

Universidad Católica de Santa María
Facultad de Arquitectura e Ingenierías Civil y del Ambiente
Escuela Profesional de Arquitectura



Proyecto de Regeneración urbana: Recuperación de espacios públicos y mejora vial, en el sector de los terminales terrestres y ejes principales (Miguel Forga c/Av. Arturo Ibañez) de la ciudad de Arequipa, 2024.

Tesis presentada por los Bachilleres:

Guillen Casquino, Miriam Magaly

ORCID: 0009-0003-6891-8723

Morales Paredes, Genesis Camila

ORCID: 0009-0006-9940-6941

para optar el Título Profesional de Arquitecto

Asesor:

Mg. Damiani Najarro, Raúl Carlos Javier

ORCID: 0000-0002-1754-9513

Arequipa - Perú

2024

UCSM-ERP

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTA MARÍA

ARQUITECTURA

TITULACIÓN CON TESIS

DICTAMEN APROBACIÓN DE BORRADOR

Arequipa, 07 de Mayo del 2024

Dictamen: 007258-C-EPA-2024

Visto el borrador del expediente 007258, presentado por:

2017223292 - MORALES PAREDES GENESIS CAMILA

2017701122 - GUILLEN CASQUINO MIRIAM MAGALY

Titulado:

PROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA: RECUPERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS Y MEJORA VIAL, EN EL SECTOR DE LOS TERMINALES TERRESTRES Y EJES PRINCIPALES (MIGUEL FORGA C/AV. ARTURO IBAÑEZ) DE LA CIUDAD DE AREQUIPA, 2024.

Nuestro dictamen es:

APROBADO

Título Profesional/Título de Segunda Especialidad/Grado Académico a optar:

ARQUITECTO

**29591395 - FLORES GUTIERREZ ROBERTO IGNACIO
DICTAMINADOR**



**29202806 - MARQUEZ ARRISUEÑO VICTOR EDUARDO
DICTAMINADOR**



**29663512 - AGUAYO MUÑOZ AMARO ANTONIO
DICTAMINADOR**



Proyecto de Regeneración urbana: Recuperación de espacios públicos y mejora vial, en el sector de los terminales terrestres y ejes principales (Miguel Forga c/Av. Arturo Ibañez) de la ciudad de Arequi

INFORME DE ORIGINALIDAD

10%

INDICE DE SIMILITUD

10%

FUENTES DE INTERNET

2%

PUBLICACIONES

6%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	Submitted to Universidad Católica de Santa María	3%
	Trabajo del estudiante	
2	hdl.handle.net	1%
	Fuente de Internet	
3	docplayer.es	1%
	Fuente de Internet	
4	www.scielo.org.co	1%
	Fuente de Internet	
5	naturezaurbana.net	1%
	Fuente de Internet	
6	docs.google.com	1%
	Fuente de Internet	
7	repositorio.unp.edu.pe	1%
	Fuente de Internet	

DEDICATORIA

Dedicada a mi madre Jeanette y mi hermano Luis Enrique, por su amor incondicional, apoyo y comprensión en cada paso del camino. A Eduardo por estar siempre a mi lado a pesar de las dificultades. A Giovana, por su aliento y amor que ha sido invaluable. A Miriam por ser mi compañera y una gran amiga durante este largo camino.

Genesis Camila Morales Paredes

Dedicada a mis padres Gladys y Gaspar, a quienes les deseo una larga vida para disfrutar de la cosecha que han sembrado en mi educación, a mis hermanos por su apoyo y cariño que han sido invaluable. A mi compañera Catalina y a mis amigas, Génesis y Ale que estuvieron conmigo en los momentos de estrés y alegría durante este largo camino.

Miriam Magaly Guillen Casquino

AGRADECIMIENTO

Agradecemos a nuestras familias, por su apoyo incondicional durante esta etapa de nuestra vida profesional.

A nuestros amigos, por ser parte de toda nuestra vida académica y personal.

A nuestro asesor y nuestros maestros durante los años de estudio que nos ayudaron y guiaron para llegar hasta este momento.

RESUMEN

Arequipa es la segunda ciudad más importante del Perú, es por esta razón que el sistema de transporte interprovincial se ha desarrollado más en comparación con otras ciudades, el referido incremento se debe a la reactivación de diversos sectores económicos, como el comercio, agroindustria, turismo, entre otros. Del mismo modo la ciudad se destaca por la sobre concentración de rol comercial, generando en algunos sectores dinámicas comerciales inseguras y sobre explotadas que degradan el medio urbano. Entonces, las dinámicas desarrolladas dentro del sector que lo perjudican, el mal aprovechamiento de grandes áreas que potencien al territorio, el inadecuado uso del espacio público, la falta de participación ciudadana y memoria colectiva que fomente la identidad hacia el medio son factores que propician el incremento de la vulnerabilidad social y física.

Es de vital importancia integrar los espacios públicos con el crecimiento de la ciudad, ya que la escasez y el mal uso de estos generan problemas a nivel sectorial, zonal y metropolitano, es por eso que consideramos que deben ser evaluados para poder ser intervenidos. Por esa razón se decide abordar el sector del Terminal de transporte terrestre, por ser actualmente un área de tránsito rápido, que carece de un espacio articulador que concentre a la población y sus necesidades, estando posicionado en una zona estratégica que carece de articulación con el territorio.

Es por ello, que la presente tesis tiene como objetivo analizar las diferentes aristas sociales, económicas, ambientales y espaciales que definen el sector del terminal terrestre en la ciudad de Arequipa, considerando del mismo modo un diagnóstico que nos permita conocer la realidad de manera objetiva y las condiciones actuales que enfrenta el sector. Por lo tanto, tomando en consideración lo mencionado, se precisa de una propuesta urbano-arquitectónica que ordene, transforme, mejore y recupere el territorio urbano para la creación de condiciones ideales para el desarrollo del sector.

Palabras clave: Regeneración urbana, espacio público, planificación urbana

ABSTRACT

Arequipa is the second most important city in Peru, this is the reason that the interprovincial transport system has developed more compared to other cities, the aforementioned increase is due to the reactivation of various economic sectors, such as commerce, agribusiness, tourism, among others. In the same way, the city stands out for the over-concentration of its commercial role, generating in some sectors unsafe and over-exploited commercial dynamics that degrade the urban environment. Then, the dynamics developed within the sector that harm it, the poor use of large areas that enhance the territory, the inadequate use of public space, the lack of citizen participation and collective memory that promoted identity towards the environment are factors that favor the increased social and physical vulnerability.

It is of vital importance to integrate public spaces with the growth of the city, since the scarcity and misuse of these generate problems at the sectoral, zonal and metropolitan level, which is why we consider that they must be evaluated in order to be intervened. For this reason, it was decided to choose the land transport terminal sector, as it is currently a rapid transit area, which lacks an articulating space that concentrates the population and its needs, being positioned in a strategic area that lacks articulation with the territory.

That is why this thesis aims to analyze the different social, economic, environmental and spatial edges that define the land terminal sector in the city of Arequipa, considering in the same way a diagnosis that allows us to know the reality objectively. and the current conditions facing the sector. Therefore, taking the above into consideration, an urban-architectural proposal is required to order, transform, improve and recover the urban territory to create ideal conditions for the development of the sector.

Keywords: Urban regeneration, public space, urban planning

INDICE

DEDICATORIA	1
AGRADECIMIENTO	2
RESUMEN	3
ABSTRACT	4
INTRODUCCIÓN	21
GENERALIDADES	21
1. Motivación	21
2. Justificación	22
3. Importancia del tema	23
4. Planteamiento del problema	25
4.1. Descripción de la realidad problemática	25
4.2. Definición del problema	27
4.2.1. Problema principal	27
4.2.2. Problemas complementarios.....	27
5. Objetivos de la investigación	28
5.1. Objetivo principal.....	28
5.2. Objetivos complementarios	28
6. Preguntas de investigación	29
6.1. Pregunta principal	29
6.2. Preguntas complementarias.....	29
7. Alcances de la investigación	29
8. Límites de la investigación	30
8.1. Limitaciones metodológicas	30
8.2. Limitaciones del investigador	31
9. Tipo de investigación	31
10. Metodología	32
Esquema de planteamiento metodológico	32
CAPITULO I MARCO TEORICO	33
1. Marco teórico	34
1.1. Antecedentes de la investigación	34
Estudios nacionales de regeneración urbana interviniendo en el espacio público.....	34

Estudios Internacionales de regeneración urbana enfocados en la recuperación del espacio público.....	38
1.2. Bases teóricas	41
1.2.1. Plan Maestro.....	41
Definiciones del Plan Maestro	41
1.2.2. Regeneración urbana como clave de intervención en la ciudad ...	46
1.2.3. Espacio público.....	56
CAPITULO II MARCO HISTORICO.....	68
2. Marco histórico.....	69
2.1. Antecedentes	69
2.1.1. Evolución de la ciudad de Arequipa	69
2.1.2. Evolución del Distrito Jacobo Hunter.....	71
2.2. Creación y evolución del terminal terrestre de transporte de Arequipa...	72
CAPITULO III MARCO NORMATIVO.....	74
3. Marco normativo.....	75
3.1. Normativa Nacional.....	75
3.1.1. RNE (Reglamento Nacional De Edificaciones).....	75
3.1.2. Reglamento para la delimitación y mantenimiento de fajas marginales en cursos fluviales y cuerpos de agua naturales y artificiales (ANA)	79
3.1.3. REGLAMENTO DE N° 29338 LEY DE RECURSOS HÍDRICOS .	81
3.2. Normativa provincial:.....	82
3.2.1. Plan De Desarrollo Metropolitano 2016-2025.....	82
3.2.2. Plan Específico Plataforma Andrés Avelino Cáceres:	84
3.3. Normativa distrital	85
CAPITULO IV MARCO REFERENCIAL.....	89
4. Marco referencial	90
4.1. Terminal de autobuses y renovación urbana en Sao Luis	90
4.1.1. Ubicación	90
4.1.2. Contexto	91
4.1.3. Información Técnica	91
4.1.4. Descripción del proyecto.....	92
4.1.5. Programa	95

4.1.6. Estrategias del proyecto.....	96
4.1.7. Aportes y conclusiones	97
4.2. Green Square Library & Plaza.....	98
4.2.1. Ubicación	98
4.2.2. Contexto	99
4.2.3. Ficha técnica.....	100
4.2.4. Descripción del proyecto	100
4.2.5. Programa	102
4.2.6. Estrategias del proyecto.....	103
4.2.7. Aportes y conclusiones	105
4.3. Nueva expansión de metro bajo construcción en Atenas y Tesalónica	106
4.3.1. Contexto	106
4.3.2. Ficha Técnica.....	107
4.3.3. Descripción del proyecto	107
4.4. Conclusiones	110
CAPITULO V MARCO REAL	111
5. Marco real	112
5.1. Escala macro regional.....	112
5.2. Escala departamental	113
5.2.1. Ubicación	114
5.2.2. Desarrollo socioeconómico en Arequipa	116
5.3. Modelos urbanos de Arequipa	117
5.3.1. Plan director de Arequipa Metropolitana (PDAM 2002- 2015)	117
5.3.2. Plan de Desarrollo Metropolitano (PDM 2016-2025).	117
5.4. Escala distrital	121
Localización físico geográfico	121
Condiciones climáticas	122
5.4.1. Características geográficas	124
5.4.2. Aspecto social	126
5.4.3. Aspecto económico – productivo.....	127
5.4.4. Aspecto urbano espacial	129
5.6.7. Sistema de Infraestructura	139
5.5. Sistema vial.....	145

5.5.1. Tipos de vías.....	148
5.5.2. Clasificación Normativa de Vías.....	149
5.5.3. Análisis de sistema vial y relación con la ciudad	155
5.6. Seguridad urbana.....	163
5.7. Identidad	176
5.9. Análisis socioeconómico	187
5.9.1. Grupo etario	187
5.9.2. Fuentes de empleo	188
CAPITULO VI MARCO PROPOSITIVO.....	192
6. Marco propositivo	193
6.5. Plan estratégico sector terminal terrestre	193
El diseño de escenarios futuros.....	193
Delimitación del Fenómeno Analizado.....	193
6.5.1. Generación de escenarios	194
El análisis FODA.....	203
6.5.2. Aspecto Social	205
6.5.3. Aspecto Ambiental	206
6.5.4. Aspecto Económico	208
6.5.5. Aspecto Físico urbano	209
6.5.6. Aspecto Gubernamental.....	211
Análisis Estratégico	212
6.5.7. Plan Estratégico Sector terminal terrestre	213
Programas estratégicos.....	221
7. Propuesta urbana	225
Master Plan	225
7.5.1. Propuesta a Nivel Macro	225
7.5.2. Propuesta a Nivel Meso	228
7.5.3. Propuesta a Nivel Micro	233
Proyecto Urbano.....	237
7.5.4. Estructura del modelo de regeneración urbano.....	237
7.5.5. Estrategias de regeneración urbana utilizadas.....	238
7.5.6. Usos de suelo	239
7.5.7. Parámetros urbanos.....	240

7.5.8. Intervención urbana	244
8. Proyecto	267
9. Propuesta digital	283
10. Conclusiones.....	288
11. Referencias	290
12. Anexos	294

LISTA DE IMAGENES

Imagen N° 1: Fotografía Puente Grau año 1868 (Guillen-Morales,2023)	71
Fuente: Jorge Bedregal La Vera.	
Imagen N° 2: Terminal Terrestre de Arequipa (Guillen-Morales,2022)	73
Fuente: Arequipa Perú. ORG Portal de Arequipa la ciudad blanca	
Imagen N° 3: Mapa de peligro Arequipa, edición propia (Guillen-Morales,2023)	87
Imagen N° 4: Mapa de peligro de torrenteras AQP, edición propia (Guillen-Morales,2022)	88
Fuente: Instituto Nexus de Arequipa (The Nexus Institute)	
Imagen N° 5: Ubicación de Terminal de Autobuses Sao Luis, edición propia.....	91
(Guillen-Morales,2022)	
Fuente: Naturaleza urbana, proyecto Terminal de Autobuses	
Imagen N° 6: Avenida Vitorino con proyecto terminal de autobuses	93
Fuente: Naturaleza urbana, proyecto Terminal de Autobuses	
Imagen N° 7: Configuración del Terminal de Autobuses Sao Luis, edición propia (Guillen-Morales,2023).....	94
Fuente: Naturaleza urbana, proyecto Terminal de Autobuses	
Imagen N° 8: Planta del Terminal de Autobuses Sao Luis, edición propia (Guillen-Morales,2023)	94
Fuente: Naturaleza urbana, proyecto Terminal de Autobuses	
Imagen N° 9: Programa de Terminal de Autobuses Sao Luis, edición propia (Guillen-Morales,2023).....	95
Fuente: Naturaleza urbana, proyecto Terminal de Autobuses	
Imagen N° 10: Programa de Terminal de Autobuses Sao Luis, edición propia (Guillen-Morales,2023).....	97
Fuente: Naturaleza urbana, proyecto Terminal de Autobuses	
Imagen N° 11: Green Square Library and Plaza, edición propia (Guillen-Morales,2023)	98
Fuente: Imagen Proyectos Studio Hollenstein	
Imagen N° 12: Ubicación de Green Square Library and Plaza, edición propia (Guillen-Morales,2023).....	99

Fuente: Imagen Satelital Google Earth	
Imagen N° 13:Green Square Library and Plaza (Guillen-Morales,2023)	101
Fuente: Imagen Proyectos Studio Hollenstein	
Imagen N° 14:Plantas y secciones de la Biblioteca, edición propia (Guillen-Morales,2023).....	103
Fuente: Imagen Proyectos Studio Hollenstein	
Imagen N° 15:Vistas interiores y exteriores de la Biblioteca.....	105
Fuente: Imagen Proyectos Studio Hollenstein	
Imagen N° 16:Vista aérea Nueva expansión de metro en Atenas y Tesalonica	107
Fuente: Imagen extraída de ArchDaily Perú	
Imagen N° 17:Mapa Topográfico de la Línea 1 Nueva expansión de metro en Atenas y Tesalónica.....	108
Fuente: Imagen extraída de ArchDaily Perú	
Imagen N° 18:Fotografías avance de túneles Nueva expansión de metro en Atenas y Tesalónica.....	108
Fuente: Imagen extraída de ArchDaily Perú	
Imagen N° 19:Vista aérea plaza publica Nueva expansión de metro en Atenas y Tesalónica.....	109
Fuente: Imagen extraída de ArchDaily Perú	
Imagen N° 20:Vistas espacios públicos menor escala Nueva expansión de metro en Atenas y Tesalónica.....	109
Fuente: Imagen extraída de ArchDaily Perú	
Imagen N° 21:Mapa de la región Arequipa, Perú	113
Fuente: Imagen Wikipedia	
Imagen N° 22:Ubicación del departamento de Arequipa Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).....	115
Imagen N° 23:Valor agregado bruto según actividad económica en Arequipa (2018)	100
Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)	
Imagen N° 24:Modelo Urbano de la Ciudad de Arequipa	118
Fuente: Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025}	
Imagen N° 25:Mapa del distrito Jacobo Hunter en Arequipa Metropolitana.....	121
Fuente: Imagen de Google Maps	

Imagen N° 26:Temperatura máxima y mínima promedio mensual	122
Fuente: Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología del Perú, SENAMHI	
Imagen N° 27:Precipitación pluvial promedio mensual.....	123
Fuente: Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología del Perú, SENAMHI	
Imagen N° 28:Mapa de tipo de suelos Arequipa	124
Fuente: Instituto geofísico del Perú	
Imagen N° 29:Mapa Hidrográfico del distrito de Jacobo Hunter	125
Fuente: Municipalidad distrital Jacobo Hunter	
Imagen N° 30:Zonificación usos de suelos del distrito de Hunter	129
Fuente: Plan urbano distrital Jacobo Hunter 2016-2021	
Imagen N° 31:Delimitación del sector de estudio, elaboración propia (Guillen-Morales,2023).....	130
Fuente: Google Earth	
Imagen N° 32:Mapeo de usos de suelos del sector, elaboración propia (Guillen-Morales,2023).....	131
Fuente: Catastro Arequipa	
Imagen N° 33:Mapeo de tipos de comercio, elaboración propia (Guillen-Morales,2023).....	132
Fuente: Catastro Arequipa	
Imagen N° 34:Mapeo de mercados fijos y mercados de abasto registrados 2016	133
Fuente: INEI Censo nacional de mercados de abasto	
Imagen N° 35:Mapeo de equipamientos, elaboración propia (Guillen-Morales,2023).....	134
Fuente: Catastro Arequipa	134
Imagen N° 36:Mapeo de altura de edificación, elaboración propia (Guillen-Morales,2023).....	137
Fuente: Catastro Arequipa	
Imagen N° 37:Mapeo de estado de edificación, elaboración propia (Guillen-Morales,2023).....	138
Fuente: Catastro Arequipa	
Imagen N° 38:Estado de pistas, (Guillen-Morales,2023)	140
Fuente: Elaboración propia	

Imagen N° 39:Estados de vereda, (Guillen-Morales,2023).....	142
Fuente: Elaboración propia	142
Imagen N° 40:Señalización, (Guillen-Morales,2023)	143
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 41:Estados de paraderos y contenedores, (Guillen-Morales,2023) .	144
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 42:Estados de alumbrado público, (Guillen-Morales,2023).....	145
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 43:Mapeo de Red vial escala metropolitana (Guillen-Morales,2023).....	146
Fuente: Sistema Integrado de Transporte	
Imagen N° 44:Red vial escala distrital (Guillen-Morales,2023).....	147
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 45:Mapeo de sistema vial, elaboración propia (Guillen-Morales,2023).....	148
Fuente: IMPLA	
Imagen N° 46:Avenida Miguel Forga, Avenida A.A. Cáceres (Guillen-Morales,2022).....	150
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 47:Avenida Miguel Forga (Guillen-Morales,2022).....	150
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 48:Avenida Arturo Ibáñez (Guillen-Morales,2023)	151
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 49:Calle Ambrosio Vucetich (Guillen-Morales,2023).....	152
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 50:Vías principales (Av, Miguel Forga, A.A. Cáceres y Los Incas). (Guillen-Morales,2023).....	156
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 51:Concentración de vehículos, Av. Forga (Guillen-Morales,2023).....	157
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 52:Concentración de vehículos, Av. Forga (Guillen-Morales,2023) .	158
Fuente: Elaboración propia	

Imagen N° 53:Mapeo de rutas del transporte público en el sector (Guillen-Morales,2023).....	160
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 54:Mapeo de población flotante y permanente existente (Guillen-Morales,2023).....	166
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 55:Mapeo de actividades opcionales, obligatorias y sociales (Guillen-Morales,2023).....	167
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 56:Mapeo de comercio informal y ambulatorio (Guillen-Morales,2023).....	169
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 57:Comercio ambulatorio Av. Arturo Ibáñez (Guillen-Morales,2023).....	170
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 58:Comercio ambulatorio Av. Andrés Avelino Cáceres (Guillen-Morales,2023).....	170
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 59:Mapeo de cualidades urbanas (Guillen-Morales,2023).....	172
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 60:Relación a escala en Av. Andrés Avelino Cáceres (Guillen-Morales,2023).....	173
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 61:Relación a escala en Av. Miguel Forga (Guillen-Morales,2023).....	174
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 62:Relación a escala en Calle Arturo Ibañez (Guillen-Morales,2023).....	175
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 63:Relación a escala en Av. Los Incas (Guillen-Morales,2023).....	175
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 64:Mapeo de elementos naturales existentes	

(Guillen-Morales,2023).....	180
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 65:Mapeo de acumulación por residuos solidos	182
Imagen N° 66:Acumulación de residuos sólidos en el sector	
(Guillen-Morales,2023).....	183
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 67:Mapeo de contaminación por ruido (Guillen-Morales,2023).....	184
Imagen N° 68:Contaminación visual en el sector de estudio	
(Guillen-Morales,2023).....	185
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 69:Mapa de riesgo ante activación de Torrentera.....	186
Imagen N° 70:Torrentera Los Incas	
(Guillen-Morales,2023).....	186
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 71:Mapeos de sistemas abiertos y uso comercial	
Escenario tendencial (Guillen-Morales,2023).....	197
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 72:Mapeos de sistemas abiertos y uso comercial Escenario ideal	
(Guillen-Morales,2023).....	200
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 73:Mapeos de sistemas abiertos y uso comercial Escenario real	
(Guillen-Morales,2023).....	203
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 74:Mapeo Propuesta genera nivel Macro (Guillen-Morales,2023) ...	225
Imagen N° 75:Mapeo Sistema Vial, Nivel Macro (Guillen-Morales,2023)	226
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 76:Mapeo de Sistemas Abiertos, Nivel Macro	
(Guillen-Morales,2023).....	227
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 77:Mapeo Propuesta general, Nivel Meso	
(Guillen-Morales,2023).....	228
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 78:Mapeo de Sistema Vial, Nivel Meso	

(Guillen-Morales,2023).....	229
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 79:Mapeo de Red de ciclovías, Nivel Meso	
(Guillen-Morales,2023).....	230
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 80:Mapeo de Arborización, Nivel Meso	
(Guillen-Morales,2023).....	231
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 81:Mapeo de Inseguridad, Nivel Meso	
(Guillen-Morales,2023).....	232
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 82:Mapeo Propuesta general, Nivel Micro	
(Guillen-Morales,2023).....	233
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 83:Mapeo de propuesta vial, Nivel Micro	
(Guillen-Morales,2023).....	235
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 84:Mapeo espacios abiertos, Nivel Micro	
(Guillen-Morales,2023).....	236
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 85:Modelo de renegación urbana	
(Guillen-Morales,2023).....	237
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 86:Mapeo de usos de suelo en el sector	
(Guillen-Morales,2023).....	240
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 87:Mapeo de parámetros urbanísticos	
(Guillen-Morales,2023).....	241
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 88:Mapeo de líneas existentes SIT.(Guillen-Morales,2023).....	245
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 89:Mapeo de nueva propuesta de transporte considerando SIT	
(Guillen-Morales,2023).....	246

Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 90:Mapeo de propuesta de línea de ciclovías, Nivel 0 (Guillen-Morales,2023).....	247
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 91:Mapeo de Líneas T. privado y mobiliario urbano, Nivel 0 (Guillen-Morales,2023).....	248
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 92:Mapeo de intervención vial, Nivel -1 (Guillen-Morales,2023).....	253
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 93:Acceso a Nivel 0 Estación de T. soterrado (Guillen-Morales,2023).....	255
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 94:Propuesta de Rotonda Urbana, Nivel -1 (Guillen-Morales,2023).....	256
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 95:Planimetría de Propuesta Terminales, Nivel -1 (Guillen-Morales,2023).....	257
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 96:Zonificación esquemática de terminales, Nivel -1 (Guillen-Morales,2023).....	260
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 97:Mapeo Propuesta de metro y estaciones, Nivel -2 (Guillen-Morales,2023).....	261
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 98:Estaciones para acceder a la línea de metro, Nivel -2 (Guillen-Morales,2023).....	263
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 99:Propuesta de vegetación para arborizar vías (Guillen-Morales,2023).....	264
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 100: Propuesta zonificada de espacios abiertos y equipamientos (Guillen-Morales,2023).....	266

Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 101: Planimetría general de la propuesta urbana (Guillen-Morales,2023).....	267
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 102: Propuesta esquemática de zonificación de espacio publico	270
(Guillen-Morales,2023) Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 103: Desarrollo y explicación de los componentes de la propuesta. (Guillen-Morales,2023) Fuente: Elaboración propia	270
Imagen N° 104: Propuesta esquemática de zonificación de espacio público (Guillen-Morales,2023).....	276
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 105: Desarrollo y explicación de los componentes de la propuesta. (Guillen-Morales,2023).....	276
Fuente: Elaboración propia	
Imagen N° 106: Propuesta esquemática de zonificación de espacio publico (Guillen-Morales,2023).....	281
Imagen N° 107: Desarrollo y explicación de los componentes de la propuesta. (Guillen-Morales,2023).....	282
Fuente: Elaboración propia	

LISTA DE CUADROS

Cuadro N° 1: Cuadro resumen de Usos especiales (OU)	83
Fuente: IMPLA, 2016	
Cuadro N° 2: Cuadro resumen de zonificación comercial.....	84
Fuente: IMPLA, 2016	
Cuadro N° 2: Análisis del PDAM 2002-2015 y del PDM 2016-2025	120
Fuente: M. Manrique. 2016. Proyecto de Transporte Público Masivo Tipo Metro para la Ciudad de Arequipa. UPC	
Cuadro N° 3: Distribución e la población por sexos de Hunter, año 2018	126
Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 2017	
Cuadro N° 4: Empleo de la PEA del Distrito de Jacobo Hunter.....	127

Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 2017	
Cuadro N° 5: Actividades económicas del Distrito de Jacobo Hunter.....	128
Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 2017	
Cuadro N° 6: Registro nacional de transporte terrestre de personas terminales terrestres y estaciones de ruta de transporte de personas.....	136
Fuente: DGTT – MTC	
Cuadro N° 7: Clasificación y caracterización de los elementos urbanos	140
Fuente: Elaboración propia	
Cuadro N° 8: Conteo de vehículos.....	157
(Av. Miguel Forga, Av. Los Incas, Av. Andrés Avelino Cáceres y Av. Arturo Ibáñez)	
Cuadro N° 9: Conteo de vehículos (Av. Miguel Forga, Av. Los Incas, Av. Andrés Avelino Cáceres y Av. Arturo Ibáñez).....	158
Cuadro N° 10: Rutas del transporte público por sector (Guillen-Morales,2023) ..	161
Fuente: MTC	
Cuadro N° 11: Estadísticas de la criminalidad y seguridad ciudadana en el sector de estudio.	164
Fuente: DATACRIM, INEI	
Cuadro N° 12: Cuadro de percepción y valoración P. Flotante (Guillen-Morales,2023).....	178
Fuente: Elaboración propia	
Cuadro N° 13: Generación per cápita del terminal terrestre.....	180
Cuadro N° 14: Generación per cápita del terminal terrestre.....	181
Fuente: Análisis del manejo de residuos sólidos en el distrito de Jacobo Hunter, Repositorio UNSA	
Cuadro N° 15: Población por edades en distrito de Jacobo Hunter.....	187
Fuente: INEI (2016)	
Cuadro N° 16: Tipo de actividad económica en distrito de Jacobo Hunter	189
Fuente: INEI (2016)	
Cuadro N° 17: PEA por actividad económica.....	190
Fuente: DATACRIM, INEI	
Cuadro N° 18: Cuadro de parámetros urbanos, RDM (Guillen-Morales,2023).....	242

Fuente: Elaboración propia

Cuadro N° 19: Cuadro de parámetros urbanos, RDA

(Guillen-Morales,2023).....243

Fuente: Elaboración propia

LISTA DE TABLAS

Tabla N° 1: Factores que influyen en el confort urbano, elaboración propia

(Guillen-Morales,2023)..... 63

Fuente: Mínguez E., Martí P, Vera M. “Claves para proyectar espacio público confortables”

Tabla N° 2: Componentes del espacio público, elaboración propia (Guillen-

Morales,2023) 67

Fuente: Ministerio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (2005, pp. 13-16).

INTRODUCCIÓN

GENERALIDADES

1. MOTIVACIÓN

En la ciudad de Arequipa se puede percibir una situación de vulnerabilidad urbana, en donde podemos ver distintos enfoques como la vulnerabilidad económica, social, ambiental y espacial. Uno de los sectores de la ciudad que consideramos más afectados es la zona del terminal terrestre y terrapuerto, ya que articula el distrito de José Luis Bustamante y Rivero y Cercado, dos importantes distritos por la superficie que ocupan y por las oportunidades económicas e industriales que se desarrollan en ellos. Es importante acotar que actualmente existe una deficiencia en la planificación de la infraestructura vial y transporte urbano en el sector, debido al incremento del parque automotor en la ciudad y la carencia de vías alternas al sector.

Lo que los tesisistas buscan es analizar las condiciones urbanísticas actuales, considerando como aristas más importantes, la carencia de espacios públicos, la imagen urbana fragmentada y el sector como zona vulnerable ante desastres naturales. Por ello, es de nuestro interés plantear estrategias que mejoren las condiciones del espacio público y así mismo, mejorar la integración del sector con el contexto urbano; mitigando de tal manera la marginalidad existente.

Este sector es considerado un foco comercial importante para el desarrollo de la ciudad por la presencia de la Plataforma Andrés Avelino Cáceres. Consideramos que se pueden potenciar las dinámicas socio económicas a través del espacio público amigable. posibilitando la accesibilidad, así como libre tránsito de la población flotante y permanente, fortaleciendo el sentido de seguridad ciudadana y la permanencia en este sector.

“Los espacios públicos y las calles son, y deben ser vistos como tales, áreas multifuncionales en las que se produce la interacción social, el intercambio económico y la manifestación cultural para una gran diversidad de actores. La planificación urbana tiene la tarea de organizar estos espacios, y el diseño tiene la responsabilidad de alentar su uso, logrando que transmitan una sensación de identidad y de pertenencia”. (Onu-habitat, Jan Gehl)

Es por ello que nos interesa analizar el sector del Terminal Terrestre y Terrapuerto de Arequipa como una zona potencial de intervención para mitigar las carencias expuestas a través de estrategias de recuperación urbana.

2. JUSTIFICACIÓN

Durante los últimos años se ha visto mucho más latente el término vulnerabilidad urbana en América latina, es de conocimiento general la invisibilidad de lineamientos y políticas económicas, sociales y urbanísticas en Latinoamérica, que permitan el desarrollo potencial de un sector. Esta falta de planificación del territorio y preocupación social por generar las mismas oportunidades genera la degradación del territorio y fragmentación del medio urbano. La vulnerabilidad urbana se ocasiona por áreas expuestas a situaciones endebles, por ejemplo; la mala ubicación de un barrio, existencia de áreas industriales cercanas al sector, infraestructuras de usos y desusos aledaños, presencia de residuos, vertidos y otros focos de degradación. Es por ello, que los tesistas ven como necesidad la intervención urbana en la ciudad de Arequipa. Según lo expuesto anteriormente, la degradación urbana del territorio es generada por la carencia de planes urbanísticos y una coherente gestión que potencie el desarrollo del sector y permita la articulación con la ciudad. Es de conocimiento general la existencia de varias zonas en situación vulnerable en Arequipa, el sector que las tesistas ven como punto crítico para el desarrollo de la ciudad es el sector del terminal terrestre, debido a que es de

preocupación constante la carencia de un plan de regeneración urbana en el territorio que pueda potenciar la ubicación de este y mitigar las problemáticas económicas, sociales, ambientales y espaciales actualmente existentes.

Lo que se busca a través de la presente investigación es ofrecer una visión holística del sector y un plano completo del tema que nos ocupa; así mismo, contribuir a la regeneración de áreas urbanas mediante un plan estratégico de gestión e intervención para recuperar el espacio público. Debido al desarrollo de este plan maestro permitirá desarrollar lineamientos para recuperar el territorio de manera eficaz e integral, con una imagen urbana y paisajística objetiva del sector, generando un pensamiento colectivo de una mejor propuesta de la ciudad de Arequipa donde se aproveche las oportunidades que nos brinda el territorio.

3. IMPORTANCIA DEL TEMA

Consideramos este sector importante porque presenta gran potencial por la ubicación geográfica en la que se encuentra debido a la concentración de equipamientos comerciales y equipamientos industriales, generadores de fuente de empleo a nivel regional y dinamizadores sociales; sin embargo, representan un conflicto de gran preocupación por la falta de infraestructura adecuada, falta de integración con el territorio, falta de planificación vial y malas condiciones ambientales. Debido a lo mencionado anteriormente no existe una propuesta integral en torno a la imagen urbana, viéndose fragmentada y deteriorada. Por lo que los tesisistas consideran importante un plan maestro de regeneración urbana en el sector del Terminal Terrestre, el plan permitirá generar los medios y lineamientos en el territorio para que se integre a la dinámica de la ciudad, se busca mejorar el conjunto total del sector a través de una propuesta integral de ocupación físico espacial del territorio.

