura 37  
*Concepto de calle compartida*



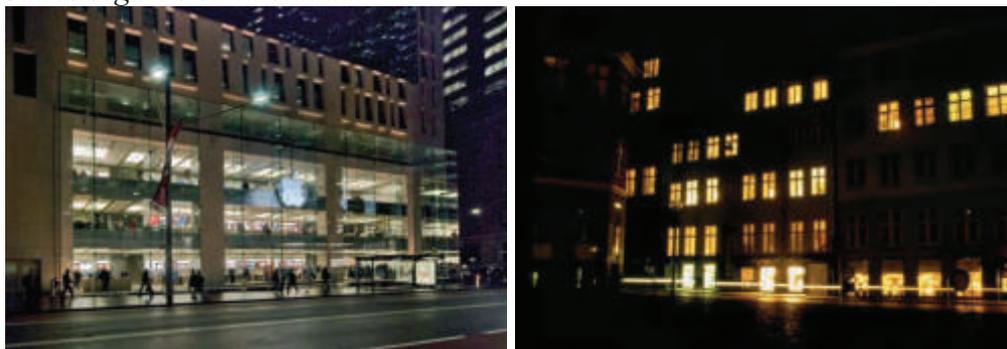
*Nota.* El concepto de la calle compartida o completa se refiere a la posibilidad de que haya igualdad entre grupos de tránsito reconociendo que los peatones tienen prioridad. Adaptado de *Ciudades para la gente* (p. 92), por J. Gehl, 2014, Ediciones Infinito.

En los últimos años han surgido ciertas tendencias dentro del planeamiento urbano que, basándose en estadísticas sobre choques de automóvil, afirman que

se podría reducir el riesgo de accidentes si se crearan zonas de tránsito mixto en una misma calle, bajo el lema de “espacio compartido”. [...] El razonamiento continúa con la presunción de que nunca se producirían accidentes serios en este escenario, ya que quienes se mueven a pie o en bicicleta estarían obligados a prestar máxima atención a su entorno en todo momento. Obviamente, si la gente está lo suficientemente asustada y tiene un ojo siempre puesto en el tránsito, nada muy grave va a ocurrir. Los niños no pueden moverse solos, y personas mayores o con movilidad reducida posiblemente tendrían que resignarse a no poder caminar nunca. Cualquier estrategia que se adopte en torno a la gente y a la seguridad vial debe comenzar por asegurarle, tanto a las personas como a los ciclistas, condiciones de calidad y comodidad para trasladarse. Hay muchísimas iniciativas dentro de la planificación de transporte contemporánea que no le otorgan la suficiente importancia a la calidad de vida urbana. [...]

Jane Jacobs, en el primer capítulo de su libro *Muerte y vida de las grandes ciudades*, publicado en 1961, ya hablaba acerca de la importancia que tiene el hecho de disponer de calles seguras. La autora hacía referencia al efecto preventivo que tenían, respecto al delito, tanto la vida urbana y los edificios de uso mixto como el cuidado de los espacios comunes por parte de los ciudadanos. Los términos “observadores urbanos” y “ojos en la calle” fueron creados por ella y han pasado a formar parte del léxico habitual del planeamiento urbano. [...]

Figura 38  
*Calles seguras en la ciudad*



*Nota.* Una vez que oscurece, la luz que emana de los edificios ubicados sobre una vereda aumenta la sensación de seguridad. Adaptado de *Ciudades para la gente* (p. 98), por J. Gehl, 2014, Ediciones Infinito.

Junto a las visiones utópicas e idealistas de ciudades abiertas y seguras, surge la realidad de numerosas sociedades urbanas. Las desigualdades sociales

y económicas son el trasfondo sobre el cual aumentan los índices de delito y los intentos por proteger la propiedad privada y la vida personal. [...]

Si logramos reforzar la vida urbana hasta el punto de lograr que la gente circule a pie y pase tiempo en los espacios públicos, la seguridad, tanto la percibida como la real, aumentará. La presencia de otros siempre es un buen indicador de que un lugar es considerado seguro y agradable. Hay “ojos en la calle” y “ojos sobre la calle” también, lo que significa que lo que sea que esté ocurriendo es interesante y significativo, tanto para la gente en la calle como la que observa desde los edificios circundantes. Cuando las personas utilizan el espacio público, todo cuanto lo rodea se vuelve más significativo y más importante de mirar. Una ciudad vital se convierte en una urbe valorada y también segura. [...]

Tener una clara estructura urbana, que nos indique con certeza cómo movernos en la ciudad, es otra forma de mejorar nuestra sensación de seguridad. Es una señal confiable, referida a la calidad urbana, el hecho de que podamos rápidamente encontrar nuestro destino sin tener que recurrir a desvíos importantes, ya que una estructura urbana clara no requiere de grandes dimensiones ni de caminos rectos que vayan de destino a destino. Si los caminos dentro de la ciudad tienen claras características visuales, si el espacio tiene carácter propio y si las vías principales son fácilmente distinguibles de las que no lo son, no importa que las calles se corcoveen o que la trama de la ciudad sea variada. La presencia de señales, carteles indicadores y una buena iluminación por las noches son elementos centrales que afectan la relación entre la estructura urbana, la sensación de pertenencia y la de seguridad cuando la gente camina por la ciudad. [...] (Gehl, 2014. p.91-103)

#### 2.2.1.3. La ciudad sostenible

En los últimos tiempos, ha crecido el interés en la planificación urbana sostenible, y con justa razón. El agotamiento de los recursos no renovables, la polución ascendente, las emisiones de carbono y la amenaza ecológica resultante son incentivos de peso como para tratar de implementar políticas de sostenibilidad en ciudades alrededor del mundo. [...] Darle mayor prioridad al tráfico peatonal y al ciclístico contribuiría a cambiar el perfil del sector de

transporte y se convertiría en un elemento central dentro de cualquier política sostenible.

Tanto el tránsito peatonal como el ciclístico usan menos recursos y afectan el medio ambiente muchísimo menos que cualquier otro medio de transporte. Son los usuarios quienes proveen la energía, y así se convierte en un modo de circulación barata y silenciosa, que además no genera polución. Considerando una distancia cualquiera, el consumo relativo de energía comparado entre andar en bicicleta, caminar o ir en automóvil es de 1, 3 y 60 unidades de energía. Esto quiere decir que, con la misma cantidad de energía, se puede triplicar la distancia recorrida a pie andando en bicicleta. [...]

Ni el tránsito peatonal ni el ciclístico producen amontonamientos en el espacio urbano. Las necesidades espaciales de un grupo de personas que se mueve a pie son modestas: dos veredas de 3,5 metros de ancho, o una calle peatonal de 7 metros de ancho, pueden acomodar hasta 20 mil personas por hora. En dos ciclovías de dos metros de ancho caben hasta 10 mil bicicletas por hora. Una calle doble mano, con dos carriles disponibles, puede soportar entre 1.000 y 2.000 automóviles por hora (hora pico). De este modo, vemos que una ciclovía puede transportar hasta cinco veces más personas que una calle vehicular. [...] Darle mayor protagonismo a estas dos clases de transporte puede ayudar a manejar la transición del tránsito vehicular al peatonal. [...]

La sostenibilidad social es un concepto amplio que presenta una serie de desafíos por resolver. Uno de sus objetivos es lograr que los diversos grupos sociales que conviven en una ciudad tengan las mismas oportunidades para acceder al espacio público y desplazarse a través de él. [...] El concepto de sostenibilidad social también cuenta con una significativa dimensión democrática, que prioriza el acceso igualitario al espacio público, de modo que podamos encontrarnos con nuestros semejantes. [...]

Figura 39  
*Calidad de los servicios en la ciudad*



*Nota.* Poder caminar, esperar y circular cómodamente son aspectos esenciales de la calidad del transporte público. Adaptado de *Ciudades para la gente* (p. 106), por J. Gehl, 2014, Ediciones Infinito.

El concepto de sostenibilidad urbana también apunta a incluir a las generaciones que vienen. Ellos también deben ser considerados como parte de la comunidad global, a medida que el mundo se vuelve cada vez más urbano. La ciudad debe poder acomodar a todos y ser inclusiva. [...] (Gehl, 2014. p.105-109)

#### 2.2.1.4. La ciudad saludable

[...] Los numerosos cambios que se han producido dentro del mundo económicamente desarrollado han planteado nuevos desafíos a las políticas de salud pública. El trabajo sedentario ha reemplazado a las tareas manuales de antes, los automóviles se han convertido en la forma dominante de transporte y actividades tan simples como subir las escaleras están siendo reemplazadas por ascensores y escaleras mecánicas. Si a esto le sumamos que al llegar al hogar nos sentamos y pasamos muchas horas mirando la televisión, vemos que emerge un modelo de vida donde la gran mayoría de la población no cuenta con oportunidades para usar su cuerpo y su energía diariamente. [...] El costo de dejar de tener una serie de ejercicios como parte de la rutina diaria es alto: decrece la calidad de vida, aumenta el costo de la salud y se acorta el tiempo de vida.

Frente a estos nuevos (y también viejos) desafíos, es importante señalar que un aspecto importante de cualquier política de salud pública se encuentra al alcance de la mano. ¿Por qué no alentar a la población a caminar y a moverse en bicicleta lo más que pueda dentro de su rutina diaria? Obviamente, este tipo de estímulos necesita de un cierto nivel de infraestructura, por ejemplo, en la forma de rutas peatonales atractivas y ciclovías, combinando con una fuerte campaña para que todos se enteren de las ventajas y las oportunidades que les esperan en cuanto empiecen a usar su propia reserva de energía para transportarse. [...] Adoptar una política que aliente a la gente a caminar y a circular en bicicleta de forma regular suena como un objetivo obvio dentro del trazado de una nueva área urbana, pero para que esta iniciativa tenga éxito se requiere de pensamientos innovadores y de nuevos procesos de planeamiento. [...] Los proyectos para las ciudades nuevas deben empezar por diseñar rutas lo más directas y atractivas posibles para el tránsito peatonal y el ciclístico, para recién volcar su atención a las necesidades de otros medios de transporte. En otras palabras, será más atractivo vivir, trabajar y moverse en este nuevo tipo de barrio que en las ciudades construidas siguiendo el patrón actual de urgencias. La vida debe venir antes que el espacio, que a su vez debe llegar antes que los edificios. [...]

Figura 40  
*Espacios urbanos saludables en la ciudad*



*Nota.* Cuando caminar o andar en bicicleta son parte de la rutina diaria, tanto la calidad de la vida urbana como el bienestar del individuo aumentan y los beneficios son aún mayores para la sociedad. Adaptado de *Ciudades para la gente* (p. 114), por J. Gehl, 2014, Ediciones Infinito.

Un solo cambio en la política urbana reforzará la calidad de una ciudad y una serie de objetivos sociales cruciales. Además de otros beneficios, un fuerte aliento a que la gente camine y ande en bicicleta puede hacerse de forma rápida

y barata. Sería algo visible, sería una señal valiosa y una política que alcanza a todos los usuarios de la ciudad. [...] (Gehl, 2014. p.111-115)

## 2.2.2. Sobre la Recuperación del Espacio Público mediante la Movilidad Peatonal

### 2.2.2.1. La dimensión humana

Hace ya varias décadas que la dimensión humana ha sido minimizada como una cuestión a atender dentro del planeamiento urbano. A esto hay que sumarle que las diversas ideologías que han dominado la disciplina – principalmente el modernismo- le han otorgado cada vez menor prioridad al espacio público y al rol de la ciudad como lugar de encuentro para sus habitantes. [...]

Han pasado poco más de cinco décadas desde que la periodista Jane Jacobs publicó su emblemático libro *Muerte y vida de las grandes ciudades*, en 1961. En ese escrito, la autora señala cómo el aumento masivo del automóvil y la ideología urbanística del Movimiento Moderno, que separaba los usos dentro de las ciudades y enfatizaba la construcción de edificios exentos, terminarían por destruir el espacio y la vida urbana, dando como resultado ciudades sin gente ni actividades. Jacobs también describe las ventajas de vivir y disfrutar de una ciudad vibrante [...].

Figura 41  
*La ciudad modernista*



*Nota.* Los automóviles invadieron las ciudades de modo masivo alrededor de la década de 1960, por otra parte, los modernistas rechazaban tanto a la ciudad como al espacio urbano y sus principios aún continúan siendo la norma para planificar numerosas áreas nuevas. Adaptado de *Ciudades para la gente* (p. 4–5), por J. Gehl, 2014, Ediciones Infinito.

En el comienzo del siglo XXI es posible observar ya los primeros desafíos globales que subrayan la importancia de colocar un mayor énfasis en la implementación de una dimensión humana. Lograr un proyecto que contemple desarrollar una ciudad vital, sostenible, sana y segura se ha convertido en un deseo urgente y casi unánime. En este sentido, incrementar el bienestar de los peatones y de los ciclistas es un paso fundamental para lograr estos cuatro objetivos principales: vitalidad, seguridad, sostenibilidad y salubridad. Una decidida iniciativa política que aliente a los ciudadanos a caminar y a usar la bicicleta lo máximo posible para realizar sus actividades diarias, por ejemplo, es una forma de encarar la búsqueda de estas metas.

Las posibilidades de lograr una ciudad vital aumentan cuando se logra convencer a una mayor cantidad de gente de que camine, use una bicicleta y resida dentro de la porción urbana de una ciudad. [...]

Comparado con otras inversiones sociales –principalmente costos de salud pública e infraestructura automotora-, el precio de incorporar la dimensión humana es tan bajo que cualquier ciudad del mundo puede realizar inversiones en esta área, más allá de su estado de desarrollo y de su capacidad económica. De cualquier modo, considerar y tener interés por estas cuestiones son la inversión primordial y los beneficios son indudablemente cuantiosos. (Gehl, 2014. p.3-7).

Figura 42  
*Espacios urbanos para la gente*



*Nota.* Una ciudad vital, segura, sana y sostenible es el objetivo principal del Plan NYC para la ciudad de Nueva York, implementado en 2007, al mismo tiempo, tras 100 años de existencia del tráfico automotor, la idea de: hacer más vías solo lleva a más automóviles, es aceptada como un hecho. Adaptado de *Ciudades para la gente* (p. 7–8), por J. Gehl, 2014, Ediciones Infinito.

#### 2.2.2.2. La ciudad como lugar de encuentro

El concepto de “vida entre edificios” incluye una gran cantidad de actividades que la gente realiza cuando usa el espacio público: caminatas de un lugar a otro, paseos, paradas cortas, otras más largas, mirar vidrieras, conversaciones y encuentros, ejercicios, bailes, actividades recreativas, intercambio y comercio, se ven juegos, espectáculos callejeros y hasta mendigos. Caminar es el punto de partida de todo. [...] En ciudades vitales, sostenibles, sanas y seguras, el prerrequisito para poder desarrollar una vida urbana es que existan oportunidades para caminar. [...]

Una característica común de la vida dentro de un entorno urbano es la versatilidad y complejidad de las actividades, donde muchas veces se producen entrecruzamientos entre los recorridos peatonales que son eventuales y los que son necesarios, las detenciones, los descansos, las conversaciones y las permanencias en un lugar. Las acciones espontáneas, impredecibles y fuera de libreto, son una razón por la cual moverse de a pie dentro de una ciudad es una actividad tan atractiva. [...]