“La regeneración urbana es una visión y una acción integral que conduce a la resolución de problemas urbanos y que busca lograr una mejora duradera en las condiciones físicas, sociales, económicas y ambientales de un área o territorio que ha estado sujeta a cambios.” (Roberts, 2000)

La regeneración urbana es un propósito estratégico que busca integrar las diferentes escalas y coberturas de acciones, exigiendo la unión de un conjunto bajo la participación ciudadana y teniendo en cuenta las condiciones en la que el medio se desarrolla; como, por ejemplo, condiciones políticas, financieras, económicas o ambientales.

Consideramos importante el desarrollo del plan urbano a través de distintas etapas. Se realizará un análisis de diversas variables a través de un enfoque social, económico, ambiental y espacial. Primero se realizará un estudio a nivel macro (distrital) y a nivel micro territorial (sector terminal terrestre y terrapuerto de Arequipa), esta etapa nos permitirá conocer la realidad actual en la que se encuentra el sector con respecto a la ciudad. En una segunda etapa se podrá llegar a un diagnóstico a partir del análisis en donde se conocen las condiciones del sector y se establecen distintos mecanismos a desarrollar para así pasar a una tercera etapa en la que se plantean objetivos estratégicos que pueden ser cuantificables, medibles y reales. En la cuarta etapa se plantean estrategias de intervención sobre el territorio para la creación de condiciones ideales para el desarrollo integral del medio urbano existente y finalmente en la quinta etapa se ejecutarán los planes de actuación a partir de las estrategias planteadas en donde se va incidir en el proyecto urbano resolviendo las carencias más preocupantes del sector permitiendo la articulación de este con los distritos colindantes, mejora del sistema vial y peatonal y desarrollo de espacios exitosos aptos para todos.

4. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

4.1. Descripción de la realidad problemática

El distrito de cercado es uno de los veintinueve que conforman la provincia homónima, ubicada en el departamento de Arequipa. Este distrito además de ser un foco comercial, es un destino turístico muy importante y condensador de flujos ya que en este se encuentra el terminal de transporte interprovincial, ubicado en la Av. Arturo Ibáñez, con un rol en su mayoría industrial.

Uno de los principales desafíos que enfrenta actualmente el territorio es la creciente demanda de transporte por el incremento del parque automotor en la ciudad, debido a la ubicación actual del terminal terrestre, los buses y automóviles comparten vías arteriales importantes, generando caos vehicular, lo que ha ocasionado su pronto deterioro espacial por el creciente del parque automotor.

“A pasos agigantados está creciendo el parque automotor en la región Arequipa ya que actualmente está conformado por un total de 294 mil 481 vehículos, cuando nueve años atrás estaba integrado por 111 mil 179 unidades” (Diario EP, 19 de Julio 2018, Párrafo 2).

Cabe destacar que las zonas donde se ubican las empresas de transporte se encuentran hacinadas por el uso de espacio público como estacionamiento. En el ámbito distrital existe una carencia de espacios públicos para la población flotante y permanente ya que el sector se ve segregado por la concentración de industria y comercio a gran escala.

Para combatir con los problemas mencionados se planteará la regeneración bajo un enfoque sociocultural y espacial donde el objetivo principal es generar calidad de vida para la población a través de la

inclusión de nuevos roles que carecen en el sector (cultura, educación y roles afines).

En cuanto a las problemáticas ambientales observadas, se evidencia la presencia de la torrentera Los Incas. Siendo una zona de riesgo para la población y un condensador de residuos y vertidos nocivos para la salud, es de constante preocupación el daño que puede repercutir en el sector ante el posible desborde de la torrentera.

Para combatir con los problemas mencionados se planteará la regeneración bajo un enfoque medioambiental con la creación de espacios públicos que respondan a las necesidades del sector y promover nuevos comportamientos en la población (reciclaje, uso de transporte público eficiente, entre otros).

Actualmente la vía pública se usa como extensión de los locales comerciales restándole importancia al peatón, la insuficiente planificación de una trama urbana favorable para la caminabilidad ha generado la degradación del sector y un entorno deficiente de calidad espacial para la persona.

Por otro lado, existe una problemática evidente en cuanto al comercio ambulatorio informal en el que se despliegan actividades económicas sostenidas en la venta de productos al paso creando una clase de economía informal, causando efectos negativos espacio ambientales y con ello el deterioro del espacio público y el incremento de la inseguridad ciudadana. Para combatir con los problemas mencionados se planteará la regeneración bajo un enfoque económico, donde el objetivo principal se centra en el crecimiento empresarial, para el desarrollo de la población a través de la generación de empleo y de esa forma atraer la inversión por parte de empresas privadas.

4.2. Definición del problema

La propuesta urbana que rige el sector no responde a las necesidades de la población, puesto que es evidente la falta de estructuración de sistemas urbanos que definen el sector del parque industrial; como resultado de esto se origina la carencia de espacios públicos que mejoren la calidad de vida, el desarrollo social y la integración del sector con el medio urbano.

4.2.1. Problema principal

- El deterioro dramático del medio urbano generado por la carencia de espacios de calidad que fomenten la integración y funcionalidad en el sector, sumado al desorden e incremento del parque automotor con respecto al sector del parque industrial.

4.2.2. Problemas complementarios

- Falta de integración del sector con el medio por la carencia de espacios públicos que fomenten la identidad ciudadana y ofrezcan la oportunidad de desarrollo equitativo e igualitario de la población.
- La segregación de funciones como residencia, ocio, entre otros y la sustitución por uso especializado de industria y comercio ha perjudicado el desarrollo del espacio público y consecuentemente el equilibrio de la vida pública.
- Dinámicas comerciales improvisadas en la vía pública debido al incremento desmesurado del comercio informal, generando inseguridad ciudadana y también focos infecciosos ya que no cuentan con los servicios básicos.

- Incapacidad de contención vial debido al rápido crecimiento del parque automotor generando la imposición de sistemas de autopistas a gran escala en una trama urbana que no puede sostenerlo.

5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

5.1. Objetivo principal

- Investigar los principales elementos que han generado el deterioro del medio urbano en el sector del terminal y parque industrial, para así desarrollar un plan maestro integral de ordenamiento vial que promueva la implementación de espacios públicos de calidad.

5.2. Objetivos complementarios

- Analizar la carencia de espacios públicos para desarrollar espacios accesibles y de calidad que ofrezcan oportunidad de encuentro, esparcimiento, descanso y vida en comunidad.
- Evaluar las necesidades de la población para proponer distintos roles afines al sector, así mismo, generar una mayor integración territorial y un mejor uso del espacio colectivo.
- Analizar las dinámicas económicas del sector para fomentar el desarrollo económico a través de espacios de estancia exitosos donde las personas puedan acceder libre y fácilmente.
- Estudiar las principales problemáticas del parque automotor en el sector, así mismo, analizar el grado de complejidad que este presenta en los ejes principales del terminal terrestre.

6. PREGUNTAS DE INVESTIGACION

6.1. Pregunta principal

¿Cuáles son los principales factores que influyen en la carencia de espacios públicos multifuncionales de calidad en el sector del terminal terrestre y cómo esto afecta directamente a la integración del medio urbano con el territorio?

6.2. Preguntas complementarias

- ¿Cuáles son las condiciones físicas y espaciales en las que se encuentra el espacio público del sector?
- ¿Cómo se puede mejorar e incentivar el sentido de identidad colectiva y el civismo en los grupos de interés del sector?
- ¿Cuáles serían los principales beneficios que generaría plantear diversos roles en el sector (como; ¿equipamientos recreativos, culturales, salud, educación, entre otros)?
- ¿Cómo se podría enfrentar las problemáticas ocasionadas por la saturación de dinámicas comerciales desorganizadas e informales en el territorio?
- ¿Cuál es el efecto que ha ocasionado el aumento del parque automotor en Arequipa con respecto al sector en los últimos años?

7. ALCANCES DE LA INVESTIGACIÓN

- Analizar las dinámicas de la población, a través de la recopilación de datos mediante encuestas que nos permiten tener un panorama holístico sobre el medio urbano.

- Describir las condiciones del espacio urbano existente a partir de distintas aristas, como, por ejemplo; social, económico, ambiental y espacial y cuantificar los distintos tipos de usos existentes en la zona y el impacto de cada uno de estos sobre el sector,
- Esta investigación se enfocará en la búsqueda de variables espaciales, económicas, ambientales y sociales que interactúan entre sí, las cuales nos permitirán entender el comportamiento de una con respecto a la otra y el desarrollo positivo o negativo con respecto a cambios en el territorio.
- Se realizará una descripción de los procesos urbanos realizados en el territorio a modo de definición en donde se establecerá referentes externos e internos y la relación de los mismos con el entorno además de establecer parámetros de intervención urbana.
- Plantear estrategias que permitan el desarrollo del espacio a partir de lineamientos urbanísticos exitosos estudiados y desarrollados en Latinoamérica, con el fin de desarrollar un espacio que pueda generar diversos usos y articular el sector con la ciudad.

8. LÍMITES DE LA INVESTIGACIÓN

8.1. Limitaciones metodológicas

- En cuanto a la recopilación de datos para el estudio de la investigación, vemos como limitación los datos auto informados, ya que pocas veces pueden ser comprobados de manera independiente, en caso se indaga la opinión de la población ya sea por entrevistas, grupo focal, etc. acerca de las problemáticas del sector se debe estar atento y observar las limitaciones del caso ya que al contener varias fuentes potenciales de sesgo (por ejemplo; la memoria selectiva, atribución de los hechos, exageración, entre otros) se tiene que comprobar la evidencia con otras fuentes de estudio.

8.2. Limitaciones del investigador

- En cuanto a los límites del investigador vemos que es un tema viable debido a que se tiene acceso inmediato al campo de estudio, ya que se encuentra en un nuestro contexto aledaño.
- El sector terminal terrestre es considerado como uno de los puntos de concentración de flujo vehicular y peatonal más importante de la ciudad, de modo que, la información que podemos encontrar es factible como extensa ya que existen tesis de grado y otros documentos acerca del tema.
- A nivel personal se cuenta con las herramientas intelectuales y el tiempo necesario que requiere el proceso investigativo.

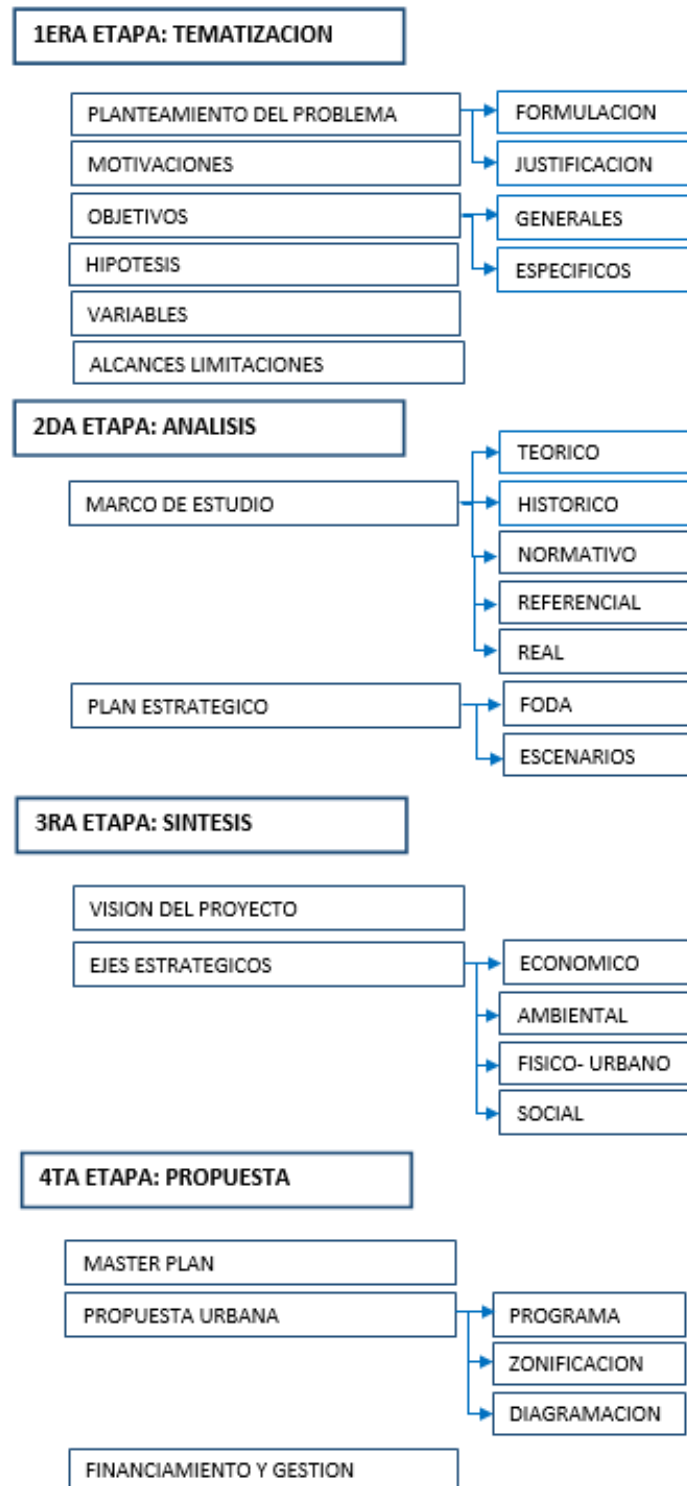
9. TIPO DE INVESTIGACIÓN

Debido a la profundidad de la investigación, es importante conocer a detalle las condicionantes del entorno urbano y como las distintas variables existentes se relacionan entre sí, es por ello que se estudiará distintos escenarios para determinar cuál es el escenario ideal para la integración del sector con el entorno. Considerando lo expuesto, el presente estudio se basa en una investigación experimental con un enfoque científico, que tiene como objeto estudiar las distintas variables y hacer las comparaciones necesarias para comprobar hipótesis o rechazarlas.

En la investigación experimental el investigador desea comprobar los efectos de una intervención específica, en este caso el investigador tiene un papel activo, pues lleva a cabo una intervención. En los estudios experimentales el investigador manipula las condiciones de la investigación. (Hidalgo, I. 2005)

10. METODOLOGÍA

Esquema de planteamiento metodológico



CAPITULO I

MARCO TEORICO

1. MARCO TEÓRICO

1.1. Antecedentes de la investigación

ESTUDIOS NACIONALES DE REGENERACIÓN URBANA INTERVINIENDO EN EL ESPACIO PÚBLICO

Paredes, C. (2021) en su investigación titulada; “Regeneración urbana del espacio público y movilidad urbana de la zona central metropolitana de Chiclayo, 2019”, tuvo como objetivo general investigar y evaluar el espacio público y la movilidad urbana de la zona central metropolitana de Chiclayo.

El tipo de estudio desarrollado es el descriptivo, para este se utilizaron diversas técnicas e instrumentos de recojo de información; el primero, fue la captura de información urbana estática donde se analizó el estado del espacio público y el contexto inmediato y el segundo método fue la captura de información urbana dinámica, donde se analizó los flujos peatonales y vehiculares.

En los resultados se demostró que la zona central es una de las zonas más tugurizadas y vulnerables de la ciudad, convirtiendo a Chiclayo en una urbe caótica y dinámica. En el análisis del estado del espacio público y el contexto se puede ver que el estado de las vías y el uso excesivo del vehículo es una de las principales causantes de la fragmentación del espacio público y la falta de identidad de la población hacia el centro histórico, debido a que las vías están destinadas al vehículo y este predomina sobre el peatón, negándole la oportunidad de aprovechar y disfrutar del espacio que lo rodea. Así mismo, el cambio de uso de vivienda a comercio en su mayoría en los últimos años en este sector ha incrementado la inseguridad debido al comercio ambulatorio informal, lo que ha generado una zona de tránsito rápido, negando el espacio público.

En conclusión, general el vehículo ha colonizado el espacio público lo cual ha generado un distanciamiento de la población al sector, siendo este aprovechado para fines comerciales inhibiendo la oportunidad del encuentro y la interacción social.

Pinazo, R. y Pumacayo, L. (2020) en su investigación titulada; “Regeneración urbana mediante el espacio público (Estadio Melgar), para la valoración de cuarto centenario, Arequipa, 2020”, tuvieron como objetivo general contribuir al adecuado desarrollo de la ciudad a través de espacios que puedan fomentar y albergar distintas actividades que complementen al Centro Histórico a través de un plan de regeneración urbana del espacio público.

El tipo de investigación es aplicada ya que analiza cada variable y sus características con el fin de identificar posibles debilidades y fortalezas. Se utilizaron diversas técnicas e instrumentos para recabar toda la información posible como la revisión documental, exploración, muestreos y entrevistas.

En los resultados obtenidos mediante estos métodos se obtuvo que las principales problemáticas del sector es la inseguridad debido al comercio ambulante y la presencia del Estadio Melgar que genera una imagen fragmentada del sector ya que no posee zonas atractivas que puedan incentivar su uso y el turismo, la falta de participación ciudadana que inhibe el sentido de pertenencia del Cuarto Centenario. Así mismo, la carencia de áreas verdes y de un adecuado espacio público que pueda fomentar la interacción social y la permanencia en el sector siendo las principales limitantes para una adecuada articulación con el Centro Histórico.

Llegando a la conclusión que la carencia de un espacio público multifuncional dificulta el desarrollo del sector por sí solo y la consolidación como de zona de amortiguamiento, siendo de vital

importancia un espacio que permita el desarrollo colectivo y la habitabilidad.

Medina, R. (2020). La presente investigación “Regeneración de espacios públicos para mitigar la contaminación ambiental urbana del distrito de Cayalti” tiene como objetivo promover el espacio público como regenerador urbano del área de estudio mitigando la contaminación ambiental existente para así mejorar la calidad de vida de los habitantes del distrito, la identidad que tienen con el entorno y articular el sector con la ciudad. La metodología que se emplea en la investigación es de tipo descriptiva, de diseño descriptivo simple. En cuanto a los instrumentos de recolección de datos se utilizaron encuestas y cuestionarios con la finalidad de percibir la realidad de las distintas variables de estudio.

En los resultados se pudo observar que el espacio público se encuentra vulnerado y fragmentado por el mal uso que se le da a este en gran parte debido al comercio informal existente y por la carencia de un plan por parte de la administración pública en el distrito que potencie la caminabilidad y el encuentro, teniendo como efecto el deterioro físico, social, ambiental y económico. Así mismo, la imagen urbana del distrito de Cayalti no se articula con la ciudad generando brechas cada vez más grandes.

Llegando a la conclusión que la regeneración de espacios públicos depende de una visión colectiva, que involucre a los habitantes del distrito y al municipio, los cuales deberán ejercer su responsabilidad para transformar y potenciar el sector.

Fernández, D. (2021) en la presente investigación “Recuperación del espacio público como estrategia de regeneración urbana del distrito de Castilla Piura, 2020” tiene como objetivo determinar si la recuperación del espacio público contribuirá en la regeneración

urbana del distrito de Castilla, ya que la carencia de una correcta estructuración del espacio ha generado la degradación de este y en consecuencia una imagen deteriorada y de abandono. La metodología que se empleó en la investigación es no experimental, transversal, de enfoque mixto, diseño correlacional causal. Para el recojo de información se utilizaron técnicas e instrumentos para la recolección de datos cualitativos y cuantitativos; como, por ejemplo: la encuesta, observación directa, fichas de observación y entrevistas. Los resultados determinaron que el poco criterio técnico de la gestión de los espacios públicos trae consigo la degradación del centro de Castilla, el vehículo una vez más es protagonista del espacio impidiendo el desarrollo social de los habitantes del distrito y junto con eso las actividades de ocio y de encuentro en el sector. La investigación demuestra que las ciudades están poco preparadas para el peatón siendo las problemáticas más frecuentes la inseguridad, criminalización, problemas de ocupación, invasión y contaminación. La investigación concluye que se puede utilizar como estrategia para la regeneración urbana del distrito de Castilla la reestructuración de los espacios públicos, esto ayudará a mejorar la imagen que se tiene del distrito y fomentará el sentido de pertenencia de los habitantes al hacer uso de un espacio multifuncional pensado para el desarrollo social, económico y ambiental.

Y finalmente Gallo, H. y Mendoza, k. (2020) en su investigación “El comercio y el espacio público como oportunidad de regeneración urbana de la urbanización Monserrate, Trujillo - 2019” tienen como objetivo identificar, reestructurar y ordenar el comercio excesivo que se ha ido suscitando a lo largo del tiempo en la urbanización Monserrate a través de lineamientos que recuperen el sentido de un adecuado espacio público como oportunidad para la regeneración urbana de este sector. La metodología usada en la presente investigación es la descriptiva-no experimental, para ello se utilizaron diversas técnicas o instrumentos de recojo de información como muestreos, entrevistas y fichas de evaluación. En los resultados, se demostró que para los habitantes de la urbanización Monserrate la

actividad comercial es tolerable, pero se necesita de una adecuada infraestructura que soporte esta densidad comercial y pueda ordenar los flujos que actualmente se está viendo y que al abrir esta infraestructura al espacio público se podría transformar y potenciar este sector tan dinámico en uno multifuncional que supla las necesidades de sus habitantes. Llegando a la conclusión general que un plan de regeneración urbana sería ideal para la articulación de comercio y aprovechamiento del espacio público, ya que de esta manera se puede potenciar el eje comercial existente y a su vez promover la cohesión social.

ESTUDIOS INTERNACIONALES DE REGENERACIÓN URBANA ENFOCADOS EN LA RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

Cótamo, A. (2014) en la presente investigación “El espacio público como elemento integrador para fortalecer el tejido social Bogotá: Mártires y San Victorino la recuperación de zonas deterioradas” tiene como objetivo establecer lineamientos que puedan implementar la cohesión social, fomentando de esta manera el sentido de pertenencia de los habitantes del sector Mártires y San Victorino y que al momento de intervenir en zonas vulnerables se reconozca la importancia del espacio público como condensador social. La metodología del presente estudio es analítica y crítica, con el fin de establecer conclusiones que reconozcan la importancia de las variables. El resultado del estudio indica que las zonas céntricas deterioradas generan islas en el tejido urbano evitando una relación con la ciudad y por lo tanto una transformación en el sentido urbano, social y cultural. La falta de identidad de parte de la comunidad y el deterioro visual ha generado la desaparición de la zona residencial fortaleciendo la inseguridad y marginalidad.

En el presente estudio se analiza referentes nacionales en situaciones similares de deterioro que después de políticas de

recuperación del sector se logra una regeneración urbana exitosa que continúa hasta el día de hoy. Llegando a la conclusión, que al implementar proyectos de recuperación y espacio de calidad que fomenten la participación ciudadana y además, generen actividad constante se podrá cambiar satisfactoriamente la imagen urbana.

Basantes, J. (2022) en la presente investigación “Proyecto de regeneración de espacios públicos urbanos y su integración en el sector de La Estación de la ciudad de Riobamba” tuvo como objetivo la regeneración del sector a través del desarrollo de espacio públicos y equipamientos urbanos de calidad para generar una mayor integración y conexión con el sector La estación. Se asumió una metodología cualitativa, los instrumentos utilizados para obtener una guía para el desarrollo de la propuesta fueron fichas de observación y entrevistas a personal técnico. Los resultados de dichos estudios arrojaron el deterioro del espacio público debido al abandono y falta de uso de parte de los usuarios, convirtiéndolo en un lugar de paso y una zona insegura que fomenta la delincuencia y se niega a la comunidad. La planificación inicial de La estación se ha visto vulnerada debido a construcciones espontáneas ignorando el desarrollo de un espacio óptimo para los habitantes y la imagen urbana existente. Por lo tanto, lo que busca la presente investigación es potenciar sitios para un correcto funcionamiento que permita la regeneración urbana del sector, por lo que se propone espacios de encuentro y contemplación que estén en conexión con la naturaleza. En conclusión, un proyecto de revitalización de espacios públicos permitirá la reintegración del sector La Estación con la ciudad, pero sobre todo con la comunidad.

Jiménez y Durango (2020) en su investigación “Diagnóstico y planificación del espacio público urbano” exponen el desarrollo de un análisis espacial enfocado en el diagnóstico y la planificación del espacio público articulador, de intercambio y encuentro ciudadano, tomando como caso de estudio la ciudad de Montería, Colombia. Los

autores tienen como premisa que el funcionamiento adecuado de una ciudad, en beneficio de sus habitantes, está condicionado, entre otros aspectos, por la buena disposición de sus componentes o elementos estructurantes internos, entre los que se puede destacar el espacio público. Mediante esta investigación expresan la importancia de un análisis integral del espacio público para diagnósticos más completos del medio urbano, teniendo en consideración dos elementos de análisis clave, en primer lugar, la satisfacción de las necesidades, intereses y gustos particulares de población diversa (niños, jóvenes y adultos), esto debe ser considerado una potencial fuente directa e inagotable de datos relevantes ya que esto ayudará a la comprensión o entendimiento de la ciudad. Y en segundo lugar, el grado de distribución de los espacios existentes, en función de la accesibilidad peatonal desde los lugares de residencia de los habitantes y considerando los tipos de espacios a los que se accede. Como conclusión los puntos señalados con anterioridad por los autores facilitan la toma de decisiones encaminadas a la planificación y gestión ordenada y equitativa del espacio público articulador, de intercambio y encuentro ciudadano.

Gonzales, J. (2016) en el presente trabajo “Espacio público y regeneración urbana. La experiencia de Lisboa” tiene como objetivo demostrar cómo la regeneración urbana sobre otros conceptos de urbanismo y el desarrollo de un espacio público exitoso son la respuesta ante las problemáticas urbanas de una ciudad, específicamente de Lisboa. Los instrumentos de recojo de datos que se utilizaron fueron documentos de archivo y observaciones. El estudio se centra en la intervención urbana Expo 98 en la ciudad de Lisboa, en el barrio de Campolide, cuyo sector se encontraba en abandono y deterioro debido a las industrias aledañas al sector, por la falta de tratamiento e interés de gestión pública se había convertido en un vertedero de residuos sólidos, generando un grave deterioro ambiental y del paisaje. Lo cual generó un grave vacío urbano dentro

de la ciudad que tenía que ser solucionado, por lo que se vio como oportunidad crear un plan estratégico que pueda cumplir con el objetivo de modernizar la ciudad y brindar una mejor calidad de vida a la comunidad. En conclusión, la intervención en Campolide buscó una integración social y conciliadora con los barrios aledaños al sector y de la ciudad, creando nuevas oportunidades sociales, infraestructuras al servicio de la población y conciencia ambiental, consiguiendo de este modo una integración total en la ciudad.

1.2. Bases teóricas

1.2.1. Plan maestro

DEFINICIONES DEL PLAN MAESTRO

Según Lancelloti el plan maestro se originó en 1960 en los países anglosajones, posteriormente adoptó una corriente moderna enfocada en la planificación del territorio. El plan maestro es un instrumento que sirve para planificar, delimitar y potenciar el desarrollo de un sector en específico, siendo esta herramienta mucho más flexible y eficiente para intervenir y revertir el estado en el que se encuentran los espacios de una ciudad.

Esta herramienta según Gonzales es un instrumento para el desarrollo de proyectos urbanos ya sean de gran complejidad o tamaño, se basa en la idea de una imagen física reconstruida que pueda satisfacer las necesidades del entorno y de los habitantes de un territorio. Entonces, podemos decir que el plan maestro es una intervención urbana que busca crear condiciones ideales para el desarrollo urbano y busca ser una

propuesta integral de ocupación físico espacial de un territorio, mejorando el conjunto total al que pertenece.

El desarrollo del plan maestro más que una planificación tradicional es un plan de gestión en el cual se establecen lineamientos y criterios orientados a la acción, gestión e inversión de la construcción de la visión urbana que se quiere desarrollar en el área de estudio. Teniendo en cuenta el tiempo, objetivos proyectuales y estrategias de intervención.

El plan maestro tiene como principal enfoque lo público, busca insertar estratégicamente el proyecto en el medio urbano, económico, ambiental, social, político y de gestión. Con el fin de anteponer soluciones a las posibles problemáticas y asegurar una correcta inserción en el tejido urbano.

A. Etapas del plan maestro ¹ *Planificación de ciudades, diseño urbano y master plan*

El plan maestro va desde la evaluación de las condiciones actuales o necesidades reales del proceso, hasta la entrega de una solución integral y confiable dentro de los marcos planteados en el análisis del sector.

Dado que el desarrollo del plan es por etapas, se puede adaptar a un cronograma que se ajuste a las necesidades económicas y de tiempo, aunque cada una de las etapas sea pre-requisito para el desarrollo de la etapa siguiente.

A continuación, se describen dichas etapas de manera general y en orden de requisito, estas etapas han sido pensadas para

lograr el cumplimiento de los criterios planteados en la visión integral de la zona de estudio, así mismo ayudarán a un mejor desarrollo del plan maestro hasta la obtención del resultado final.

ETAPA 1: Estudio y diagnóstico

Objetivo

Conocer y analizar las condiciones actuales en la que se encuentra la zona de estudio, para ello es necesario establecer criterios que permitan medir la situación actual. Esto ayudará a determinar el alcance del plan maestro y la dificultad que presenta la intervención. Esta etapa requiere visita a la zona de estudio.

Actividades a desarrollar

- Revisión de la información existente: Revisión de toda la información existente sobre estudios anteriores realizados en la zona de estudio que se hayan desarrollado bajo un enfoque urbano. Estos estudios pueden ser planes de intervención vigentes, decretos o leyes sobre regulaciones establecidas que se deban cumplir.
- Revisión y análisis de la zona de estudio: Se analiza el estado actual de la zona a estudiar. Esta revisión es básica e indispensable para el posterior establecimiento de criterios de intervención.

Resultados

El resultado de la Etapa 1 es un informe de diagnóstico, conclusiones y recomendaciones de las actividades anteriormente descritas.

Esto nos permitirá conocer el estado del sector a estudiar, como se mencionó anteriormente; se podrá fijar el alcance del plan maestro y la delimitación de este para una propuesta integral. Se establecerán lineamientos bajo criterios de intervención que potencien el desarrollo del sector y mitiguen las causantes del deterioro del mismo.

ETAPA 2: Estudio de factibilidad

Objetivo

Tiene como objetivo evaluar la factibilidad de realización de una solución integral en el área de estudio, además de plantear y programar estrategias a seguir para obtener mejoras que demuestren coherencia previa al planteamiento de la solución integral.

Resultados

Como resultado final de este estudio tenemos el tipo de intervención requerida para poder erradicar las limitantes ya planteadas. En cuanto a las actividades desarrollada se tiene como resultado:

- Planteamiento de estrategias para potenciar el área de estudio, recomendaciones para la implementación de una solución integral confiable.
- Parámetros de diseño

- Planteamiento de alternativas de intervención que conformaran el plan. Con las especificaciones de la solución y sus características.
- Especificaciones técnicas

ETAPA 3: Diseño de solución

Objetivos

Elaboración del diseño del plan de intervención previamente escogido en la Etapa 2. Para el desarrollo de esta etapa se debe tener los resultados de estudios especiales realizados en la etapa anterior.

Resultados

- Diseño detallado, desarrollo de cada una de las partes que componen el modelo de solución propuesta.
- Evaluación de dicho modelo para medir los resultados y verificar el cumplimiento de los objetivos planteados.
- Análisis de alcances y limitaciones (tiempo, costo y calidad)

ETAPA 4: Construcción de La Solución, Arranque y Puesta en Marcha

Objetivos

Esta etapa es la correspondiente a la fase de implementación in situ basados en el diseño previo definido y presentado en la Etapa 3.

La duración de esta etapa dependerá de la escala y alcance del proyecto.

Objetivos del plan maestro

- Es un instrumento que busca crear condiciones ideales para el desarrollo urbano sobre un conjunto urbano existente, bajo condiciones históricas, condiciones de participación ciudadana, condiciones políticas, ambientales y económicas dadas.
- Busca lograr una aproximación sistémica con la ciudad en un sector posiblemente deteriorado, en el que el proyecto se pueda insertar estratégicamente en el entorno urbano, económico, social, ambiental y social.
- Abordar en distintas etapas de ejecución y a distintas escalas de intervención un conjunto urbano, para lograr una solución integral que pueda sostenerse con el tiempo y con las condiciones existentes en ese contexto.

1.2.2. Regeneración urbana como clave de intervención en la ciudad

Definiciones de la regeneración urbana

Según la Real Academia Española, “el concepto de rehabilitar significa habilitar de nuevo o restituir algo a su antiguo estado. Reestructurar significa modificar la estructura de una obra, disposición, empresa, proyecto, organización, remodelar significa reformar algo, modificando alguno de sus elementos, o variando su estructura”. Sin embargo, el concepto de Regeneración Urbana Integral va más allá.

Se entiende como concepto de regeneración una estrecha relación con los aspectos medioambientales, físico-urbano, social y económico. Considerando las mejores alternativas para mejorar la calidad de vida de la población de un sector de la ciudad. ^x

La regeneración urbana es conjunto de estrategias integradas que son aplicadas en un conjunto urbano en crisis o con deterioro físico, social, ambiental, económico y cultural. Implica el proceso de rehacer lugares planificando iniciativas de regeneración para mejorar la condición de vida de los habitantes y facilitar la integración con el contexto.

Consiste en la remodelación de áreas urbanas que se encuentran en proceso de decadencia físico, ambiental, económico y social; a través de estrategias de intervención urbanísticas bajo un enfoque integral, que permitan el desarrollo social y económico del sector. La regeneración busca potenciar el sentido de pertenencia de los habitantes y para asegurar dicha mejora entre el sector y la población, se debe contemplar la intervención de estos para la propuesta, así también se evitará el desplazamiento de dicha población.