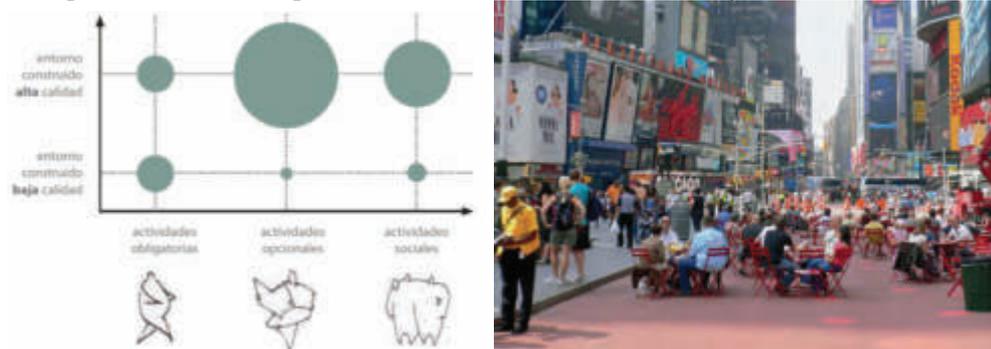
Un claro patrón central emerge de esta gran diversidad de actividades que se dan en el espacio urbano. Una manera simple de entenderlas es poner a las tareas más importantes en una escala acorde con su nivel de necesidad. En un extremo se encontrarían las actividades obligatorias, que son las que las personas deben realizar sí o sí: ir al colegio o al trabajo, esperar un autobús, llevar las mercaderías a un cliente. [...]

En el otro extremo de esta escala, están las actividades recreativas, que por lo general son tareas opcionales que a la gente le gusta hacer: pasear, pararse en un mirador para observar un gran paisaje o sentarse para disfrutar del buen clima. [...]

Otra cuestión a tener en cuenta es la calidad física del espacio urbano. El planeamiento y el diseño pueden influir el tipo de actividades al aire libre que se quieran desarrollar, pero para alentar a la gente a usarlos también hay que incluir protección, seguridad, y una razonable cantidad de espacio y equipamiento adecuado que provea un atractivo visual. [...]

Figura 43

*El espacio libre como promotor de actividades urbanas y sociales*



*Nota.* El gráfico representa la conexión entre la actividad al aire libre y el estado de las condiciones para realizar dichas actividades. A mayor calidad exterior, se observa un incremento particularmente alto de las actividades opcionales y sociales. En 2009, se prohibió la circulación vehicular sobre la calle Broadway, en la ciudad de Nueva York, a la altura de Times Square y Herald Square. Esto significó la adición de más de 7 mil metros cuadrados de superficie para la vida urbana. Adaptado de *Ciudades para la gente* (p. 7–8), por J. Gehl, 2014, Ediciones Infinito.

El amplio espectro de actividades y actores que tiene cabida en el espacio público evidencia el rol que éste ocupa como un lugar potenciador de los lazos sociales. El hecho de que todos los grupos sociales, más allá de su condición etaria, social o económica, puedan encontrarse en el espacio urbano mientras desarrollan su vida diaria es un testimonio sobre su importancia. [...]

La seguridad, la confianza, el fortalecimiento de los lazos sociales, la democracia y la libre expresión son conceptos clave a la hora de tratar de describir qué tipo de ideales están atados a esta idea de la ciudad como lugar de encuentro. La vida en el espacio urbano lo abarca todo: desde un intercambio de miradas al pasar hasta grandes manifestaciones. Caminar a través del espacio público puede ser un objetivo en sí mismo, pero es también el comienzo de algo nuevo. [...] (Gehl, 2014. p.19-29).

#### 2.2.2.1. Usos tradicionales del espacio público

Durante muchos siglos las ciudades han sido cuna de la interacción, movimiento y recorridos de sus habitantes y las calles, los únicos lugares en donde podía darse esta interacción. En un principio por lo necesario de muchas actividades, era indispensable tener que recorrer la calle para conseguir a alguien que repare algo averiado en el hogar, además de lo nuclearizado que estaban las ofertas frente a estas necesidades, casi siempre en los centros de las ciudades, y

la inexistencia de automóviles transformaba estas actividades en cotidianas, ayudando y apoyando a la vida en comunidad generando dinámicas como el conversar, cruzarte con conocidos o entablar un dialogo con algún conocido o desconocido, pero hace mucho estas conductas fueron reemplazadas por nuevas formas de comunicación y las actividades necesarias se volvieron menos constantes.

Por suerte es aún reciente el cambio que sufrieron nuestras ciudades, a partir del siglo XIX empezaron a modificarse los sistemas de movilidad haciendo de las ciudades lugares cada vez más extensos, como lo menciona Gehl y Gemzoe (2002) “Los tranvías eléctricos y las bicicletas, que aparecieron a finales del siglo XIX, comenzaron a ofrecer una más amplia gama de posibilidades, que facilitó la extensión de la ciudad y que ampliara significativamente su superficie”. Hace solamente un siglo atrás estas posibilidades empezaron a transformar las ciudades y no podemos negar lo necesarias y útiles que fueron en algunos casos. Pero no podemos dejar pasar que también han sido en muchos casos soluciones de un momento que continuaron hasta la actualidad, inhibiendo la posibilidad de encontrar nuevas y mejores alternativas para coexistir junto a ellas. La inclusión del automóvil en muchas ciudades del mundo significó el rechazo completo al concepto de una planificación en razón y a favor del ciudadano común de a pie y se convirtió en una estrategia que beneficiaba al mayor acceso, confort y prioridad del automóvil y el automovilista siendo un medio de transporte, en muchos casos, privado. Gehl y Gemzoe (2002) mencionan:

*“Cuando a comienzos del siglo XX apareció el automóvil, los modelos de transporte cambiaron por completo. A partir de la II Guerra Mundial, el tráfico rodado urbano se desarrolló a pasos agigantados, transformando consiguientemente el uso del espacio público. El tráfico rodado pesado no convive de un modo pacífico con el uso de la ciudad como lugar de reunión o mercado. Los usos en equilibrio durante siglos comenzaron a entrar en claro conflicto”.*

Claramente este conflicto no es mayor a los 100 años aproximadamente, entendiendo este hecho como la posibilidad de seguir comprendiendo el real

sentido de la planificación. Creo firmemente que la planificación en el mundo y sobre todo en nuestro país y región recién están moldeándose y consolidándose como estrategias, herramientas y soluciones reales a los problemas sociales que tienen nuestras ciudades. Por esto es importante abordar estos conceptos y hacerlos propios como una oportunidad que no debemos perder. Otros países se tomaron tiempo en desarrollarlos, ensayarlos, cometer equivocaciones y reestructurarlos, ahora nosotros tenemos la posibilidad de tomarlos e incluirlos en nuevos procesos de planificación para hacer de nuestras ciudades lugares más vivibles, lugares para el peatón, para el bien público y para el desarrollo y la valoración de la calidad de vida de la población.

#### 2.2.2.1. Usos actuales del espacio público

Jan Gehl, reconocido urbanista danés por su lucha y trabajo por lograr ciudades para la gente junto a su colega arquitecto Lars Gemzoe tipifican, en su libro *Nuevos espacios urbanos*, cuatro tipos de ciudades, todos originadas a lo largo de los últimos 100 años, cantidad de años que podrían simplificar su importancia teniendo en cuenta que las ciudades vienen existiendo desde hace varios siglos atrás, pero cuatro ejemplos que, al fin y al cabo, nos ayudan a entender el actual panorama de las ciudades en las cuales vivimos hoy en día. Estos cuatro tipos son: la ciudad tradicional, la ciudad invadida, la ciudad abandonada y la ciudad reconquistada.

La ciudad tradicional es la que emerge a partir del tráfico peatonal manteniendo aun su jerarquía peatonal por lo pequeño de sus calles y la cantidad de usos públicos y comerciales, comúnmente concentrados en un área cercana a todos los vértices de la ciudad. Un claro ejemplo de este tipo de ciudad son las ciudades medievales, en las que, en muchos casos, no se ha permitido el ingreso de vehículos por su poca adaptación a espacios pequeños, y que además demuestran que, a pesar del paso del tiempo, los usos de la ciudad se mantienen y siguen siendo útiles hasta nuestros días.

Otra tipificación de ciudad es la ciudad invadida, presentándose como el lugar en donde el automóvil y el tráfico rodado tomaron importancia, apropiándose de los espacios libres de la ciudad y disminuyendo la capacidad de los espacios públicos, sobre todo en ciudades de tipo colonial en donde a lo largo de los años se le dio más importancia al transporte que al transeúnte. En un

principio las personas transitaban a pie por el centro de las ciudades, luego aparecieron las carretas, posteriormente los tranvías, buses y automóviles y finalmente estos congestionaron las arterias principales de un espacio que no fue diseñado para albergar tales cambios durante el paso del tiempo. Hoy en día muchas de las propuestas urbanas para este tipo de ciudades son de recuperación y apropiación del espacio público por el peatón, quien fue el principal y original usuario desde sus inicios. Otros problemas de la ciudad invadida son la deficiencia de las reglas y normas aplicadas a los usos en la ciudad, mezclas incoherentes e inconexas que no permiten el desarrollo progresivo de la ciudad, sino más bien, generan mayor saturación y la escasa actividad extra de las personas en los espacios, el peatón solo realiza lo que ha planeado hacer.

Figura 44

*Plaza San Marcos, Venecia (izquierda) y Phoenix, Arizona (derecha).*



*Nota.* Plaza San Marcos en Venecia, ejemplo de ciudad tradicional, donde poco se alteraron sus espacios públicos gracias a las costumbres y dinámicas mantenidas en el tiempo, por otra parte, Phoenix, Arizona en Estados Unidos, ciudad invadida en donde el automóvil y el estacionamiento son necesarios para la mayoría de personas que viven varios kilómetros afuera de la ciudad. Adaptado de Google (<https://www.google.com.pe/>) CC BY 2.0

La ciudad abandonada, por otra parte, es una ciudad con poca historia que la respalde y que desde su nacimiento y crecimiento le han otorgado prioridad y facilidades al vehículo, ciudad en donde amplios espacios dan cabida no solo a una gran cantidad de vehículos sino también a lugares de interés “público” pero de carácter privado como los centros comerciales. Muchas ciudades estadounidenses se han desarrollado bajo este concepto de ciudad y ahora presentan grandes problemas de dispersión como literalmente lo expresan palabras de su propio idioma como: downtown (que significa “ciudad deprimida o ciudad baja”) que traducido al español significa centro de la ciudad o suburb

(que literalmente significa “sub urbes o sub ciudades”) que traducido al español significa suburbios. Claramente dos definiciones que dramáticamente parten por completo el uso de la ciudad y hasta en donde se diferencian los usos como el “downtown” lugar exclusivo para trabajar y los suburbios zonas donde vivir en familia donde, además, encontramos colegios, equipamientos y centros comerciales.

Por último, la ciudad reconquistada es la que invierte tiempo y esfuerzos sociales y políticos en devolverle la calidad de vida perdida a los peatones, mejorando las cualidades del espacio público y brindándole a la persona de a pie todo lo necesario para que las experiencias en los espacios reconquistados de la ciudad sean de permanencia y no solo de paso. El concepto preliminar para reconquistar ciudades partió de un sencillo análisis de los centros comerciales, muy famosos a partir de la década de los sesenta, ya que para recorrer un centro comercial y darse el tiempo de comprar en él, la persona abandona su vehículo y recorre a pie las pasarelas por donde se desea comprar, fue entonces, luego de la segunda guerra mundial, en donde muchas ciudades europeas quedaron destruidas y reconstruidas, que se aplicó el mismo concepto del centro comercial a la calle peatonal, transformando antiguas calles de automóviles en calles peatonales enfocadas a ofrecer productos como una pasarela de centro comercial en donde poder caminar, estar y comprar. Poco después, nuevos conceptos como la calidad del espacio y la necesidad de espacios de reunión y ocio han cimentado aún más este concepto y le han otorgado mayor fuerza y fundamentos para ser aplicado y mantenerse sostenible en el tiempo. En la actualidad muchas ciudades abandonadas e invadidas han recuperado a sus ciudadanos dotando de este tipo espacios públicos y calles a sus ciudades.

Figura 45

*Brasilia (izquierda) y The High Line, Nueva York (derecha).*



*Nota.* Brasilia, modelo de ciudad abandonada en donde la ciudad funciona como una “máquina para vivir” y es necesario usar autos para recorrer distancias enormes bajo un clima caluroso, por otra parte, Nueva York, ciudad de nivel mundial, está optando por devolverles espacios públicos a sus ciudadanos, un gran ejemplo de esta ciudad reconquistada es el High Line, el antiguo metro de Nueva York convertido ahora en un parque elevado, peatonal y amigable con el medio ambiente. Adaptado de Google (<https://www.google.com.pe/>) CC BY 2.0

#### 2.2.2.1. Nuevos espacios públicos para una nueva vida urbana

Son muchos los esfuerzos que se realizan en otros países para devolverle la vida y el dinamismo a los espacios públicos para que no terminen siendo simplemente corredores peatonales que van desde un lugar hacia otro y convertirlos en lugares donde quedarse, estar y disfrutar. Pero debemos de reconocer que en el contexto latinoamericano, y sobre todo en el nacional, aún hay muchos esfuerzos que realizar para aproximarnos al verdadero enfoque del espacio público, la vida urbana y la importancia del peatón en la ciudad, enfocándonos en hechos reales, medibles, contables y visibles, que nos muestren un nuevo camino al desarrollo social y cultural que podríamos estar desperdiciando por no empoderar a la población sobre sus ciudades y no permitir a la sociedad a vivir de la ciudad y de sus espacios.

Son muchas las posibilidades de desarrollo e inversión que pueden atraer y contener los espacios públicos que priorizan las dinámicas sociales en ellos como mayor cantidad de usos comerciales y servicios accesibles, económicos, sencillos, que aporten dentro del mediano y largo plazo al crecimiento social y cultural de la sociedad.

“Se han reducido el tráfico, el ruido y la contaminación y se ha reforzado, en cambio, el tráfico de peatones y bicicletas. La vida urbana florece en las calles

y las plazas de la ciudad de un modo difícil de pronosticar hace veinte o treinta años, y menos en la forma como lo está haciendo” (Gehl & Gemzoe, 2002).

De esta manera es como las ciudades se están transformando con el paso de los años y aceptando cambios necesarios de asumir para las nuevas generaciones, que, además, son generaciones acostumbradas a la individualidad, en quienes es necesario canalizar esa individualidad y llevarla a la calle, a los espacios públicos, en donde las personas constantemente nos educamos al ver y participar de diversos hechos sociales cotidiano y no vivamos, solamente, del mundo privado y privatizado.

“En una sociedad en la que la vida diaria de desarrolla cada vez más en la esfera privada, en casa privadas, en ordenadores privados, en automóviles privados, en lugares privados de trabajo y en centros comerciales estrictamente controlados y privatizados, no resulta difícil comprender la importancia del nuevo papel de la ciudad como espacio y foro público”. (Gehl & Gemxoe, 2002)

#### 2.2.2.2. Una nueva vida urbana

En nuestra sociedad, tanto nacional como latinoamericana, solemos no prestar atención a estrategias de planificación que involucren la mejora de la calidad de la vida urbana, ya sea por desinterés, inexperiencia o la falta de profesionales y autoridades que logren aproximarse a este concepto y como posibles soluciones a la problemática, sólo vemos intervenciones aisladas de mejora de la estética de la ciudad. Parte de este desinterés es claramente el enfoque que nuestras autoridades poseen frente a la ciudad. Para muchos las políticas a corto plazo son más importantes y la implementación de políticas a largo plazo son abordadas, pero quedan relegadas en el tiempo. Frente a este hecho es donde perdemos una valiosa oportunidad de desarrollo al no comprender el concepto real de lo que representan las políticas a largo plazo y el enorme potencial de mejorar la calidad de vida de la sociedad al incorporar de manera adecuada y correcta un verdadero modelo de vida urbana en la ciudad.

Tomando entonces el tema fundamental del rol y el modelo de la ciudad más allá de los métodos y teorías de la planificación, Gehl & Gemzoe (2002) nos hablan de un modelo de ciudad basado en el respeto, inclusión y apropiación

del peatón para con el espacio público, un espacio en donde “las calles parecen decir: ven, eres bienvenido, camina un rato, párate otro poco y quédate tanto tiempo como quieras”, Gehl asegura que con una verdadera visión y respeto por la vida urbana se le ha dado al espacio en la ciudad una nueva forma y un nuevo contenido.

Y es que la vida urbana no es más que el entendimiento humanizado del espacio público y uno de los principales aspectos mal comprendidos en el urbanismo moderno. Es la importancia y priorización de la vida sobre la planificación pragmática, en donde el empirismo es la real herramienta de planificación, otorgada por la ciudad y su gente. En nuestra latitud este concepto puede sonar nuevo u innovador, hasta en algunos casos se lo tilda de “nuevo estilo de hacer urbanismo”, del cual discrepo profundamente, porque a poco más de cien años de estudios, postulados y nuevas teorías, aún se sigue redescubriendo el verdadero significado de planificación y desde hace no más de 60 años, venimos escuchando y comprendiendo el de vida urbana.

Finalmente, Gehl & Gemzoe (2002) mencionan en su libro Nuevos espacios urbanos que “el renovado interés por la vida pública y la ciudad como lugar de encuentro, tal y como se ha desarrollado estos últimos treinta o cuarenta años, ha supuesto un notable desarrollo de la planificación urbana y la arquitectura del espacio público que es, precisamente, el tema central de las descripciones de estrategias urbanas y proyecto de nuevos espacios públicos”.

## **2.3. Definición de Términos Básicos**

### **2.3.1. Ciudad**

Una ciudad es una aglomeración que abarca una gran área más allá de la ciudad que históricamente ha sido separada por decisiones políticas pasadas. Hoy, las grandes ciudades se están expandiendo más allá de sus distritos administrativos originales a otras ciudades, formando una gran masa de personas que huyen de la administración debido a problemas como la recaudación, la infraestructura y el mantenimiento. La gestión se vuelve casi imposible. (Bottino, 2009, pág. 2)

### **2.3.2. Centro histórico**

El concepto de centro histórico es relativamente reciente; Surgió de la propia crisis que se suscitó en estas zonas de la ciudad, cuando se vio amenazada por la reconstrucción de la posguerra en Europa o por las políticas urbanísticas y de aculturación cultural, adoptadas allí como en América Latina, posteriormente.

El trabajo de preservación del patrimonio ha pasado de ver un monumento aislado a comprender el valor de los habitantes urbanos; En las primeras décadas con la visión del mecenazgo ya partir de los años noventa, comprendiendo los aspectos económicos del avance de los centros históricos.

La restauración de La Habana Vieja se ha convertido en una plataforma de innovación, encargada de afrontar su restauración en una visión compleja del problema, en lo que se refiere a la gobernabilidad y la sostenibilidad económica y social. Como garante de un proceso integrado y multidisciplinario, muestra claramente su capacidad para abordar problemas graves. (Rodríguez, 2008, p. 51)

### **2.3.3. Contexto**

Contexto es toda situación que rodea a un acontecimiento o a un fenómeno. Puede referirse a un entorno físico o simbólico, o a las circunstancias que condicionan un hecho o mensaje y su interpretación.

### **2.3.4. Intervención**

Con origen en el vocablo latino *interventio*, intervención es la acción y efecto de intervenir. Este verbo hace referencia a diversas cuestiones. Intervenir puede tratarse del hecho de dirigir los asuntos que corresponden a otra persona o entidad.

### **2.3.5. Renovación urbana sostenible**

La renovación urbana según Miles L. Colean, es *“un proceso continuo y coordinado de desarrollo, mantenimiento y reemplazo de las partes estructurales de la ciudad”* en donde las medidas que se tomen deben ser *“algo más que cirugía esporádica para remover células enfermas, deben considerar y atender a la vitalidad del todo”*. Luis Vera, plantea que la renovación urbana es un proceso básico mediante el cual la comunidad puede sincronizar y coordinar

una serie de medidas que tienen efecto directo en las áreas ya desarrolladas, a fin de mantener y restaurar un estado de “salud comunal” de aquellas áreas. Envuelve un programa integral para mejorar las condiciones de vida y de trabajo en las diferentes zonas de la ciudad, e incluye no solo la prevención del deterioro, sino también su tratamiento y su curación. (Silva, 2012, p.6)

### **2.3.6. Espacio público**

La visión del espacio público como un espacio de construcción de ciudadanía y encuentro social, está anclada a la reflexión política acerca de lo público-privado; accesibilidad, transparencia y libertad. El análisis del espacio público es una cuestión que involucra un aspecto discursivo y filosófico, pero que también se expresa en el lenguaje de los planificadores y arquitectos, que de una u otra forma refiere a aspectos de la promoción o el control de la sociabilidad y el encuentro social que se produce en la construcción de la ciudad (Borja & Muxi, 2001; Salcedo, 2002).

### **2.3.7. Plaza**

Está enmarcada por edificaciones. Funciona como área pública de estar y de intercambio social, con alto significado simbólico y conmemorativo. Se clasifica por su función como central, cívica, de mercado; por el predominio del área pavimentada o del área verde, como “dura” o ajardinada.

### **2.3.8. Parque**

El área verde es su componente fundamental. Cuenta, además, con mobiliario urbano y piezas de carácter ornamental y conmemorativo. Según su escala y tamaño forma parte de la centralidad de la ciudad.

### **2.3.9. Sociedad**

Grupo de personas que vive en un territorio determinado, sometido a un sistema común de autoridad política y que es consciente de poseer una identidad que lo distingue de otros grupos. Algunas sociedades, como las de cazadores y recolectores, son muy pequeñas. Otras, como las sociedades industriales, son muy numerosas. (Giddens, 1999, p.739)

### 2.3.10. Movilidad urbana

Según el diccionario American Heritage Dictionary, se define como movilidad aquella cualidad o estado de ser móvil, y móvil como la capacidad del ser en moverse o ser movido de un lugar a otro. La Comisión Mundial sobre el medio ambiente y desenvolvimiento agrega movilidad de tránsito de personas, bienes o servicio (CMMAD, 1992). Cuando se habla de movilidad, se hace referencia a las personas que se desplazan para movilizarse de un sitio a otro, y no a los medios de transporte que son los instrumentos que facilitan la realización de estos desplazamientos. Aunque, la eficacia de las nuevas tecnologías, redefinen el concepto de distancia espacial, accesibilidad y localización y por lo tanto proporcionan un nuevo concepto de movilidad. En este sentido Pontes (2010) afirma que la movilidad está relacionada con la libertad de moverse y la posibilidad de acceso a los medios necesarios para tal fin, es decir, una movilidad relacionada con el deseo del individuo de alcanzar determinado destino y la capacidad del individuo. El reto es resolver estas necesidades de movilidad de manera compatible y eficiente con la preservación del medio ambiente. Se parte entonces, de entender la movilidad como la suma de desplazamiento que hacen los ciudadanos para acceder a los servicios necesarios para el quehacer diario. Este desplazamiento es realizado a través de diferentes medios que presentan unas condiciones de uso, que los caracterizan socialmente. Así, los medios no motorizados tienen un carácter universal; los transportes de uso colectivo, democráticos y los transportes privados. (Velásquez, 2015, p.48)

### 2.3.11. Vehículo

Un vehículo es una máquina que permite desplazarse de un sitio hacia otro. Los vehículos no solo pueden transportar personas, sino también animales, plantas y cualquier tipo de objeto.

Etimológicamente hablando, podemos exponer que se trata de una palabra que deriva del latín, concretamente de “*vehiculum*”, que se puede traducir como “*medio de transporte*”. No obstante, ese vocablo a su vez es fruto de la suma de dos partes claramente diferenciadas: el verbo “*vehere*”, que es sinónimo de “*transportar*”, y el sufijo “*-culum*”, que se usa para indicar un instrumental.

### **2.3.12. Peatón**

Peatón es un término cuyo origen etimológico nos lleva a “*piéton*”, un vocablo francés. Un peatón es un individuo que se desplaza a pie por un espacio público al aire libre, es decir, que no utiliza ninguna clase de vehículo.

### **2.3.13. Reglamento**

El reglamento es un conjunto de reglas o normas emitido por las autoridades pertinentes y que regulan un sector en concreto. Es una técnica legislativa que desarrolla en profundidad otras leyes.

Los reglamentos son normas que desarrollan otras normativas de un rango jerárquico superior. Normalmente, las leyes necesitan un desarrollo de sus disposiciones y de este desarrollo se encarga el reglamento.

### **3. CAPITULO III: MARCO METODOLÓGICO**

#### **3.1. Identificación de las Variables de Investigación**

##### **3.1.1. Identificación de la Variable Independiente**

Propuesta de Proyecto de Renovación Urbana.

###### 3.1.1.1. Indicadores

Uso de suelo.

Equipamiento urbano.

Nivel de consolidación.

Estado de construcción.

Antigüedad de la edificación.

Altura de edificación.

Estado de conservación de inmuebles patrimoniales y ambientes urbano monumentales.

##### **3.1.2. Identificación de la Variable Dependiente**

Recuperación del espacio público a través de la movilidad peatonal.

###### 3.1.2.1. Indicadores

Calidad espacial de la cuadra.

Carácter de la cuadra.

Percepción de seguridad.

Lotes potenciales.

Mobiliario e imagen urbana.

Jerarquía vial y principales ejes.

Dirección de vías.

Flujo vehicular y peatonal.

Densidad vehicular y peatonal.

Conexiones vehiculares y peatonales.

#### **3.2. Clasificación de la Investigación**

##### **3.2.1. Tipo de Investigación**

Hernández, Fernández y Baptista (2014), en su libro *Metodología de la Investigación* afirman que la investigación nace mediante la formación de una

idea sin importar el enfoque del estudio o el paradigma que este fundamente. La idea de investigación es el primer acercamiento a una “*realidad objetiva*” (desde la aproximación cuantitativa), a una “*realidad subjetiva*” (desde la aproximación cualitativa) o a una “*realidad intersubjetiva*” (desde la aproximación mixta), abordándose cada uno de estos acercamientos bajo los métodos cuantitativos, cualitativos y mixtos respectivamente.

Así mismo Hernández, Fernández y Baptista (2014), citando a Hernandez-Sampieri y Mendoza (2008) mencionan que el método mixto requiere de la recolección de datos cuantitativos y cualitativos para su integración y discusión, produciendo un mejor entendimiento del fenómeno materia de estudio. Por otra parte, citando a Creswell (2013) y a Lieber y Weisner (2010) los métodos mixtos requieren de información numérica, verbal, textual, visual y simbólica, entre otras clases, para entender los problemas que presenta la ciencia.

Por otra parte, según Hernández, Fernández y Baptista (2014), existen dos tipos de investigación: la investigación monometódica y la investigación multimétodos, dentro de la investigación monometódica se encuentran los métodos cuantitativo y cualitativo y, por parte de la investigación multimétodos encontramos el método mixto.

Con el objetivo de lograr una perspectiva más amplia del fenómeno estudiado es que se ha determinado utilizar el método mixto perteneciente al tipo de investigación multimétodos de la cual se desprende el nivel y diseño de la presente investigación.

### **3.2.1. Nivel de Investigación**

Según Hernández, Fernández y Baptista (2014), “*la investigación es un conjunto de procesos sistemáticos, críticos y empíricos que se aplican al estudio de un fenómeno o problema*” (p.4) y que posee dos enfoques para su aproximación: el enfoque cuantitativo y el enfoque cualitativo, además de un enfoque que incorpora matices de los antes mencionados: el enfoque mixto.

Además, mencionan que un proceso de investigación cuantitativo posee cuatro niveles o alcances, estos son de tipo: exploratorio, descriptivo, correlacional y explicativo.

Es en este sentido que, comprendiendo el aporte que proporcionan los diversos enfoques de investigación y, tras analizar la literatura más destacada se

determinó utilizar para la presente investigación el nivel o alcance correlacional proyectual (pasando por los alcances exploratorio y descriptivo), proveniente del enfoque cuantitativo, el cual apoya y proporciona orden a la investigación.

### **3.2.1. Diseño de Investigación**

Para Hernández, Fernández y Baptista (2014), existen 4 diseños generales dentro del método de investigación mixto, los cuales son: el diseño concurrente, el diseño secuencial, el diseño de conversión y el diseño de integración. Así mismo, citando a Creswell (2013), Tashakkori y Teddlie (2010) y Hernandez-Sampieri y Mendoza (2008) se han identificado diseños que combinan los métodos cuantitativos y cualitativos y sirven de guía para la construcción del diseño particular, siendo estos los siguientes diseños: diseño exploratorio secuencial, diseño explicativo secuencial, diseño transformativo secuencial, diseño de triangulación concurrente, diseño anidado o incrustado concurrente de modelo dominante, diseño anidado concurrente de varios niveles, diseño transformativo concurrente y diseño de integración múltiple

Bajo estas premisas es que se ha optado por trabajar bajo el diseño concurrente en el nivel diseño transformativo concurrente el cual recolecta datos cuantitativos y cualitativos en un mismo momento y puede otorgarse o no mayor peso a uno u otro método, pero la recolección y el análisis de datos solo puede ser guiado por una teoría, visión o perspectiva de tipo cuantitativo o cualitativo (como la elección de un experimento o un ejercicio de participación). En este sentido se considera este diseño el más adecuado para la presente investigación.

## **3.3. Población y Muestra**

### **3.3.1. Población**

La población reconocida para la presente investigación son todas las personas y vehículos que transitan dentro del área de estudio y alrededores del Centro Histórico de la ciudad de Tacna.

### **3.3.2. Muestra**

Respecto a la selección de la muestra, Hernández, Fernández y Baptista (2014) señalan que existen dos consideraciones que deben de tomarse en cuenta al momento de la selección, estas son: la tradicional elección de muestras según

los enfoques cuantitativo (muestreo probabilístico) y cualitativo (muestreo guiado por razones) y la práctica común del investigador de seleccionar la muestra en base a los recursos disponibles, el tiempo con el que se cuenta y las oportunidades que se presentan.

En este sentido, Hernández, Fernández y Baptista (2014) afirman que para definir una muestra se tomará en cuenta “*el factor temporal o secuencia del diseño (concurrente o secuencial) y la prioridad del estudio (dominante de una de las ramas, ligeramente dominante o mismo peso)*” (p. 568).

Finalmente, Hernández, Fernández y Baptista (2014), citando a Creswell (2013), Morgan (2013), Onwuegbuzie y Collins (2007) y Teddlie y Yu (2007) han identificado cuatro estrategias para un muestreo bajo el enfoque mixto, los cuales son: el muestreo básico para métodos mixtos, el muestreo secuencial para métodos mixtos (para diseños secuenciales), el muestreo concurrente para métodos mixtos (para diseños en paralelo) y el muestreo por multiniveles para métodos mixtos (para diseños anidados), tomándose como tipo de muestreo el muestreo concurrente para métodos mixtos.

### **3.4. Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos**

#### **3.4.1. Técnicas**

Respecto a las técnicas en una investigación, estas son un conjunto de reglas y procedimientos que permiten al investigador establecer la relación con el objeto o sujeto de la investigación. En la presente investigación se aplicó la técnica de la observación, este es el registro visual de lo que ocurre en una situación real, clasificado y consignando los datos de acuerdo con algún esquema previsto y de acuerdo al problema que se estudia. Esta se desarrollará de manera no participante y de forma simple no controlada.