Historia de la regeneración urbana

Inicios de la regeneración urbana

El término “regeneración urbana” es originalmente anglosajón. Apareció por primera vez en Gran Bretaña durante la segunda mitad del siglo XX como respuesta ante los problemas urbanos en las ciudades. La regeneración urbana se usó para referirse a intervención urbanísticas

para reconquistar los grandes baldíos industriales y portuarios. Si bien el término de regeneración urbana en sus inicios era novedoso desde la concepción de las ciudades, la transformación sustitución y adecuación funcional del espacio y los inmuebles han estado logados a la modificación de la forma urbana. Sin embargo, el panorama que presentaban las ciudades europeas y norteamericanas a mediados del Siglo XX dio origen a un nuevo termino urbanístico, a raíz de la salida de instalaciones industriales y portuarias, se desocuparon vastas superficies de suelo intra-urbano, muchas de ellas ubicadas en el centro de la ciudad, por lo que las autoridades tuvieron que encontrar otro uso. Lo que dio origen al reciclaje urbano, cambiando por lo tanto el rito y naturaleza de las transformaciones urbanísticas, generando la puesta en marcha de una nueva política llamada regeneración urbana.

La regeneración urbana forma parte de la familia de los términos urbanísticos iniciados con el “re” (renovación, revitalización, rehabilitación, reconversión, recomposición) que nos muestra claramente la orientación del urbanismo que era buscar la reconstrucción de la ciudad.

La regeneración urbana difiere de a la renovación urbana en el sentido que no busca solamente un proceso de cambio físico-espacial, sino también una dinamización económica mediante el desarrollo de nuevas actividades económicas y de habitantes y un cambio global e integral de imagen. Se distingue también de la rehabilitación urbana en el sentido que la regeneración busca un reciclaje urbano y además una transformación física, económica y social, por lo que es necesario entender el conjunto urbano en todos los ámbitos. Lo que representa una visión a largo

plazo y con un plan de gestión estratégico, orientado hacia un objetivo claro y preciso.

Regeneración urbana desde el panorama latinoamericano

Según los estudios de Zukin y Bianchini las ciudades estadounidenses y europeas se caracterizan por seguir dos tendencias en los procesos de regeneración urbana, en la ciudad estadounidense dichos procesos se caracterizan por ser liderados por la fuerza del mercado (cambios socioeconómicos, capitalizados por inversores y especuladores inmobiliarios), donde la cultura desempeña un doble papel (como un efecto de la búsqueda del desarrollo de un nuevo paisaje cultural y como pauta de consumo de las clases sociales). Por otro lado, en las ciudades europeas los procesos de regeneración son liderados desde las alcaldías y ayuntamientos locales y la cultura aparece como motor para la regeneración urbana al promover el turismo (creación de equipamientos culturales, festivales, etc.) y así, poder revitalizar los centros históricos.

Al igual que en las ciudades europeas y estadounidenses los grandes conjuntos urbanos en Latinoamérica han sufrido de procesos de desindustrialización, segregación social y deterioro urbano, pero la gran diferencia está que en contraste con las ciudades del Norte global, en la gran mayoría de ciudades en Latinoamérica estos procesos se asientan en ciudades fragmentadas social y urbanamente, las cuales han sufrido por procesos de crecimiento y expansión espontánea, sin ningún tipo de regulación o

control desde mediados del siglo XX. Sin embargo, a comienzos de la década de los 90 en las ciudades latinoamericanas se instauró políticas públicas con el fin de revitalizar los deteriorados centros históricos, al igual que los centros portuarios e industriales. La cultura desempeñó un papel muy importante como instrumento de revitalización en la mayoría de estas intervenciones, es por ello que los procesos urbanísticos fueron liderados por la búsqueda de la preservación de la misma.

En los procesos de regeneración urbana en Latinoamérica, se ha entendido la dimensión cultural de tres formas distintas: como un bien patrimonial, equipamiento o servicios (revitalización patrimonialista); sentido de pertenencia de la población (transformación cívica); y actividad vinculada con industrias cultural y creativas (regeneración creativa).

La revitalización patrimonialista, son políticas públicas de transformación cultural urbana enfocadas en la orientación económica, está basada en la recuperación patrimonial de los centros históricos deteriorados para su explotación turística. Tiene como área de actuación los centros históricos de las ciudades Latinoamérica, en donde se caracteriza edificios históricos (civiles y religiosos) del periodo colonial y republicano, significativos espacios públicos (plazas y plazoletas) y equipamiento urbano característicos (murallas y fortificaciones de carácter histórico).

La transformación cívica es un tipo de política pública de transformación cultural urbana enfocada en la orientación social, tiene como objetivo construir cultura cívica y

ciudadana a través de intervenciones culturales, fomentando el sentido de pertenencia de la población y por lo tanto la preocupación de preservar el medio urbano que los rodea. No persigue la modificación del entorno material, sino de la cultura cívica de la ciudadanía.

La regeneración creativa se entiende como una política de transformación cultural urbana de orientación económica, esta política está basada en la creación de distritos culturales para la regeneración urbana a través del desarrollo económico. Esto quiere decir, que el desarrollo de actividades económicas locales llevados a la par de actividades que generen concentración y grandes flujos de la población, donde también puedan agruparse industrias y espacios de conocimiento colabora en el proceso de regeneración urbana.

Regeneración urbana desde una perspectiva europea

La regeneración urbana en las ciudades europeas tiene su concepción durante toda la segunda mitad del siglo XX. La difusión por intervenir el tejido urbano y como abordar correctamente la protección o puesta en valor del patrimonio urbano era un tema de constante preocupación y con diversos alcances. Las acciones emprendidas se dieron por la preocupación del deterioro patrimonial y por la necesidad de intervenciones urbanísticas de gran escala para regenerar conjuntos urbanos importantes, los cuales se habían convertido en comunidades insalubres en estado crítico.

A principios de los años 70 fue donde realmente la regeneración urbana tomo valor y protagonismo en

Europa, el patrimonio construido se convirtió en un elemento representativo con valor en sí mismo en vez de ser considerado solo una edificación destacada. Las ciudades europeas se encontraban en el descubrimiento del valor de sus centros y de las edificaciones más representativas. Entonces, cobró sentido la búsqueda de la regeneración de los conjuntos urbanos representativos para evolucionar y potenciar la economía y así mismo, el sentido de pertenencia de los habitantes.

Empezó la búsqueda de un nuevo “espacio social” donde pueda desarrollarse centros de reunión y actividades económicas vinculadas con la memoria histórica de la ciudad; entonces, se busca reconstruir estos espacios históricos degradados y olvidados para convertirlos en espacios dentro del marco urbano que puedan satisfacer las necesidades de la población en ámbitos de calidad y la gestión pública en cuanto a la economía.

Los planes de regeneración urbana en Europa empezaron con el Plan de Asís y Bolonia donde se trató de abordar la recuperación social y económica del Centro histórico. Se argumentó que la razón por la cual la población había abandonado el centro histórico fue debido a la expansión económica y la consolidación de las actividades masivas en el centro de la ciudad, esto ocasionó que la misma ciudad no pueda proporcionar medios para vivir una vida digna; es por ello, que la población se ve obligada a abandonar sus viviendas y consolidarse en otro sector de la ciudad. La problemática con el plan de Asís fue que al preocuparse solamente por los espacios físicos morfológicos del centro histórico

los convirtió en espacios museos donde exclusivamente eran para el disfrute turístico perdiendo la posibilidad de habitarlos, la falta de intervención urbanística en toda la ciudad, fue lo que generó la segregación de la población y del conjunto de viviendas; perdiendo de este modo la manifestación de la vida colectiva implicando solamente en el plan la rehabilitación física mas no social.

Años más tarde se dio el plan de Bolonia, le cual supuso un cambio significativo en la manera de abordar la regeneración y recuperación del Centro histórico. No solamente se consideró el Centro histórico como edificaciones con calidad monumental, sino que se incorporó el Centro en las dinámicas de la ciudad como conjunto, aportando medida que impulsaron el desarrollo social y económico.

El plan de Bolonia ayudo a establecer las bases en función al valor histórico no solo por su riqueza patrimonial sino también por la diversidad tipología que estas edificaciones significaban.

Esto implicó involucrar al Centro histórico en la ciudad, mejorando las dinámicas y asegurando la salvaguardia y puesta en valor de los lugares históricos. Esto permitió la descentralización de las actividades terciarias administrativas, las cuales estaban generando la degradación del Centro histórico.

Se adoptó un nuevo modelo urbano que afectó el desarrollo y construcción de la ciudad. Esta nueva reforma urbanística buscaba incluir al Centro histórico en las dinámicas de la ciudad, para no afectar la condición ni la manera de habitar de la población.

Regeneración urbana integrada: Concepción y estrategias

Como se mencionó con anterioridad, la regeneración urbana integrada busca mejorar las condiciones físicas, sociales y económicas de manera sustentable en un determinado territorio. Así mismo, busca la reconstrucción de la identidad social de una población para mejorar las dinámicas y potenciar la imagen urbana de un barrio.

Es importante destacar a los actores que intervienen en el proceso de regeneración y las dimensiones que se tienen que abordar para intervenir de manera integral en el territorio, como serían: ² *Estrategias de regeneración urbana, planificación territorial*

- **Adecuado análisis de la realidad** ²: La regeneración de un territorio tiene que estar basado en un detallado análisis de las condiciones existentes en el área a intervenir. Este análisis tiene que considerar tanto los aspectos físicos, sociales, económicos y las condiciones medioambientales del territorio. Se debe realizar un análisis detallado y riguroso de las demandas como también de las necesidades que exige el sector puesto que de esto dependerán los lineamientos a desarrollar.
- **Simultaneidad/integralidad** ²: Se debe partir desde una visión global e integrada, que afronte las problemáticas en equilibrio, orden y de forma positiva. Para lograr la regeneración sostenible o

integral se debe actuar considerando las dinámicas existentes y todas las dimensiones, ya que actuar únicamente sobre las mejores físicas no llevara a la regeneración del sector.

- **Activación de los recursos existentes en el territorio** ²: Buen desarrollo de estos programas también pasa por incorporar a las actuaciones el máximo de recursos ya provenientes del territorio. Recursos tanto físicos como humanos, y humanos en sentido amplio: la participación y el consenso de los residentes y otros actores de la zona es indispensable para conseguir una legítima actuación.
- **Buen diseño de la intervención** ²: Realizar un buen diseño de actuaciones, con objetivos bien definidos y operables, permitirán el seguimiento constante y de manera ordenada de la intervención y también la flexibilidad para poder re direccionar recursos y acciones dependiendo del panorama en el que se esté trabajando; adecuando las diferentes velocidades e imprevistos que puedan suscitar en el momento. El diseño del plan de regeneración es importante que se establezca desde su inicio hasta el final, que sea consensuado y conocido por las partes implicadas. También se tienen que medir los efectos conseguidos desde diferentes puntos de vista, esto ayudara a que la intervención asegure un desarrollo sostenible.

- **Multiplicidad de soluciones** ²: La multiplicidad de problemáticas exige una multiplicidad de soluciones que no pueden ser transmitidas como un conjunto en el sentido que es necesario un acuerdo a largo plazo entre los múltiples actores que intervienen (Couch, Fraser y Percy; 2003:2).
- **Intergubernamentalidad/ intersectorialidad/ interinstitucionalidad** ²: Es importante considerar la intervención de la gestión pública y los lineamientos que se tienen que seguir en el sector a intervenir, la estrategia de la política pública a implementar es tanto de arriba a abajo, como de abajo a arriba, cruzándose con diferentes niveles gubernamentales (nacional, autonómico y local).
- **Largo plazo** ²: Se tiene que considerar como una necesidad vital construir una visión a largo plazo del área urbana donde actuar, con una visión estratégica y la participación activa de la población para construir una idea de barrio enlazada con el resto de la ciudad.

1.2.3. Espacio público

La concepción del espacio público

A raíz de la crisis del Movimiento Moderno nace la necesidad de estudiar la ciudad histórica para buscar formas y contenido que introduzca nuevas dinámicas y paradigmas. Se reconoce que las antiguas ciudades poseían características que las hace más

habitables, agradables, reconocibles y comprensibles que las ciudades que habían sido erigidas bajo el lema de la reconstrucción y el progreso después de la Segunda Guerra Mundial, ya que las antiguas ciudades se formaban a partir de plazas mayores que eran los principales centros de reunión de la comunidad, motivando y potenciando la vida colectiva y las actividades alrededor de estos centros.

A partir de los estudios de Jane Jacobs sobre la calle, de Kevin Lynch sobre la percepción del espacio urbano, de Gordon Culle sobre el diseño urbano, la preocupación del Team X de Aldo Van Eyck por el límite entre los espacios públicos y privados, en el contexto anglosajón, y también los estudios de Saverio Muratori en los años cincuenta emerge el interés de como la forma urbana y física de la ciudad se ha organizado históricamente a partir de elementos importantes como arquitectura pública (edificios o espacio público) ya sea de carácter civil o eclesiástico, espacios y lugares de representación de los cuales se forma un sistema de espacios colectivo como plazas, calles, parques y jardines públicos. Estos elementos componían y articulaban la ciudad, dando una coherencia como conjunto, haciéndola reconocible y brindando calidad urbana a los habitantes. Esto quiere decir que la calidad y el reconocimiento de una ciudad es gracias a un buen espacio público, entendiendo este elemento no solo como espacios exteriores y recreativos sino como edificios públicos o privados que sirvan a la comunidad y brinden oportunidades de reunión, contemplación y significación colectiva para la vida de la ciudad.

Dentro del estudio del contexto de la ciudad emerge la preocupación por la forma urbana, es decir el estudio de la definición formal y física que posee tanto las edificaciones como el

conjunto urbano (calles, plazas, jardines, entre otros elementos). El espacio urbano posee singularidad debido a que cada parte tiene una forma definida que sirve para integrar a la ciudad con el medio siguiendo patrones históricos de acuerdo a las necesidades y comportamientos sociales existentes.

La preocupación por la definición formal y funcional del espacio urbano de los centros históricos trascendió a las nuevas ciudades consolidadas, debido a que el nuevo espacio público planteado hacia ver las carencias, incoherencias y contradicciones en cuanto a la forma urbana. Se busca a partir de esto la atención por el detalle, por el diseño del suelo, el embellecimiento del espacio exterior y por el diseño de un espacio verde que permita la conexión con el medio ambiente, estos serían los temas principales en cuanto al panorama del espacio público. De esta manera se potenciarían las diferentes aristas (social, física, económica y ambiental) permitiendo un espacio de calidad que consolide la imagen urbana de la ciudad y desarrolle la identidad de los habitantes con espacios dignos y habitables.

Importancia del espacio publico

El espacio público es multidimensional y puede definirse de muchas formas según pongamos nuestra mirada en sus formas (espacio libre, espacio abierto, espacios transición), en su naturaleza (régimen de propiedad, tipo de gestión), en los usos y funciones que allí se desarrollan (espacio para el colectivo, común, compartido), o en el tipo de relaciones que se establecen (espacio de la presentación y representación, democracia, protesta, fiesta, etc.). Espacios con dimensiones muy diversas, pero casi todas ellas relacionadas con un aspecto: el lugar de la expresión y representación social, civil y colectiva, el espacio democrático por excelencia, el espacio común (Bellet-Sanfeliu, 2009, p. 1)

La ciudad por si misma representa un sistema de redes o un conjunto de elementos como las plazas, calles, equipamientos multifuncionales, infraestructuras de comunicación (estación de trenes y autobuses), es decir espacios de uso colectivo que la gente con el paso del tiempo y del uso apropiado como suyos. Estos elementos permiten el paseo y el encuentro, sirven para ordenar la ciudad y darle un sentido propio a esta, ya que al desarrollar la dimensión física y la expresión colectiva se potencia la diversidad cultural y social, los cuales son aristas importantes para el desarrollo de una ciudad. Entonces podemos decir que el espacio público es el espacio principal de la cultura urbana y de los ciudadanos, es un espacio físico, simbólico y político en donde se puede percibir la historia de la ciudad y de sus habitantes.

Un espacio público que permite potenciar las diferentes dimensiones (social, económica, física y ambiental) no solo es un buen indicador de la calidad urbana en una ciudad sino también es considerado como un instrumento de la política urbanística para hacer ciudad sobre ciudad, ordenar las periferias, mantener y renovar los antiguos centros y producir nuevas centralidades para suturar los tejidos urbanos y dar un valor ciudadano a las infraestructuras existentes. Es decir, el espacio público es una pieza fundamental para la creación y recuperación de la ciudad y de sus habitantes.

Calidad del espacio público

El espacio público define la calidad de una ciudad ya que indica la calidad de vida de la gente y la calidad urbana que experimentan día a día los habitantes. Por ello, es importante establecer ciertos en cuanto a la configuración de estos espacios. La calidad del espacio público se ve determinada por el estado en el que se encuentran, en la capacidad de acoger y

motivar al usuario para su uso y el suplir las necesidades básicas que tenga la comunidad, un espacio público exitoso permitirá consolidar la imagen urbana de la ciudad, reflejando la esencia de la comunidad en él. Es por ello, que un espacio público debe ser diverso y equitativo para que los ciudadanos se sientan representados y puedan disfrutarlo, debe ser un espacio multifuncional donde se pueda acceder libremente y fácilmente, generando oportunidades de conocer a personas distintas a nosotros y para que de esta manera se pueda establecer conexiones entre los miembros de la comunidad.

A. Accesibilidad y circulación:

La accesibilidad busca la inclusión de todos los ciudadanos en los espacios públicos y privados, debe ser "integral y garantizar no sólo la mera accesibilidad, sino la circulación, utilización, orientación, seguridad y funcionalidad" ([Olivera, 2006](#): 332).

Al considerar el espacio público como un indicador de calidad de vida y habitabilidad del medio, es necesario que el entorno en el que se desarrollo sea legible y sobre todo de fácil acceso para todos, de esta manera se podrá calificar, renovar y proponer un diseño urbano acorde a las diferentes necesidades de la comunidad. La accesibilidad en el espacio público debe garantizar las condiciones adecuadas tanto de los elementos que conforman el espacio (mobiliario urbano) como el mismo espacio físico utilizado por las personas en las diferentes escalas.

Para lograr la integración de todos los usuarios en el espacio público es necesario un análisis y lectura clara de

estos espacios y servicios; es necesario también poner énfasis en cuanto a la circulación, el diseño del mobiliario, las dimensiones de la vereda y los elementos necesarios para que las personas con algún tipo de discapacidad tengan fácil acceso y un buen desenvolvimiento en el espacio. La accesibilidad y la percepción del medio depende mucho de las actividades que se realizan en la calle como en el espacio recreativo, es en estos espacios donde la dimensión colectiva se desarrolla debido a la convivencia e interacción de las partes involucradas (comunidad), al tener un espacio agradable que pueda transmitir seguridad y confort a los habitantes generara un espacio de encuentro y sociabilidad creado por y para la comunidad. En cambio, los espacios conflictivos generan sensaciones desagradables y por lo tanto incomodan al ciudadano lo que genera la perdida de la identidad de un espacio, un espacio agresivo que trasgreda los derechos genera un entorno hostil y olvidado.

B. Seguridad e inclusión:

El espacio público hace posible la libertad de conductas, la diversidad de situaciones y la construcción de distintas relaciones y de la percepción colectiva. Estos espacios también deben cumplir otras funciones para permitir la libre expresión de los ciudadanos y el libre desenvolvimiento en el medio; fomentando valores universales con los derechos humanos y la solidaridad, para ello es necesario contar con espacios dignos y habitables correctamente diseñados que garanticen espacios seguros que estén a disposición de la comunidad. Es necesario que el espacio público este configurado como un espacio para todo y de todos, que brinde a su vez un espacio multifuncional en el cual la

comunidad se sienta parte de, invitando a la reunión y sobre todo fomentando la realización de distintas actividades en sus diferentes escalas.

La función del espacio público para fines sociales y la influencia de estos en la vida de la comunidad ayuda a transmitir confianza y seguridad al realizar actividades cotidianas. El espacio público es el medio donde la convivencia social se realiza, donde la relación social de los habitantes se fundamenta y permite construir diferentes vínculos de ayuda, respeto, solidaridad y protección en la comunidad. Es por ello que la seguridad ciudadana, la cual se centra en las necesidades ciudadanas, alude a la importancia de espacios públicos de calidad y su correcto funcionamiento para construir seguridad.

Jane Jacobs (1961) plantea que hay tres nociones básicas que deben aplicarse de manera equilibrada para que una calle sea segura: clara demarcación entre los espacios públicos y privados; “ojos en la calle” que miren lo que ocurre y que pertenezcan a los propietarios naturales del espacio público; y, el uso continuo de los espacios.

C. Espacio y confort

El diseño de espacios públicos debe basarse principalmente en valores que fomenten y predominen la sensibilidad hacia el usuario, las transformaciones bajo lineamientos que potencien el espacio y la flexibilidad para adaptar este según las necesidades de la población. Los proyectos urbanos concebidos bajo una correcta orientación, le dan prioridad a la funcionalidad y confort de los usuarios sobre la expresión estética del lugar.

Para lograr un espacio correctamente configurado que brinde confort se debe tomar en cuenta ciertos factores al momento del diseño, los cuales serían.

Factor	Carácter
2. Condiciones térmicas	Condiciones térmicas
2. Escala urbana	Existencia de la proporcionalidad. Ancho de vía y altura de edifica.
3. Ocupación del espacio público	Actividades que se realizan en el espacio publico
4. Paisaje urbano	Percepción visual del entorno
5. Percepción y seguridad	Cohesión social y proyectar la ciudad para potenciar la visibilidad y transparencia del espacio
6. Confort acústico	Fenómeno de la invasión del vehículo sobre el peatón que ha integrado el paisaje urbano
7. Diseño urbano	Calidad del diseño urbano, ya sea mobiliario urbano y configurantes arquitectonicos
8. Calidad del aire	Variantes fisiológicas que afectan a la habitabilidad del espacio público.

Factor	Carácter
1. Condiciones térmicas	Condiciones térmicas
2. Escala urbana	Existencia de la proporcionalidad. Ancho de vía y altura de edifica.
3. Ocupación del espacio público	Actividades que se realizan en el espacio publico
4. Paisaje urbano	Percepción visual del entorno
5. Percepción y seguridad	Cohesión social y proyectar la ciudad para potenciar la visibilidad y transparencia del espacio
6. Confort acústico	Fenómeno de la invasión del vehículo sobre el peatón que ha integrado el paisaje urbano
7. Diseño urbano	Calidad del diseño urbano, ya sea mobiliario urbano y configurantes arquitectonicos
8. Calidad del aire	Variantes fisiológicas que afectan a la habitabilidad del espacio público.

Tabla N° 1: Factores que influyen en el confort urbano, elaboración propia (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Mínguez E., Martí P, Vera M. "Claves para proyectar espacio público confortables"

D. Comercio y recreo

Las diferentes actividades que se realicen dentro del espacio público permitirán atraer a la población, fomentando el uso constante del espacio y activándolo de manera eficaz. El comercio y el espacio público actúan en una relación de simbiosis donde ambos se benefician, los espacios públicos se benefician de un perímetro activado por los comercios, y los comercios benefician de la proximidad de espacios donde es seguro y agradable caminar y pasar tiempo, ya que los comercios diversos generan espacios que se mantienen activos y seguros. El comercio ambulante también es una oportunidad para abrir el espacio a la calle siempre que este organizado de manera adecuada, puede contribuir a la vitalidad del espacio público e incluso fomentar la seguridad debido a la actividad constante que este genera.

Así como es importante el rol comercial para activar y fomentar el encuentro, recordemos que uno de los roles más importantes del espacio público es proveer espacios de juego para los niños, el mobiliario urbano juega un papel importante en este aspecto, al tener elementos (fuentes, estatuas y esculturas) que inviten tanto a niños como adultos a adaptarlos para el juego y disfrute, un buen espacio público debe invitar a desarrollar actividades de recreo variadas, ya que esto atrae a diferentes grupos sociales incrementando de esta manera la diversidad de los usuarios en el espacio.

Los espacios públicos deben generar las condiciones adecuadas para invitar al usuario al descanso y

contemplación, para ello es necesario identificar las condiciones ambientales para potenciarlos y crear un espacio que sirva para la reflexión y reunión.

Dimensión física y composición del espacio público

La composición física del espacio público se da a través del estudio, análisis y comprensión del medio. Como ya se había mencionado, la eficiencia del espacio dependerá de la funcionalidad, accesibilidad, seguridad, iluminación, materialidad y señalización de los espacios que lo componen. La carencia de un diseño y planificación del espacio genera vacíos urbanos en la ciudad por la falta de articulación que este genera con respecto al medio y con la comunidad, generando en la mayoría veces un espacio hostil y de desencuentro. La recuperación del espacio se puede lograr mediante la generación de propuestas de accesibilidad e inclusión, las cuales se centren en el fortalecimiento de seguridad, confort y la expresión estética como ya hemos visto anteriormente.

Es importante tener en cuenta también los niveles de jerarquía dentro del espacio, teniendo como actor principal al peatón sobre los medios de transporte (transporte público como privado) y la creación de hitos junto con el correcto diseño de mobiliario urbanos que fomente la identidad, memoria y arraigo en la población.

Componentes del espacio público ³ La arquitectura, el espacio público y el derecho a la ciudad.

Se resalta la postura del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (2005), que determina la composición del

espacio público a través de tres tipos de elementos. Los primeros corresponden a los elementos *naturales*, debido a su importancia ambiental y su necesidad de mantenimiento y protección, como las áreas de conservación y protección del sistema orográfico y las del sistema hídrico; también, las áreas de interés paisajístico, ambiental o recreativo. Los segundos elementos hacen referencia a los componentes *artificiales o contruidos*, dentro de los cuales establece el Ministerio las subelementos de circulación peatonal, de circulación vehicular, de articulación urbana, de encuentro y finalmente, de conservación cultural y arquitectónica. Los terceros elementos son los relacionados con los *elementos complementarios*, dentro de los cuales se estipulan la vegetación, la señalización y el mobiliario urbano ⁴ *Ministerio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial*

	Área para la preservación y conservación del sistema orográfico	Componentes de la geografía física que por su relevancia ambiental deben ser protegidos, entre los que se encuentran cerros, montañas y colinas.
Elementos naturales	Área para la preservación y conservación del sistema hídrico	Recursos hídricos que deben ser protegidos por su relevancia ambiental como mares, playas, ciénagas, ríos, represas, canales de desagüe, etcétera.
	Áreas de interés paisajístico, recreativo y ambiental	En esta categoría se encuentran, entre otros, los parques naturales, las reservas naturales y los santuarios de fauna y flora.
	Para circulación peatonal	Estas áreas, como los andenes, alamedas y las vías peatonales, son destinadas exclusivamente al tránsito de peatones.
Elementos artificiales o contruidos	Para circulación vehicular	Son las áreas destinadas para la circulación de vehículos como las calzadas, zonas viales y pasos a desnivel.
	Para encuentro y articulación urbana	Espacios destinados al encuentro y convivencia de los ciudadanos. Dentro de esta categoría se encuentran, por ejemplo, las plazas, plazoletas y parques.

Elementos complementarios	Conservación cultural y arquitectónica	En esta categoría se encuentran los bienes de interés cultural y arquitectónico, que constituyen parte del patrimonio de la ciudad.
	Vegetación	elementos para jardines, arborización y protección de paisajes como vegetación herbácea o césped, jardines, arbustos, setos o matorrales, árboles o bosques
	Mobiliario urbano	Elementos de comunicación, elementos de ambientación, elementos de recreación, elementos de servicios y elementos de salud.
	Señalización	Elemento de nomenclatura domiciliaria o urbana. Elementos de señalización vial. Elementos de señalización fluvial. Elementos de señalización férrea.

Tabla N° 2: Componentes del espacio público, elaboración propia (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Ministerio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (2005, pp. 13-16).

CAPITULO II
MARCO HISTORICO

2. MARCO HISTÓRICO

2.1. Antecedentes

2.1.1. Evolución de la ciudad de Arequipa

Tomando en consideración la edición titulada: La evolución histórica urbana de la ciudad de Arequipa desde los años 1540 a 1990 por el arquitecto Ramón Gutiérrez, se establecen cuatro capítulos que los entendemos como cuatro etapas importantes ya que cada una de estas de alguna manera marco un periodo de la historia desde su fundación.

Empezando por la etapa de Arequipa Hispánica que comprende los años 1540 a 1825, en esta etapa se impone la fundación española y se plasma la traza urbana en el centro de la ciudad, si encontramos una de las diferencias más notorias respecto a la traza de ciudades de origen español, en este caso, la traza urbana en forma de damero de Arequipa se adaptó a la geografía accidentada. Además, en el año 1577 tiene lugar el inicio de la construcción del puente Bolognesi conocido como el puente Real o puente Viejo a cargo del arquitecto Juan de Aldaná Duró, el año 1579 la inauguración del convento Santa Catalina que hasta la fecha es uno de los grandes atractivos turísticos y para finalizar este primer periodo la erupción del volcán Huaynaputina.

En el segundo periodo, Arequipa Republicana, y tomando en cuenta los primeros años de la independencia se generó la aparición de nuevos estilos arquitectónicos que no alteraban los estilos característicos de la arquitectura religiosa. En este periodo tanto la catedral como la plaza de armas forman parte esencial de la composición urbana a pesar de las modificaciones futuras que sufre por el catastrófico terremoto del año 1868 afectando de forma considerable grandes hitos de la arquitectura como la iglesia de la

compañía y la iglesia San Francisco además las torres de la catedral que quedaron destruidas.

El tercer periodo de acuerdo al arquitecto Ramón Castilla que tiene lugar entre los años 1868 a 1940 denominado: “Una nueva ciudad”, se suscitan tres grandes sucesos:

- La reconstrucción de la ciudad tras la catástrofe del terremoto
- La construcción del ferrocarril
- La guerra con Chile

En este capítulo mencionan las nuevas prioridades a partir de las reconstrucciones y necesidades del momento como la problemática de la salubridad, el ornato, la comodidad en las vías públicas, la mejora de los servicios como el alumbrado público, los hospitales, cementerios, etc.

En esta etapa se da inicio a las construcciones emblemáticas como el Mercado San Camilo, el Hospital Goyeneche, entre otros equipamientos y servicios públicos, una de las construcciones que forma parte de un hito es el actual puente Grau que ayuda a configurar y conectar la zona del centro con la ciudad y distintos distritos, el arquitecto Juan Rodríguez fue el principal protagonista de la construcción del puente.



Imagen N° 1: Fotografía Puente Grau año 1868 (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Jorge Bedregal La Vera.

Arequipa contemporánea (1940 y 1990) etapa donde se complementan distintos barrios como María Isabel, IV Centenario y Miraflores, con una configuración urbana característica hasta ese momento, en cuanto a la ejecución de obras de gran magnitud son el Teatro Municipal y la Universidad San Agustín.

En los años 1958 y 1960, se marca un nuevo hito en la ciudad por los terremotos ocurridos de forma sucesiva y junto con ello los daños que deja estos movimientos sísmicos, por otro lado, la ciudad empieza a tener un alcance de nivel metropolitano, donde surgen las expansiones de emergencia, asociaciones de vivienda y es así que poco a poco cambia la configuración urbana en zonas de la periferia, este es un acontecimiento que persiste hoy en día.

2.1.2. Evolución del Distrito Jacobo Hunter

Tomando como referencia base el plan de desarrollo concertado del distrito Jacobo Hunter 2007-2015, señala que las referencias históricas de los pueblos que integran el actual distrito de Jacobo Hunter se relacionan al área rural Huasacache, un pequeño valle

donde tiempo después Don Garci Manuel de Carbajal construye una gran mansión.

Entre los años 1970 y 1989 resaltan los cambios significativos ya que se establecen los actuales asentamientos poblacionales, la consolidación de estos generó un cambio en la estructura espacial del sector urbanístico. En los años ochenta la expansión urbana sigue, incluso en las zonas agrícolas y la expansión se dirige a la zona sur del sector, los asentamientos poblacionales empezaron a diversificarse con la intensificación de los flujos migratorios de la sierra del país y de las provincias altas.

El proceso de distritalización en la ciudad de Arequipa acontece en la década de los 80, precisamente en el año 1984 se constituye el comité de creación del Distrito de Hunter. El 03 de junio de 1990 el Ing. Jorge Lozada a nombre del presidente de la república de la época, crea el distrito Jacobo Hunter, es así que el distrito logra su independencia del actual distrito de Socabaya y el cercado. Con el paso de los años este distrito se ha desarrollado progresivamente, contando con los servicios básicos, energía eléctrica e infraestructura para los pobladores del distrito, en la actualidad cuenta con una adecuada infraestructura vial y una moderna infraestructura municipal.

2.2. Creación y evolución del terminal terrestre de transporte de Arequipa

Infraestructura Terminal de Transporte Terrestre de Arequipa

El terminal Terrestre de Arequipa es uno de los más antiguos del Perú, además de ser uno de los terminales que genera mayor flujo de usuarios diariamente.

Su infraestructura se encuentra acorde a la época de su inauguración, alberga más de 20 empresas que ofrecen transporte de pasajeros y encomiendas.

Este terminal es de escala regional ya que sirve de conexión hacia zonas interprovinciales. El Terminal Terrestre de Arequipa se caracteriza por la distribución interna de los counter, priorizando en el primer nivel un espacio para el desarrollo del rol comercial que se genera dentro del equipamiento.

Se ubica en la Av. Arturo Ibáñez, y conecta con otras vías principales como la Av. Andrés Avelino Cáceres, la terminal cuenta con salas de espera, además de, locales comerciales para adquirir souvenirs. El terminal cuenta con cajeros automático que funcionan las 24 horas y algunas agencias de viaje ofrecen paquetes turísticos.



Imagen N° 2: Terminal Terrestre de Arequipa (Guillen-Morales,2022)

Fuente: Arequipa Perú. ORG Portal de Arequipa la ciudad blanca

CAPITULO III

MARCO NORMATIVO

3. MARCO NORMATIVO

3.1. Normativa Nacional

3.1.1. RNE (Reglamento Nacional De Edificaciones)

NORMA A. 110 TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Artículo 1.- Se denomina edificación de transportes y comunicaciones a toda construcción destinada a albergar funciones vinculadas con el transporte de personas y mercadería o a la prestación de servicios de comunicaciones.

Terminal Terrestre. - Edificación complementaria del servicio del transporte terrestre, que cuenta con instalaciones y equipamiento para el embarque y desembarque de pasajeros y/o carga, de acuerdo a sus funciones. Pueden o no contar con terminales de vehículos, depósitos para vehículos.

Pueden ser:

- Interurbanos
- Interprovinciales
- Internacionales

CAPITULO II: CONDICIONES DE HABITABILIDAD Y FUNCIONAMIENTO

Sub-capítulo II: Terminales terrestres

Artículo 5.- Para localización de terminales terrestres se considerará lo siguiente:

- a) Su ubicación deberá estar de acuerdo a lo establecido en el Plan Urbano

- b) El terreno deberá tener un área que permita albergar en forma simultánea el número de unidades que puedan maniobrar y circular sin interferir unas con otras en horas de máxima demanda.
- c) El área destinada a maniobras y circulación debe ser independiente a las áreas que se identifiquen para los servicios de administración, control, depósitos, así como servicios generales para pasajeros.
- d) Deberán presentar un Estudio de Impacto Vial e Impacto Ambiental.
- e) Deberán contar con áreas para el estacionamiento y guardianía de vehículos de los usuarios y de servicio público de taxis dentro del perímetro del terreno del terminal.

Artículo 6.- Las edificaciones para terminales terrestres deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Los accesos para salida y llegada de pasajeros deben ser independientes
- b) Debe existir un área destinada al recojo de equipaje
- c) El acceso y salida de los buses al terminal debe resolverse de manera que exista visibilidad de la vereda desde el asiento del conductor.
- d) La zona de abordaje a los buses debe estar bajo techo y permitir su acceso a personas con discapacidad.
- e) Deben contar con sistemas de comunicación visual y sonora.

Artículo 7.- Las edificaciones para terminales terrestres, estarán provistas de servicios sanitarios según lo que se establece a continuación:

Según el número de personas	Hombres	Mujeres
De 0 a 100 personas	1L, 1u, 1l	1L, 1l
De 101 a 200	2L, 2u, 2l	2L, 2l
De 201 a 500	3L, 3u, 3l	3L, 3l
Cada 300 personas adicionales	1L, 1u, 1l	1L, 1l

L = lavatorio, u= urinario, l = Inodoro

Los servicios higiénicos estarán sectorizados de acuerdo a la distribución de las salas de espera de pasajeros.

Adicionalmente deben proveerse servicios sanitarios para el personal de acuerdo a la demanda para oficinas, para los ambientes de usos comercial como restaurantes o cafeterías y para personal de mantenimiento.

NORMA A. 100 RECREACION Y DEPORTES

Artículo 1.- Se denominan edificaciones para fines de Recreación y Deportes aquellas destinadas a las actividades de esparcimiento, recreación activa o pasiva, a la presentación de espectáculos artísticos, a la práctica de deportes o para la concurrencia a espectáculos deportivos, y cuentan por lo tanto con la infraestructura necesaria para facilitar la realización de las funciones propias de dichas actividades.

Artículo 4.- Las edificaciones para recreación y deportes se ubicarán en los lugares establecidos en el plan urbano, y/o considerando lo siguiente:

- a) Facilidad de acceso y evacuación de las personas provenientes de las circulaciones diferenciadas a espacios abiertos.
- b) Factibilidad de los servicios de agua y energía.
- c) Orientación del terreno, teniendo en cuenta el asolamiento y los vientos predominantes.
- d) Facilidad de acceso a los medios de transporte.

CAPITULO II: CONDICIONES DE HABITABILIDAD

Artículo 5.- Se deberá diferenciar los accesos y circulaciones de acuerdo al uso y capacidad. Deberán existir accesos separados para público, personal, actores, deportistas y jueces y periodistas. El criterio para determinar el número y dimensiones de los accesos, será la cantidad de ocupantes de cada tipo de edificación.

Artículo 7.- El número de ocupantes de una edificación para recreación y deportes se determinará de acuerdo con la siguiente tabla:

Zona de público	número de asientos o espacios para espectadores
Discotecas y salas de baile	1.0 m ² por persona
Casinos	2.0 m ² por persona
Ambientes administrativos	10.0 m ² por persona
Vestuarios, camerinos	3.0 m ² por persona
Depósitos y almacenamiento	40.0 m ² por persona
Piscinas techadas	3.0 m ² por persona
Piscinas	4.5 m ² por persona

(*) El cálculo del número de ocupantes se puede sustentar con el conteo exacto en su nivel de máxima ocupación.

Artículo 16: Las salidas de emergencia tendrán las siguientes características:

- a) Serán adicionales a los accesos de uso general y son exigibles a partir de ambientes cuya capacidad sea superior a 100 personas.
- b) Las salidas de emergencia constituyen rutas alternativas de evacuación, por lo que su ubicación debe ser tal que permita acceder a ella en caso la salida de uso general se encuentre bloqueada.
- c) El número y dimensiones de las puertas de escape depende del número de ocupantes y de la necesidad de evacuar la sala en un máximo de tres minutos.

Artículo 17.- Deberá proveerse un sistema de iluminación de emergencia en las puertas, pasajes de circulación y escaleras, accionado por un sistema alterno de la red pública.

Artículo 22.- Las edificaciones para recreación y deportes, estarán provistas de servicios sanitarios según lo que se establece a continuación.

Según el número de personas	Hombres	Mujeres
De 0 a 100 personas	1L, 1u, 1I	1L, 1I
De 101 a 400	2L, 2u, 2I	2L, 2I
Cada 200 personas adicionales	1L, 1u, 1I	1L, 1I

L = lavatorio, u= urinario, I = Inodoro

Artículo 23.- El número de estacionamientos será previsto dentro del terreno donde se ubica la edificación a razón de un puesto cada 50 espectadores. Cuando esto no sea posible, se deberán proveer los estacionamientos faltantes en otro inmueble de acuerdo con lo que establezca la municipalidad respectiva.

Artículo 24.- Se deberá proveer un espacio para personas en sillas de ruedas por cada 250 espectadores, con un mínimo de un espacio.

3.1.2. Reglamento para la delimitación y mantenimiento de fajas marginales en cursos fluviales y cuerpos de agua naturales y artificiales (ANA)

Las crecidas de los cursos de agua en la época de lluvias (ríos/quebradas), lagunas y lagos, producen inundaciones en tramos vulnerables, los cuales afectan a campos de cultivos, poblaciones y la infraestructura de servicios.

Artículo 4.- Definiciones

Para fines del presente Reglamento debe considerarse las definiciones siguientes:

- a) **Cauce o Álveo:** Continente de las aguas durante sus máximas crecientes, constituye un bien de dominio público hidráulico.
- b) **Cauce Inactivo:** Cauce o álveo por el que no discurre el agua por variación de su curso.
- c) **Riberas:** Áreas de los ríos, arroyos, torrentes, lagos y lagunas, comprendidas entre el nivel mínimo de sus aguas y el nivel de su máxima creciente. Para su delimitación no se considerarán las máximas crecidas registradas por eventos extraordinarios, constituye un bien de dominio público hidráulico.
- d) **Nivel mínimo de las aguas:** Nivel de las aguas, calculado o estimado en base a los niveles mínimos de los registros históricos considerando los periodos máximos de información disponible, o de la información disponible en la Unidad Hidrográfica.
- e) **Nivel de máxima creciente:** Nivel de las aguas durante su máxima crecida y en una sección transversal específica del cauce, arroyo, lago, laguna y reservorio; calculado o estimado por métodos directos o indirectos en función de la información existente en la Unidad Hidrográfica. No se considerarán las máximas crecidas por causas de eventos extraordinarios.
- f) **Faja Marginal:** Área inmediata superior al cauce o álveo de la fuente de agua, natural o artificial, en su máxima creciente, sin considerar los niveles de las crecientes por causas de eventos extraordinarios, constituye bien de dominio público hidráulico.
- g) **Unidades hidrográficas:** Espacios geográficos limitados por líneas divisorias de aguas, relacionadas espacialmente por sus códigos, cuya organización está estructurada jerárquicamente por niveles, en el que la superficie de drenaje es el único criterio de decisión organizativa

TITULO V: ACTIVIDADES EN LA FAJA MARGINAL

Artículo 12.- Actividades prohibidas

- El desarrollo de asentamientos humanos, agricultura intensiva o permanente u otra actividad que afecte a la faja marginal.
- Desviar las aguas de sus cauces naturales o artificiales sin la autorización correspondiente.
- El retiro de material de acarreo que depositan los ríos, en los tramos señalados por la ANA como críticos y vulnerables a riesgos de desastres en épocas de inundaciones.

Artículo 13.- Reparación de daños

- La ANA, al constatar la construcción de obras sin autorización en las áreas de bienes de dominio público hidráulico (álveo o cauce y fajas marginales) que representen un daño o riesgo inminente en las épocas de inundaciones ordenara su retiro o demolición a través de la autoridad competente y la sanción correspondiente conforme a Ley.
- Cuando en terrenos de propiedad privada, las aguas abren un nuevo cauce debido a fenómenos propios de la naturaleza, dicho cauce pasara al dominio público si el propietario no inicia las acciones para su recuperación del terreno dentro de los siguientes dos años de ocurrido el evento.

3.1.3. REGLAMENTO DE N° 29338 LEY DE RECURSOS HÍDRICOS

Artículo 111.- Riberas. Las riberas son las áreas de los ríos, arroyos, torrentes, lagos, lagunas, comprendidas entre el nivel mínimo de sus aguas y el que éste alcance en sus mayores avenidas o crecientes ordinarias.

Artículo 112.- Criterios para la delimitación de las riberas. La delimitación de las riberas se realiza de acuerdo con los siguientes criterios:

- a) Nivel medio de las aguas, tomando para tal efecto períodos máximos de información disponible.
- b) Promedio de máximas avenidas o crecientes ordinarias que se determina considerando todas las alturas de aguas que sobrepasen el nivel medio señalado en el literal anterior.

Esta delimitación debe hacerse atendiendo a sus características geomorfológicas y ecológicas, y teniendo en cuenta las informaciones hidrológicas, hidráulicas, fotográficas y cartográficas que existan, así como las referencias históricas disponibles.

3.2. Normativa provincial:

3.2.1. Plan De Desarrollo Metropolitano 2016-2025

El presente Reglamento constituye el instrumento normativo y de regulación que debe seguir la Municipalidad Provincial de Arequipa y Municipalidades Distritales metropolitanas en materia de Planeamiento y gestión del suelo, acondicionamiento territorial y desarrollo urbano y rural en Concordancia con la Constitución Política del Perú en el Título I, la Ley 277783 Ley de Bases de Descentralización, la Ley 27972 Ley Orgánica de Municipalidades, el Plan de Desarrollo Concertado de la provincia de Arequipa y el D.S. 004-2011- VIVIENDA, Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano.

Según el PDM el área de intervención se encuentra en:

USOS ESPECIALES (OU): Son áreas urbanas destinadas fundamentalmente a la habilitación y funcionamiento de instalaciones de usos especiales no clasificados anteriormente. En el caso del área

de intervención que estamos desarrollando se distingue como Usos especiales tipo 2.

- **Usos especiales tipo 2 (OU2)**, incluyen las siguientes instalaciones: Terminales terrestres, ferroviarios, aéreos; grandes complejos deportivos y de espectáculos, estadios, coliseos, zoológicos; Servicios Públicos como instalaciones de producción y almacenamiento de energía eléctrica, gas, telefonía, comunicaciones, agua potable y de tratamiento sanitario de aguas servidas; establecimientos de seguridad y de las fuerzas armadas.

CUADRO RESUMEN: USOS ESPECIALES / ZONA DE RECREACIÓN / ZONA DE REGLAMENTACIÓN ESPECIAL / ZONA MONUMENTAL / ZONA PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO / RESERVA PAISAJISTA							
ZONIFICACIÓN		DENSIDAD NETA	LOTE NORMATIVO	FRENTE DE LOTE	ALTURA EDIFICACIÓN	COEFICIENTE EDIFICACIÓN	ÁREA LIBRE
USOS ESPECIALES	OU1	SE REGISTRARÁ POR LOS PARÁMETROS CORRESPONDIENTES A LA ZONIFICACIÓN COMERCIAL O RESIDENCIAL PREDOMINANTE					
	OU2	SE REGISTRARÁ POR LOS PARÁMETROS CORRESPONDIENTES A LA ZONIFICACIÓN COMERCIAL O RESIDENCIAL PREDOMINANTE					
ZONA RECREACIÓN	ZR	SE REGISTRARÁ POR LOS PARÁMETROS QUE SE ESTABLEZCAN EN EL PLANEAMIENTO INTEGRAL QUE LA GENERE. PERMITIÉNDOSE UN 5% DE ÁREA CONSTRUIDA COMO MÁXIMO					
ZONA DE	ZRE – CH	SE REGISTRARÁ POR LOS PARÁMETROS QUE SE ESTABLEZCAN EN EL PLAN ESPECÍFICO QUE LAS GENEREN					

*Cuadro N° 1: Cuadro resumen de Usos especiales (OU)
Fuente: IMPLA, 2016*

Los usos que son compatibles con otros usos especiales son OU tipo 1 y tipo 2; en cuanto a los parámetros de zonificación estos se deben regir según la zonificación comercial o residencial predominante, que en este caso sería Comercio zonal (CZ) por la presencia de la Plataforma comercial Andrés Avelino Cáceres.

COMERCIO ZONAL (CZ): Es el tipo de comercio que se da en forma nucleada (en los puntos de intersecciones de vías importantes) o lineal (a lo largo de vías principales). La característica fundamental de este tipo de comercio está dada por el grado de especialización comercial en función de las áreas a las que sirve: áreas residenciales y áreas industriales.

CUADRO RESUMEN ZONIFICACIÓN COMERCIAL							
ZONIFICACIÓN	NIVEL DE SERVICIO (hab)	LOTE MÍNIMO	ALTURA DE EDIFICACIÓN	COEFICIENTE DE EDIFICACIÓN	ESPACIOS DE ESTACIONAMIENTO		RESIDENCIAL COMPATIBLE
					Personal	Público	
COMERCIO ESPECIALIZADO CE	DE 1,000 A 200,000	450.00 m2	1.5 (a+r)	4.0	1 c/20 personas	1 c/45m2 área de venta	RDA-1 y RDA-2
COMERCIO VECINAL CV	DE 2,000 A 7.500	RESULTADO DEL DISEÑO	1.5 (a+r)	3.0	1 c/20 personas	1 c/60 m2 área de venta	RDM-2
COMERCIO SECTORIAL CS	DE 7,500 A 30,000	RESULTADO DEL DISEÑO	1.5 (a+r)	4.0	1 c/20 personas	1 c/45 m2 área de venta	RDM-2
COMERCIO ZONAL CZ	DE 30,000 A 300,000	EXISTENTE	1.5 (a+r)	5.5	1 c/20 personas	1 c/45 m2 área de venta	RDA-1 y RDA-2
COMERCIO INDUSTRIAL CIn	Metropolitano y regional	450.00 M2	1.5 (a+r)	4.0	1 c/20 personas	1 c/45 m2 área de venta	RDA-2
COMERCIO METROPOLITANO CM	DE 300,000 A 1'000,000 Metropolitano y Regional	EXISTENTE	1.5 (a+r)	7.0	1 c/20 personas	1 c/45 m2 área de venta	RDA-2

Notas.

(1) Se permite el uso residencial sin la obligatoriedad del uso comercial siempre y cuando se respeten los parámetros normativos de densidad y área libre correspondientes a la zona residencial compatible.

*Cuadro N° 2: Cuadro resumen de zonificación comercial
Fuente: IMPLA, 2016*

3.2.2. Plan Específico Plataforma Andrés Avelino Cáceres:

El Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2015 – 2025 establece los algunos Planes Específicos los cuales han sido distribuidos por sectores, uno de ellos se desarrolla en la zona de intervención.

El plan comprende el área existente ubicada entre las avenidas Los Incas, Andrés Avelino Cáceres, Vidaurrázaga, Alcides Carrión. La propuesta del Plan Específico deberá cumplir con los siguientes Lineamientos:

- Promover estímulos económicos y/o tributarios para mejorar las condiciones en las que se desarrollan las diferentes actividades comerciales.
- Reordenar las actividades existentes acorde a los lineamientos productivos de la ciudad.
- Mejoramiento de las condiciones de desorden y precariedad actualmente existentes.
- Reglamentar sus usos buscando reforzar, controlar y organizar cualquier actividad que pueda admitir.

- Plantear con exactitud sus límites y zonificación.
- Salvaguardar y promover las actividades agrícolas y recreativas del sector en concordancia al desarrollo de su Plan Específico.
- Determinar las políticas específicas de protección y delimitación de su uso de suelo propuesto.
- Generar una zona de amortiguamiento para su protección.
- Elaborar la reglamentación específica del sector. 49
- En el parque Daniel Alcides Carrión se deberá procurar el 70% área verde (ZRP) y 30% RDA-2, teniendo en cuenta que en este porcentaje se incluyen vías.

3.3. Normativa distrital

Plan Desarrollo Concertado 2008-2021 Aqp

CAPITULO II: ASPECTOS ESPACIALES, RECURSOS NATURALES Y AMBIENTALES

RIESGOS

La provincia de Arequipa está expuesta principalmente a inundaciones, terremotos y erupción volcánica.

Peligro sísmico: La ciudad de Arequipa se encuentra en una zona reconocida como altamente sísmica. El centro histórico fue la zona que resultó con mayor grado de afectación. De acuerdo con la caracterización de las unidades geotécnicas y los aspectos relacionados a la geología local, la microzonificación sísmica de la ciudad de Arequipa, permitió distinguir cuatro zonas de peligro: alto, mediano, moderado y bajo.

- Zona de Alto Peligro (Zona IV). Corresponde a los sectores de Bellapampa, Lara, Chilpinilla (sector Socabaya); Cono Norte (presentan materiales granulares sueltos); Yumina y Sabandía.
- Zona de Mediano Peligro (Zona III). Los sectores de Alto Selva Alegre, Alto Cayma, Cono Norte y Bolognesi y también comprende sectores de Cercado, Alto Selva Alegre, Miraflores y los cauces de los ríos Sabandía, Cachimayo y Socabaya.
- Zona de Moderado Peligro (Zona II). Comprende el aeropuerto y la franja hacia el oeste, Carmen Alto, parte baja de Yanahuara, Umacollo hasta Sachaca, Cercado hacia el sector sur donde el río Chili confluye con el río Socabaya.
- Zona de Bajo Peligro (Zona I). De Hunter, Sachaca, Tiabaya, y parte de san Francisco de Characato.

Peligro de inundaciones: La ciudad de Arequipa, a pesar de sus características climáticas desérticas y semidesérticas, con cierta frecuencia y periodicidad irregular es severamente afectada por precipitaciones pluviales conectivas (chubascos) en la única estación lluviosa del año (verano), las que actúan - do combinadamente con la considerable pendiente topográfica de la región, generan avenidas de ríos y torrenteras que a su vez producen inundaciones en asentamientos humanos y en infraestructuras de producción y de servicios con pérdidas patrimoniales e incluso vidas humanas y que asimismo ocasiona la interrupción de servicios críticos como los de saneamiento, energía eléctrica, comunicaciones y transporte, riego agrícola, etc., mereciendo especial importancia los ingresos de las torrenteras que atraviesan la ciudad (huaycos).

Los principales cauces en los que se producen huaycos generadores de riesgo son:

- Torrentera Chullo, cuyo cauce está invadido.
- Torrentera Polanco (Independencia), que presenta vertimientos de basura, escombros y construcciones.

- Torrentera San Lázaro, invadida por viviendas.
- Torrentera Miraflores (I), con abundante material suelto, invasión del cauce por viviendas y presencia de puentes.
- Torrentera Mariano Melgar (II), con vertimientos de basura e invasión del cauce por viviendas.
- Torrentera Paucarpata (III), cuyo cauce está invadido por viviendas y terrenos de cultivo.

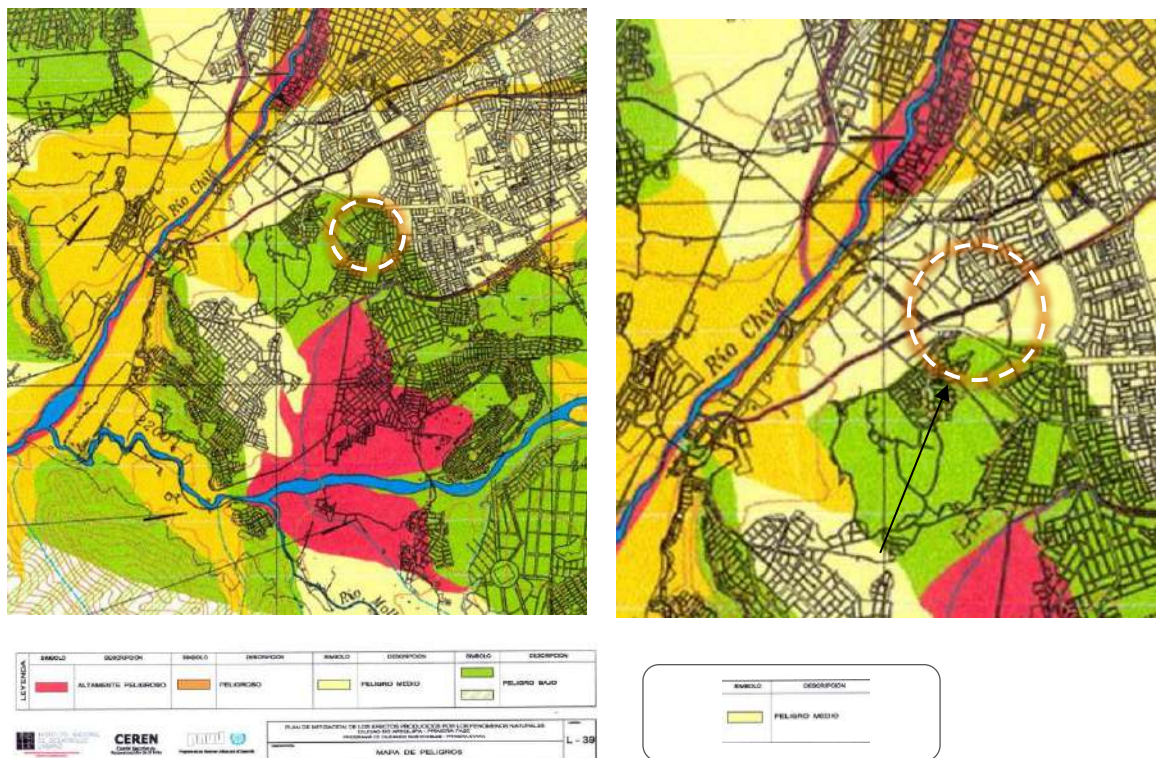


Imagen N° 3: Mapa de peligro Arequipa, edición propia (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Plan de Desarrollo Local Concertado de la Provincia de Arequipa 2016-2021

Peligro de Torrenteras: Durante la temporada de lluvias, de diciembre a marzo, los intensos eventos de lluvia provocan flujos torrenciales a través de canales de corrientes efímeras que conducen a la ciudad, conocidas localmente como torrenteras. En muchas áreas, el desarrollo ha superado la llanura de inundación de estas torrenteras. Como resultado, las tormentas cortas e intensas causan inundaciones repentinas y los riesgos asociados. En muchas áreas, el flujo de

corriente provoca un flujo de sobrecarga que inunda muchos edificios a lo largo de los bancos torrentera. Los canales empinados y los flujos altos causan altas velocidades capaces de barrer humanos, vehículos y otros objetos. Los bancos empinados cerca de estos canales también pueden ser susceptibles a fallas, particularmente donde la potencia de la corriente es alta. Los mapas a continuación muestran ejemplos de cómo la inundación, la velocidad y la inestabilidad de taludes pueden afectar las torrenteras y áreas circundantes dentro de la ciudad de Arequipa.

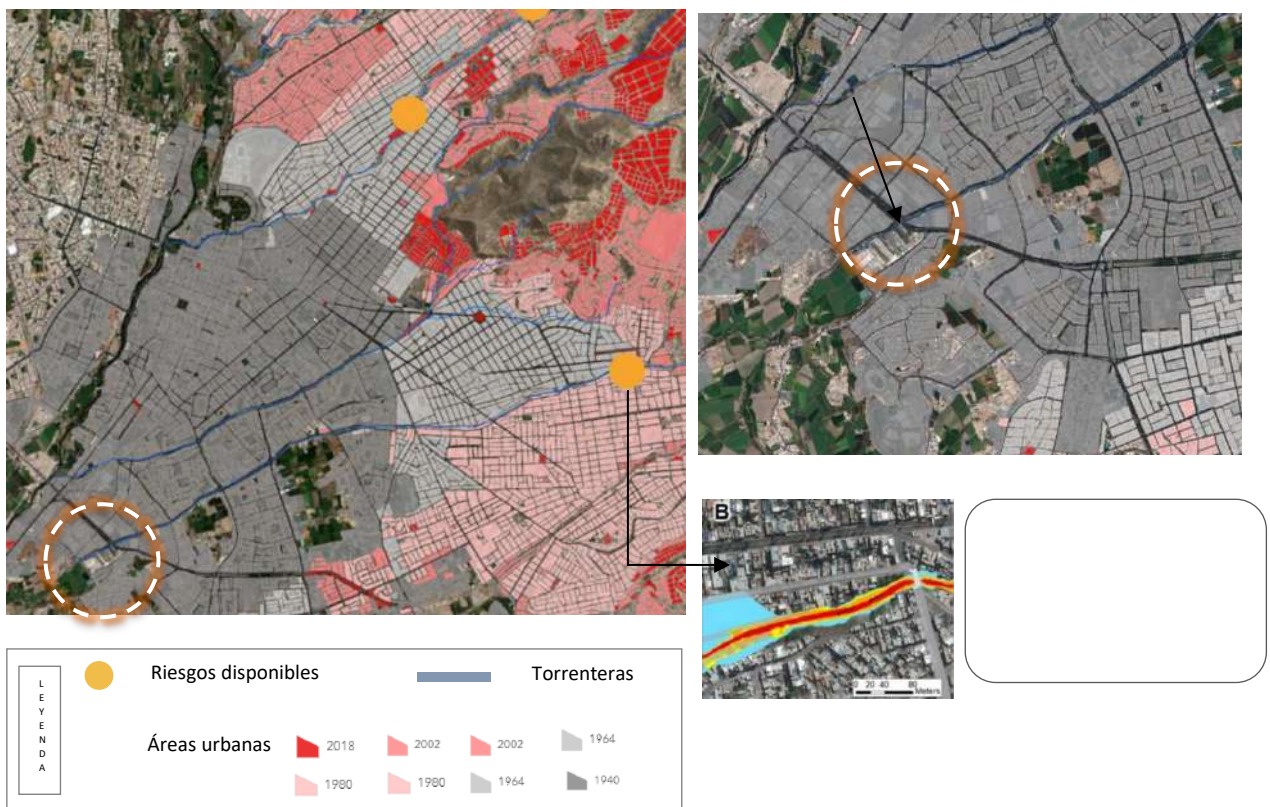


Imagen N° 4: Mapa de peligro de torrenteras AQP, edición propia (Guillen-Morales,2022)

Fuente: Instituto Nexus de Arequipa (The Nexus Institute)

CAPITULO IV
MARCO REFERENCIAL

4. MARCO REFERENCIAL

Introducción

Contiene tres ejemplos de referentes internacionales, enfocados en la acupuntura urbana con el fin de generar un impacto transformador y revitalizador en sus respectivos sectores y en el contexto inmediato, a través de proyectos que impulsan el encuentro y la permanencia.

4.1. Terminal de autobuses y renovación urbana en Sao Luis

El estudio Naturaleza urbana fue responsable de la revitalización urbana de la Terminal de Autobuses ubicada en el centro histórico de São Luís, en Maranhão. Este proyecto tuvo como premisa de diseño la intención de reinterpretar los espacios públicos para recuperar algunos de ellos, mejorar la interconexión con el patrimonio existente y potenciar la actividad de microempresarios locales.

4.1.1. Ubicación

Se encuentra ubicado en São Luís, la cual es una ciudad situada en el nordeste de Brasil y capital del Estado brasileño de Maranhão. El proyecto comprende una franja desde la Avenida Vitorino Freire hasta la Terminal de Autobuses, que forma parte de la Circunvalación del Centro Viejo.

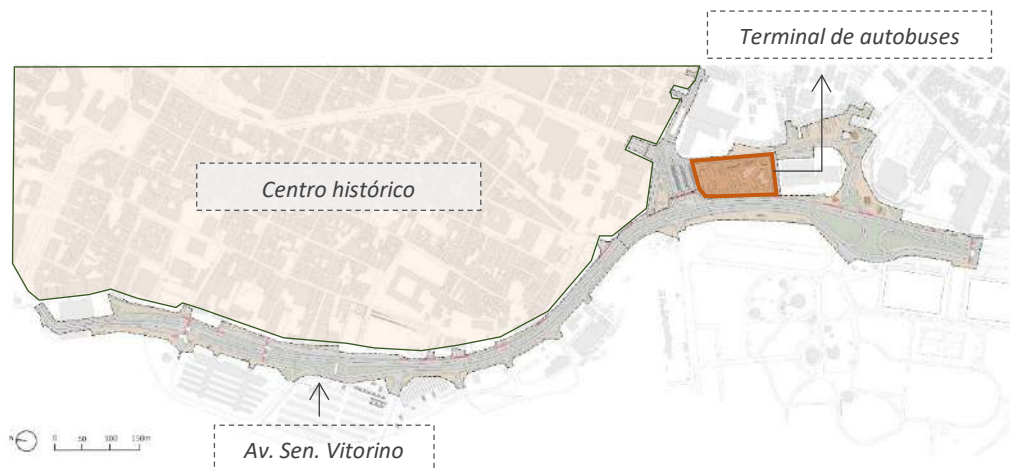


Imagen N° 5: Ubicación de Terminal de Autobuses Sao Luis, edición propia
(Guillen-Morales,2022)

Fuente: Naturaleza urbana, proyecto Terminal de Autobuses

4.1.2. Contexto

La historia y la identidad fueron aspectos fundamentales para el desarrollo de este proyecto ya que son elementos directamente relacionados, el área de intervención es parte del contexto histórico de la formación urbana del municipio de São Luís, bordeado por las rías de los ríos Anil y Bacanga. El proyecto reinterpreta los espacios públicos del tramo y recupera algunos de ellos los cuales han sido olvidados en el contexto del Programa de Revitalización del Centro Histórico de São Luís, lanzado por la Secretaría de Proyectos Especiales (SEMPE), con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

4.1.3. Información Técnica:

- Nombre del proyecto: Terminal de Autobuses de Sao Luis
- Año del proyecto: 2018

- Lugar: São Luis – Maranhão (Brasil)
- Área: 225.850 m²
- Cliente: banco internacional de fomento (bid) y ayuntamiento de São luís
- Alcance: proyecto básico – proyecto ejecutivo – monitoreo de construcción construido
- Disciplina: Urbanismo – arquitectura

4.1.4. Descripción del proyecto

El proyecto se construyó con el objetivo de buscar soluciones para el desarrollo más ordenado del núcleo urbano central y evitar su devaluación. La configuración del sistema vial permitió romper las barreras existentes para lograr diversas relaciones con el tejido urbano, implementando elementos naturales que armonicen con el paisaje.

Configuración Vial

La forma de ocupación que se daba en la Avenida Vitorino, no solo generaba una gran barrera en la ribera del río Bacanga, sino que también concentraba grandes vacíos urbanos lo que generó una escasa y precaria configuración del territorio, ya que la mayoría de los espacios a lo largo de la ribera del río quedaban aislados con inaccesibilidad por interrupción del flujo constante de peatones. Las estrategias de reestructuración del sistema de movilidad y pautas de ocupación y nuevos usos priorizan más espacios otorgados a las personas. El redimensionamiento del sistema vial cubre todos los modos de transporte con comodidad y seguridad, promoviendo el tratamiento de las aceras y nuevos cruces para las conexiones físicas y visuales entre los espacios públicos y las instalaciones urbanas. La implantación de un carril bici, carril bus exclusivo y mejoras en el

alumbrado público priorizan un sistema orientado al transporte activo y colectivo, generando de esta manera un proyecto lineal que configure el centro de Sao Luis con espacios exitosos que fomenten la estancia de las personas.