#### **3.4.2. Instrumentos**

En relación a los instrumentos de la investigación estos son mecanismos que usa el investigador para recolectar y registrar la información como: formularios, pruebas, test, escalas de opinión, listas de chequeo, etc. Utilizándose en la presente investigación la ficha de observación.

### **3.5. Ámbito y Tiempo Social de la Investigación**

#### **3.5.1. Ámbito Social**

La presente investigación se focaliza en desarrollar, mediante una propuesta de renovación urbana, la apropiación del espacio público por parte del peatón frente al vehículo, considerando una nueva jerarquía en el uso del espacio público, en el cual los peatones estén en la parte más alta de la pirámide urbana, pasando por los ciclistas, el transporte motorizado, el transporte público, el transporte de carga y finalmente el vehículo particular, promoviendo así espacios dinámicos, de múltiples usos y convocantes.

#### **3.5.2. Ámbito Espacial**

El ámbito de estudio para el desarrollo de la presente investigación se circunscribe dentro de las avenidas por donde circulan los vehículos de transporte público en el Centro Histórico de Tacna (excepto el límite este).

El área de estudio está comprendida entre los siguientes límites:

Por el Norte : Avenida. 2 de Mayo.

Por el Este : Calle Gral. Vizquerra, Calle Modesto Basadre, Calle Gral. Varela y Calle Ica.

Por el Sur : Avenida Bolognesi

Por el Oeste : Calle Chiclayo, Calle Blondell y Avenida Cusco.

A su vez, el área de intervención se compone por las cuadras 05, 06 y 07 de la Avenida San Martín. A continuación, el plano detallado del área de estudio e intervención:

Figura 46  
*El espacio libre como promotor de actividades urbanas y sociales*



*Nota.* Delimitación del ámbito de estudio y área de intervención. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

### 3.5.3. Ámbito Temporal

El ámbito temporal en el que se sitúa la investigación es entre los años 2020 y 2021, tomando como referencia para la obtención de información estadística y teórica, 5 años antes al inicio del desarrollo de la presente.

## **4. CAPITULO IV: RESULTADOS**

### **4.1. Sobre la Renovación Urbana**

#### **4.1.1. Uso de Suelo**

El uso de suelo en el centro histórico de Tacna se ha visto intensamente acaparado en los últimos años por el incremento del comercio (63.5%), comercio del tipo no especializado en el que muchos servicios y actividades comparten aun la dinámica de desarrollo del sector, hecho que favorece a la diversidad de actividades en el espacio público pero que limita la capacidad de crecimiento por la mediana competencia y la falta de capacitación que reciben los empresarios, en su mayoría nuevos emprendedores dueños de pequeñas empresas. Histórica y claramente, según se observa en la “Lámina 02 Uso de Suelo”, el comercio inicia en un eje importante del centro histórico, la Av. San Martín, sobre todo entre espacios públicos de vital importancia para la ciudad, el “Paseo Cívico” y la “Plaza Zela”, del cual, a manera circundante, el comercio se ha ido extendiendo por los demás ejes dentro del centro de la ciudad. Este crecimiento ha generado el desplazamiento de las viviendas (30.4%) hacia los extremos de la zona céntrica en dos zonas que claramente pueden observarse también: un gran número de viviendas en la zona oeste entre las calles Inclán y Francisco Lazo y la Av. Cuzco y un segundo grupo de viviendas, algo dispersas, hacia el este entre las calles Moquegua y Varela.

Una actividad deficiente en el centro de la ciudad es la cultural (1.0%), son sólo cinco los museos que existen en el centro de la ciudad y que en su mayoría son el gran porcentaje de museos en toda la ciudad. Museos de carácter histórico, pero con poco contenido, simple desarrollo museográfico e inexistente marketing, que poco fomentan al interés público por visitarlos, sumado a la dispersión que existe entre ellos y al poco contenido que cada uno muestra individualmente.

Finalmente, el centro histórico de la ciudad de Tacna posee actualmente un carácter comercial de usos mixtos concentrados en gran parte de este y con potencial a expandirse y consolidarse de la mano de herramientas que apoyen a la mayoría de pequeños empresarios a impulsar sus negocios, expandir sus franquicias, ofrecer mejores servicios y mejorar la calidad estética del negocio y el producto ofrecido. Por otra parte, un complemento necesario a la generación de actividades en el centro histórico es la mejora de la oferta cultural, entendido

en la mejora completa del espacio público para la captación de actividades culturales al aire libre como ferias, festivales, desfiles, etc.

Tabla 01  
*Uso de suelo.*

<b>USO DE SUELO</b>			
<b>Actividad</b>	<b>Nº de lotes</b>	<b>Total de lotes</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>COMERCIO</b>	784	-	63.5
<b>VIVIENDA</b>	375	-	30.4
<b>INSTITUCIONAL</b>	38	-	3.0
<b>CULTURA</b>	11	-	1.0
<b>EDUCACION</b>	26	-	2.1
<b>TOTAL</b>	<b>1234</b>	<b>1234</b>	<b>100</b>

*Nota.* Tabla comparativa de uso de suelos entre número de lotes y porcentajes dentro del área de estudio establecida. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

#### **4.1.2. Equipamiento Urbano**

En relación al equipamiento urbano en el centro de la ciudad, a pesar de que los porcentajes a simple vista son bajos, responden a la ausencia de personas viviendo en el centro de la ciudad haciendo innecesaria la demanda de salud y educación (0.2% y 0.4% respectivamente). Por otra parte, los servicios públicos y gubernamentales (0.6% y 1.3% respectivamente), aunque dispersos en el centro de la ciudad, las distancias entre ellos llegan a ser generalmente cortas (entre 100 y 750 metros) generando dinámicas necesarias para la vida urbana en la ciudad.

Por otra parte, los puntos deficientes dentro de la estructura urbana de la ciudad, como se analizó previamente en el uso de suelo, sigue siendo la deficiente oferta de espacios culturales (museos y teatros - 0.6%) añadiéndose a este la poca cantidad de espacios públicos (1.5%) para una parte tan importante de la ciudad como lo es el centro histórico. Por este motivo es importante replantear las jerarquías y dinámicas en el centro de la ciudad (auto – peatón) para ganar espacio público en una zona que por su antigüedad posee muchos espacios consolidados y de difícil transformación. El ganar espacio peatonal en los diversos ejes que conforman el centro histórico de la ciudad elevaría el porcentaje reducido que necesariamente debe incrementarse por la salud de la

ciudad, sus dinámicas sociales y la mejora de las actividades comerciales y de servicios en la zona.

Tabla 02  
*Equipamiento Urbano.*

<b>EQUIPAMIENTO URBANO</b>			
<b>Equipamiento</b>	<b>Nº de lotes</b>	<b>Total de lotes</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>EDUCACION</b>	5	-	0.4
<b>SALUD</b>	2	-	0.2
<b>CULTURA</b>	8	-	0.6
<b>SARVICIO PUBLICO</b>	7	-	0.6
<b>GUBERNAMENTAL</b>	16	-	1.3
<b>TOTAL</b>	<b>38</b>	<b>1234</b>	<b>3.1</b>
<b>RECREACION</b>	19	-	1.5

*Nota.* Tabla comparativa de equipamiento urbano entre número de lotes y porcentajes dentro del área de estudio establecida. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

#### **4.1.3. Nivel de Consolidación**

Un índice que se apoya en la capacidad del centro de desarrollar actividades cotidianas es el nivel de consolidación del lugar, el cual determina lo consolidado de la manzana que se sujetan al análisis, en este caso son 45 manzanas edificadas las que conforman el área de estudio establecida para la presente investigación, considerándose solo 15 de estas en la nueva delimitación de la zona monumental de la ciudad de Tacna aprobada por el Ministerio de Cultura. Las 45 manzanas son catalogadas bajo un índice de intensidad en relación a la consolidación de estas, determinando los niveles: bajo, medio bajo, medio, medio alto y alto. Establecidos en base a ejercicios de observación en los que se determinó su nivel en relación a la antigüedad de las edificaciones, la antigüedad y trascendencia de los comercios ubicados y la cantidad de inmuebles patrimoniales e inalterables ubicados en dichas manzanas se elaboró la siguiente tabla.

Tabla 03  
*Nivel de consolidación.*

<b>NIVEL DE CONSOLIDACIÓN</b>		
<b>Nivel</b>	<b>Nº de lotes</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>BAJO</b>	55	5.2
<b>MEDIO BAJO</b>	178	17
<b>MEDIO</b>	524	50.1
<b>MEDIO ALTO</b>	147	14
<b>ALTO</b>	143	13.7
<b>TOTAL</b>	<b>1234</b>	<b>100</b>

*Nota.* Tabla comparativa del nivel de consolidación dentro del área de estudio establecida. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Las manzanas analizadas demuestran que el mayor porcentaje de manzanas consolidadas pertenecen a un nivel medio alcanzando un 50.1%, casi exactamente la mitad de manzanas analizadas, entre 13% y 17% tenemos los niveles alto (13.7%), medio alto (14%) y medio bajo (17%), haciendo un 44.7% restante de las manzanas analizadas y solamente un 5.2% pertenece a un nivel de consolidación bajo. Estos datos demuestran un nivel medio de consolidación total del centro histórico, lo cual claramente se refleja en el crecimiento progresivo que ha tenido el centro de la ciudad durante los últimos años y sus posibilidades aun en pie de consolidarse.

#### **4.1.4. Estado de Construcción**

Un problema común en los centros históricos de las ciudades es su abandono, este fenómeno suele suceder por las condiciones de habitabilidad de las viviendas existentes en los centros las cuales siempre suelen ser las más antiguas de la ciudad por ubicarse en el lugar de origen del asentamiento, pueblo o ciudad. Algo común en las ciudades es también su origen ya que todas han sido fundadas en distintos tiempos de la historia de la civilización, existiendo tanto ciudades antiguas como nuevas ciudades. Luego de esta breve introducción es donde empezamos a analizar nuestra ciudad. Tacna por ser siempre una ciudad de paso no inició su apogeo hasta entrado el siglo XIX (1800) en donde la ciudad empezó a unificarse en un centro comercial articulador entre el Perú, Bolivia y Chile, con una arquitectura particular mas no excepcional como otras ciudades del país, generando que el centro de nuestra ciudad sufra cambios arquitectónicos dramáticos a lo largo de sus años de crecimiento, teniendo en la

actualidad un índice bajo de viviendas antiguas, deterioradas o abandonadas, considerando además, que este factor no ocurre por la restauración de los inmuebles antiguos sino por la eliminación de muchos de estos en los que, en sus lugar, se edifican inmuebles contemporáneos con características arquitectónicas actuales.

Tabla 04  
*Estado de construcción.*

<b>ESTADO DE CONSTRUCCIÓN</b>		
<b>Tipo</b>	<b>N° de lotes</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>ACABADA</b>	963	78
<b>EN CONSTRUCCIÓN</b>	158	12.8
<b>RUDIMENTARIA</b>	7	0.6
<b>ABANDONADA</b>	52	4.2
<b>LOTE VACIO</b>	54	4.4
<b>TOTAL</b>	<b>1234</b>	<b>100</b>

*Nota.* Tabla comparativa del estado de construcción de las viviendas en el área de estudio establecida. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Dentro del área de estudio establecida se analizaron 1234 viviendas de las cuales se identificó que el 78% de estas (963 lotes) son construcciones acabadas, refiriéndose al decir acabadas, a que se encuentran completamente terminadas en su construcción sin mantener la anecdótica costumbre peruana y de algunos otros países latinoamericanos de dejar la construcción semi construida pensando en una futura ampliación que suele tomar tiempo en culminar y restándole valor estético a la edificación por el tiempo que toma reunir los recursos para completarla, por otra parte existe solo un 12.8% (158) de viviendas en construcción, 0.6% (7) de viviendas rudimentarias (adobe, muros perimétricos sin acabado o prefabricados), 4.2% (52) viviendas abandonadas, que suelen ser viviendas antiguas y en algunos casos patrimoniales y un 4.4% (54) de lotes vacíos. Estos índices son los que soportan la observación y propuesta de poseer un centro dinámico, aunque con deficiencias aun estas cifras no son abrumantes generando una plataforma de oportunidades para abordar la generación de nuevas actividades que dinamicen el espacio público y resuelvan el problema de manera mucho más fácil y práctica.

#### 4.1.5. Antigüedad de la Edificación

Al igual que en el subtítulo anterior, la antigüedad de la edificación se ve directamente relacionada a la antigüedad del centro histórico de cada ciudad. Partiendo de este concepto se analizó el centro de la ciudad de Tacna obteniendo los siguientes resultados.

Tabla 05  
*Antigüedad de la construcción.*

<b>ANTIGÜEDAD DE LA EDIFICACIÓN</b>		
<b>Tipo</b>	<b>Nº de lotes</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>MODERNA</b>	953	77.2
<b>ANTIGUA</b>	227	18.4
<b>LOTE VACIO</b>	54	4.4
<b>TOTAL</b>	<b>1234</b>	<b>100</b>

*Nota.* Tabla comparativa de la antigüedad de las edificaciones dentro del área de estudio establecida. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Con un total de 1234 viviendas analizadas se concluyó que el 77.2% de estas (953 viviendas) son edificaciones modernas con una antigüedad promedio de 50 años, las más antiguas de estas poseen alrededor de 90 y 100 años de antigüedad (construidas a partir de los años 20 y 30 del siglo pasado) y las más modernas de aproximadamente 15 a 10 años (construidas a partir del 2000), por otra parte el 18.4% de edificaciones (227 viviendas) son consideradas antiguas, sobre todo viviendas de adobe tipo mojinete construidas desde mediados del siglo XIX (1850) hasta los inicios del siglo XX (1900 – 1910), finalmente un 4.4% (54 viviendas) son lotes vacíos considerando dentro de este porcentaje las playas de estacionamiento.

Como se puede apreciar en las cifras la antigüedad en el centro de la ciudad no es un factor de considerable importancia para las intervenciones en él, más bien son la oportunidad de necesitar de una pequeña inversión para la recuperación de las pocas viviendas antiguas que se encuentran dispersas en la zona, además de intervenciones de carácter integral en el que se prevea la eficiencia del espacio y su relación con la comunidad, más allá de una simple restauración. Hoy en día el panorama sobre las intervenciones arquitectónicas no es más sólo la relación de un arquitecto con un cliente, desde mi personal

punto de vista, es la de una relación integral entre el arquitecto, el cliente y la ciudad mediante un proceso de acompañamiento.

#### 4.1.6. Altura de Edificación

En el entorno visual de una ciudad la altura de edificación es importante a tener en cuenta por su impacto directo en el confort visual de los transeúntes sobre una calle, avenida, plaza, parque y/o pasaje, una calle de 10 metros de ancho con edificios de más de 10 pisos a sus lados genera una sensación muy distinta a la de una avenida de 45 metros de ancho con las mismas características.

Tabla 06

*Altura de edificación.*

<b>ALTURA DE EDIFICACIÓN</b>		
<b>Tipo</b>	<b>N° de lotes</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>7 PISOS A +</b>	7	0.6
<b>4 A 6 PISOS</b>	130	10.5
<b>2 A 3 PISOS</b>	604	48.9
<b>1 PISO</b>	493	40
<b>TOTAL</b>	<b>1234</b>	<b>100</b>

*Nota.* Tabla comparativa sobre la altura de edificación dentro del área de estudio establecida. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Para favor del centro histórico de Tacna son sólo 7 (0.6%) edificios los que poseen más de 7 pisos de altura, aunque aislados entre si son aún una cantidad manejable a niveles de propuestas urbanas de zonificación y densidad, por otra parte 130 (10.5%) edificaciones se encuentran entre los 4 y 6 pisos, 604 (48.9%) edificaciones poseen entre 2 a 3 pisos y 493 (40%) edificaciones poseen 1 piso, siendo los dos últimos índices los que proporcionan la altura promedio de edificaciones en el centro de la ciudad con un total de 1097 viviendas con una densidad de entre 1 a 3 pisos.