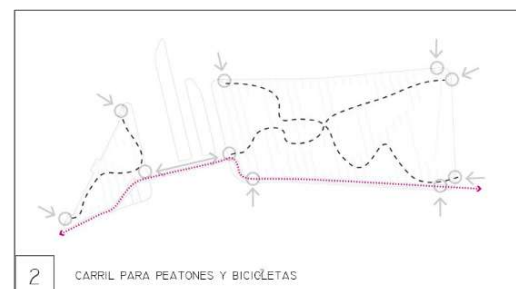
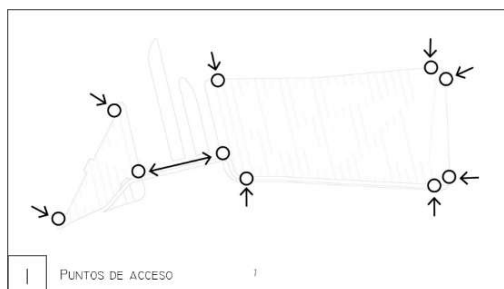


Imagen N° 6: Avenida Vitorino con proyecto terminal de autobuses

Fuente: Naturaleza urbana, proyecto Terminal de Autobuses

Configuración espacial

La reorganización de la plaza y la terminal de buses promueve una mejor distribución de los puntos comerciales y la eliminación de las barreras físicas y visuales existentes. El rediseño del espacio crea pequeñas plazas con equipamiento y mobiliario urbano, promoviendo las condiciones ideales para la creación de un espacio público



vibrante. Se reestructura y moderniza el sistema vial de la terminal, buscando una mayor calidad en los servicios prestados a los usuarios.

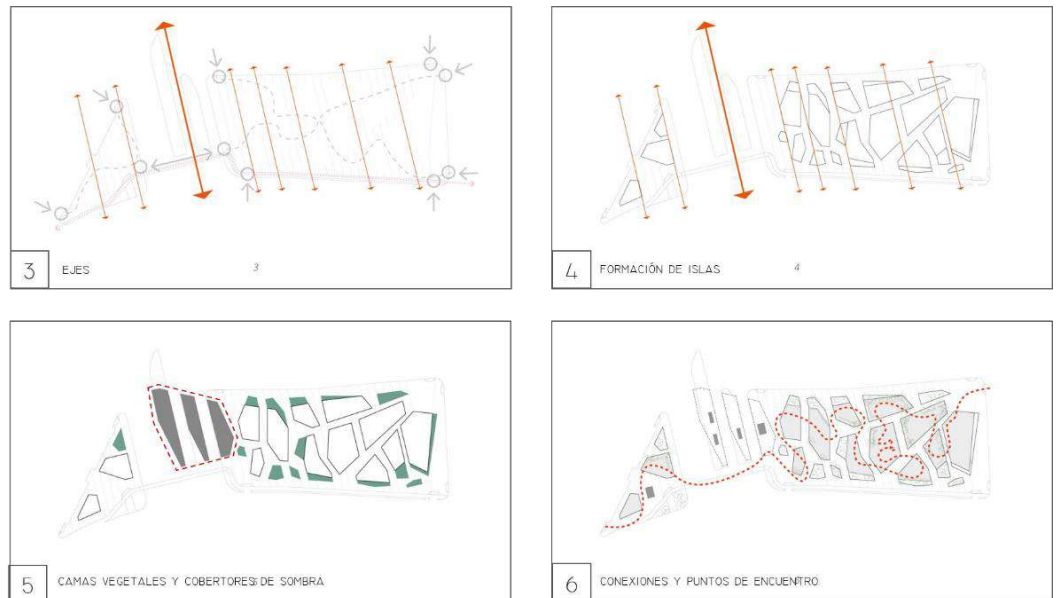


Imagen N° 7: Configuración del Terminal de Autobuses Sao Luis, edición propia (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Naturaleza urbana, proyecto Terminal de Autobuses



Imagen N° 8: Planta del Terminal de Autobuses Sao Luis, edición propia (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Naturaleza urbana, proyecto Terminal de Autobuses

4.1.5. Programa

El principal objetivo del proyecto era crear espacios lúdicos que inviten a las personas a permanecer en el lugar y disfrutar de él. Es por ello, que se generó una distribución estratégica a lo largo de una gran plaza abierta, donde estos espacios puedan servir con diferentes actividades las necesidades de las personas.

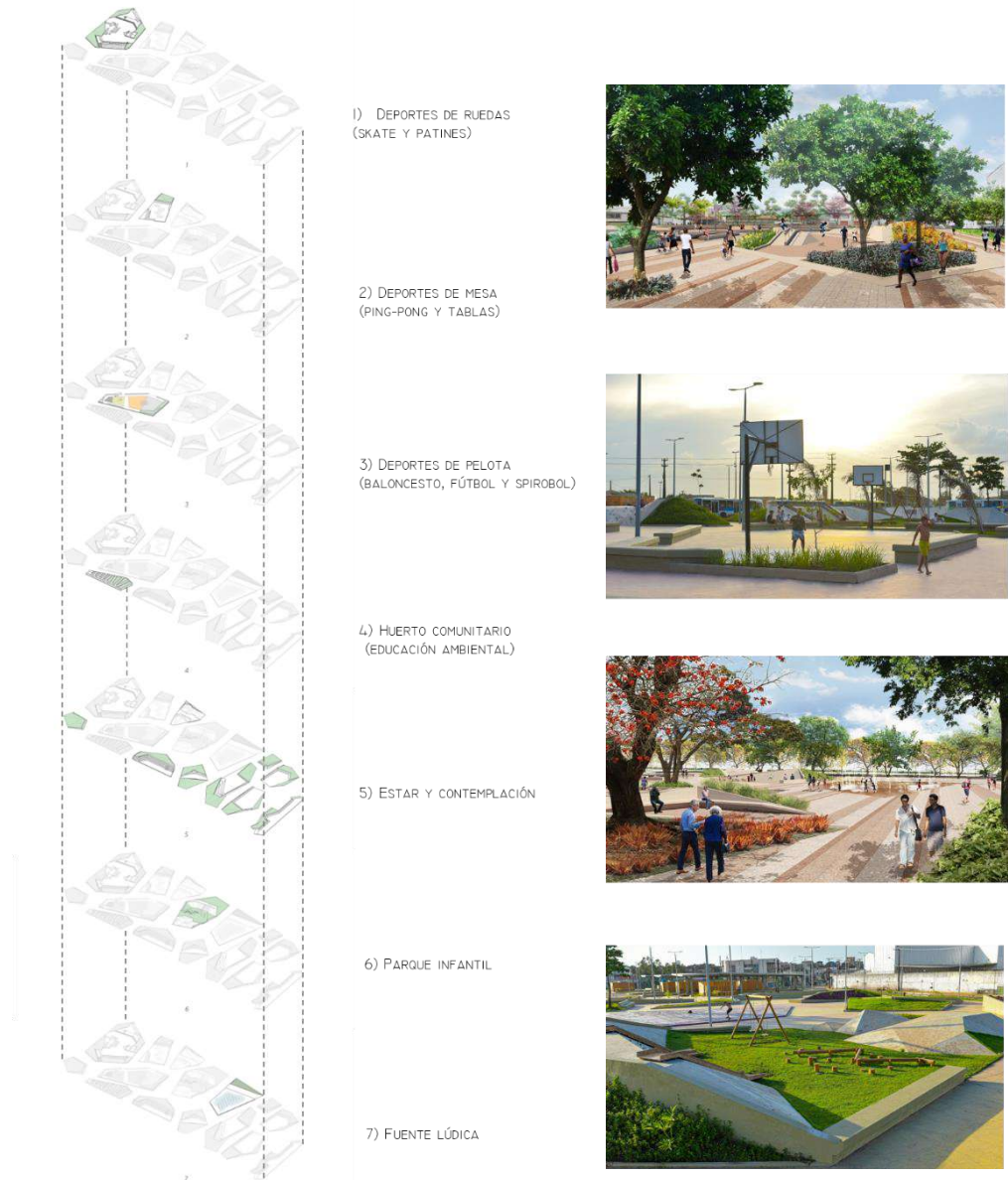


Imagen N° 9: Programa de Terminal de Autobuses Sao Luis, edición propia
(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Naturaleza urbana, proyecto Terminal de Autobuses

Se construyó un parque de patinetas, un parque infantil y un área para deportes y educación ambiental, así como una fuente de agua interactiva y muchos kioscos para los comerciantes, ya que la seguridad era un tema de vital importancia a tratar y se necesitaba un espacio que pueda agrupar el rol comercial de manera segura y ordenada.

4.1.6. Estrategias del proyecto

El proyecto se plantea bajo estrategias que beneficien a la persona y a la relación de esta con el entorno, al ser un lugar muy expuesto se necesitaba brindar espacios seguros de calidad donde las personas puedan disfrutar y permanecer.

- **Espacios de calidad otorgados a las personas**
La principal premisa de este proyecto es poder brindar a la comunidad espacios exitosos multifuncionales que permitan una conexión entre ellos mismos y con el entorno. Es por ello que se promueven espacios más ricos y amigables para la persona, donde se potencie la vocación cultural, lúdica y deportiva.
- **Conexión urbana**
Busca una mayor conexión con importantes equipamientos culturales del entorno y servicios, creando una visión urbana coherente, reestructurando el sistema vial a través de la mejora del transporte público y garantizando la accesibilidad mediante la reparación de aceras y parterres de avenida.



*Imagen N° 10: Programa de Terminal de Autobuses Sao Luis, edición propia
(Guillen-Morales,2023)*

Fuente: Naturaleza urbana, proyecto Terminal de Autobuses

4.1.7. Aportes y conclusiones

- Es un punto estratégico en el tejido urbano, ya que concentra gran cantidad de flujos y atrae dinámicas comerciales que mejoren la económica del sector.
- La constante actividad que se genera a través de los espacios multifuncionales genera seguridad en el sector, mejorando la imagen urbana tanto del lugar como de la ciudad.
- La restructuración del sistema vial permitió que sea un espacio mucho más accesible para la persona. Mejorando la competitividad de la ciudad y la posibilidad que sea un espacio pensando para todos.
- Se rompen las barreras físicas y visuales existentes a través de espacios pensados en la seguridad y comodidad de las personas.
- Participación activa de parte de la comunidad para la ubicación de puntos comerciales y el desarrollo de la tipología.

4.2. Green Square Library & Plaza

Green Square Library and Plaza es una biblioteca y centro comunitario con una innovadora tipología creada por Studio Hollenstein en asociación con Stewart Architecture. Los arquitectos optaron por ocupar mínimamente la parcela en forma de cuña destinada al edificio, situando los espacios en planta sótano, para liberar la cota 0, creando una gran plaza de 8.000 m², que se convierte en un espacio plurifuncional al aire libre, donde se puede realizar todo tipo de actividades.

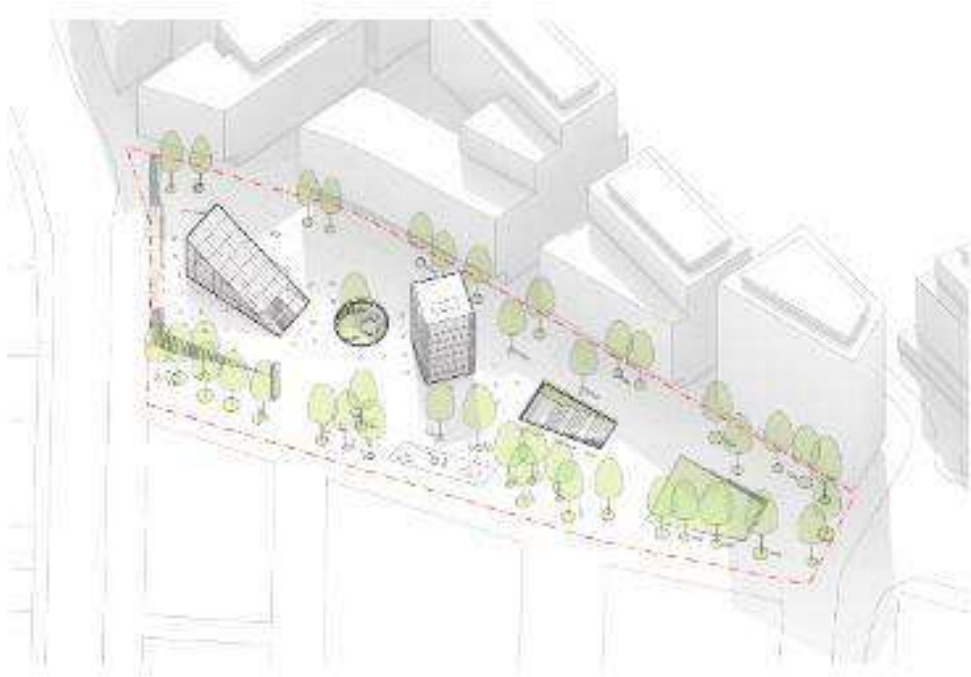


Imagen N° 11: Green Square Library and Plaza, edición propia (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Imagen Proyectos Studio Hollenstein

4.2.1. Ubicación

Green Square Library and Plaza es una sala de estar urbana ubicada en el corazón del área de renovación urbana más grande de Australia, el proyecto se encuentra en uno de los suburbios más densamente poblados del sur de la ciudad de Sídney, con cerca de 61.000 habitantes.



*Imagen N° 12: Ubicación de Green Square Library and Plaza, edición propia
(Guillen-Morales, 2023)*

Fuente: Imagen Satelital Google Earth

4.2.2. Contexto

El proyecto se encuentra ubicación en el distrito comercial central de Sídney, el cual estaba experimentando un desarrollo casi desenfrenado por la ocupación espontanea que se estaba dando en las últimas décadas, aproximadamente 65.000 mil nuevos residentes ocupan este sector, transformándola en una de las zonas residenciales más densas del planeta. Es por ello, que el gobierno decide intervenir para revertir el daño urbanísticamente hablando causado en este sector; en el año 2013 se abre un concurso para el diseño y la restructuración del espacio público enfocado en combatir la inseguridad existente y contener la gran masa poblacional que conformaba este distrito.

El resumen de la competencia requería dos componentes distintos: una plaza pública y una biblioteca. La respuesta de diseño fusiona estos elementos colocando la biblioteca en gran parte bajo tierra y maximizando el espacio público abierto a nivel del suelo. Este arreglo permite a la comunidad reunirse al aire libre y disfrutar del agradable

clima de Sídney, al tiempo que proporciona un refugio comunitario lleno de luz con 42 grandes tragaluces que iluminan el espacio de abajo y donde los visitantes pueden retirarse del ruido de la ciudad.

4.2.3. Ficha técnica

- Nombre del proyecto: Green Square Library and Plaza
- Cliente: Ayuntamiento de Sídney
- Ubicación: Plaza Verde, Sídney NSW
- Año: 2018
- Área: 2.500 m² Biblioteca 8.000 m² Plaza
- Presupuesto: 61 millones de dolares australianos

4.2.4. Descripción del proyecto

El proyecto está conformado por una plaza y una biblioteca que contiene un centro comunitario. La intención principal del proyecto es poder conectar un espacio con otro, de esta manera se libera la gran plaza para que se una al espacio público existente, la biblioteca y el centro comunitario son soterrados para que se pueda aprovechar al máximo el espacio de plaza y para generar una sensación de infinitud del espacio abierto. El proyecto es un espacio que funciona día y noche y el diseño permite crear espacios plurinacionales para la expresión de la comunidad.

Los volúmenes de la biblioteca subterránea perforan el ámbito público al nivel de la plaza trayendo luz, aire y acceso al espacio de abajo. Las geometrías legibles de un triángulo, un círculo, un cuadrado y un trapecio se colocan estratégicamente como un campo de instrumentos

sociales dentro de la plaza. El diseño es intencionalmente informal y programáticamente sostenible, necesario un territorio compartido para usos múltiples, adecuado para el papel en evolución de la biblioteca y una población en expansión. El edificio incluye salas de reuniones de colores brillantes, un laboratorio de computación, una sala de música para práctica y actuación, sala de lectura de doble altura, área para niños y anfiteatro al aire libre para eventos.



Imagen N° 13: Green Square Library and Plaza (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Imagen Proyectos Studio Hollenstein

4.2.5. Programa

El programa está compuesto por una gran plaza ubicada al mismo nivel de la ciudad para que esta se integre con el contexto, una biblioteca que se encuentra en la planta baja cediendo todo el espacio posible en la parte superior para el uso colectivo y una torre de 6 pisos vidriada que nace de la planta baja.

El programa se desarrolla en su mayoría en la planta del sótano, por lo que se encuentran más de 40 tragaluces en la parte De la plaza para iluminar los espacios soterrados. La geometría usada para el desarrollo de los edificios como lo sería un triángulo, un círculo, un cuadrado y un trapecio se colocan estratégicamente como un campo de instrumentos sociales dentro de la plaza.

El acceso principal se sitúa en el otro extremo de la plaza, el occidental, donde un pabellón de vidrio de forma triangular de 6 m de altura configura el hall de entrada, dirigiendo a los visitantes hacia la planta inferior, donde se encuentra la biblioteca; la cual está conformada por salas de reuniones, un laboratorio de computación, una sala de música para práctica y actuación, sala de lectura de doble altura, área para niños, jardín para lectura al aire libre y anfiteatro al aire libre para eventos. Continuando con el programa, nace del nivel -1 una torre de vidrio de 6m de altura de planta cuadrada, que alberga una sala de lectura de doble altura, una sala de ordenadores, un teatro de caja negra, una sala de música y un espacio plurifuncional que los usuarios pueden reservar.

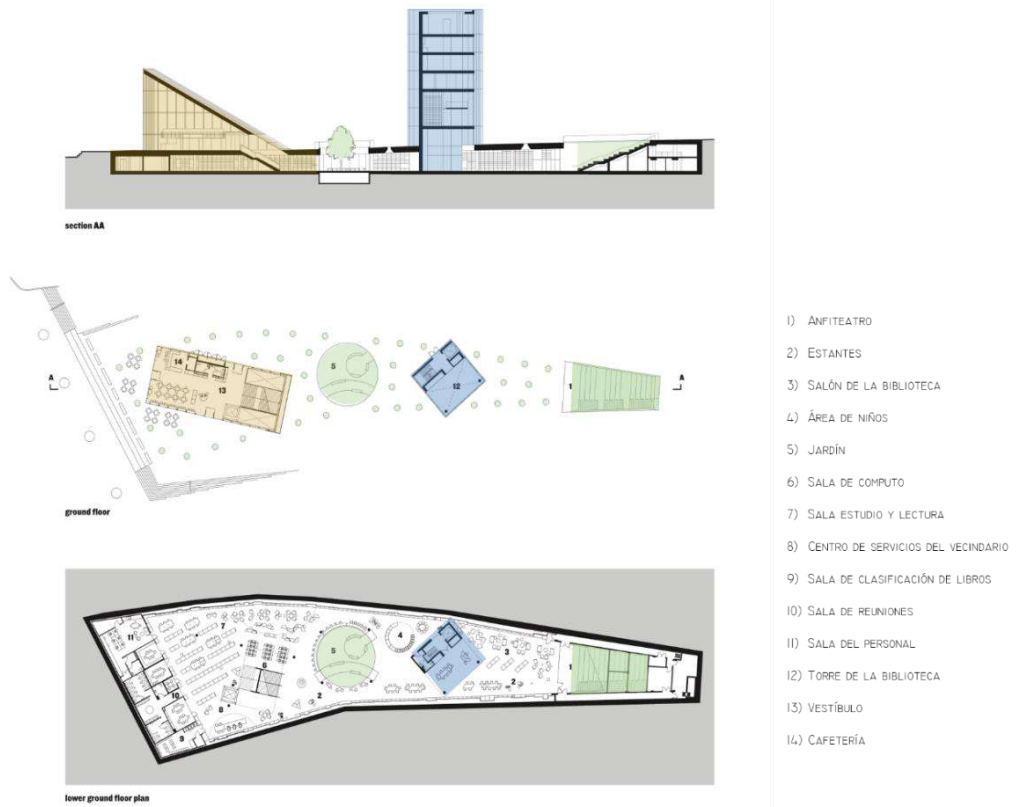


Imagen N° 14: Plantas y secciones de la Biblioteca, edición propia
(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Imagen Proyectos Studio Hollenstein

4.2.6. Estrategias del proyecto

El proyecto se planteó bajo las siguientes estrategias:

- **Espacio agradable y habitable:** Fue pensado para que la comunidad se desarrolle y se exprese, le da un espacio flexible y moderno al distrito ya que la plaza está compuesta por diferentes fuentes de agua que puede ser usada como juego para niños o como espacio de relajación para adultos. También los diferentes micro espacios que proporciona la biblioteca le permite al usuario la versatilidad de su función, al tener como antesala una plaza abierta que se una al espacio existente permite la articulación del proyecto con el distrito, lo cual fue

pensando para crear un elemento que pueda armonizar con lo existente y no competir con el contexto.

- **Accesible:** El proyecto fue pensado para que todo tipo de usuario pueda utilizarlo y aprovecharlo en cualquier momento del día, este proyecto funciona tanto de día y como de noche; inclusive el centro y la biblioteca fueron diseñados para que los espacios puedan usarse libre e independientemente. La biblioteca tiene la capacidad de albergar una variedad de actividades y ocupaciones que normalmente no se asocian con una biblioteca y esto es debido a que el propósito desde el principio fue crear un espacio realmente accesible y multifuncional donde las personas puedan sentirse identificadas.
- **Sostenible:** El enfoque del proyecto fue desarrollar un edificio auto sostenible que a pesar de la diafanidad del espacio pueda contener diferentes actividades y estas se puedan realizar en cualquier momento del día, es por eso que el diseño fue pensando según la orientación del sol para que brinde confort y calidez.

Los árboles fueron pensados para proporcionar sombra y para crear un anillo que pueda contener todo el proyecto, jugando también el papel de una franja que amortigüe los usos del contexto aledaño.





Imagen N° 15: Vistas interiores y exteriores de la Biblioteca

Fuente: Imagen Proyectos Studio Hollenstein

4.2.7. Aportes y conclusiones

- La plaza abierta fue diseñada para brindar un espacio multifuncional que pueda conectarse con el espacio público del barrio, esta plaza permite que niños y adultos puedan aprovechar el lugar según su percepción y a su manera, generando un espacio de descanso y encuentro previo a la biblioteca.
- La biblioteca funciona como foco de atracción gracias al espacio que funciona día y noche, este diseño crea espacio amigable y preserva la plaza para la expresión de la comunidad.
- El programa que ofrece la biblioteca es extenso y dinámico para los diferentes grupos de edad que componen la comunidad del distrito, generando un espacio accesible, habitable y agradable,
- La propuesta interior se diseñó pensando en las necesidades de las personas ya que este otorga un ambiente cálido y doméstico

a pesar de la diafanidad del espacio generando la comodidad del usuario y la permanencia en estos espacios.

- La propuesta fue pensada con el fin de ser auto sostenible y evitar el mayor consumo energético y ambiental, ya que incluye un sistema central de aguas residuales y un sistema de ventilación de desplazamiento de baja energía dentro de las estanterías de la biblioteca.

4.3. Nueva expansión de metro bajo construcción en Atenas y Tesalónica

4.3.1. Contexto

Este gran proyecto que lo lleva a cabo la empresa Attiko Metro tiene como una de las estrategias de expansión urbana, mejorar de forma característica el transporte público de Atenas y Tesalónica. Además la empresa estatal menciona que en el proceso encontraron desafíos ya que en las excavaciones se hallaron artefactos antiguos en ambas ciudades griegas, se aclara que los objetos encontrados fueron desplazados de la zona de forma cuidadosa y estos serían reconstruidos para así en un futuro puedan llegar a exhibirse dentro de las estaciones cuando estas estén ya finalizada ya que el Ministro de Infraestructura y Transporte anuncio que los costos de excavación para la construcción de los túneles había representado un costo considerable.



Imagen N° 16: Vista aérea Nueva expansión de metro en Atenas y Tesalonica

Fuente: Imagen extraída de ArchDaily Perú

4.3.2. Ficha Técnica

- Ubicación: Salónica, Grecia
- Tipo de tránsito: Transito rápido, Metro ligero
- La operación comenzara: abril de 2023
- Longitud del sistema:
 - 14.28 km (8.87 millas) en 2021
 - 31.6 km (19.6 millas) cuando haya terminado

4.3.3. Descripción del proyecto

Para el año 2020 contaba con tres estaciones inauguradas ese mismo año (Agia, Barbara, Korydallos y Nikaia), para el año 2019 se tenía programado el término de la construcción de la línea principal en un noventa y cinco por ciento y para fines del año 2022 se tenía programado llegar a completar la construcción de tres estaciones más,

en este proyecto de expansión el tiempo de entrega de los avances se presentan con periodos extensos de tiempo por la complejidad de la intervención del mismo, sin embargo con los avances que se tienen de la construcción se estima que la primera infraestructura de transporte de forma subterránea de la ciudad estará operativa para el año 2023.



Imagen N° 17: Mapa Topográfico de la Línea 1

Nueva expansión de metro en Atenas y Tesalónica

Fuente: Imagen extraída de ArchDaily Perú

Se documenta parte del proceso de las etapas de construcción de la nueva expansión de metro, con fotografías donde se observan los túneles y el próximo centro de operaciones en Salónica.

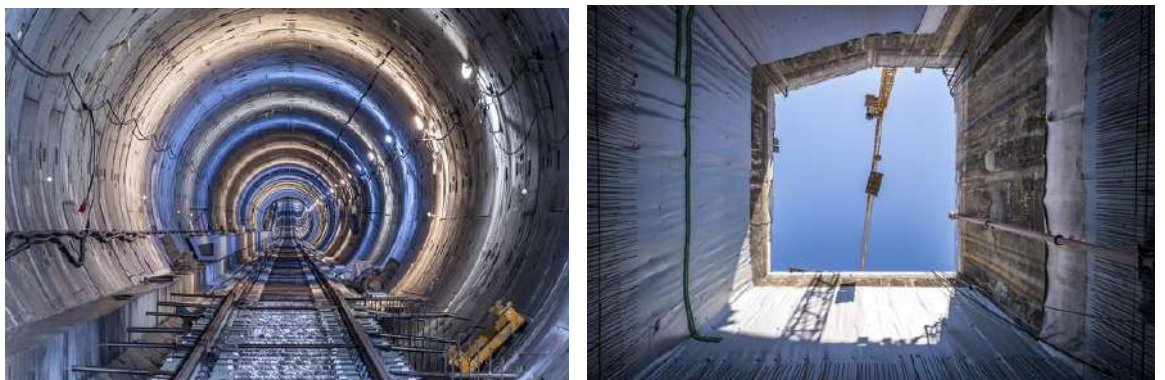


Imagen N° 18: Fotografías avance de túneles

Nueva expansión de metro en Atenas y Tesalónica

Fuente: Imagen extraída de ArchDaily Perú

El megaproyecto contempla tres plazas urbanas regeneradas ubicadas al nivel de la calle, plazas integradas junto con la construcción de las estaciones de metro.

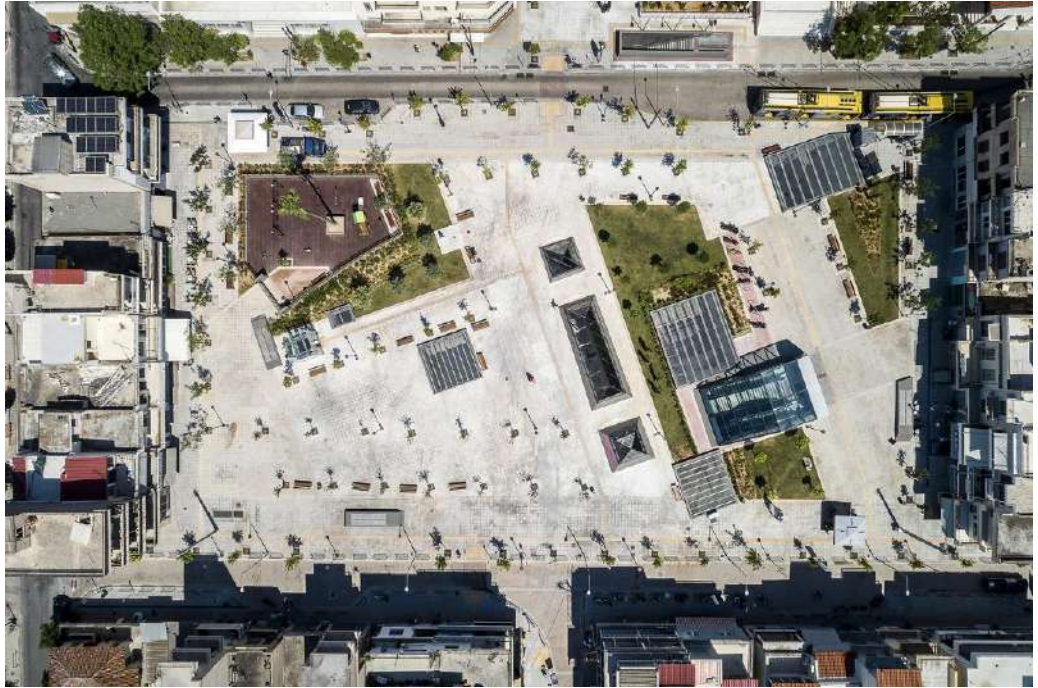


Imagen N° 19: Vista aérea plaza publica

Nueva expansión de metro en Atenas y Tesalónica

Fuente: Imagen extraída de ArchDaily Perú

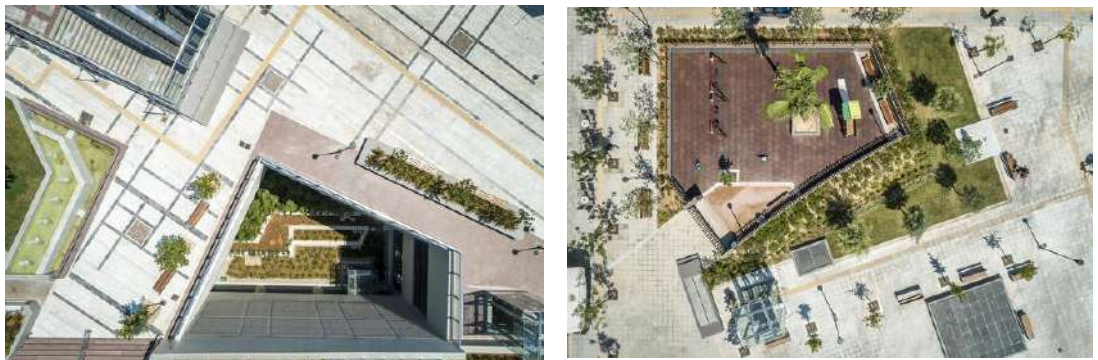


Imagen N° 20: Vistas espacios públicos menor escala

Nueva expansión de metro en Atenas y Tesalónica

Fuente: Imagen extraída de ArchDaily Perú

4.4. Conclusiones

Se utilizó cada proyecto mostrado como punto de partida para el análisis de nuestro sector y para definir las carencias y necesidades de este. En cuanto a los referentes, se analizaron tres casos de estudio, primero, el desarrollo del espacio público en una gran área en donde las actividades que se desarrollan tienen lugar en distintos niveles, generando una plaza al nivel de la calle y un nivel soterrado con un mayor porcentaje de área construida. Una de las estrategias que se consideró para el desarrollo del proyecto fue la accesibilidad generando espacios que se desarrollan de forma libre e independiente.

Segundo, la expansión urbana a través del transporte en donde la propuesta contempla un gran metro que conecta distintos puntos de una ciudad, en este caso el metro se desarrolla de forma subterránea como respuesta a la complejidad del desarrollo del mismo.

Tercero, la reorganización de una plaza, además de la reestructuración del sistema vial, en este caso se generan espacios de calidad y una mejor distribución de puntos comerciales para generar una plaza con actividades continuas, algunas de las estrategias para este proyecto son la creación de espacios amigables y crear conexión urbana.

En cuanto a nuestro proyecto y a las estrategias identificadas, tenemos como idea central una gran plaza abierta en la cual se incrustarán volúmenes que contemplarán actividades que generen unidad y sentido de pertenencia en la población local, sin apartar la necesidad de una red vial eficiente y accesible para todos. Es por ello que a través del análisis de estos tres proyectos podemos considerar lo más importante y transmitirlo en nuestra intervención, generando una propuesta única que este acorde al contexto y a las necesidades de nuestro sector de estudio.

CAPITULO V
MARCO REAL

5. MARCO REAL

5.1. Escala macro regional

La región de Arequipa representa en términos dimensionales el 18,34 % de la Macro Región Sur y el 24,8% de su población. Esto pone de manifiesto que unos de cada cinco habitantes de la Macro Región Sur tienen su residencia en esta región, y eso pese a que no es una de las más extensas.

Físicamente, el Área Metropolitana de Arequipa se localiza en una posición centrada respecto a la Macro Región Sur, siendo esta la causa de su potencialidad geoestratégica, ya que se ha convertido en el principal lugar de paso y cruce fundamental de Latinoamérica, pues combina los flujos que devienen del Pacífico hacia el Atlántico por este paralelo, y sobre todo el tránsito panamericano por la costa pacífica. La posición dominante que posee Arequipa ha permitido que la economía se vea beneficiada, ya que crece a ritmo similar del crecimiento nacional, siendo desde mediados del pasado siglo la segunda economía del país.

Ahora bien, tiene sus contradicciones. La mayor problemática redundante en el efecto que la provincia ejerce respecto no sólo al resto de la región, sino incluso respecto a las regiones limítrofes. Esto ha hecho que en apenas un par de décadas la población se haya duplicado, rondando en la actualidad el millón de habitantes. Lo cual ha generado el abandono rural de las regiones y las provincias colindantes, siendo una un efecto negativo para la economía y el medio ambiente de estos sitios; así también, ha supuesto la saturación de las prestaciones urbanas de la provincia y el Área Metropolitana de Arequipa, la cual ha sido incapaz de absorber tan numeroso ingente de población en tiempo tan reducido. ⁵ Impla: Instituto Nacional de

Planeamiento



Imagen N° 21: Mapa de la región Arequipa, Perú

Fuente: Imagen Wikipedia

5.2. Escala departamental

Internamente, la región de Arequipa está dividida política y administrativamente en ocho provincias. La provincia de Arequipa acoge el 75,16 % de la población regional y ocupa el 16,5% del territorio regional. El sistema de ciudades en el espacio regional muestra un sistema urbano “monocéntrico”, es decir, presenta un único centro que ejerce la primacía que es la ciudad de Arequipa.

Arequipa no es independiente y autosuficiente del resto de provincias y regiones limítrofes, pues necesita de ellas para dar salida y/o entrada a sus requerimientos a través de éstas, especialmente desde los puertos costeros de la fachada pacífica y del Lago Titicaca, aunque también por la entrada y salida de la Ruta Panamericana.

En la provincia de Arequipa se concentra la mayor parte de la actividad económica, el empleo y las infraestructuras del Departamento, en concreto es en el Área Metropolitana donde estas bondades tienen su mayor efecto.

El área “metropolitana” de Arequipa está conformada por 19 distritos , cuya área urbana establecida en el Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016 – 2025, está formada por la integridad espacial de los distritos de Arequipa, José Luis Bustamante y Rivero, Sachaca y Yanahuara y por las áreas urbanas conurbadas o semiconurbadas de los distritos de Alto Selva Alegre, Cayma, Cerro Colorado, Characato, Jacobo Hunter, Mariano Melgar, Miraflores, Mollebaya, Paucarpata, Quequeña, Sabandía, Socabaya, Tiabaya, Uchumayo y Yura.

Debido al desarrollo económico en el área metropolitana, Arequipa es considerada no solo un foco comercial sino también un destino turístico muy importante, es por ello que el sistema de transportes interprovincial está más desarrollado que en otras ciudades del Perú por su posibilidad de conexión con las diversas ciudades de la costa y sierra central. Por el contrario, el resto de las provincias tiene una modesta participación en la generación de actividad lo que propicia una fuerte brecha territorial. ^{x impla}

5.2.1. Ubicación

El departamento de Arequipa está ubicado en el sur del país, con las siguientes coordenadas geográficas: 70°48'15" a 70°05'52" de latitud oeste y 14°36'06" a 17°17'54" de latitud sur; limita con los departamentos de Ica, Ayacucho, Apurímac, Cusco, Puno y Moquegua, en una longitud de 1 071 km. por sus linderos noreste y sur, por el oeste presenta un extenso litoral al Océano Pacífico de 528 kms., representando el 18,1 por ciento de la longitud de la costa peruana. ⁶

oficina de Gestión de la Información y Estadística Dirección General Parlamentaria



*Imagen N° 22: Ubicación del departamento de Arequipa
Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)*

Entorno geográfico

La ciudad de Arequipa se encuentra ubicada a una altitud de 2328 m.s.n.m. La parte más baja se encuentra a una altitud de 2041 m.s.n.m., en el Huayco (Uchumayo), y la más alta se localiza sobre los 2810 m.s.n.m. en Alto Cayma (Cayma). La mayor distancia longitudinal del territorio urbano es de 26.11 Km de sur a norte (Characato – Ciudad de Dios), mientras que la transversal cubre una distancia de 14.64 Km. de este a oeste (Tiabaya – Paucarpata). Arequipa se asienta sobre un plano inclinado de pendiente media de 1.5%, atravesado por el río Chili de norte a suroeste y numerosas torrenteras. En las proximidades de la cuenca del río se nota un fuerte incremento de desnivel llegando a una pendiente aproximada de 30°. ⁷ ***Imagen urbana de Arequipa, características geográficas***

5.2.2. Desarrollo socioeconómico en Arequipa

Arequipa se posiciona como uno de los departamentos más competitivos a nivel nacional, ya que cuenta con una enorme capacidad productiva y un inmenso potencial de desarrollo. Este potencial se basa en su ingente riqueza de recursos naturales, una diversidad de pisos ecológicos y climas propicios para la producción agrícola, disponibilidad hídrica y uno de los mayores índices de capital humano del país, lo que se refleja en una amplia diversificación de las actividades económicas y una productividad laboral superior al promedio nacional, en lo que también tiene incidencia el desarrollo de importantes proyectos mineros. Estos factores han determinado que Arequipa se constituya en la segunda economía regional del país. ⁸ *Informe económico y social Arequipa, BCRP*

El dinamismo de la economía Arequipeña se basa en el soporte de las microempresas, siendo estas el mayor porcentaje de unidades de trabajo que se ocupa la región. En cuanto a las principales actividades económicas del departamento, según el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) se aprecia que la actividad que más se destaca en el departamento en primer lugar sería la minería, seguida por otros servicios, manufactura y comercio, entre otros.

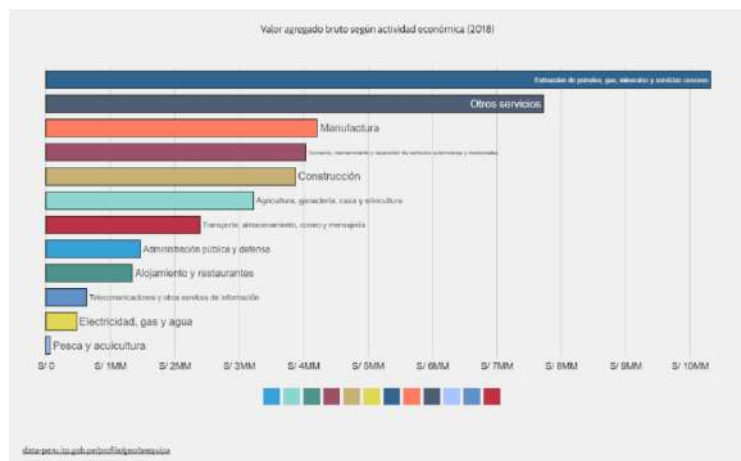


Imagen N° 23: Valor agregado bruto según actividad económica en Arequipa (2018)

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI)

5.3. Modelos urbanos de Arequipa

5.3.1. Plan director de Arequipa Metropolitana (PDAM 2002- 2015)

Este instrumento de planificación tuvo como objetivo establecer lineamientos y directrices básicas de crecimiento y desarrollo de Arequipa Metropolitana (2002-2015) a través de la zonificación y usos de suelo, el sistema vial, la infraestructura de servicios y la expansión urbana.² Plan director de Arequipa Metropolitana 2002-2015, Municipalidad provincial de Arequipa

5.3.2. Plan de Desarrollo Metropolitano (PDM 2016-2025).

Es un plan urbano que constituye un modelo de ciudad a partir de las siguientes variables: Centralidades y sistema de centralidades, ejes de desarrollo y sistema vial y transectos en planificación urbana-rural. Este modelo de ciudad busca mejorar la calidad de vida de los habitantes, promover el crecimiento sostenible y equilibrado y preservar el patrimonio de la ciudad. El PDM abarca diferentes áreas temáticas, como el ordenamiento territorial, transporte y movilidad, medio ambiente, desarrollo económico, vivienda, entre otros.



Imagen N° 24: Modelo Urbano de la Ciudad de Arequipa

Fuente: Plan de Desarrollo Metropolitano de Arequipa 2016-2025}

Análisis del Plan director de Arequipa Metropolitana (PDAM 2002- 2015) y del Plan de Desarrollo Metropolitano (PDM 2016-2025)

El PDAM se centró en áreas clave como el ordenamiento territorial, el transporte y la movilidad, la vivienda, el desarrollo económico y la protección del medio ambiente. Este plan buscaba abordar los desafíos de crecimiento urbano y mejorar la calidad de vida de los habitantes de Arequipa. En cuanto al Plan de Desarrollo Metropolitano (PDM) 2016-2025, es la continuación del trabajo de planificación urbana en Arequipa. Este nuevo plan se basa en el PDAM anterior y busca dar continuidad a las acciones iniciadas, introduciendo nuevas estrategias y proyectos.

El PDM 2016-2025 también aborda las mismas áreas temáticas que el anterior plan, pero se adapta a las nuevas condiciones y desafíos que han surgido desde la

implementación del PDAM. Además, busca promover un desarrollo más sostenible, equitativo y resiliente para la ciudad y su área metropolitana.

PLAN DIRECTOR DE AREQUIPA METROPOLITANA (PDAM 2002 – 2015)	PLAN DE DESARROLLO METROPOLITANO (PDM 2016 – 2025)
Entidad Ejecutora: Municipalidad Provincial de Arequipa.	Entidad Ejecutora: Municipalidad Provincial de Arequipa. Consultora Española GR Arquitectos García de los Reyes Asociados. Instituto de Planeamiento de la MPA (IMPLA)
Entidad Financiera: Municipalidad Provincial de Arequipa.	Entidad Financiera: Municipalidad Provincial de Arequipa.
Objetivos: Promover un sistema vial y de transporte que satisfaga la demanda de tránsito y transporte actual y futura; que garantice la interrelación entre los diferentes sectores de la ciudad y su vinculación con otros centros poblados y con la región. Así mismo, un sistema que potencie la intermodalidad, permitiendo la expansión de los medios públicos y disminuir el uso del vehículo privado.	Objetivos: Tienen como principal la potenciación del transporte público, considerando en todos los nuevos ejes viales plataformas reservadas o carriles específicos para transporte público. Adicionalmente se favorece mediante diferentes actuaciones los modos de transporte no motorizados, sean éstos peatonales o en bicicleta, mediante la implantación de red de ciclovías y con actuaciones para la mejora de la movilidad peatonal, especialmente en las áreas centrales de mayor actividad.
Estrategias: a) Racionalizar el transporte público automotor. b) Ordenar, ampliar e integrar los modos y medios de transporte. c) Racionalizar el uso del automóvil privado. d) Maximizar el uso del transporte masivo. e) Jerarquizar la red vial, dando prioridad al transporte automotor público. f) Mejorar la conectividad entre las distintas zonas de la ciudad. g) Aplicación de una reglamentación vial y de transporte.	Estrategias: El PDM se basa en un modelo de Desarrollo urbano que incluye un Sistema de centralidades, las cuales son puntos claves que deben ser conectado entre si mediante una red urbana, promoviendo de esta manera un desarrollo urbano equilibrado y eficiente en la ciudad de Arequipa y su área metropolitana. Tiene como objetivo prioritario la reorganización del tráfico y del transporte metropolitano, fomentando la implementación de transporte publico eficiente que fomente la

	preferencia por este tipo de transporte en lugar del vehículo privado.
<p>Políticas:</p> <p>a) Estructurar un sistema vial que permita integrar los diferentes sectores de la ciudad y áreas de expansión urbana, a través de ejes longitudinales, transversales y una red de vías complementarias.</p> <p>b) Incrementar la integración del sistema vial nacional y regional, al contexto urbano, con el mejoramiento de los actuales accesos a la ciudad.</p> <p>c) Potenciar y complementar la red vial existente, mejorando su capacidad funcional, para facilitar la accesibilidad a todos los sectores de la ciudad.</p> <p>d) Propiciar y regular un sistema intermodal de transporte, considerando alternativas de transporte público y privado.</p> <p>e) Priorizar y optimizar el sistema de transporte masivo, acondicionando la red vial existente y la implementación de una red de corredores viales.</p> <p>f) Racionalizar las rutas de transporte público de acuerdo a un estudio técnico específico.</p> <p>g) Promover el reordenamiento del transporte en la ciudad, mediante la promoción y consolidación de paradores, mediante inversión privada y pública.</p> <p>h) Promover el transporte vehicular no motorizado como modo complementario del sistema de transporte urbano.</p> <p>i) Reorganizar el transporte de carga, mediante corredores viales especiales, horarios específicos y reglamentos.</p>	<p>Políticas:</p> <p>Además de los aspectos funcionales, la ordenación de los sistemas de vialidad y de transporte se debe considerar otros aspectos tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las potencialidades de desarrollo. • La viabilidad real de mejorar y/o ampliar las redes • Los valores ambientales, paisajísticos y patrimoniales. <p>Asimismo, se considera en las nuevas actuaciones la integración entre los diferentes modos de transporte para optimizar los canales viales y fomentar el transporte no motorizado, mediante intercam-biadores modales en los distintos niveles de transporte de pasajeros; el SIT con líneas de autobuses alimentadoras, con redes de autobuses provinciales y regionales, con red de ciclovías, con línea de cercanías ferroviaria y con el aeropuerto.</p>

Cuadro N° 2: Análisis del PDAM 2002-2015 y del PDM 2016-2025

Fuente: M. Manrique. 2016. Proyecto de Transporte Público Masivo Tipo Metro para la Ciudad de Arequipa. UPC

5.4. Escala distrital

Localización físico geográfico

La creación del distrito Jacobo Hunter se dio el 2 de junio del año 1990, con su capital el centro poblado de Hunter, logrando su independencia del distrito de Socabaya.

Se encuentra situado al Sur Oeste de la ciudad de Arequipa presentando una superficie total de 20.37 km² y una altitud media de 2,302 metros sobre el nivel del mar Alternan en su ámbito, suelos planos y de suaves pendientes, y colinas alzadas sobre quebradas profundas. En cuanto a la ocupación del espacio físico por tipos de uso se concluye que 615,3 Ha. pertenecen al sector agrícola, 937,0 Ha. son terrenos eriazos y 484,7 Ha. son áreas urbanizadas. ⁹*Plan de gobierno municipal distrito de Jacobo Hunter 2019*

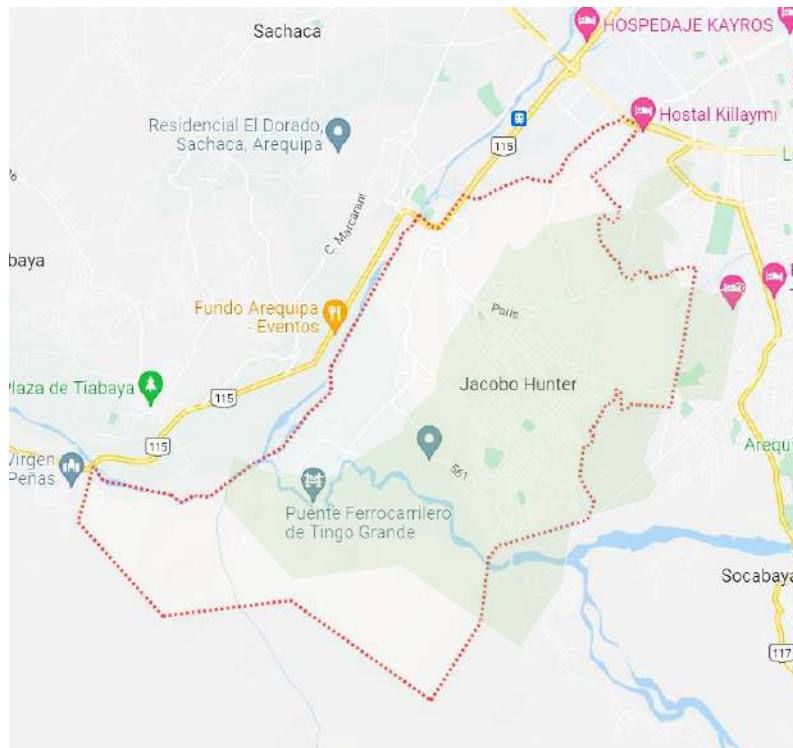


Imagen N° 25: Mapa del distrito Jacobo Hunter en Arequipa Metropolitana

Fuente: Imagen de Google Maps

Limites

La superficie territorial del distrito abarca 2,153.82 ha

- **Norte:** Con Arequipa (Cercado).
- **Noreste:** Con los Distritos de Arequipa (Cercado) y José Luis Bustamante y Rivero.
- **Este y sur-este:** Con el Distrito de Socabaya
- **Suroeste y noroeste:** Con el Distrito de Tiabaya y Sachaca

CONDICIONES CLIMÁTICAS

Asoleamiento y temperatura

El distrito de Hunter se caracteriza por poseer un clima costero (árido y seco) la temperatura promedio es de 16° C y generalmente varía de 9°C a 23° C con máximas de 25°C y mínimas de 7°C.

La temperatura es muy agradable ya que durante todo el año se tiene cielos despejados y sol radiante correspondiente al patrón climático de Arequipa. El mes con temperatura más alta es en octubre con una temperatura máxima promedio de 22°C y mínima de 11°C el mes más frío es en julio con una temperatura de mínima promedio de 9° C y máxima de 22°C.

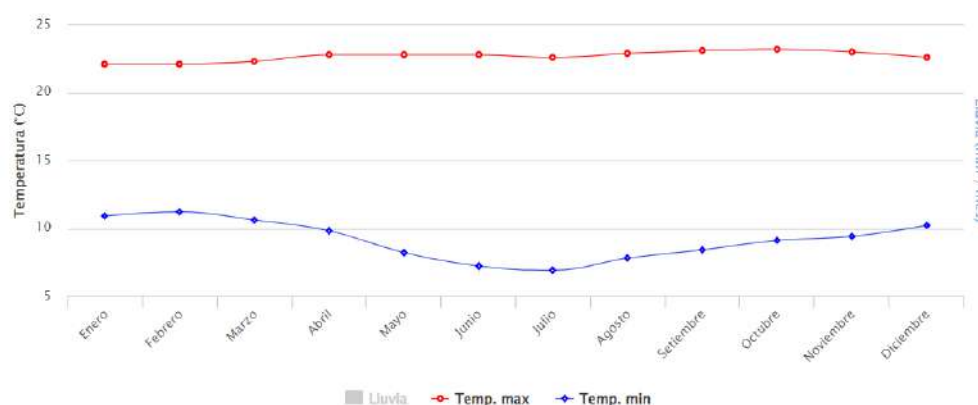


Imagen N° 26: Temperatura máxima y mínima promedio mensual

Fuente: Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología del Perú, SENAMHI

Precipitación y vientos

Las precipitaciones pluviales se presentan a partir del mes de diciembre hasta marzo del siguiente año, donde se registra un promedio de 0.68 mm/s. El mes donde se presenta la mayor intensidad de lluvias es en febrero con (27.59 mm/mes) y el mes más seco es junio, con 1 mm de lluvia.

La humedad relativa más baja del año es en agosto (31.13 %) y el mes con mayor humedad es febrero (87.39 %).

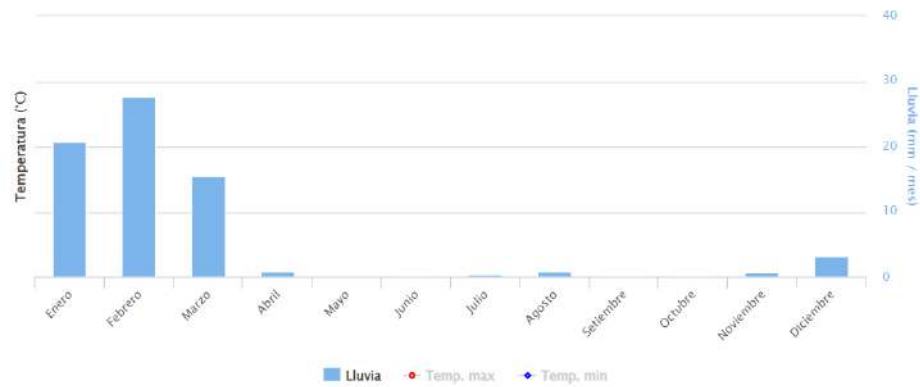


Imagen N° 27: Precipitación pluvial promedio mensual

Fuente: Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología del Perú, SENAMHI

En cuanto a los vientos, la velocidad es de 2 a 3 nudos con una dirección predominante de Oeste- Este.

5.4.1. CARACTERÍSTICAS GEOGRÁFICAS

Características del suelo

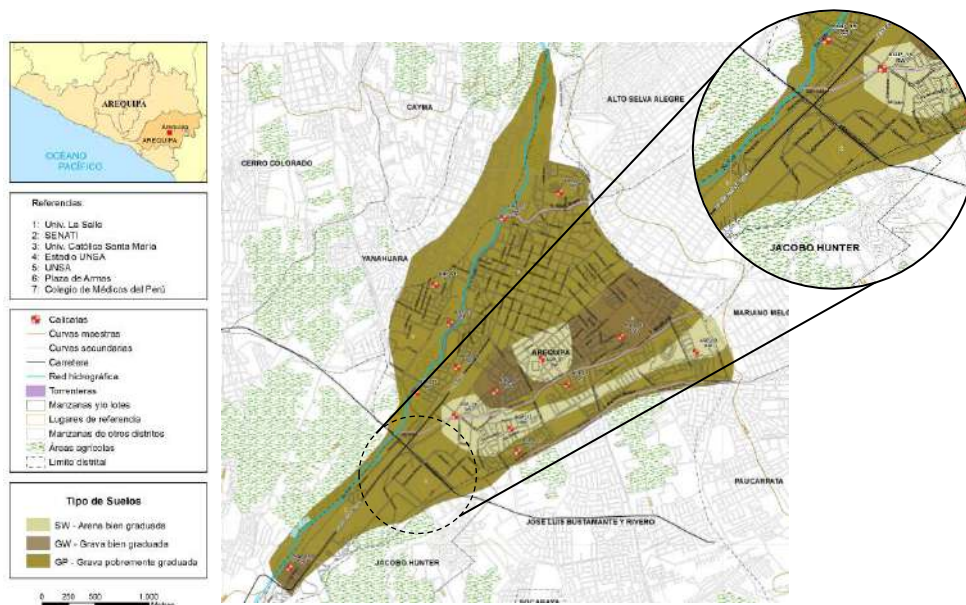


Imagen N° 28: Mapa de tipo de suelos Arequipa

Fuente: Instituto geofísico del Perú

La fisiografía dominante se presenta con relieve variado que va desde lo colinado y accidentado, en algunos sectores las laderas y quebradas superan el 50% de pendiente. Los suelos son superficiales y variados, xerosólico, que en general son de material no consolidado y altamente deleznable, presenta en su mayoría suelo de tipo GP el cual significa material limpio libre de finos. ¹⁰ *aspectos geográficos y características de suelo, Arequipa*

Hidrografía

Los recursos hídricos están conformados por el caudal del río Socabaya, la afluencia hídrica de este río proviene de los afluentes del río de Andamayo (Chiguata) y Yarabamba, que se unen a la altura de la “Mansión del Fundador”, tomando el nombre de río “Huasacache” y aguas más abajo río Tingo Grande hasta su

desembocadura en el río Chili; de ahí que, a la cuenca oriental de Arequipa suele denominarse también cuenca del río Tingo Grande. También existen pequeños manantiales ubicados en la campiña son un gran potencial para el riego agrícola de la zona; sin embargo, el resto es desaprovechado por la falta de una adecuada infraestructura para captación y almacenaje. *11 Aspectos geográficos, Municipalidad distrital Jacobo Hunter*

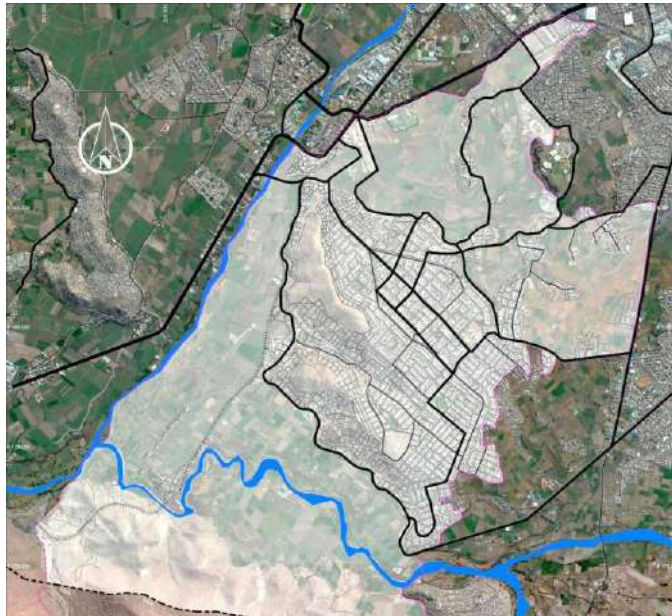


Imagen N° 29: Mapa Hidrográfico del distrito de Jacobo Hunter

Fuente: Municipalidad distrital Jacobo Hunter

Vegetación

La vegetación que presenta es de tipo xerofítico, es decir plantas que tiene adaptaciones pueden sobrevivir en un ambiente de condiciones con poca agua, por lo mismo la flora que existe es de tipo desértica, entre ellas están las plantas silvestres como los cactus y de formas esporádicas algunas de tipo de arbusto. La flora asociada a los cultivares, ubicados principalmente en los linderos de los terrenos de cultivos, son arbustos, como el molle, eucalipto, vilco, yara, hierba santa, etc. y plantas asociadas a los cultivos;

paico, pasto, malva, ortiga, nabo silvestre, mataconejo, trebol, tomatillo, texao, gallitina, tiquel tiquel, entre otros. ¹⁰ *Aspectos geográficos, Municipalidad distrital Jacobo Hunter*

5.4.2. Aspecto social

Población

En el año 2017 población del distrito asciende a 50 164 habitantes, representando el 3.6% de la población del departamento de Arequipa. Según INEI el distrito tiene una tasa de crecimiento poblacional del 3.66 %

La población del distrito en su mayoría es de clase media-baja ya que son inmigrantes de las partes altas de Arequipa, así como de las regiones de Puno, Cuzco, etc.

El distrito de Jacobo Hunter está conformado por un total de 64 urbanizaciones, pueblos jóvenes, AA.HH., pueblo tradicional y centros poblados. Plan de acción de seguridad ciudadana hunter

Categoría	N° de habitantes	Porcentaje%
Hombres	24 157	48%
Mujeres	26 007	52%
Total	50 164	100%

Cuadro N° 3: Distribución e la población por sexos de Hunter, año 2018

Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 2017

- Población económicamente activa: Dentro del distrito de Hunter la población económicamente activa es de acuerdo al rubro de empleos que se desarrolla en el sector, como se especifica en el siguiente cuadro.

Empleo	Numero
PEA ocupada sin seguro de salud (independientes, microempresarios, comerciantes)	16 046
PEA ocupada de fuerza laboral con estudios superiores.	1 889

*Cuadro N° 4: Empleo de la PEA del Distrito de Jacobo Hunter
Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 2017*

La mayor parte de la población del distrito Jacobo Hunter cuenta con empleo sin seguro de salud, seguida por aquellos que tienen estudios superiores y se desarrollan en su campo laboral. ¹¹*Plan de acción de seguridad ciudadana hunter*

5.4.3. Aspecto económico – productivo

Estructura de las actividades económicas

De acuerdo al censo del 2017 en el distrito de Hunter, la población económicamente activa del distrito se encuentra ubicada con un 19.80% de la PEA en actividades de comercio al por menor, un 12.7 % en actividades de transporte almacenamiento y comunicaciones, seguidos de un 12.73% que se dedica a actividades industria manufactureras; un 7.46% en actividades de agricultura; 7.69% en actividades de construcción, un 6,11% se encuentra en actividades de enseñanza, un 6.86% en actividades inmobiliarias, empresas y alquileres; y en menores porcentajes se encuentran otras actividades diversas.

CATEGORIAS	%
Agricultura, ganadería, caza y silvicultura	7.46%
Pesca	0.05%
Explotación de minas y canteras	1.34%
Industrias manufactureras	12.73%
Suministro electricidad, gas y agua	0.27%
Construcción	7.69%
Venta, mantenimiento y reparación vehículos	2.75%
Comercio por mayor	1.73%
Comercio por menor	19.80%
Hoteles y restaurantes	5.61%
Transp.almac. y comunicaciones	12.78%
Intermediación financiera	0.38%
Activit. Inmóvil., Empres. Y alquileres	6.86%
Admin.pub y defensa; p. segur.soc.afil.	3.28%
Enseñanza	6.11%
Servicios sociales y de salud	2.56%
Otras activ. Serv. Común., Soc. personales	3.43%
Hogares privados y servicios domésticos	2.79%
Actividad económica no especificada	2.38%
Total	100.00%

Cuadro N° 5: Actividades económicas del Distrito de Jacobo Hunter

Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 2017

El mayor porcentaje de la población que compone el distrito se dedica a actividades comerciales al por menor como, sería vendedores de mercados y vendedores ambulantes, transportes y comunicación (transporte público) e industria manufacturera por lo que la mayor parte de sus ingresos proviene de este tipo de actividades.

5.4.4. Aspecto urbano espacial

Zonificación

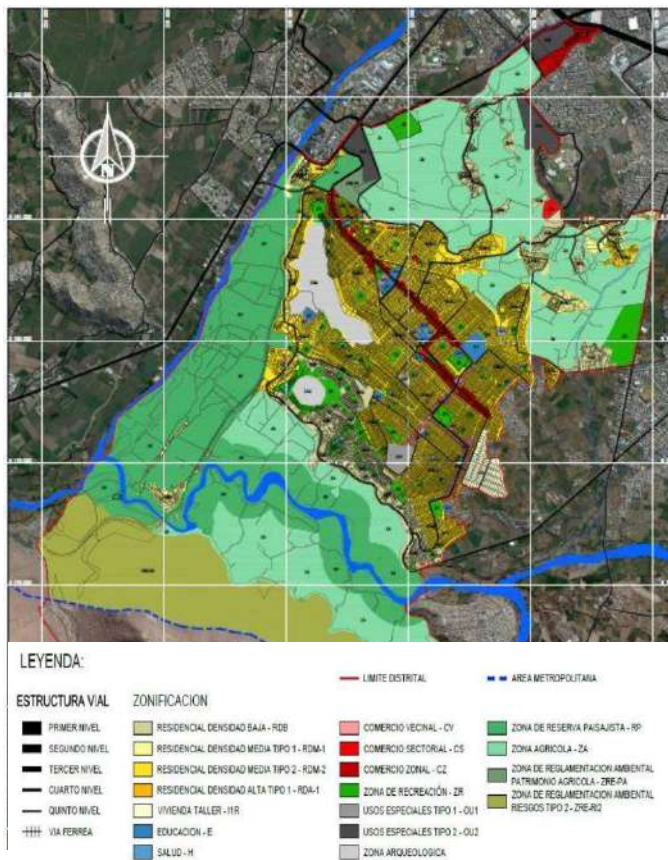


Imagen N° 30: Zonificación usos de suelos del distrito de Hunter

Fuente: Plan urbano distrital Jacobo Hunter 2016-2021

Escala sectorial – Área del Terminal Terrestre y ejes de la Av. Los incas con Av. Miguel Forga

El análisis urbano del sector, es un estudio netamente físico espacial que tiene como objetivo principal diagnosticar el estado actual de la infraestructura urbana y los sistemas que lo componen. Para el presente estudio se analizó el área de intervención de acuerdo a los procesos urbanos, económicos, ambientales y sociales que se vienen dando en el sector.

Ubicación del terreno

El Terminal terrestre de Arequipa se encuentra ubicado en el departamento de Arequipa, distrito de Hunter, en la calle Arturo Ibáñez 130. El sector de estudio conforma un total de 7 manzanas, el área de intervención inmediata es el terminal terrestre de Arequipa el cual colinda con el distrito de Cercado y José Luis Bustamante y Rivero.



Imagen N° 31: Delimitación del sector de estudio, elaboración propia

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Google Earth

Análisis de la forma física

Características del espacio urbano

Uso de suelo

Dentro de los 66 predios analizados en el área de estudio, el 44% de estos están ocupados por industria siendo ampliamente dominantes sobre otros usos, es importante recordar que 4 de las 7 manzanas analizadas componen el sector del parque industrial.

Debido a la presencia de la plataforma comercial Andrés Avelino Cáceres la actividad comercial es considerable en la zona llegando al 23%, los usos mixtos (viviendas –comercio) ocupan el 18% del sector. En cuanto a los equipamientos ocupan el 11%, siendo estos muy escasos (educación, recreación, transporte, ocio, entre otros). También se puede observar la existencia de lotes vacíos llegando al 3% y por último los predios de uso ejecutivo-administrativo en menor porcentaje con 1%.

Es importante señalar la presencia de zonas residenciales aledañas al sector de estudio, si bien estas no se encuentran directamente relacionadas con los usos existentes es necesario recalcar la presencia de vivienda para futuras intervenciones que se puedan relacionar con el uso residencial.