A pesar de que lo ideal en las ciudades modernas es densificar y hacerlas crecer verticalmente es importante determinar las zonas adecuadas en donde hacerlo, considerando las hectáreas necesarias para los conjuntos residenciales, el espacio público y los servicios que se proporcionarán necesarios para las personas que vivirán en estas zonas, etc. Por este motivo el centro histórico de la ciudad de Tacna no es un buen lugar a densificar ya que, por su trama

fundacional y elaborada siglos atrás, es difícil reformar y re articular los diferentes ejes y poder brindar más espacio público para una zona densificada, por el contrario, densificar el centro significaría ensombrecer el lugar y deteriorar su calidad espacial.

#### 4.1.7. Estado de Conservación de Inmuebles Patrimoniales y Ambientes Urbano Monumentales

Existe un total de 83 inmuebles patrimoniales en los registros de la Dirección Desconcentrada de Cultura de Tacna dentro del área de estudio establecida de los cuales 55 inmuebles están declarados como patrimoniales y 28 inmuebles en presunción de ser declarados patrimoniales, además poseemos 6 ambientes urbano monumentales.

Tabla 07

*Inmuebles patrimoniales.*

<b>INMUEBLES PATRIMONIALES</b>		
Nivel	Nº de lotes	Total de lotes
<b>PÚBLICO</b>	18	-
<b>PARTICULAR</b>	37	-
<b>PÚBLICO EN PRESUNCIÓN</b>	6	-
<b>PARTICULAR EN PRESUNCIÓN</b>	22	-
<b>TOTAL</b>	<b>83</b>	<b>1234</b>
<b>AMBIENTE URBANO MONUMENTAL</b>	6	-

*Nota.* Tabla de identificación de la cantidad de inmuebles patrimoniales dentro del área de estudio establecida. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Del total de inmuebles declarados y en presunción existe una cantidad de ellos en buen estado de conservación como también algunos se encuentran en estado regular y otros en un mal estado de conservación. Es importante para la dinámica de desarrollo cultural y turístico de la ciudad el buen estado de todos los inmuebles patrimoniales, determinando y ejecutando los mecanismos necesarios para que los inmuebles en presunción sean prontamente declarados y/o activarlos encontrando mecanismos de cooperación entre las instituciones encargadas y los propietarios de los inmuebles para su puesta en valor.

Tabla 08  
Estado de conservación.

<b>ESTADO DE CONSERVACIÓN</b>		
Nivel	Nº de lotes	Total de lotes
<b>BUENO</b>	34	-
<b>REGULAR</b>	21	-
<b>MALO</b>	18	-
<b>DEMOLIDOS</b>	10	-
<b>TOTAL</b>	<b>83</b>	<b>1234</b>

*Nota.* Tabla de identificación del estado de conservación de los inmuebles patrimoniales declarados y en presunción de ser declarados ubicados dentro del área de estudio establecida. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Analizando la tabla sobre el estado de conservación observamos que de un total de 83 viviendas entre inmuebles declarados y en presunción son 34 los inmuebles en buen estado de conservación, 21 se encuentran en estado regular, 18 en mal estado de conservación y 10 inmuebles fueron demolidos, en su lugar se edificaron inmuebles que no conservan los patrones de la arquitectura tacneña, ocurriendo esto por no haber habido un seguimiento estricto de los organismos gubernamentales responsables de las políticas de conservación y la presencia deficiente del ministerio de cultura en la ciudad para poder ofrecer mejores esfuerzos en la preservación de la calidad arquitectónica sobre un lote declarado patrimonial en donde existió antiguamente una obra arquitectónica declarada.

La falta de recursos, políticas e interés por la conservación se evidencia en los 39 inmuebles en estado regular y malo, superando en 5 los inmuebles en buen estado, obteniendo con estas cifras la mitad de inmuebles en buen estado (34) y el resto de inmuebles por restaurar (39). Aunque los inmuebles a restaurar son pocos a diferencia de otras ciudades que requieren una transformación completa de sus centros históricos, es necesario intervenirlos para mejorar la dinámica de desarrollo para el centro histórico de la ciudad, más aún por la pequeña cantidad de inmuebles de valor, esta necesidad se convierte en prioridad y en un deber el restaurar, conservar y mantener dichas edificaciones.

## 4.2. Sobre el Espacio Público

### 4.2.1. Calidad Espacial de la Cuadra

Dentro del área de estudio establecida uno de los factores más importantes a tener en consideración al momento de analizar el espacio es la calidad espacial del lugar, en este caso, las cuadras que conforman el área establecida. El análisis de la calidad espacial determina el cómo son percibidas las cuadras a nivel físico, estético y de confort urbano ambiental para el desarrollo de las actividades cotidianas del peatón en la ciudad.

A lo largo del centro histórico encontramos variedad de usos y diversas actividades que se desarrollan en los distintos comercios existentes. La calidad de la imagen que cada cuadra proyecta hacia el espacio público y como este se relaciona acorde a las actividades que se realizan se mide mediante una escala gradual que se observa en la siguiente tabla.

Tabla 09  
*Calidad espacial de la cuadra.*

CALIDAD ESPACIAL DE LA CUADRA		
Nivel	Cuadras	Porcentaje
<b>MAXIMO</b>	9	7.8
	0	-
	16	13.9
	22	19.1
	24	21
	38	33
<b>MINIMO</b>	6	5.2
<b>TOTAL</b>	<b>115</b>	<b>100</b>

*Nota.* Tabla comparativa con porcentajes de la calidad del espacio público en las distintas cuadras ubicadas dentro del área de estudio establecida. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Esta tabla muestra por colores los rangos de crecimiento estético y de confort de las cuadras analizadas siendo el rojo una muestra de cuadras con menor confort y morado las cuadras con óptimas condiciones espaciales.

Como podemos apreciar en la “Lámina 02 Calidad Espacial de la Cuadra” entre las cuadras de menor categoría (rojo y naranja) encontramos gran parte de la calle Bolívar como también parte de la calle Zela y la avenida Patricio Meléndez. Bolívar por poseer una característica particular ya que la mayoría de

viviendas ubicadas en esta calle posee sus fachadas hacia las avenidas Bolognesi y San Martín quedando sus cocheras o ingresos de menor jerarquía hacia esta calle, esta particularidad sucede por la longitud de los lotes y el tamaño que conforman al formar una manzana, por otra parte Patricio Meléndez posee una densa sobreexposición de publicidad, carteles y letreros por el comercio existente en la avenida generando un alto grado de contaminación visual sumado al cableado eléctrico abundante por la densidad de comercios.

Continuando en un grado medio (amarillo, verde, celeste) encontramos calles como Zela y Arias y Aragón en las que la actividad turística liderada por hoteles, bares y restaurantes ha mejorado la calidad de estas calles, y las avenidas 2 de Mayo, San Martín y Bolognesi en donde predomina la actividad comercial además de ser ejes importantes y encontrar competencia entre las actividades ofrecidas, generando mejoras en la calidad del espacio, sobre todo de cara al aspecto formal arquitectónico y empresarial de los comercios como también del mantenimiento público de los espacios exteriores.

Finalmente los niveles máximos (azul y morado) se encuentran en parques y plazas importantes del centro de la ciudad como el Paseo Cívico, la plaza Mac Lean y el Parque de la Alameda, todos por ser espacios de estética clásica para la ciudad, aunque deteriorados en el caso del parque de la alameda, conservados aun como espacios urbano monumentales lo cual les proporciona un valor inherente el cual con buenas propuestas urbanas de restauración y mejora de la actividad pública en el lugar podrían ser activados de manera distinta a la actual y generar significativos cambios en la vida urbana en el centro histórico de la ciudad.

#### **4.2.2. Carácter de la Cuadra**

Dentro del centro histórico de la ciudad de Tacna se determinó el carácter de las cuadras del área de estudio encontrando cuatro categorías diferenciadas en relación a las actividades predominantes en ellas las cuales son: vivienda de baja densidad, comercio de baja densidad, comercio de densidad media y comercio de densidad alta.

Tabla 10  
*Carácter de la cuadra.*

<b>CARACTER DE LA CUADRA</b>		
<b>Actividad</b>	<b>Cuadras</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>VIVIENDA BAJA</b>	25	21.7
<b>COMERCIO BAJO</b>	48	41.8
<b>COMERCIO MEDIO</b>	32	27.8
<b>COMERCIO ALTO</b>	10	8.7
<b>TOTAL</b>	<b>115</b>	<b>100</b>

*Nota.* Tabla comparativa con porcentajes sobre el carácter de las cuadras dentro del área de estudio establecida. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Como se puede observar en el cuadro, las diferentes cuadras dentro del centro de la ciudad poseen características particulares que las diferencian entre sí, estas diferencias divididas en cuatro categorías muestran un panorama de las principales actividades que se realizan en el centro de la ciudad y acompañado de un análisis del porcentaje que significan estas actividades se determinó que aproximadamente la cuarta parte del centro histórico posee viviendas de densidad baja con 21.7% sin existir viviendas de densidad media o alta, por otra parte el comercio de densidad baja en su mayoría establecido por pequeñas empresas conforma el 41.8% de las actividades en el centro de la ciudad, así mismo, al igual que la vivienda de densidad baja, una cuarta parte del centro posee comercio de densidad media con 27.8% conformado por locales de mayor envergadura como hoteles, restaurantes, bancos y locales de entretenimiento, y finalmente con un 8.7% se encuentra el comercio de densidad alta el cual se sirve de hoteles y galerías comerciales en su mayoría. Estos índices son el soporte de las actividades más representativas en el centro histórico para los cuales se busca incrementar los porcentajes de comercio y vivienda baja para generar un centro más dinámico y atractivo a la inversión privada, al turismo y a la actividad y confort del transeúnte en el espacio público.

#### **4.2.3. Percepción de Seguridad – Noche/Medianoche**

Cuando hablamos de percepción ingresamos a un campo difícil de medir cuantitativamente, pero si cualitativamente, un campo en el que son más importantes los sentidos y las sensaciones frente a los datos estadísticos, por esta razón al hablar de percepción de seguridad en el centro histórico de la ciudad

existen factores específicos que hacen sentir más o menos bienvenido, seguro y/o resguardado al transeúnte, que varía según las horas, días y temporadas durante los años.

Figura 47.

*Pasaje Vigil (izquierda) y Plaza Mac Lean (derecha), Tacna.*



Nota. Imagen del pasaje Vigil por la noche, espacio que gracias a vendedores ambulantes y artistas callejeros mantiene su dinamismo algunas temporadas durante el año. Así mismo la imagen del parque Mac Lean donde claramente se aprecia la ausencia total de personas en el espacio llamando llamativamente la atención este comportamiento ya que se encuentra frente a un punto cultural importante, el Teatro Municipal. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Se realizaron dos estudios cualitativos de la percepción de seguridad del peatón frente al espacio público durante la noche (18:00 p.m. – 23:00p.m.) y la medianoche/madrugada (23:00 p.m. – 04:00 a.m.) tomando en cuenta factores como: cantidad de peatones en las calles, intensidad de luz pública sobre la calle, fachadas activas e inactivas y actividades en el espacio público, proporcionándose los patrones de seguridad que vemos en la “Lámina 04 Percepción de Seguridad – Noche” y en la “Lámina 05 Percepción de Seguridad – Medianoche”. Patrones de seguridad identificados por la gama e intensidad de colores dispuestos en las láminas, entre los colores amarillo (zona segura) y rojo (zona no segura).

Esta información demuestra que durante la noche (18:00 p.m. a 23:00 p.m.) la mayor parte de espacios del centro de la ciudad son percibidos como seguros, sucediendo esto sobre todo por las actividades comerciales constantes que se realizan en la zona, por otra parte son sólo algunas calles alternas las que proporcionan seguridad en un nivel medio coincidiendo estas al ser zonas de baja densidad comercial y sobre todo zonas del centro de la ciudad en donde aún existen viviendas unifamiliares, llegando a la conclusión de que la actividad

comercial proporciona seguridad durante la noche por mantener activo el espacio público y peatonal. Por otro lado a partir de la medianoche cambia el panorama respecto a la seguridad, la zona segura se reduce en su mayoría a la calle Arias Aragüés y sus cuadras circundantes, esto por poseer comercios que permanecen activos durante toda la madrugada, convirtiendo al resto del centro histórico en un espacio inseguro, en el cual, analizando los factores que lo tornan de esta manera, se deduce que gran parte de este problema es generado por la poca actividad comercial en el resto del centro y en la ciudad, la zona pierde seguridad al volverse desolada y vacía, los espacios son recorribles pero es necesario que el peatón esté constantemente alerta. Por este motivo la conclusión más acertada es que la poca actividad comercial que ofrece el espacio público durante la medianoche y la madrugada seguida por la soledad del espacio y la poca iluminación hacen de este un espacio solitario.

#### 4.2.4. Lotes Potenciales

Luego de analizar el espacio público dentro del centro de la ciudad la clasificación de los lotes potenciales proporciona alternativas concretas para establecer espacios donde incrementar y mejorar la cantidad de metros cuadrados de espacio público (34818 m<sup>2</sup> en la actualidad) para el centro de la ciudad, como también activar espacios en abandono o aperturar espacios cerrados hacia la ciudad y mejorar las dinámicas urbanas del transeúnte por las calles, pasajes, plazas y parques.

Tabla 11  
*Lotes potenciales.*

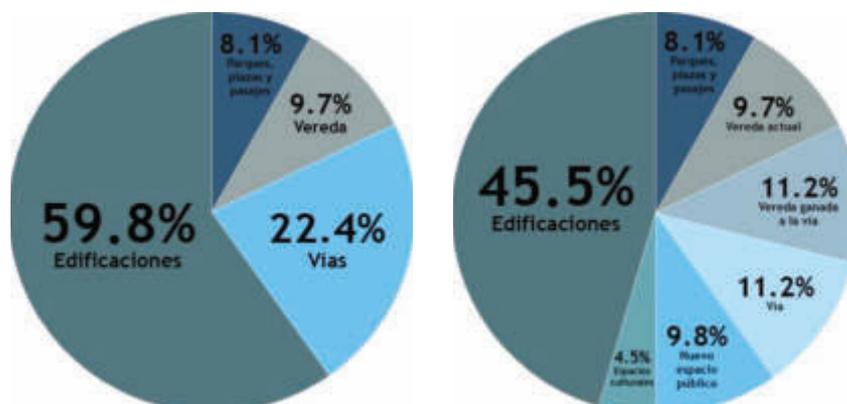
<b>LOTES POTENCIALES</b>		
<b>Tipo</b>	<b>N° de lotes</b>	<b>Porcentaje</b>
<b>ESPACIO ABIERTO</b>	78	6.3
<b>ESPACIO CERRADO</b>	56	4.5
<b>ESTACIONAMIENTO</b>	23	1.9
<b>LOTE VACIO</b>	20	1.6
<b>TOTAL</b>	<b>177</b>	<b>14.3</b>

*Nota.* Tabla comparativa con porcentajes de los lotes potenciales para el centro histórico dentro del área de estudio establecida. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

A partir del cuadro resumen elaborado concluimos que existe un total de 20 lotes vacíos y 23 estacionamientos los cuales son espacios idóneos por su practicidad para la inversión, intervención y transformación en espacios públicos abiertos al no poseer construcción alguna, por otra parte existen otras alternativas para ganar espacio “público” para la ciudad, restaurando y activando espacios abandonados los cuales en algunos casos son actualmente espacios privados abandonados pero con el potencial de convertirse en lugares de encuentro social como museos, galerías, centros de exposición o locales privados de carácter público como café librerías, espacios culturales o centros para organizaciones culturales artísticas, siempre manteniendo la consigna de asignarles una identidad cultural al espacio. Entre dichos espacios se dividen dos categorías, entre ellas tenemos a los espacios abiertos que por su potencial pueden convertirse en grandes espacios públicos para la ciudad (parques) y los espacios cerrados que pueden transformarse en los espacios antes mencionados, dentro de estas dos categorías encontramos 78 lotes disponibles para una intervención en un espacio abierto y 56 lotes para una intervención en un espacio cerrado.

Si el 100% de estos espacios (lotes vacíos, estacionamientos y espacio abierto) fuera activado como espacio público ganaríamos 9.8% de espacio libre para el público sumado al 8.1% de parques, plazas y pasajes que ya existen, haciendo un total de 17.9% de espacio para el peatón, convirtiéndose casi en una quinta parte del espacio del centro histórico de la ciudad. Añadiendo a esto la cantidad actual de veredas que existen en el área analizada (9.7%) tenemos un total de 27.6% de espacio público peatonal sin considerar la expansión de dichas veredas para la mejora del espacio peatonal que podría expandirse en un 50% obteniendo un 11.2% del total de pistas del centro histórico que es de 22.4%, aumentando nuestro espacio público peatonal en un óptimo 38.8%, índice necesario para el centro histórico de la ciudad y el desarrollo de este en todos sus niveles: sociales, económicos y culturales.

Gráfico 01  
Espacios utilizados en el centro de la ciudad.



*Nota.* (izquierda) Gráfico que muestra los porcentajes actuales de los diferentes espacios útiles en el centro de la ciudad: edificaciones, vías vehiculares, veredas peatonales y parques, plazas y pasajes. (derecha) Gráfico que muestra los porcentajes a obtener luego de una intervención total de recuperación del espacio público y la movilidad peatonal dentro del área de estudio establecida en el centro histórico de la ciudad. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

#### 4.2.5. Mobiliario y Paisaje

Dos de los factores más importantes para el confort del usuario en un espacio público son el paisaje urbano y el mobiliario público, estos dos factores son parte fundamental del abanico de elementos que hacen del espacio público un espacio atractivo para el estar cotidiano. El paisaje urbano, por una parte, es el encargado de activar nuestros sentidos al recorrer el espacio, siendo el visual el principal y más importante y que, conforme la actividad sobre el espacio se va generando, cada elemento en él se va transformando y cobrando sentido para el placer del peatón. El mobiliario urbano público, por otra parte, es el encargado de proporcionarle al transeúnte todas las alternativas de comodidad que pueda disponer para su disfrute y estancia en el espacio. Es así como estos elementos se transforman en factores importantes para la activación de un espacio público, dejando atrás su rol de calle o avenida para convertirse en un eje dinamizador de las actividades cotidianas para la buena vida urbana dentro de la ciudad.

A continuación, se presenta una tabla resumen donde se catalogan todos los elementos que conforman el mobiliario y paisaje urbano en las cuadras seleccionadas para la presente investigación (Av. San Martín cdas. 5, 6 y 7).

Tabla 12  
Lotes potenciales.

<b>MOBILIARIO Y PAISAJE</b>				
<b>Elemento</b>	<b>Cuadra 05</b>	<b>Cuadra 06</b>	<b>Cuadra 07</b>	<b>Cuadra 08</b>
<b>ACIENTO</b>	0	0	0	0
<b>LUMINARIA PÚBLICA</b>	3	2	3	12
<b>ÁRBOL</b>	0	0	0	3
<b>BASURERO</b>	2	1	3	2
<b>TELÉFONO PÚBLICO</b>	2	1	0	0
<b>ESTACIONAMIENTO PÚBLICO</b>	14	0	0	27
<b>ESTACIONAMIENTO RESERVADO</b>	2	0	0	5
<b>ESTAR PÚBLICO</b>	0	2	0	0
<b>CARRETA DE GOLOSINAS</b>	4	1	1	4
<b>Porcentaje de Cuadras Mejor Equipadas</b>				
<b>TOTAL EN PORCENTAJE</b>	<b>51%</b>	<b>13%</b>	<b>13%</b>	<b>100%</b>

*Nota.* Tabla de elementos que conforman en mobiliario y paisaje urbano de las cuadras 05, 06, 07 y 08 de la Avenida San Martín en el Centro Histórico de la ciudad de Tacna. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Como podemos observar en el cuadro, una de las cuadras que alberga la mayor cantidad de elementos para el confort espacial es la cuadra 08 de la Avenida San Martín con 53 elementos entre luminarias, arboles, estacionamientos, entre otros. A pesar de esto, su nivel de confort en comparación con otros espacios del país y el mundo es escasamente bajo.

Por ser este espacio el de mayor cantidad de elementos públicos necesarios para la vida urbana se tomó como referente para determinar la calidad espacial de las cuadras restantes asignándole el mayor porcentaje a este, 100%, resultando la cuadra 05 como la segunda mejor con 51% en calidad espacial y finalmente las cuadras 06 y 07 con 13% cada una en calidad espacial, obteniendo como conclusión la baja calidad que poseen las cuatro cuadras.

### 4.3. Sobre la Movilidad

#### 4.3.1. Jerarquía Vial y Principales Ejes

La jerarquía vial en la ciudad de Tacna cobra vital importancia en el centro histórico de la ciudad por ser este un eje importante del desarrollo urbano de y para la ciudad, siendo la Av. Bolognesi y las Av. 2 de Mayo y Leguía las tres arterias primigenias en formarse sobre el primer siglo de fundación de la ciudad.

Con el paso del tiempo estos ejes no han disminuido su importancia y son hasta ahora ejes principales para la circulación y conexiones entre el centro y otras zonas de la ciudad.

Figura 48.

*Esquema de Supermanzanas en la ciudad de Tacna.*



*Nota.* Esquema de “supermanzanas” para el casco urbano de la ciudad, circunscrito a la Av. Jorge Basadre Norte – Oeste – Sur y Este. Cada “supermanzana” delimitada por los principales ejes viales de la ciudad. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Un punto a favor entre los principales ejes de la ciudad es la generación de “supermanzanas” claramente establecida a lo largo de los años y que visiblemente se muestra en la “Lámina 01 Jerarquía Vial y Principales Ejes” entre las Avenidas Bolognesi, Patricio Meléndez, Leguía y Gregorio Albarracín – Cuzco. Avenidas que circundan de manera eficiente el centro de la ciudad y se conectan a él mediante ejes importantes como la Av. 2 de Mayo y San Martín y las calles Hipólito Unánue y Arias y Aragüez. Esta trama y jerarquía inherente al centro histórico de la ciudad aporta grandes soluciones al momento de replantear las dinámicas de movilidad dentro del centro histórico, desarrollando un sistema eficiente de transporte público y mejorando sustancialmente el espacio público podemos generar en el futuro un verdadero sistema de “supermanzanas” que se interconecten entre sí en la trama urbana natural de la ciudad de Tacna.

#### 4.3.2. Dirección de Vías

Conforme el centro histórico de la ciudad se consolidaba a lo largo de los años se modificaban también la dirección de las vías acorde a las necesidades de movilidad vehicular de la población. Por este motivo, luego de analizar y determinar las direcciones viales actualmente vigentes en las calles y avenidas del centro de la ciudad, como se observa en la “Lámina 02 Dirección de Vías”, debemos reconocer su consolidación y la buena articulación que generan entre las diferentes zonas del distrito de Tacna y los demás distritos de la ciudad.

Tacna por ser una ciudad lineal requiere necesariamente la direccionalidad de sus vías más importantes en sentido Oeste-Este y viceversa, pero considerando la demanda de población que se moviliza entre los distritos de Ciudad Nueva – Alto de la Alianza (ubicados al norte de la ciudad) y el distrito de Gregorio Albarracín (ubicado al sur de la ciudad) son requeridas conexiones particulares en sentido Norte-Sur y viceversa que conecten estas dos zonas opuestas entre sí pero vitales para el desarrollo de la ciudad.

El hecho de conectar estas dos zonas de una manera más eficiente deteriora actualmente la calidad del transporte público en el centro de la ciudad. Gran cantidad de rutas que unen estos distritos pasan por el centro de la ciudad uniéndose a su vez con otras rutas de transporte público que se conectan a otras zonas de la ciudad. La conectividad en el centro de la ciudad es un proceso necesario, ya que en este lugar se ubica la mayor demanda, pero aun es desarrollado de manera insipiente e ineficiente que con simples cambios operativos y planificados pueden mejorar enormemente la calidad del transporte público a través del centro de la ciudad.

Existen soluciones como líneas de metro y corredores de transporte independientes como el Transmilenio (Bogotá-Colombia) o el Metropolitano (Lima-Perú) pero en algunos casos lo más útil es el sentido común y la búsqueda de la solución más sencilla, mas no la más “de moda”. Experiencias como los sistemas integrados de transporte (SIT) de Quito y Guayaquil en Ecuador o el Sistema Integrado de Transporte o Corredores Complementarios de Lima son soluciones muy eficientes, sobre todo para una ciudad como Tacna en el que aun la inversión se enfoca en las personas y no en grandes infraestructuras o en cambios dramáticos que conlleven la fractura de la vida social de la ciudad, logrando un proceso de cambio progresivo que invite a propietarios, empresarios

y población a adaptarse a los nuevos y modernos sistemas de transporte necesarios para una ciudad que se mantiene en constante cambio y evolución.

Figura 49.

*Sistema de Transporte Público de Lima (SIT).*



*Nota.* Infografía elaborada por el diario La República sobre los dos corredores viales existentes y la incorporación de dos nuevos corredores, complementarios a los sistemas ya existentes del Metropolitano y el Metro de Lima en la capital del país, por otra parte, pasajeros abordando uno de los modernos buses del Corredor Javier Prado – La Marina en el paradero Teatro Nacional en la avenida Javier Prado. Adaptado de Google (<https://www.google.com.pe/>) CC BY 2.0

#### 4.3.3. Flujo Vehicular y Densidad Peatonal

Cuando hablamos de flujos vehiculares y densidades peatonales nos referimos a dos pilares esenciales de la movilidad urbana en la ciudad, cada vez más enfrentados, el vehículo y el peatón. La movilidad urbana involucra a ambos actores ofreciendo soluciones a los conflictos que puedan ocasionar entre sí mismos en el desarrollo de la ciudad y sobre todo obteniendo ambos la jerarquía que merecen. Solemos creer en el subconsciente colectivo que el auto está por encima de las demandas, derechos y necesidades del peatón. Este concepto probablemente parta del hecho de que el vehículo se convirtió a partir de la década de los noventas en un instrumento “cotidiano y necesario” para la movilidad en la ciudad. Instrumento “cotidiano y necesario” para una realidad en el que el sistema de transporte público era y aún sigue siendo ineficiente, en el que tramos de la ciudad, aunque cortos, no eran cubiertos por un sistema de transporte adecuado y sobre todo por la independencia que brinda un vehículo al “confort propio”.

La realidad del vehículo por sobre el peatón en la ciudad de Tacna no es tan dramática como en el resto del país, aunque poseemos deficiencias en educación vial, calidad del servicio de transporte público y calidad del espacio

público, aún permanece una puerta abierta desde que comprendemos que nuestra ciudad, ciertamente planificada en sus inicios, no ha terminado aún de consolidarse y permite una transformación progresiva de comportamientos y acciones que ayuden a mejorar la situación actual de la movilidad en la ciudad.

Tabla 13  
*Flujo vehicular.*

<b>FLUJO VEHICULAR</b>				
Calles y Avenidas	Vehículos x min.*	Vehículos x hora* 09:00 a.m. - 18:00 p.m. 20:00 p.m. - 22:00 p.m.	Vehículos x hora* Hora Punta (+%) 18:00 p.m. - 20:00 a.m.	Vehículos x hora* Hora Valle (-%) 22:00 p.m. - 09:00 a.m.
<b>Dirección Este - Oeste</b>				
Bolívar Cdra. 01	06	360	468	288
Bolívar Cdra. 06	11	660	858	528
San Martín Cdra. 01 (oeste-este)	08	480	624	384
San Martín Cdra. 07 (este-oeste)	15	900	1170	720
San Martín Cdra. 08 (este-oeste)	16	960	1248	768
Zela Cdra. 03	17	1020	1326	816
Zela Cdra. 08	08	480	624	384
Blondell	06	360	468	288
2 de Mayo	19	1140	1482	912
<b>Dirección Norte - Sur</b>				
Moquegua	19	1140	1482	912
Patricio Meléndez	21	1260	1638	1008
Arias y Aragüez	08	480	624	384
Apurímac	10	600	780	480
28 de Julio	14	840	1092	672
Inclán	08	480	624	384
Alfonso Ugarte	01	60	78	48
Arequipa	04	240	312	192
<b>TOTAL</b>	<b>191</b>	<b>11460</b>	<b>14898</b>	<b>9168</b>

*Nota.* Listado de calles del centro de la ciudad y cifras numéricas de la cantidad de vehículos que transitan por ellas a diferentes horas del día.

\* Cifras numéricas promedio de la cantidad de vehículos que transitan por el área de investigación establecida durante los días lunes, martes, miércoles, jueves y viernes. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Al hablar de flujo vehicular, nos referimos a la cantidad de automóviles que transitan en determinada área de la ciudad. En este caso, en el área de estudio que se muestra en la “Lamina 03 Flujo Vehicular”, vemos los flujos generados en el centro histórico contados en vehículos por minuto teniendo como resumen

y compilado la siguiente tabla en donde se tomó información de las principales calles y avenidas dentro del área de estudio determinada.

Tabla 14  
*Densidad peatonal.*

<b>DENSIDAD PEATONAL</b>			
<b>Calles y Avenidas</b>	<b>Peatones x min.</b>	<b>Peatones x hora</b>	<b>Peatones x día laboral 11:00 a.m. - 21:00 p.m.*</b>
<b>Dirección Este - Oeste</b>			
Bolívar	34	2040	20400
San Martín (Paseo Cívico)	69	4140	41400
San Martín	230	13800	138000
Zela	40	2400	24000
<b>Dirección Norte - Sur</b>			
Francisco Lazo	09	540	5400
Inclán	08	480	4800
Hipólito Unanue	17	1020	10200
28 de julio	19	1140	11400
Deustua	16	960	9600
Arias y Aragüez	09	540	5400
Patricio Meléndez	92	5520	55200
General Vizquerra	28	1680	16800
General Varela	05	300	3000
Moquegua	05	300	3000
Apurímac	18	1080	10800
Ayacucho	12	720	7200
Alfonso Ugarte	23	1380	13800
Arequipa	15	900	9000
Mollendo	04	240	2400
<b>TOTAL</b>	<b>356</b>	<b>21360</b>	<b>213600</b>

*Nota.* Listado y cifras de la cantidad de peatones que transitan las principales calles del área de estudio determinada para la presente investigación. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

En la tabla 13 podemos apreciar el índice de vehículos por minuto en las principales calles del centro histórico, además se elaboró el promedio de vehículos en hora punta y hora valle determinado en relación a la cantidad de vehículos por minuto en la cuadra 07 de la avenida San Martín las cual fue de 15 vehículos en horario normal (100%), 20 vehículos en hora punta (+30%) y 12 vehículos en hora valle (-20%). Estos índices proporcionan información valiosa de las calles y avenidas más saturadas en donde tenemos las avenidas

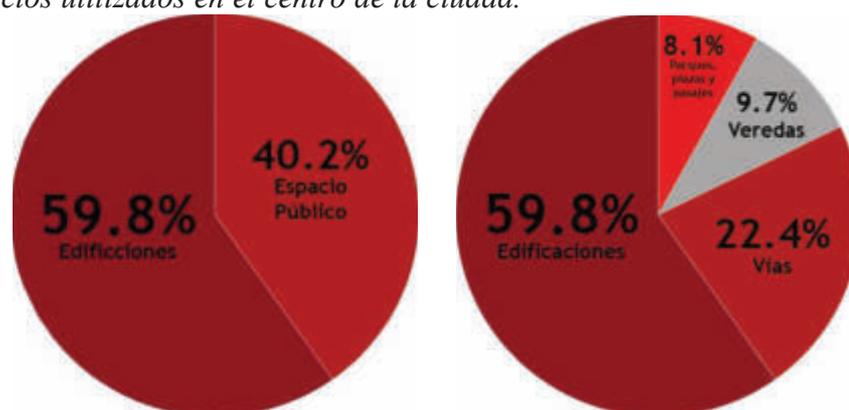
Patricio Meléndez y San Martín en sus cuadras 06, 07 y 08, además de las calles Moquegua y Zela en su cuadra 03, cruce con la calle 28 de Julio. Por otra parte, la densidad peatonal en las calles del centro de la ciudad nos ayuda a determinar la cantidad de peatones que ocupan el reducido espacio peatonal existente. En la siguiente tabla podemos identificar la cantidad de peatones en las principales calles y avenidas dentro del área de estudio establecida.