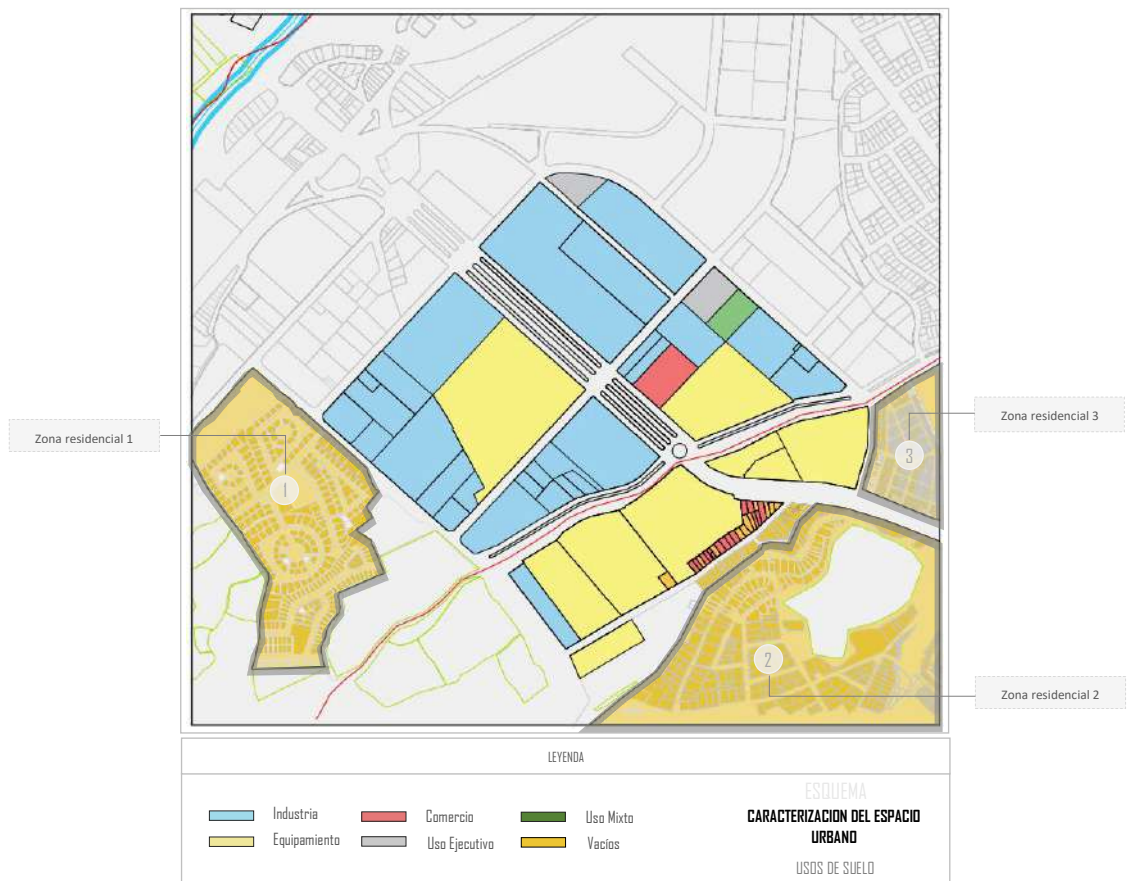
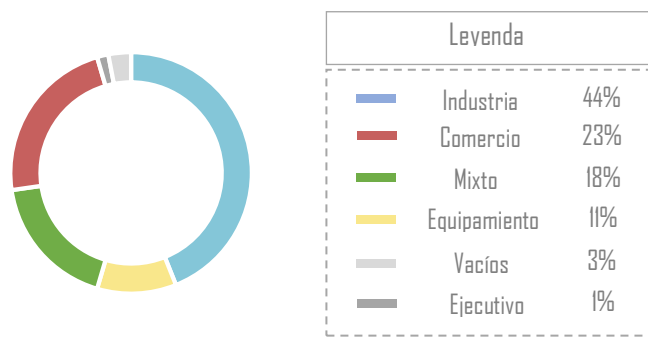


Imagen N° 32: Mapeo de usos de suelos del sector, elaboración propia

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Catastro Arequipa



Tipo de uso comercial

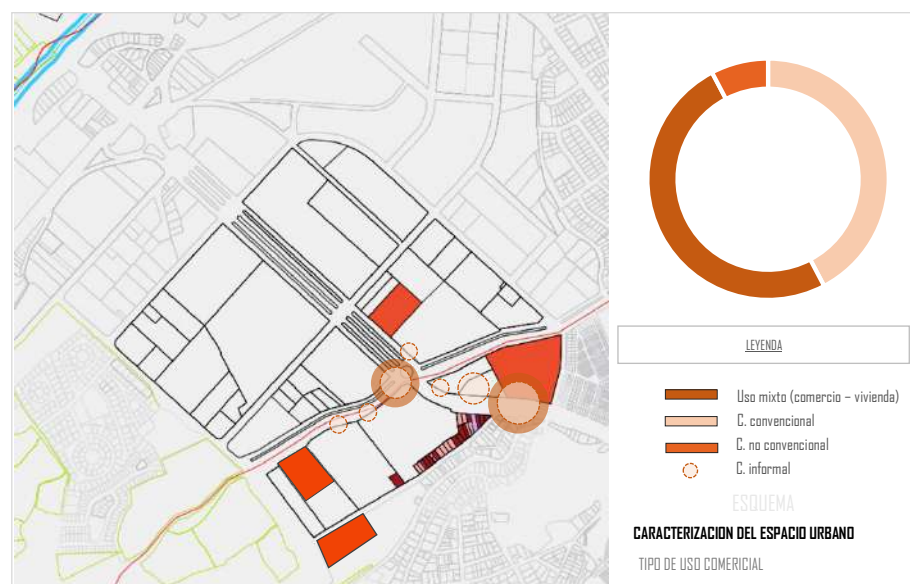


Imagen N° 33: Mapeo de tipos de comercio, elaboración propia

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Catastro Arequipa

- **Uso mixto:** Son aquellos predios donde se desarrollan más de dos actividades, generalmente son viviendas comercio. En el primer nivel se desarrolla comercio convencional y en los niveles superiores están las viviendas.
- **Comercio convencional:** Se consideran a aquellos negocios que no salen de sus estándares y que no evolucionan. En el terreno se localiza gran cantidad de bodegas, así como ferreterías, librerías, pequeños restaurantes, etc.

- Comercio no convencional: Son aquellos establecimientos de negocio creados en conjunto, pueden ser galerías y/o ferias. Se ubica el centro comercial Gratersa (73 puestos), Virgen del Rosario, terminal papero (62 puestos), galerías San Pedro, centro comercial Paseo Central y Tiendas Martin.

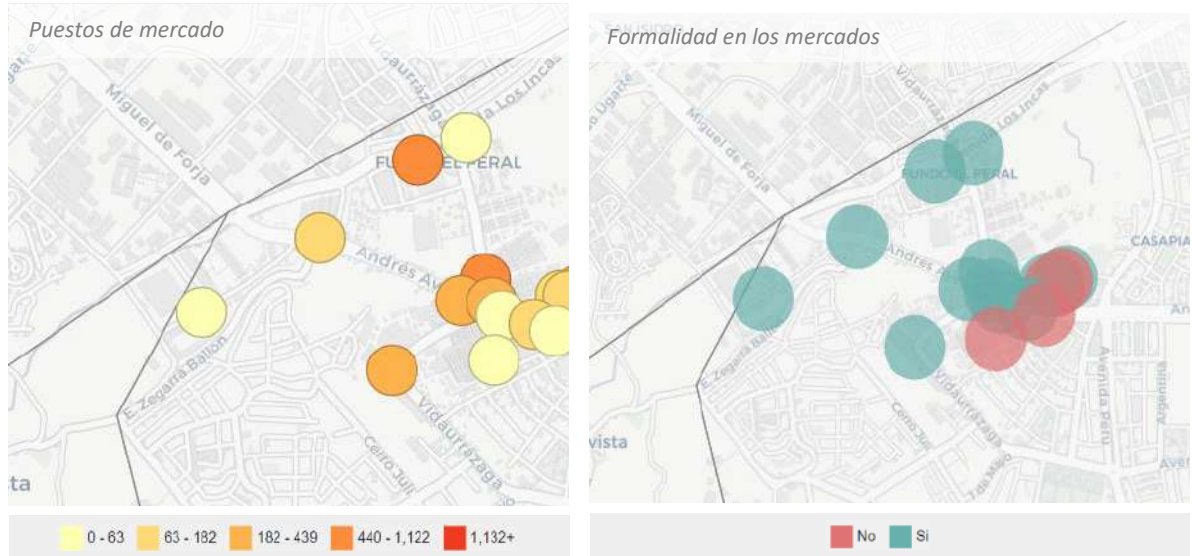


Imagen N° 34: Mapeo de mercados fijos y mercados de abasto registrados 2016

Fuente: INEI Censo nacional de mercados de abasto

- Comercio Informal: Se considera al intercambio económico que se realiza de manera irregular y desordenada. Los puntos donde se concentran la mayor cantidad de vendedores informales son afuera del terminal terrestre, afuera del Centro comercial Gratersa, y en el eje de la plataforma Andrés Avelino Cáceres, generalmente son puestos de comida o bebidas y comercio de productos convencionales.

Equipamientos

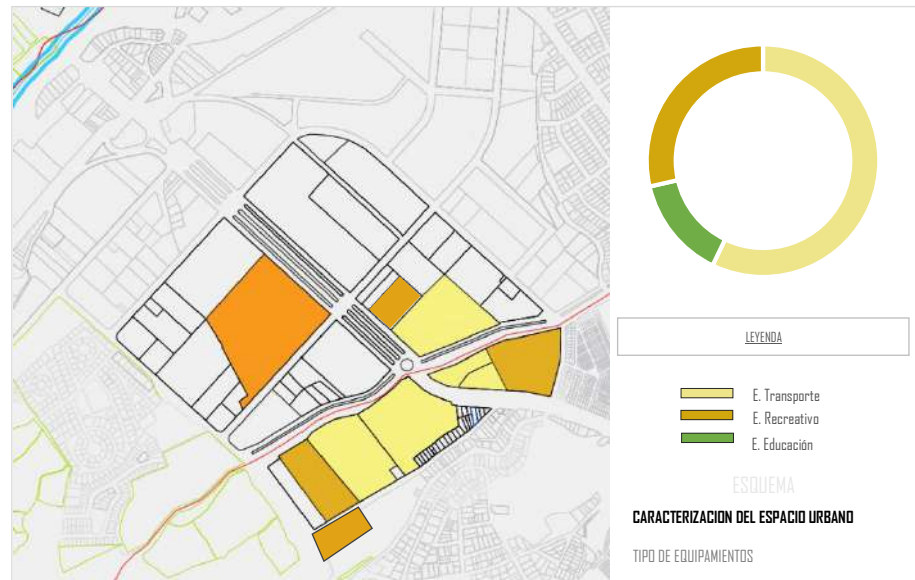


Imagen N° 35: Mapeo de equipamientos, elaboración propia

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Catastro Arequipa

- Equip. Comercial: Aquí se localizan el Centro comercial Paseo Central, Terminal papero, Gratersa y Tiendas Martin cuyas actividades son destinadas para satisfacer las necesidades sociales y recreativas del público.
- Equip. educación: Se localizan el Instituto SENATI, siendo este el único predio utilizado para fin de educación dentro del área de estudio.
- Equip. Transporte urbano: Equipamientos referidos para servicios de transporte al público, se localiza el Terminal Flores Hermanos, Terminal terrestre de Arequipa, Terrapuerto de Arequipa y el terminal de minivans Misti.

- **Jerarquía de transporte urbano**

Actualmente Arequipa cuenta con 14 terminales autorizados por el Ministerio Transporte y Comunicaciones,

ubicados en la intersección de los distritos de Jacobo Hunter, Cercado y J.L.B y Rivero En cuanto a la relación de terminales autorizados en el sector de estudio podemos encontrar, terminales terrestres que sirven a escala provincial departamental e internacional ofreciendo diversos destinos de llegada y terminales de custers, los cuales se encuentran en menor demanda y sirven a escala provincial y departamental.

Podemos encontrar los siguientes terminales:

Terminal terrestre Arequipa	Av. Arturo Ibañez con la Av. Jacobo Hunter	Terminal terrestre	Jacobo Hunter	Arequipa
Terrapuerto Arequipa	Avenida Arturo Ibañez s/n - Urbanización Terminal Terrestre	Terminal terrestre	Jacobo Hunter	Arequipa
Terminal de Flores Hermanos	Av. Miguel Forga esquina con la Av. Los Incas	Terminal terrestre	Arequipa	Arequipa
Empresa de transportes Santa Úrsula	Calle Javier Pérez de Cuellar 223 urbanización terminal terrestre Perú	Terminal terrestre	Jacobo Hunter	Arequipa
Transportes Caminos del Inca	calle Javier Pérez de Cuellar N° 107	Terminal terrestre	Jacobo Hunter	Arequipa
Cattesac	Av. Arturo Ibañez S/N Hunter	Terminal terrestre	Jacobo Hunter	Arequipa
Corattsa	Intersección de las Avenidas Andrés Avelino Cáceres y Artuto Ibañez Hunter	Terminal terrestre	Jacobo Hunter	Arequipa
Transporte del Crapio	Calle Javier Pérez de Cuellar N° 107 -	Terminal terrestre	Jacobo Hunter	Arequipa

Urbanización Terminal Terrestre				
Transportes valle hermosa de tambo	Avenida Andrés avelino Cáceres numero 101	Terminal de Custers	José Luis Bustamante y Rivero	Arequipa
Terminal Terrestre Privado La Joya del Sur	Av. Andrés Avelino Cáceres, Sector 2 s/n - La Llosa	Terminal de Custers	José Luis Bustamante y Rivero	Arequipa
iEmpresa de Transporte Terranova	Calle Zegarra Ballón manzana n lote 23	Terminal de Custers	José Luis Bustamante y Rivero	Arequipa
Empresa Misti Arequipa	AV. Andrés Avelino Cáceres lote	Terminal de Custers	José Luis Bustamante y Rivero	Arequipa

Cuadro N° 6: Registro nacional de transporte terrestre de personas terminales terrestres y estaciones de ruta de transporte de personas

Fuente: DGTT – MTC

Entre los terminales más importantes debido a su demanda y escala en cuanto a rutas y demanda se encuentra Terminal de Flores Hermanos, Terrapuerto de Arequipa y el Terminal Terrestre de Arequipa, este último es el principal terminal de buses interprovinciales y nacionales en Arequipa. Aquí se encuentran las principales empresas de transporte que ofrecen servicios hacia diferentes destinos dentro y fuera del país.

Altura de edificación

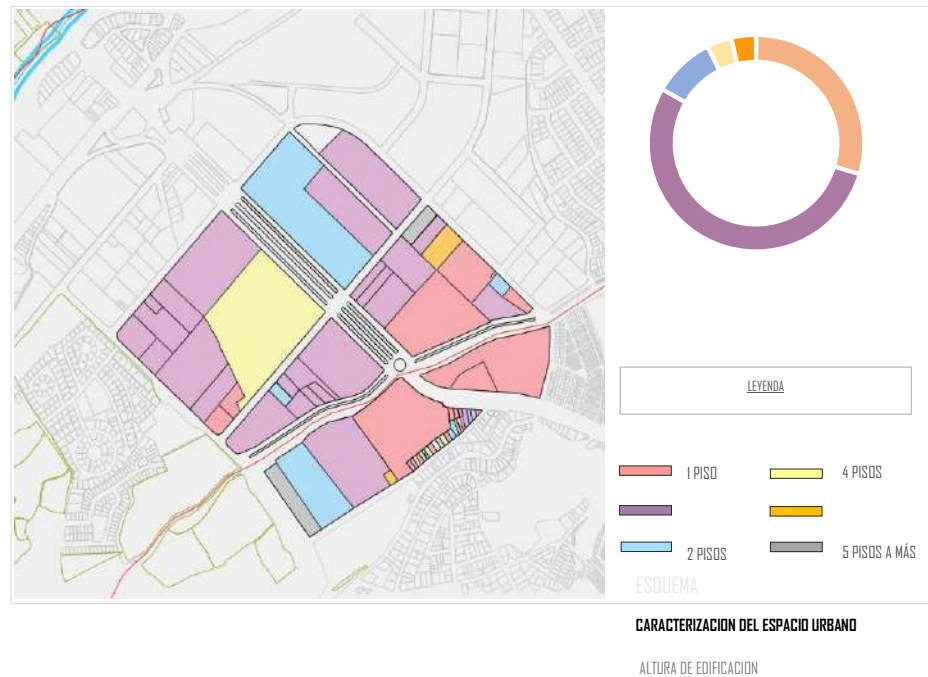


Imagen N° 36: Mapeo de altura de edificación, elaboración propia

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Catastro Arequipa

- En el sector la altura de edificación que predomina son edificaciones de 1 a 2 pisos, cabe recalcar que en esta zona industrial la altura de cada piso es superior a la de una edificación de vivienda, en la recopilación de información identificamos edificaciones de uso industrial en algunos casos con pisos de hasta 5 metros de altura.
- Existe un sector colindante al Terminal Terrestre donde se identificaron edificaciones de hasta 3 pisos, usos mixtos y terrenos de menores dimensiones en comparación a los existentes en la zona del parque industrial.
- En el sector existe una edificación que supera los 5 pisos, uso: edificio de oficinas.

Estado de edificación

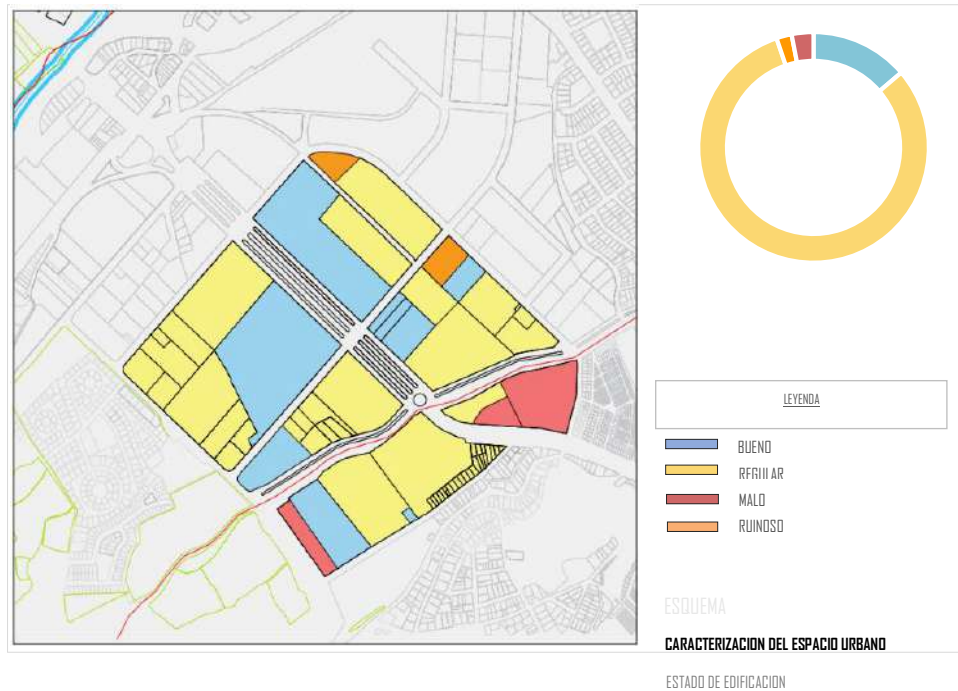


Imagen N° 37: Mapeo de estado de edificación, elaboración propia

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Catastro Arequipa

- Las edificaciones que se encuentran en buen estado, son aquellas que tienen el menor tiempo de construcción dentro del sector. Estas edificaciones en su mayoría son equipamientos con gran afluencia de personas como sería: Senati, Mall Paseo Central, tiendas mayoristas y edificio de oficinas.
- En estado regular se encuentran las edificaciones en su mayoría pertenecientes a la industria, se considera en estado regular aquellas edificaciones que no poseen el mantenimiento y tratamiento adecuado en las fachadas e interiores. La falta de tratamiento es generada por la gran concentración de flujos; los cuales muchas veces vulneran las edificaciones, peligro a la proximidad de torrentera; la misma que ha causado destrozos y daños infraestructurales en las edificaciones, entre otros.

- Las edificaciones que se encuentran en mal estado serian: El centro comercial Gratersa, el terminal de Vans y otras edificaciones, las cuales no han sido tratadas durante un largo periodo de tiempo. El mal estado en el que se encuentran estas edificaciones se debe a la proximidad a zonas altamente vulneradas, las cuales concentran actividades que perjudican y degradan el sector y por lo mismo las edificaciones colindantes a esta zona.
- En estado ruinoso encontramos 2 lotes que por el momento se encuentran sin uso.

REDES DE COMUNICACIÓN Y SERVICIO

5.6.7. Sistema de Infraestructura

a) Estado del mobiliario urbano

Realizar el diagnóstico del estado físico del mobiliario urbano del sector estudiado, permite conocer los parámetros de su funcionamiento, además, permite conocer el sistema de elementos y funciones específicas en el desarrollo del sector y la interacción de la población con el entorno urbano existente.

Para realizar el análisis de los elementos de mobiliario urbano existente, se realizaron entrevistas a los ciudadanos del sector para así conocer el estado en el que se encuentra el mobiliario urbano del sector de terminales.

ITEM	CATEGORIA	CANT.	CARACTERIZACION		
			ESTADO FISICO	RESISTENCIA AL VANDALISMO	CALIDAD VISUAL
1	Elementos para la protección de peatones	3	Regular	Regular	Bajo
2	Elementos urbanos de señalización		Regular	Regular	Regular
3	Elementos urbanos de alumbrado		Regular	Regular	Bajo

4	Elemento de mobiliario urbano		Regular	Bajo	Bajo
5	Elementos urbanos de servicio público (paraderos y teléfonos)		Bajo	Bajo	Regular

Cuadro N° 7: Clasificación y caracterización de los elementos urbanos

Fuente: Elaboración propia

b) Estado de pistas

En cuanto a las vías vehiculares, la problemática que se observa en el sector de los terminales, es la situación carente de vías en buen estado en algunas de las avenidas y/o calles , la problemática existente es distinta en cada una de estas como se puede ver respectivamente en las imágenes Av. Miguel Forga, Av. Andrés Avelino Cáceres Ca. Jacinto Ibañez.

ESTADOS DE PISTAS



Av. Miguel Forga

ESTADO: REGULAR



Av. Andrés Avelino Cáceres

ESTADO: DEFICIENTE



Ca. Jacinto Ibañez

ESTADO: DEFICIENTE

Imagen N° 38: Estado de pistas, (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

c) Estado de veredas

En cuanto a las veredas, la problemática que observamos es la falta de mantenimiento de las mismas tanto en las veredas como en las bermas. En la Av. Andrés Avelino Cáceres encontramos bermas en estado deficiente por el estado en el que se encuentran, e incluso en algunos casos obstruidos. En la Av. Arturo Ibáñez, en los exteriores del Terminal Terrestre y Terrapuerto observamos bermas no pavimentadas que pueden llegar a obstruir el libre tránsito.

ESTADO DE VEREDAS



Av. Miguel Forga

ESTADO: OPTIMO



Av. Andrés Avelino Cáceres

ESTADO: DEFICIENTE



Ca. Ambrosio Vucetich

ESTADO: REGULAR



Ca. Jacinto Ibáñez

ESTADO: DEFICIENTE



Ca. Arturo Ibáñez

ESTADO: REGULAR



Ca. Víctor Lira

ESTADO: DEFICIENTE

Imagen N° 39: Estados de vereda, (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

d) Estado de señalización

En cuanto a la señalización, es importante mencionar que no se cumple con las especificaciones necesarias, además, el estado actual de su conservación no es el más óptimo, algunas señales informativas están golpeadas y no cuentan con todos los elementos que requieren como los botones reflejantes. Podemos observar uno de los casos en la Av. Miguel Forga en el que una de las señalizaciones fue golpeada y permanece así a la espera del cambio de esta.

De acuerdo a lo que se observa en el sector de los terminales, carecen de señalética y paradas específicas para la correcta interpretación de los usuarios ya que este tipo de mobiliario es importante por la movilidad y el acceso a los equipamientos actualmente existentes como el Terminal y Terrapuerto.

ESTADOS DE SEÑALIZACION



Av. Miguel Forga

ESTADO: REGULAR



Ca. Arturo Ibañez

ESTADO: REGULAR



Av. Andrés Avelino Cáceres

ESTADO: REGULAR

Imagen N° 40: Señalización, (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

e) Estado de paraderos y botes de basura

En cuanto al mobiliario urbano de servicio, la problemática que observamos es el deficiente estado de conservación de los cuatro paraderos que identificamos en el sector, este mobiliario presenta rayones, grafitis, tomando en consideración que estos elementos se encuentran totalmente expuestos al vandalismo, presentando condiciones de estética informal.

En cuanto a los botes de basura, se observa una situación carente de estos en las vías analizadas, únicamente observamos 3 elementos, uno de estos en la Av. Miguel Forga, un segundo en la Av. Los Incas y un tercer elemento en la Av. Ambrosio Vucetich; sin embargo, observamos la deficiente distribución y carencia de los mismos en las vías principales.



Av. Miguel Forga

ESTADO: REGULAR



Av. Miguel Forga

ESTADO: REGULAR



Ca. Arturo Ibáñez

ESTADO: REGULAR

Imagen N° 41: Estados de paraderos y contenedores, (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

f) Estado de alumbrado publico

En cuanto al mobiliario urbano de soporte, el alumbrado público, se distinguió, que todas las vías analizadas cuentan con este elemento, aunque no en todas existe el mismo tipo de alumbrado, en la mayoría observamos el alumbrado convencional con material de hierro; sin embargo, en las avenidas principales como la Av. Miguel Forga y Av. Los Incas los elementos de alumbrado presentan una mayor cantidad de cables y publicidad en la base de los diversos elementos además que presentan daños como golpes y oxidación, es así que podemos determinar que en el sector analizado los elementos de alumbrado público en su mayoría presentan un estado de conservación regular.



Av. Miguel Forga

Av. Miguel Forga

Av. Los Incas c/ Av. Miguel Forga

ESTADO: REGULAR

ESTADO: REGULAR

ESTADO: REGULAR

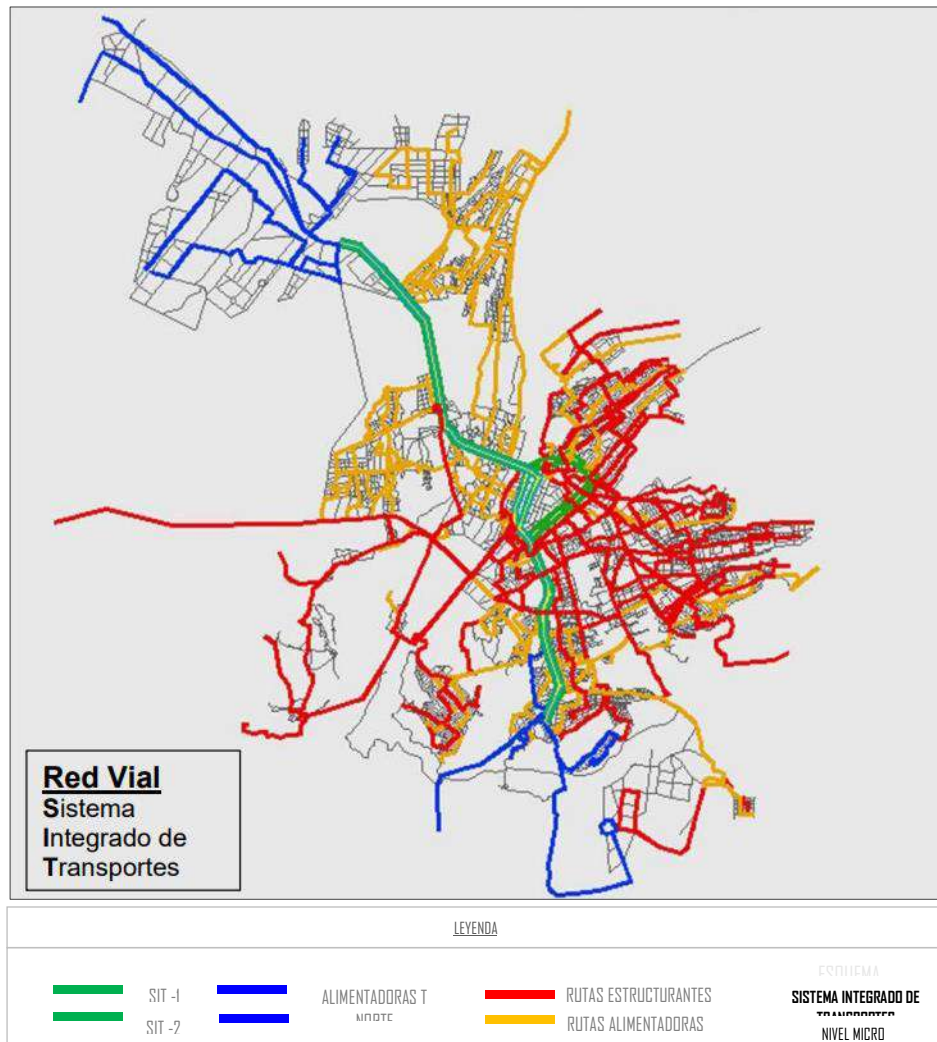
Imagen N° 42: Estados de alumbrado público, (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

5.5. Sistema vial

Nivel metropolitano

Considerando la propuesta del sistema integrado de transportes, sistema masivo de movilidad urbana sostenible, que tiene como objetivo mejorar el nivel de calidad de servicio que actualmente brindan a la población, plantean una ruta troncal, de alta capacidad, rutas alimentadoras que complementan la ruta troncal y las rutas estructurantes, que tienen un origen y destino propio.



*Imagen N° 43: Mapeo de Red vial escala metropolitana
(Guillen-Morales,2023)*

Fuente: Sistema Integrado de Transporte

Nivel distrital

En el sector a intervenir, observamos que hay rutas estructurantes que colindan a la zona, estas se encuentran en vías de alta capacidad como la Av. Parra ubicada al noroeste y la Av. Andrés Avelino Cáceres, una vía altamente transitada.

Además, consideran la Av. Miguel Forga que atraviesa el sector, como una de las rutas alimentadoras con capacidad de aumentar la

accesibilidad para un mayor número de personas al Sistema de Transporte Masivo.

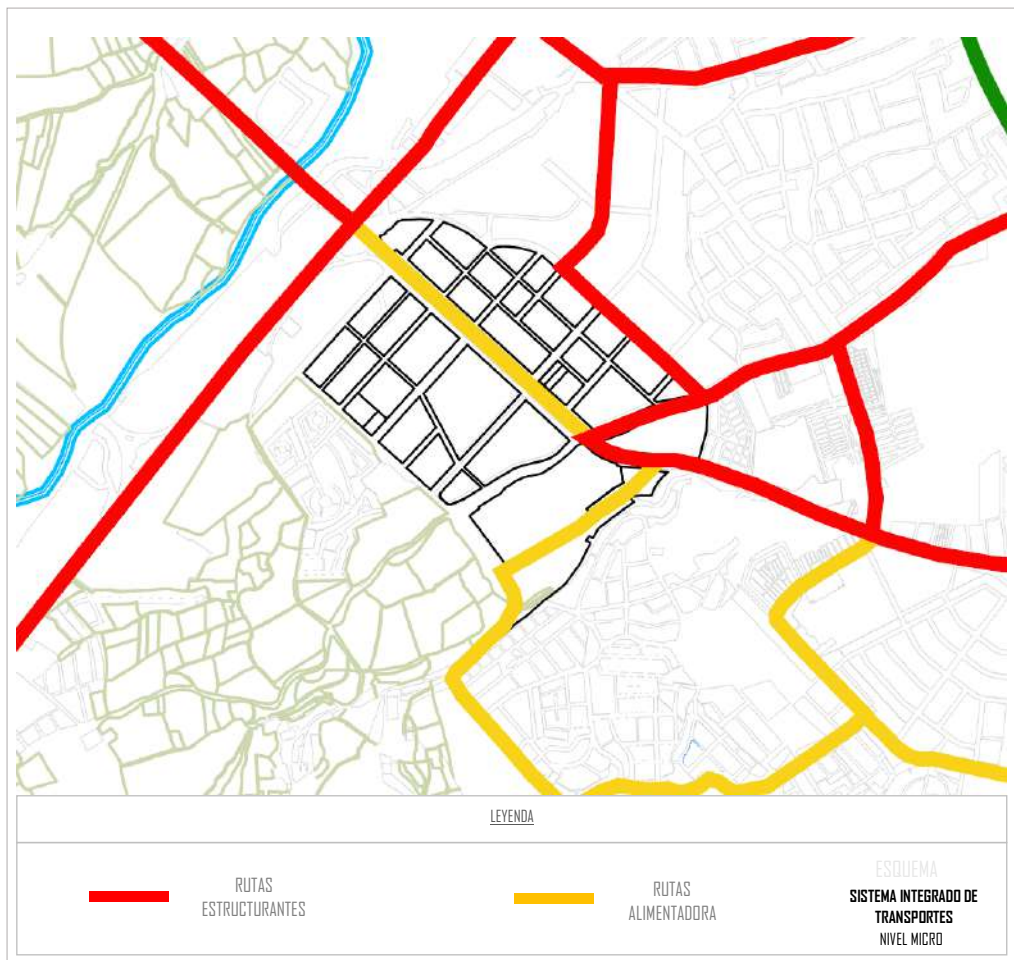


Imagen N° 44: Red vial escala distrital (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

5.5.1. Tipos de vías

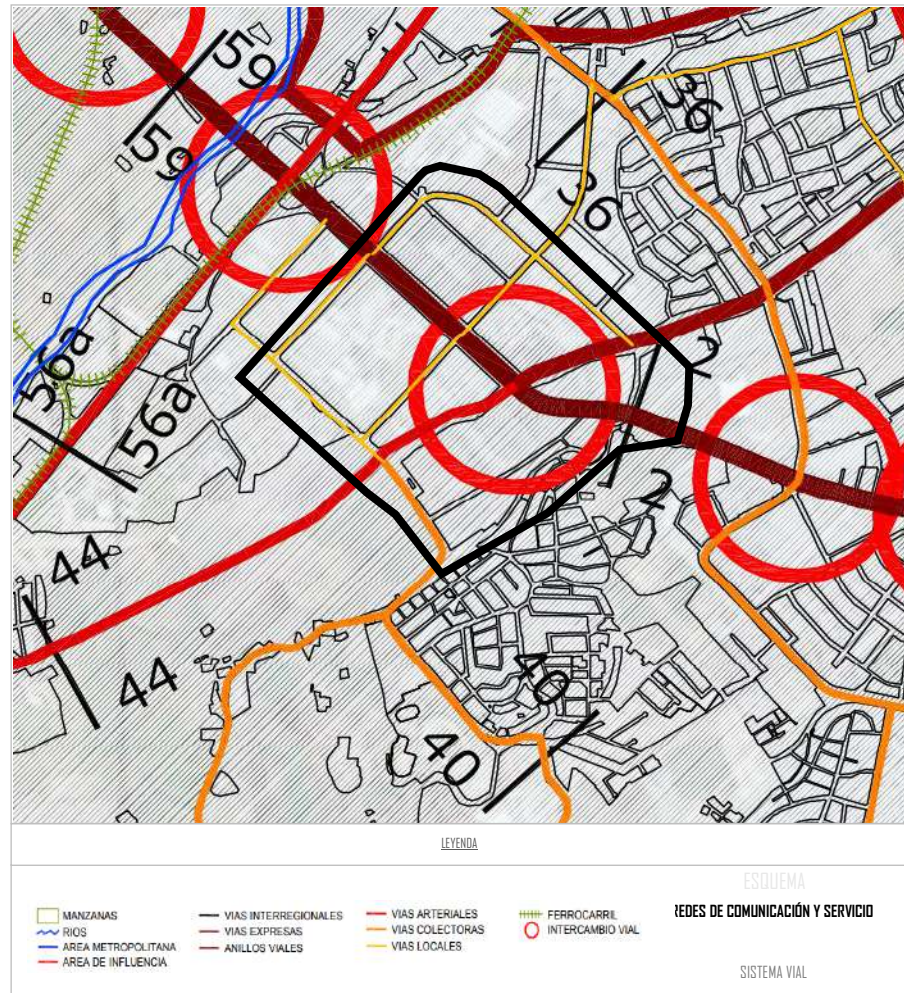


Imagen N° 45: Mapeo de sistema vial, elaboración propia

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: IMPLA

El sistema vial comprende un eje de carácter metropolitano que articula la ciudad con el resto de la región, este eje conecta el distrito de José Luis Bustamante y Rivero por la Av. Andrés Avelino Cáceres y el distrito de Cercado por la Av. Miguel Forga dentro de los parámetros del sector estudiado. Se tiene que considerar la importancia de esta vía metropolitana ya que concentra diferentes tipos de flujos a escala urbana como interprovincial y permite la

conexión con vías secundarias que se articulan con el resto de la ciudad.