En la tabla 14 podemos observar la densidad peatonal en las diversas calles del centro de la ciudad tanto por minuto, horas y días, entre las avenidas y calles más transitadas tenemos una gran diferencia entre dos en particular, la avenida San Martín entre el Paseo Cívico y la plaza Zela y la avenida Patricio Meléndez entre el Mercado dos de Mayo y el Mercado Central con índices de 230 y 92 personas por minuto respectivamente en aproximadamente 5 cuadras de recorrido, este número lleva a la inevitable medida de intervenir estos dos ejes, con particularidad distintas como la presencia de transporte público en Patricio Meléndez a diferencia de San Martín.

Finalmente, en los siguientes gráficos podemos identificar los principales factores que limitan la mejora de la vida urbana y determinar las oportunidades que se nos presentan dadas las condiciones actuales del centro histórico de nuestra ciudad.

Gráfico 02

*Espacios utilizados en el centro de la ciudad.*



*Nota.* (izquierda) Gráfico que muestra los porcentajes actuales entre cantidad de edificaciones y espacio público en el centro histórico de la ciudad. (derecha) Gráfico que muestra los porcentajes actuales de los diferentes espacios útiles en el centro de la ciudad: edificaciones, vías vehiculares, veredas peatonales y parques, plazas y pasajes. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Como podemos apreciar en la primera gráfica, la cantidad de espacio construido bordea las 25.8 ha (257956.5 m<sup>2</sup>) superando la mitad en 59.8% versus la cantidad de espacio público de 17.4 ha (173627.3 m<sup>2</sup>) que alcanza el 40.2% del total del área de estudio conformada por 43.2 ha (431583.8 m<sup>2</sup>) haciendo el 100% del área establecida, indicándonos, en líneas generales, un buen promedio entre espacio construido y espacio público pero donde debemos señalar que enfocándonos solamente en el “espacio público” es en donde encontramos déficits importantes en relación a espacio público utilizable por el peatón.

En la gráfica dos podemos apreciar cómo está dividido el “espacio público” en el cual, del 100% del área de estudio del centro histórico un 59.8% sigue conformando el área construida más un 22.4% o 9.7 ha (96749.4 m<sup>2</sup>) de vías exclusivas para el transporte vehicular, dejándonos el 9.7% o 4.2 ha (42058.9 m<sup>2</sup>) de veredas peatonales y sólo un 8.1% o 3.5 ha (34818.9 m<sup>2</sup>) de espacio público per se, lo cual nos proporciona únicamente un 17.8% (8.1% y 9.7%) de espacio público utilizable para la vida urbana el cual no reúne en su totalidad las mejores condiciones de confort y uso que debería tener para lograr la reactivación del centro histórico como un eje dinámico, constantemente vivo y que invite al estar, recorrer, visitar y consumir. Es por este motivo que el principal cambio en el centro histórico de la ciudad es reconocer e identificar el real uso de la vía vehicular y en consecuencia mejorar la movilidad peatonal.

#### **4.3.4. Conexiones Vehiculare y Peatonales**

El centro de la ciudad de Tacna es, en la actualidad, la principal zona articuladora de las dinámicas comerciales de la ciudad, una no sólo todos los distritos urbanos de Tacna sino también alberga actividades comerciales que mantienen su dinamismo enfocado sobre todo hacia el público extranjero acostumbrado a moverse entre las zonas más activas y seguras de la ciudad.

A partir de esta dinámica de flujos en el centro de la ciudad se realizó un diagnóstico de las conexiones vehiculares y peatonales que se dan al desplazarse dichos actores a lo largo del área de estudio en el centro histórico de Tacna que pueden verse en la “Lámina 05 Conexiones Vehiculares” y la “Lámina 06 Conexiones Peatonales”. En donde podemos apreciar conexiones vehiculares importantes entre las avenidas Patricio Meléndez, Bolognesi y San Martín como

también el uso de calles 28 de Julio y Arias y Aragüez hacia la avenida 2 de mayo. Peatonalmente, el mayor uso se encuentra entre las avenidas Bolognesi y San Martín cercano a lugares como el Mercado Central y el pasaje Vigil, como también flujos menores hacia el Paseo Cívico, Teatro Municipal y Plaza Zela.

Estas conexiones permiten analizar zonas específicas en busca de patrones y actividades que realiza la población en el día a día de la ciudad y establecer propuestas que mejoren la calidad de los desplazamientos tanto peatonales como vehiculares en favor de mejorar la calidad de la vida urbana en el centro histórico de la ciudad.

## 5. CAPITULO V: DISCUSIÓN

### 5.1. Visión General de Movilidad Urbana para el Centro Histórico de Tacna

En base al análisis realizado en la presente investigación, la propuesta urbana general para el centro histórico de Tacna posee lineamientos a seguir que permitirán su implementación progresiva durante el tiempo además de enfocarse y ejecutarse como un proceso, como se explica más adelante en el punto “3.3.4 Estrategias de Intervención”, en el que se desarrollan las intervenciones por etapas para la realización de este proyecto.

Figura 50.  
*Propuesta Macro.*



*Nota.* Área de intervención, donde se aprecia la propuesta final de peatonalización total y compartida de las diversas calles que lo conforman, además de los nuevos espacios públicos e inmuebles culturales. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Esta propuesta de peatonalización para el centro histórico cumple con ciertos criterios que deben ser realizados y se mencionan a continuación. En primer lugar, dentro de todas las vías inmersas en el área designada se prioriza al peatón como agente catalizador de las dinámicas sociales, culturales y comerciales que se llevan a cabo en la zona central de la ciudad. En segundo lugar, entendiendo la estructura lineal en sentido este-oeste de la ciudad de Tacna, es importante no romper dicha linealidad manteniendo la fluidez vehicular en este sentido, en este sentido en la propuesta no se plantea peatonalizar ninguna vía en dirección este-oeste con excepción de la calle Modesto Basadre que posee muy bajos índices de flujo vehicular. En tercer lugar muchas de las calles que se proponen como peatonales poseen actualmente muy bajo índice comercial haciendo la propuesta de peatonalización “no adecuada” de ejecutar a corto plazo, por este motivo el proyecto inicia su ejecución sobre el eje San Martín entre las cuadras 05, 06, 07 y 08, con el fin de que la nueva propuesta amplíe los horizontes de crecimiento y las diversas calles del centro histórico adquieran mayor importancia, mejoren su productividad y por consecuencia mejore la calidad espacial de la cuadra, a pesar de esto a nivel técnico es posible peatonalizar los espacios señalados durante la ejecución de un proyecto conjunto de diseño urbano pero bajo las premisas de esta investigación es necesario realizar el cambio del centro progresivamente mediante un proceso de participación ciudadana y conocimiento del potencial que posee el espacio público de mejorar y en consecuencia activar la cuadra, generando competencia y cohesión para su aceptación total. Finalmente se establecieron diversas propuestas específicas necesarias para la mejora del centro histórico las cuales incrementarán la cantidad de espacio público y mejorarán la oferta y calidad de actividades sociales y culturales.

Como hemos apreciado en gráficos anteriores el área seleccionada para la presente investigación, la cual es la mayor parte del centro histórico, actualmente posee un total de 8.1% de parques, plazas y pasajes. Mediante la propuesta general de peatonalización se busca aumentar este índice en 17.9% de parques, plazas y pasajes, activando los lotes que figuran en la leyenda como “espacio público – nuevo” donde se analizaron lotes en desuso, estacionamientos y espacios que merecen su demolición y transformación en parques para el centro de la ciudad, esto reducirá el nivel de edificaciones de un 59.8% a un 50%, de igual forma para acercar la cultura a la población se busca utilizar 4.5% del 50% de edificaciones que quedan para dedicarlas a actividades culturales mediante la puesta en valor de inmuebles y su utilización para

actividades culturales constantes, estos espacios están señalados en la leyenda como “puesta en valor de inmuebles” y como se puede apreciar significa unificar espacios que ya poseen carácter cultural, articularlos con inmuebles aledaños y generar dinámicas distintas en el centro de la ciudad como también recuperar inmuebles patrimoniales abandonados o predios vacíos o en abandono.

Figura 51.  
*Avenida San Martín y Arco Parabólico, Tacna.*



*Nota.* De izquierda a derecha; Imagen de la cuadra 08 y 09 de la avenida San Martín donde observamos gran cantidad de autos estacionados y además gran cantidad de espacio vehicular y muy poca cantidad de espacio peatonal. A continuación, imagen de la interacción vehicular y peatonal en el centro de la ciudad, en donde se aprecia la mínima utilización del espacio peatonal, el recorrer la vereda y finalmente, imagen del Arco Parabólico, espacio de integración social y gran ejemplo de complementación del espacio entre el peatón, el espacio formal, el espacio funcional y la monumentalidad e historia del espacio. Adaptado de Registro Personal. CC BY 2.0

Finalmente un concepto nuevo a introducirse en la propuesta del centro histórico es la calle de uso compartido, como se mencionó anteriormente Tacna posee una configuración lineal de este-oeste por tal motivo es riesgoso romper esta linealidad peatonalizando calles en este sentido, además es imposible no reconocer que gran parte de las calles en el centro histórico son usadas como calles de un solo carril a pesar de poseer dos en su mayoría, esta situación particular debe de aprovecharse y transformar todas las calles del centro históricos en calles a un solo nivel de piso en el que los autos compartan la calzada por medio de un solo carril con los peatones, priorizando y manteniendo seguro al peatón sobre la vía, además de eliminar el estacionamiento público para los vehículos particulares, determinando zonas de carga y descarga de

mercancías y generando puntos de interés social y comercial en los nuevos espacios recuperados del renovado centro histórico de Tacna.

### **5.2. Propuesta Específica para la Avenida San Martín en sus cuadras 05, 06 y 07**

A continuación, se presentan los planos de diseño arquitectónico para la propuesta específica de las cuadras 05, 06, 07 y 08 de la Av. San Martín. (Ver Tomo II)

### **5.3. Reglamentación**

**Fluidez Vehicular:** Es de vital importancia mantener la fluidez del tránsito vehicular impidiendo el pare momentáneo de vehículos particulares y de transporte público en las cuadras 05, 06, 07 y 08 de la Avenida San Martín.

**Velocidad Máxima Permitida:** Por tratarse de una zona de uso mixto sobre la misma calzada (peatonal y vehicular) es necesario establecer un margen máximo de velocidad permitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de 30 km. por hora.

**Carga y Descarga de Bienes y Productos:** La carga y descarga de bienes y productos debe realizarse en: las inmediaciones de la Plaza Zela, calle Apurímac, calle Zela y calle Bolívar.

**Libertad de Transito:** El espacio público debe quedar completamente liberado de elementos que interrumpan el transito lineal y/u ortogonal de las personas por el espacio como módulos de venta, barreras físicas y/o publicidad.

**Letreros y Publicidad:** Los letreros comerciales deben seguir las normas establecidas por la Dirección desconcentrada de Cultura de Tacna y la publicidad adyacente normada bajo parámetros de cantidad y conservar el ornato y la calidad espacial del espacio público.

**Uso del Espacio Público:** El espacio público debe quedar abiertamente liberado para su uso cultural, de entretenimiento y de reunión y prohibido como espacio de venta ambulatoria de productos, designándose lugares especiales para la realización de estas actividades.

**Cuidado de Inmuebles Patrimoniales:** Es de vital importancia invocar a proyectos, métodos de cuidado, organismos y/o patronatos para el control y refacción de los inmuebles patrimoniales, así como la restauración total de las fachadas de las

edificaciones en las cuadras intervenidas, otorgándoles su valor arquitectónico primigenio.

#### **5.4. Estrategias de Intervención**

##### **5.4.1. Intervenciones a Corto Plazo**

Una de las principales deficiencias del diseño urbano a lo largo de los últimos años en nuestro país y región ha sido el mismo problema que aqueja a muchos estudios de diseño arquitectónico, la poca relación que se genera entre el usuario y el proyecto que se desea realizar, un problema que, más allá de afectar el resultado final de un proyecto arquitectónico o de diseño urbano, afecta a la práctica de la profesión en sí misma, desmereciendo el profesionalismo que se requiere para asumir la responsabilidad de diseñar un proyecto sea cual fuere su envergadura. Por este motivo cuando se trata de un proceso urbano es un deber profesional generar ese vínculo perdido entre la ciudad, el peatón, el proyecto y el resultado final.

A inicios del siglo XXI empezó a hacerse conocido, en gran parte gracias a la globalización de las comunicaciones, una manera real de acercar los procesos de diseño a las personas y trabajar de una manera más eficaz las intervenciones en la ciudad. Luego del atentado del 11 de Setiembre en Nueva York un grupo de líderes de la ciudad encargados de distintos departamentos dentro de la comuna decidieron erradicar el miedo que reinaba dentro de la población de la península trabajando en propuestas sencillas sobre como intervenir la ciudad y hacerla amable, inclusiva, abierta y segura para todos, fueron ideas simples las que iniciaron un proceso de apropiación del espacio público digno de los neoyorkinos, quienes le habían perdido la fe a su ciudad y no podían volver a confiar en nada ni nadie. Muchas de estas intervenciones consistieron en eliminar carriles de vías y transformarlos en zonas peatonales, transformar estacionamientos en parques y trabajar junto con los comercios locales en propuestas atractivas para la mejora del espacio público frente a sus establecimientos, propuestas que podrían creerse tomaron mucho tiempo en realizarse pero que en realidad sólo significó pintar algunas vías, colocar algunas sillas en la calle, ampliar y delimitar espacios con elementos cotidianos e intercambiables. Solución que partió de entender que la renovación de la calidad del espacio público dependía más de un proceso de acercamiento de la población

para con el nuevo proyecto que un plano en papel listo a ser ejecutado por 12 meses cerrando alguna vía, plaza o parque.

Este tipo de intervención bajo un proceso y en etapas es la necesaria para una ciudad que recién empieza a observar el espacio público de manera inclusiva y de uso propio y cotidiano, por este motivo las intervenciones de corto plazo son importantísimas para el proceso colaborativo y de acercamiento de la propuesta final del proyecto para el espacio, en intervenciones con el comerciante y el transeúnte, quienes durante años han conocido el espacio a intervenir por ser el lugar donde realizan su trabajo y recorrerlo constantemente. Así es como, para la presente intervención, se precisan las siguientes acciones a realizar durante la primera etapa del proyecto.

#### 5.4.1.1. Ampliación temporal de esquinas

Este tipo de intervención en esquinas le proporciona al peatón la seguridad necesaria dentro de espacios donde la prioridad es protegerlo, las esquinas suelen ser, en todas las ciudades, nodos de interactividad constante entre el vehículo y el transeúnte, focos prioritarios a intervenir para lograr la seguridad de ambos usuarios al usarlo (vehículo y peatón).

#### 5.4.1.2. Ampliación temporal de veredas

La ampliación temporal de veredas permite fortalecer el concepto de espacio público a la población y acercar el buen uso del mismo a todos los ciudadanos. Suele asociarse el término “espacio público” a plazas y parques, perdiendo las veredas, en esta categorización, su cualidad de espacio público, el cambio de perspectiva del peatón para con este elemento es de vital importancia para la finalización del proyecto y el verdadero impacto social que busca generar en su realización.

#### 5.4.1.3. Mobiliario urbano y vegetación

El mobiliario y la vegetación son elementos importantes para generar actividades dentro de un nuevo espacio público proyectado como el estar, conversar, descansar, comer, bailar, escuchar, etc. Son estos elementos los que proporcionaran el confort necesario y activan los sentidos y sensaciones del peatón sobre el revitalizado espacio público.

#### 5.4.1.4. Estacionamientos para bicicletas

Dentro de un modelo de ciudad sostenible es esencial incluir a las bicicletas como sistema alternativo de transporte público, además, por la geografía de la ciudad, esta alternativa se vuelve ideal y necesaria de incorporar, por la facilidad que representa movilizarse en ella, por esto los estacionamientos para bicicletas deben de colocarse en los principales espacios públicos que alberguen una buena cantidad de personas realizando actividades en la ciudad.

#### 5.4.1.5. Señalización

La señalización es una herramienta importante para acercar la nueva propuesta con la población, el diseño gráfico visual y el marketing son necesarios para una propuesta de este tipo ya que el manejo de lo visual es esencial para lograr que la población se sienta identificada, valore y entienda el proyecto y fin. Señales dinámicas, llamativas, nuevas e inclusivas son vitales para el desarrollo progresivo del proyecto.

#### 5.4.1.6. Cooperación con comerciantes

Una parte vital del proyecto es también el vínculo entre este y los comerciantes, es necesaria una lluvia de ideas mutua entre el equipo de trabajo del proyecto y los comercios del eje para conocer la realidad del espacio. Los comerciantes, empleados y vendedores son quienes conocen, a primera mano, las dinámicas constantes del espacio a intervenir.

#### 5.4.1.7. Eventos en la calle

Finalmente, los eventos en la calle son actividades que ya se vienen desarrollando en algunos espacios de la ciudad y deben seguir realizándose a lo largo del año y conforme estos nuevos espacios sean activados eventualmente los eventos deberán trasladarse con mayor frecuencia a estos nuevos espacios para generar la dinámica necesaria, su activación y conservar su nueva función para el futuro.

### **5.4.2. Intervenciones a Mediano Plazo**

Luego de las intervenciones a corto plazo que lograrán acercar el proyecto a la memoria colectiva y activar la participación del ciudadano dentro de los

nuevos espacios ganados a la ciudad se empiezan a desarrollar las intervenciones a mediano plazo, intervenciones que requieren actividades específicas y de mediana inversión para la culminación del proyecto dentro de las etapas a largo plazo. A continuación, las intervenciones a realizarse a mediano plazo.

#### 5.4.2.1. Cruces elevados

Luego de haber logrado concientizar al peatón y al vehículo sobre la importancia de los cruces viales en la ciudad y la seguridad que debe ser prioritaria para con el peatón ampliando las esquinas en los cruces, es necesario culminar el proceso haciéndolo elevado, al nivel de la vereda, con esta propuesta se logra reducir la velocidad de los vehículos e incrementar la precaución del conductor vehicular para con el peatón. Dentro de las cuadras específicas trabajadas en el proyecto, el cruce prioritario es el de San Martín/Patricio Meléndez.

#### 5.4.2.2. Conexión y continuidad peatonal

Una parte importante de este proyecto es visualizar el significado que posee el proyecto en conjunto, desde la propuesta general, pasando por la específica y realizándose en etapas, un proyecto que busca que toda el área de estudio posea las mismas características formales, funcionales y estética que las cuadras trabajadas de manera específica, la conexión con nuevas calles y la continuidad peatonal a partir de este proyecto logran ampliar el espectro de acción del proyecto logrando, dentro de los años siguientes, un centro activo y dinámico que mejore la inversión, la plusvalía de los predios, las actividades sociales y culturales sobre el espacio público y la apropiación del transeúnte con su entorno.

#### 5.4.2.3. Recableado de la iluminación pública

La contaminación visual en el centro histórico se genera en gran parte por el cableado aéreo, tanto de líneas de telefonía, televisión satelital e internet como la de electricidad. La improvisación en el cableado al haberse aumentado la cantidad de predios ha generado un increíble mal aspecto a varias calles del centro histórico, por este motivo el recableado subterráneo es necesario y una tarea obligatoria de la empresa distribuidora del servicio eléctrico en conjunto

con empresas que proporcionan otros servicios y bajo un plan conjunto con la comuna provincial. Este problema rápidamente puede resumirse en la falta de compromiso y planificación por parte de las empresas y organismos involucrados al momento de realizar una labor tan esencial como la de llevar un servicio básico a la población.

#### 5.4.2.4. Tratamiento de fachadas

Finalmente, para complementar la renovada imagen formal del centro de la ciudad es necesario hacer valer la norma de avisaje publicitario y apoyar a las empresas privadas en mejorar su imagen corporativa, desde el cambio de avisos publicitarios, mejoras en el diseño gráfico de empresas privadas hasta el repintado y limpieza de fachadas de casas y comercios.

### **5.4.3. Intervenciones a Largo Plazo**

Finalmente, las intervenciones a largo plazo son el desenlace obligatorio del proyecto en el cual la prioridad radica en el proceso de elaboración por encima del diseño urbano en sí mismo para la recuperación peatonal del centro histórico. A continuación, las tareas finales para la mejora del eje de intervención y el centro histórico de la ciudad.

#### 5.4.3.1. Pavimentación uniforme

Uniformizar el pavimento es la etapa final y principal luego de las intervenciones de corto y mediano plazo, utilizando mobiliario fijo, vegetación adecuada y nueva iluminación para completar el proceso sobre un espacio ya tomado y apropiado por los peatones que desde los procesos anteriores supieron usarlo y transformarlo.

#### 5.4.3.2. Reactivación del Pasaje Vigil

La reactivación del pasaje Vigil es esencial en la transformación del Centro Histórico ya que este posee mejores posibilidades de atraer y albergar actividades culturales y sociales variadas como espacio público. Actualmente no posee las cualidades de un espacio que pueda albergar este tipo de actividades, siendo sólo un pasaje de tres plazas que aportan solamente estética a la ciudad mas no actividades variadas y diversas en el espacio. El pasaje Vigil a diferencia

del paseo cívico y la plaza Zela posee en dos de sus tres tramos menos antecedentes históricos lo cual facilita su permeabilidad para la transformación durante el tiempo, siempre será más difícil transformar la forma de un espacio que permanece en la memoria de la gente que uno nuevo y en constante transformación.

#### 5.4.3.3. Activación de puntos culturales

La activación de puntos culturales significa intervenir los lotes que puedan proporcionar nuevos espacio públicos o nuevos centros sociales o de cultura (ver “Tomo II – Índice de Planos – Propuesta Urbana General – Lámina 01 – Propuesta General de Peatonalización para el Centro Histórico”), estos espacios servirán de catalizadores durante la transformación del centro histórico en un lugar mucho más comercial y a su vez social y culturalmente atractivo para la colectividad tacneña y el turismo local, nacional y extranjero.

#### 5.4.3.4. Puesta en valor de inmuebles patrimoniales

Finalmente la puesta en valor de diversos inmuebles patrimoniales requiere un análisis especial sobre cada uno de ellos para su restauración, uso y mantenimiento, pero además requiere identificar su potencialidad para el lugar en el que se ubica, dotarlo del mejor servicio posible y resaltar su belleza arquitectónica logrando estos cambios a través de convenios con la empresa privada y/o pública y ofreciendo propuestas atractivas y contemporáneas que logren su mejora, reconocimiento y activación como inmuebles de valor cultural.

## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Con el fin de concluir la presente tesis de titulación se exponen las siguientes conclusiones:

“Proponer un proyecto de renovación urbana en las cuadras 05, 06 y 07 de la Av. San Martín para recuperar el espacio público a través de la práctica de la movilidad peatonal.”

Este objetivo se ve resuelto al dotar de mayor espacio transitable para el peatón. Actualmente el espacio transitable en las cuadras mencionadas es del 31.9% (2127.90 m<sup>2</sup>) del total del área pública (calzada y vía) elevándose esta cifra a un 77.7% (5781.60 m<sup>2</sup>) del total del espacio mediante la nueva propuesta de diseño. Esto logra disminuir considerablemente la frecuencia del tránsito vehicular y proporciona absoluta seguridad y confort en los recorridos peatonales.

“Rehabilitar espacios urbanos de tránsito y descanso en las cuadras 05, 06 y 07 de la Av. San Martín para mejorar el desplazamiento y las actividades del peatón.”

La rehabilitación del espacio urbano ganado a la vía logra mejorar el desplazamiento y hace de las actividades cotidianas de los peatones una actividad menos monótona y más inmersa en la ciudad, logrando espacios de tránsito de dimensiones mayores y áreas de descanso a lo largo de las cuadras intervenidas, además, la inclusión de vegetación en las nuevas áreas públicas, forman un perfil paisajístico con valor ambiental y control del microclima generado dentro del centro de la ciudad.

“Revitalizar de forma integrada los flujos de movimiento vehiculares y peatonales en las cuadras 05, 06 y 07 de la Av. San Martín, priorizando al peatón frente al vehículo motorizado.”

El priorizar el espacio urbano, proporcionándole un uso mixto en donde el peatón ejerce sobre el espacio público todos sus derechos es un importante logro conseguido ya que la actividad humana en las cuadras, bajo un diseño urbano dotado de espacios para las personas, proporciona vitalidad y nuevas dinámicas comerciales y de crecimiento económico para el valor de los inmuebles, los nuevos negocios locales y la actividad pública de servicios y actividades culturales y de entretenimiento.

Finalmente es necesario recomendar que el urbanismo contemporáneo busca responder a la necesidad de las personas y no determinar un espacio por su función o uso como se ha desarrollado durante las últimas décadas pasadas. Es por esto que cobra mayor relevancia el enfoque metodológico y participativo del proceso de transformación por el que pasarán las cuadras propuestas en la presente investigación y todo el dinamismo que actualmente poseen. Esta perspectiva y enfoque son lo suficientemente importantes para el éxito del proyecto y la posterior transformación y adaptación del lugar.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arias, E. (2012). *Centro histórico de Lima: Intervenciones 1996 – 2010*. 1ra ed. Lima, Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Berrios, A. (2014). *La Tacna que no debe irse: Quintas y Casonas*. 1ra ed. Tacna, Perú: Universidad Alas Peruanas.
- Cavagnaro, L. (2010). *Tacna: Desarrollo urbano y arquitectónico (1536 – 1880)*. 1ra ed. Tacna, Perú: Gobierno Regional de Tacna.
- Delgado, M. (2001). *Memoria y lugar: El espacio público como crisis de significado*. 1ra ed. Valencia, España: Ediciones Generales de la Construcción.
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la Gente*. 1ra ed. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Infinito.
- Gehl, J. y Genzøe, L. (2002). *Nuevos Espacios Urbanos*. 1ra ed. Barcelona, España: Editorial Gustavo Gili.
- Heredia, G. (2015). *Patrimonio olvidado de Tacna 1895 – 1930*. 1ra ed. Tacna, Perú: Universidad Privada de Tacna.
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. 6ta ed. México D.F., México: McGraw-Hill Interamericana Editores.
- Herrera, C. (2012). Espacios públicos, gestión y renovación urbana en Lima: Procesos e impactos. *Ur[b]es*, 2, 171–206, recuperado de <https://docplayer.es/77567424-Espacios-publicos-gestion-y-renovacion-urbana-en-lima-procesos-e-impactos-carla-herrera-velarde.html>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2020). *Compendio Estadístico Perú 2020*. Recuperado de [https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digiales/Est/Lib1758/COMPENDIO2020.html](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digiales/Est/Lib1758/COMPENDIO2020.html)
- Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. 3ra ed. Madrid, España: Capitán Swing.
- La Farge, A. (2014). *On the High Line: Exploring New York's most original urban park*. 1st ed. New York, United States of America: Thames & Hudson.
- Ludeña, W. (2013). *Lima y espacios públicos: Perfiles y estadística integrada 2010*. 1ra ed. Lima, Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Llama Urban Design (2020). Recuperado Diciembre 10, 2020, de <http://www.llamaurbandesign.com/>

- Morales, C. (1991). *Cronología histórica: El calvario de Tacna (1879 – 1929)*. 1ra Ed. Lima, Perú: Imprenta Alfa.
- Municipalidad Metropolitana de Lima. (2014). *Plan Maestro del Centro Histórico de Lima al 2029 con visión al 2035*. Recuperado de <http://www.munlima.gob.pe/plan-maestro-de-recuperacion-del-centro-historico-de-lima>
- Municipalidad Provincial de Tacna. (2015). *Plan de Desarrollo Urbano de la Ciudad de Tacna 2015–2025: Volumen I Diagnóstico*. Recuperado de <https://www.miciudad.pe/wp-content/uploads/PLAN-DESARROLLO-URBANO-PROVINCIAL-TACNA.pdf>
- Municipalidad Provincial de Tacna. (2016). *Propuesta para un sistema de Movilidad Urbana Sostenible en la Ciudad de Tacna*, Recuperado de <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/27604/C-962-2016-VIVIENDA.pdf>
- Molnárová, J., Rodríguez, L., Espinoza, Á. y Fort, R. (Ed.). (2017). *Otro urbanismo para Lima: Más allá del mejoramiento de barrios*. 1ra ed. Lima, Perú: Universidad Científica del Sur.
- Palacios, P. (2018). Renovación urbana y desterritorialización: Análisis del Plan Parcial Estación Central Bogotá. *Revista Ciudades, Estados y Política*, 5(2), 35-52, doi: 10.15446/cep.v5n2.68083
- Sadik-Khan, J. y Solomonow, S. (2016). *Streetfight: Handbook for an urban revolution*. 1st ed. New York, United States of America: Viking.
- Sosa, D. (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* (tesis de titulación). Universidad Privada de Tacna, Tacna, Perú. Recuperado de <http://repositorio.upt.edu.pe/handle/UPT/1035>
- Velásquez, C. (2015). *Espacio público y movilidad urbana: Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)* (tesis doctoral). Universitat de Barcelona, Barcelona, España. Recuperado de [https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM\\_1de5.pdf?sequence=1](https://www.tesisenred.net/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM_1de5.pdf?sequence=1)
- Verdaguer, C. (2005). *Evaluación del espacio público: Indicadores experimentales para la fase de proyecto* (tesis doctoral). Escuela Técnica Superior de

Arquitectura de Madrid, Madrid, España. Recuperado de  
<http://www.gea21.com/archivo/evaluacion-del-espacio-publico/>

Washburn, A. (2013). *The Nature of urban design: A New York perspective on resilience*. Washington, 1st ed. United States of America: Island Pres