El objetivo de la propuesta del sistema vial urbano es garantizar la articulación y transitabilidad eficiente tanto del área metropolitana como a otras unidades urbanas a través de un sistema de redes que garantice la accesibilidad y la interrelación de los sectores urbanos con el resto de la región. *Dm 2016-2025, Impl: Instituto Nacional de Planeamiento*

5.5.2. Clasificación Normativa de Vías

El sistema Vial Urbano está compuesto de vías con diferente función y jerarquía, las cuales se han agrupado en la siguiente clasificación vial.

Vías Expresas

Son los principales elementos de la estructuración del sistema vial, que en forma vertebral articulan el área metropolitana en su conjunto. Así mismo, articula a la ciudad con los ejes de articulación regional.

Soporta el transporte masivo metropolitano, transporte particular de velocidad y en algunos sectores tráfico pesado y ferrocarril.

Están contenido en los siguientes distritos y vías:

- Arequipa: Variante de Uchumayo, Av. Forga
- José L. Bustamante y Rivero: Av. Andrés Cáceres, Paseo de La Cultura



Imagen N° 46: Avenida Miguel Forga, Avenida A.A. Cáceres

(Guillen-Morales,2022)

Fuente: Elaboración propia

Anillos Viales

Los anillos viales propuestos se caracterizan por rodear el área central de la ciudad canalizando los flujos de transporte por ellos y evitando la concentración dentro del centro histórico de la ciudad. Se plantean dos anillos viales:

Constituye el segundo elemento regulador de los flujos vehiculares, se encuentra configurado por las avenidas: Miguel Forga, Los Incas.



Imagen N° 47: Avenida Miguel Forga (Guillen-Morales,2022)

Fuente: Elaboración propia

Vías Arteriales

Son aquellas que por su grado de articulación, conexión, magnitud y jerarquía en el sistema vial urbano interrelacionan los grandes sectores de la ciudad entre sí. Se articulan directamente con las vías Expresas y los Anillos Viales. Su función es la de permitir el tránsito vehicular, con media o alta fluidez, baja accesibilidad y relativa integración con el uso del suelo colindante. Estas vías deben permitir una buena distribución y repartición del tráfico a las vías colectoras y locales.

Destaca entre las vías arteriales la AV. Arturo Ibáñez



Imagen N° 48: Avenida Arturo Ibáñez (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

Vías Colectoras

Son las vías que sirven para llevar el tránsito de las vías locales a las arteriales. Dan servicio tanto al tránsito de paso como hacia las propiedades adyacentes. Entre sus características se pueden señalar:

- El flujo de tránsito es interrumpido frecuentemente por intersecciones semaforizadas, cuando empalman con vías arteriales.
- Cuentan con señalización horizontal y vertical cuando empalman con vías locales.
- Se permite estacionamiento controlado.

En el sector encontramos la Av. Ernesto Gunther, la cual conecta con el resto del distrito de Hunter

Vías Locales

Son aquellas vías cuya función principal es proveer acceso a los predios o lotes, debiendo llevar únicamente su tránsito propio, generado tanto de ingreso como de salida. Por ellas transitan vehículos livianos, ocasionalmente semi pesados; se permite estacionamiento vehicular y existe tránsito peatonal irrestricto. Las vías locales se conectan entre ellas con las vías colectoras.



Imagen N° 49: Calle Ambrosio Vucetich (Guillen-Morales,2023)

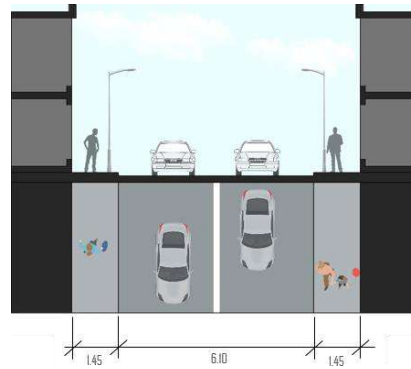
Fuente: Elaboración propia

Intercambios Viales

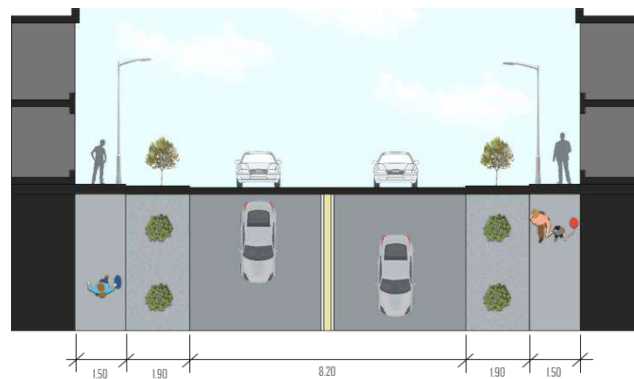
Se aprueban áreas de reserva de 65 metros de radio mínimo para las siguientes Intercambios Viales sujetas a estudios específicos.

- Intercambio Vial: Miguel Forga/Los Incas

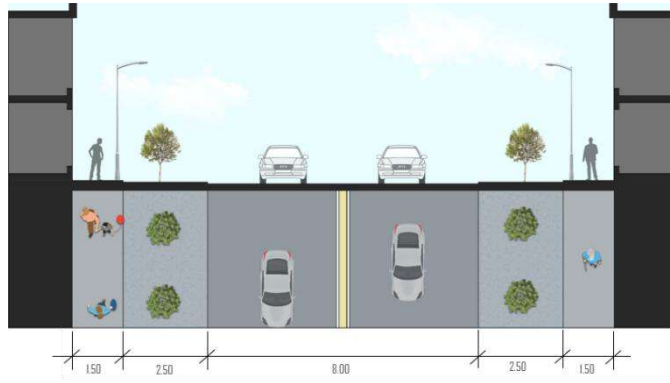
Secciones viales



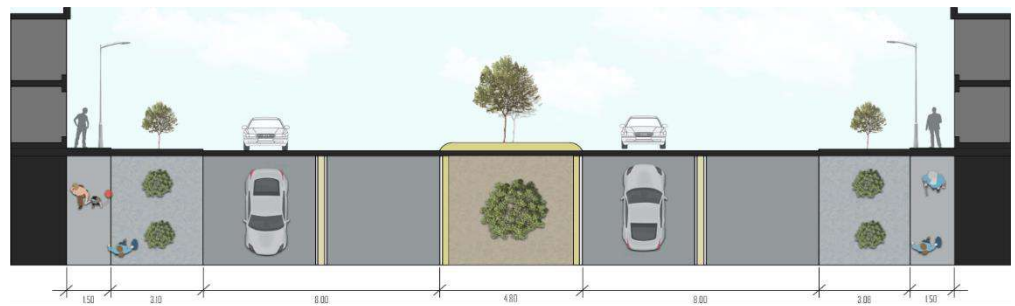
Av. Javier Pérez de Cuellar



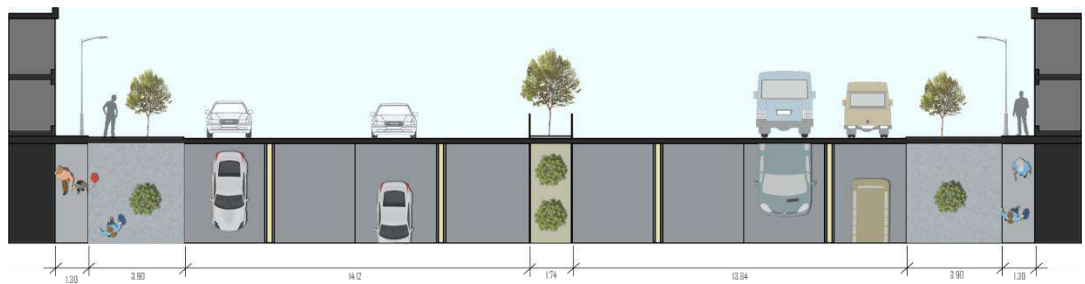
Cile. Juan Bearclay



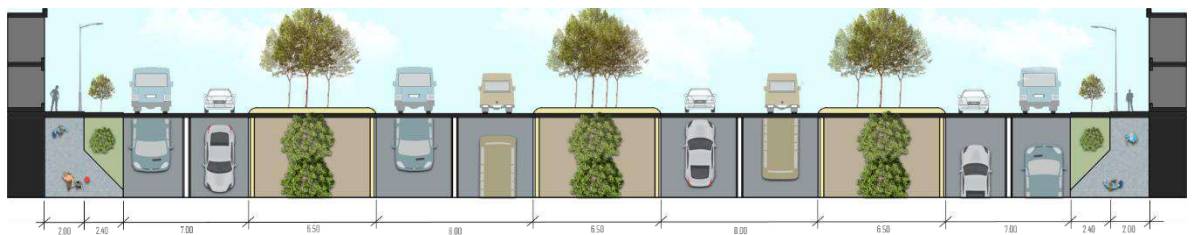
Cile. Ambrosio Vucetich



Arturo Ibáñez



Av. Andrés Avelino Cáceres



Av. Miguel Forga

5.5.3. Análisis de sistema vial y relación con la ciudad

Después de analizar la variedad de vías existentes, podemos identificar la importancia de las vías que ayudan en la integración urbana, dentro de esas tenemos:

Av. Miguel Forga, (Vía ingreso de la ciudad) esta vía se considera un eje metropolitano importante debido a su conexión con diferentes partes de la ciudad, facilitando la movilidad y el acceso a distintos distritos y ciudades. Es considerada una de las principales vías arteriales de Arequipa, lo cual, por su ubicación, dimensión y rol, esta se convierte en una ruta estrategia para transporte público y privado.

Av. Andrés Avelino Cáceres, principalmente se considera importante por la presencia del centro comercial y de servicios más importante en Arequipa, así mismo albergar infraestructuras importantes para la ciudad (salud, educación, etc.) esta vía cumple un papel muy importante para el transporte público, para la población flotante como permanente, por la cantidad de actividades que se generan en esta, además sirve como de conexión a otros distritos de la ciudad.

Av. Los incas, Al igual que la Av. Miguel Forga y A.A. Cáceres la avenida Los Incas puede servir como ruta clave para conexión de diferentes partes de la ciudad, facilitando el desplazamiento del transporte público y de peatones, así mismo, la presencia de la avenida Los incas contribuye al desarrollo urbano de la zona ya que es una fuente económica por la presencia de servicios y comercios importantes. Esta avenida es importante por su conectividad, acceso a diferentes servicios y flujo de tráfico en la ciudad.

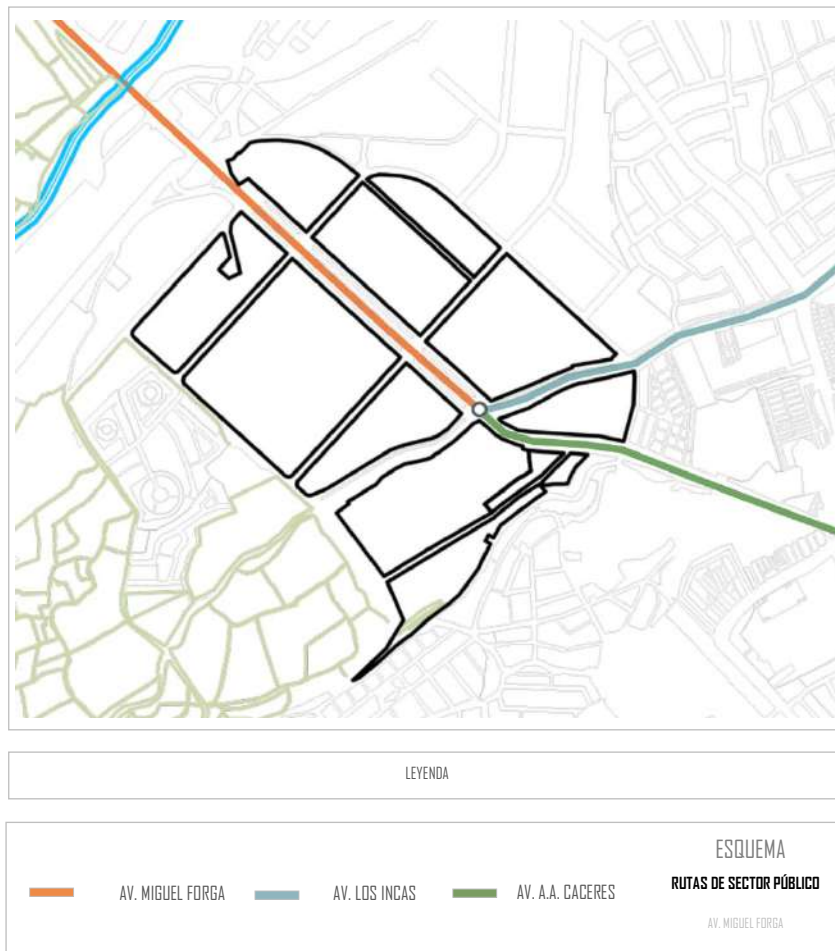


Imagen N° 50: Vías principales (Av, Miguel Forga, A.A. Cáceres y Los Incas). (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

Flujos y transporte

Debido a la gran demanda de transporte en el sector analizado podemos observar una gran variedad de vehículos, los hemos clasificado en nueve tipos de transporte según el flujo observado: vehículo transporte privado, vehículo de transporte público, vehículo particular, bus interprovincial, vehículo de carga pesada, motos, bicicletas y otros.

En el análisis de flujo vehicular estamos tomando como días de referencia un día laboral y otro no laboral el cual se puede considerar

sábado o domingo, el análisis se realizó en distintos horarios ya que esto nos permitirá tener un panorama más claro en cuanto al flujo diario que se da en este sector.

Día: jueves, 4:00 pm

<i>Vía inmersa</i>	<i>Vehículo Trans. privado (taxis)</i>	<i>Vehículo Trans. público (buses)</i>	<i>Vehículo particular</i>	<i>Buses Interprov.</i>	<i>Vehículo de carga pesada</i>	<i>Vehículo de servicio (vans)</i>	<i>Motos</i>	<i>Bicicleta</i>	<i>Otros</i>
<i>Av. Andres Avelino Cáceres</i>	91	14	120	2	9	25	15	1	-
<i>Av. Miguel Forga</i>	50	19	65	3	10	35	12	1	2
<i>Av. Arturo Ibañez</i>	68	8	42	-	6	7	10	2	2
<i>Av. Los incas</i>	52	30	60	-	12	7	15	-	3

Cuadro N° 8: Conteo de vehículos

(Av. Miguel Forga, Av. Los Incas, Av. Andrés Avelino Cáceres y Av. Arturo Ibañez)



Imagen N° 51: Concentración de vehículos, Av. Forga

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

Día: sábado, 10:00 am

Vía inmersa	Vía inmersa	Vehículo Trans. privado (taxis)	Vehículo Trans. público (buses)	Vehículo particular	Buses Interprov.	Vehículo de carga pesada	Vehículo de servicio (vans)	Motos	Bicicleta
Av. Andres Avelino Cáceres	35	15	45	2	8	7	1	-	-
Av. Miguel Forga	45	12	70	2	6	8	7	-	-
Av. Arturo Ibañez	50	4	35	-	2	3	5	2	1
Av. Los incas	42	20	43	-	8	7	10	-	1

Cuadro N° 9: Conteo de vehículos (Av. Miguel Forga, Av. Los Incas, Av. Andrés Avelino Cáceres y Av. Arturo Ibañez)



Imagen N° 52: Concentración de vehículos, Av. Forga (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

Observamos que en los días feriados tales como sábado y domingos el flujo vehicular se mantiene en proporción respecto a los días laborables. Los vehículos de transporte privado como taxis y vehículos particulares son los que poseen el mayor porcentaje de flujos debido a

la presencia de centros comerciales y centros de abasto que se encuentran aledaños al sector.

La cantidad de vehículos de transporte público como buses del SIT se ven en menor cantidad en comparación con los días laborables, esto depende directamente a los horarios de funcionamiento de las líneas de transporte en cuanto a los días sábado y domingo. En cuanto a lo que sería el transporte interprovincial que generalmente tiene una presencia constante en la Av. Forga, se ve un porcentaje bastante bajo a lo que se ve regularmente lo cual ha generado un flujo constante y libre en lo posible en cuanto a lo que se pudo observar.

La presencia de bicicletas y otros vehículos como serían servicio de serenazgo se ve en bajo porcentaje a comparación de los días laborables.

Señalización y servicios públicos

Rutas de Transporte Público inmerso en el sector de terminales. Se observa las distintas rutas en las que se encuentra inmerso el sector de terminales. Son cuatro las rutas que se observan en la Av. Andrés Avelino Cáceres, nueve rutas en a Av. Los Incas y seis rutas en la Avenida Miguel Forga.

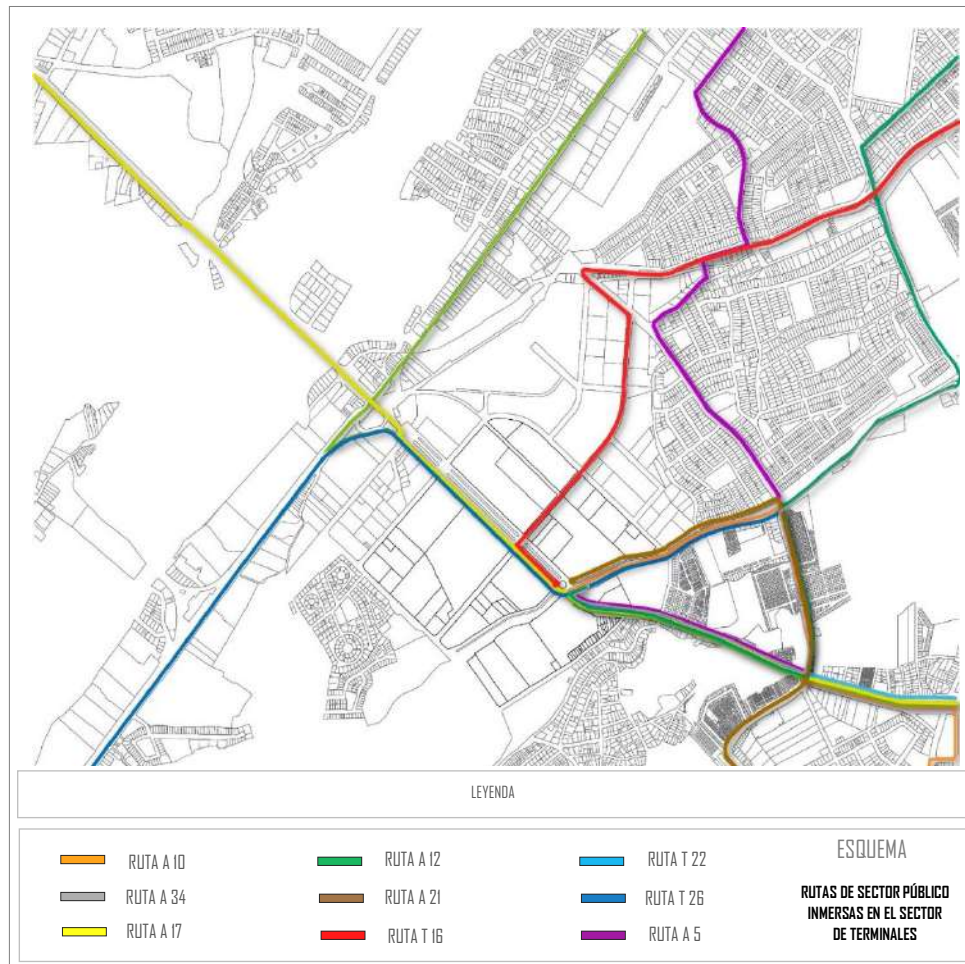


Imagen N° 53: Mapeo de rutas del transporte público en el sector
(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

Rutas del Transporte público por tipo de línea

Punto de llegada y salida

Vía inmersa	Ruta	Desde	Hasta
Av. Andrés Avelino Cáceres	T-22	Nº1 Emarsistran S.A.(Pueblo Tradicional de Lara)	Terminal Terrestre
	T-26	Nº2 Gratersa	Terminal Megabus AQP S.A.C. (Pampas Nuevas)
	T-20	Nº2 Centro Comercial La Isla	Terminal Megabus AQP S.A.C. (Villa EL Triunfo)

	T-25	Nº2 Gobierno Regional de Arequipa	COTUM Express S.A.C. (Uchumayo)
Av. Los Incas (Subida)	A-5	Nº1 Terminal TransCayma S.A.C (1 de Junio)	Terminal Terrestre
	T-12	Nº1 Estadio de Cahuaya Rosaspata	Terminal Terrestre
	T-14	Nº1 Terminal Unión AQP S.A.(Tomasa Tito Condemayta)	Terminal Terrestre
	T-16	Nº2 Terminal Terrestre	Terminal Unión AQP S.A. (San Luis)
	T-18	Nº1 Terminal Unión AQP S.A.(Huarangal)	Terminal Terrestre
	T-33	Nº1 Terminal Unión Grau S.A	Terminal Terrestre
	T-37	Nº1 Terminal AQP Masivo S.A.C.(Villa Santa Rosa)	Terminal Terrestre
Avenida Los Incas (Bajada)	A-10	Nº1 I.E. Heroes del Pacifico (Alto Jesús)	Terminal Terrestre
	A- 21	Nº1 Terminal Bus Characato S.A	Terminal Terrestre
Avenida Miguel Forga	A-34	Nº111 de Mayo (Zona A)	Plataforma Andres Avelino Caceres
	A-17	Nº1 Terminal COTUM Express S.A.C	Grifo Monterrey
	T-16	Nº1 Terminal Unión AQP S.A. (San Luis)	Terminal Terrestre
	T-20	Nº1 Terminal Megabus AQP S.A.C. (Villa El Triunfo)	Centro Comercial La Isla
	T-25	Nº1 COTUM Express S.A.C (Uchumayo)	Gobierno Regional de Arequipa
	T-26	Nº1 Terminal Megabus AQP S.A.C (Pampas Nuevas)	Gratersa

*Cuadro N° 10: Rutas del transporte público por sector (Guillen-Morales,2023)
Fuente: MTC*

Conclusiones y aportes

Después del análisis respectivo sobre dichas vías podemos identificar una serie de amenazas. Las cuales son:

- Deficiente red vial y la existencia de un sistema de transporte insustentable, ocasionando mayor congestión vehicular y tiempos de viaje más largos.
- Centralismo y concentración debido a las actividades comerciales existentes en el sector, principal causante de la congestión y desorden vehicular.
- Impacto negativo en cuanto a la infraestructura vial, ya que la infraestructura vial existente no está preparada para manejar la cantidad de vehículos que circulan, esto podría llevar a un desgaste de las calles perjudicando aún más la imagen urbana del sector.
- Una mayor cantidad de vehículos genera mayor inseguridad vial, la gran saturación vehicular existente puede generar riesgos de accidentes de tráfico y lesiones tanto para peatones como conductores, perjudicando la tranquilidad de la población.
- La gran demanda de circulación de vehículos significa mayor emisión de contaminantes atmosféricos, por lo que la saturación de estos puede afectar la calidad del aire y salud de la población local.
- A pesar de la disponibilidad de variedad de avenidas y calles en el sector, la población no se puede dar abasto debido a la movilidad limitada y simultánea que se producen a ciertas horas del día generando cuellos de botella y desorden vehicular, lo cual genera el bloqueo de vías de conexión importantes hacia otros distritos de la ciudad, lo cual significa

5.6. Seguridad urbana

En cuanto al estudio de seguridad urbana neto del sector se tiene como referencia la estadística de las dos comisarías localizadas en el distrito de Jacobo Hunter, esto nos ayuda a tener un panorama más claro en cuanto a seguridad urbana dentro de nuestro sector de estudio. Se puede ver que la inseguridad ciudadana ha disminuido con respecto a años anteriores; sin embargo, sigue existiendo puntos críticos de constante preocupación, como lo que sería la Av. Andrés Avelino Cáceres.

Se ha priorizado las cinco causas principales que generan la inseguridad ciudadana dentro del sector de intervención. Las cuales serían:

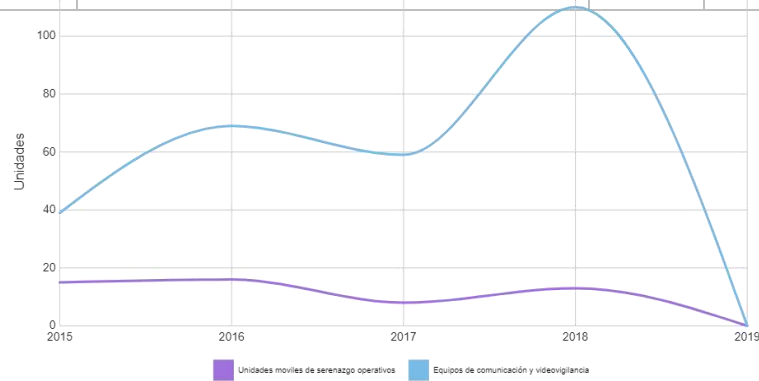
1. Actores de riesgo social que propician comportamientos delictivos.
2. La falta de espacios públicos seguros como lugares de encuentro ciudadano.
3. La débil participación de parte de la población, sociedad civil y sector privado en la seguridad ciudadana.
4. Baja cobertura de la gestión pública en cuanto a medidas de seguridad.
5. Presencia de excesivo comercio informal que genera aglomeración y saturación de la vía.

Modalidad de patrullaje integrado

A. Servicio de serenazgo por distrito

	Estadísticas de la criminalidad y seguridad ciudadana en el sector	2015	2016
1	Servicio de patrullaje a pie		X
2	Servicio de patrullaje motorizado		

3	Servicio de patrullaje Unidad Móvil (Autos y/o camioneta)	X	X
4	Distribución de Cámaras de Video Vigilancia.	X	X

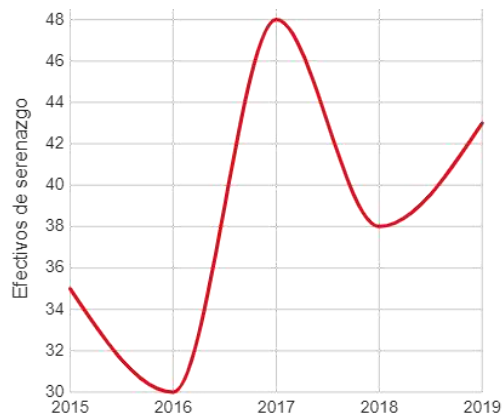


Cuadro N° 11: Estadísticas de la criminalidad y seguridad ciudadana en el sector de estudio.

Fuente: DATACRIM, INEI

- Equipos de seguridad y unidades de serenazgo: En el año 2018 se tiene registrado el mayor número unidades móviles y equipos de videovigilancia. En el año 2019, el distrito de Jacobo Hunter no registra equipos de comunicación y video vigilancia, y contaba con 0 unidades móviles de serenazgo operativos

Número de efectivos de serenazgo a fin de año, en Jacobo Hunter



Fuente: DATACRIM, INEI

- Servicios y efectivos de serenazgo: En el año 2017 se registra el mayor número de efectivos de serenazgo, en el año 2019 vemos una cifra considerable siendo el segundo año mayor cantidad de efectivos.

B. Patrullaje integrado según frecuencia

	Estadísticas de la criminalidad y seguridad ciudadana en el sector	Diaria	Interdiaria	Mensual
1	Frecuencia de servicio de patrullaje integrado (según municipalidad Jacobo Hunter)		X	

C. Plan de seguridad ciudadano

	Estadísticas de la criminalidad y seguridad ciudadana en el sector	2015	2016
1	Plan de seguridad ciudadano formulado por el comité distrital (Jacobo Hunter)	X	X

A. **Análisis de la estructuración espacial**

1. Población flotante y permanente

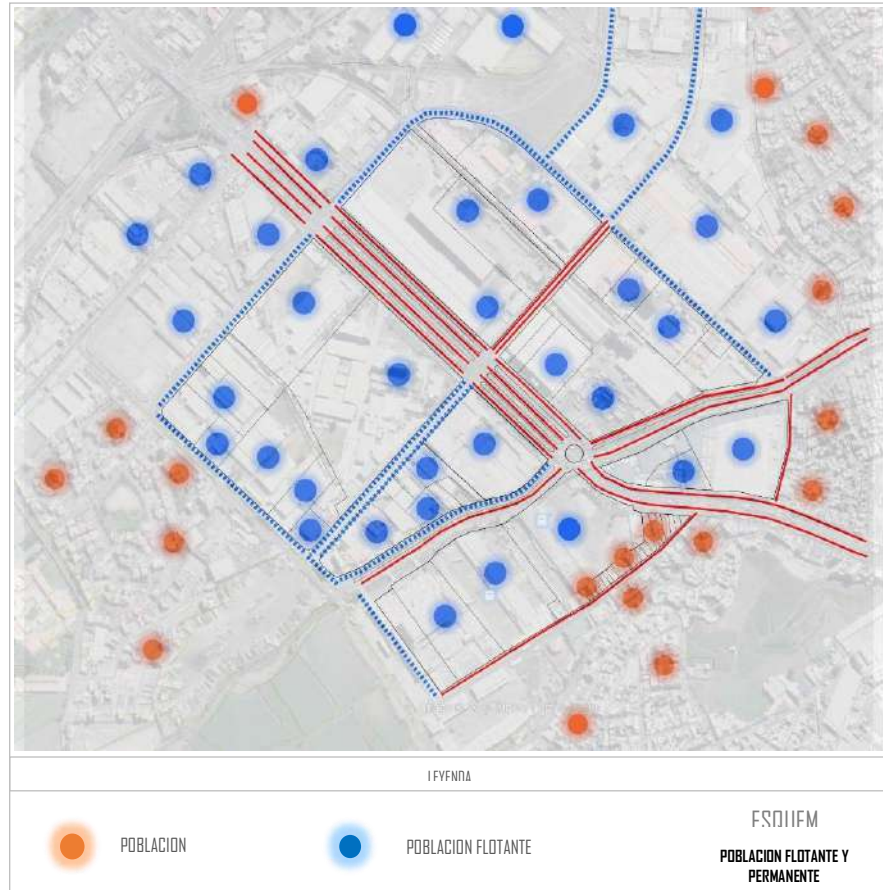


Imagen N° 54: Mapeo de población flotante y permanente existente

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

En el mapeo de población flotante y permanente se observa en los puntos azules aquellos sectores donde se encuentra la población flotante y en los puntos rojos se concentra la población permanente.

Considerando como población flotante a aquellos habitantes que solo recorren el sector, o visitan los equipamientos existentes como comercio, o trabajan en la zona industrial existente, mas no residen en el sector, es importante mencionar que la sociedad es cambiante y la población flotante es parte del resultado de esta transformación. En los casos en que la población flotante supera proporcionalmente a la cantidad de población residente, se observa un incremento en

la delincuencia. Usualmente en las grandes ciudades es donde existe una mayor concentración de pobladores flotantes.

En el caso de la población permanente, consideramos todas aquellas zonas donde existe residencia y en este caso es la zona que se encuentra desplazada alejada de todo el sector industrial, e incluso es la calle Ernesto Gunter el límite entre la zona de la población flotante y la población residente. La zona residencial se niega totalmente a la interacción con el sector industrial desarrollando todas sus actividades únicamente en el interior de este espacio, es por ello que es necesario entender como los fenómenos sociales han influido en la construcción social de hoy en día.

2. Actividades de población



Imagen N° 55: Mapeo de actividades opcionales, obligatorias y sociales

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

Estamos considerando las actividades obligatorias según las necesidades de la población permanente, como ya mencionamos existen zonas residenciales aledaños al sector de estudio, en ese caso las actividades que se realicen entorno a estos sectores serán consideradas obligatorias ya que son actividades que se deben realizar en cualquier tipo de condiciones; como, por ejemplo: Dirigirse al trabajo, ir al colegio o ir a una tienda cercana. Consideramos la zona del parque industrial como una actividad obligatoria concentrada en sí mismo, por lo que no lo hemos expresado en el mapeo. En cuanto a las actividades opcionales consideramos como tareas que la población puede elegir realizar o no y que el entorno brinda la oportunidad que estas sean agradables y placenteras, en este caso considerando las actividades que se realizan dentro y fuera de los terminales ya que la gente se concentra en los comercios ubicados en la vía y comparte con otras personas.

En actividades sociales estamos considerando actividades que requieren gran flujo y concentración de personas y espacios que brinden servicios donde permita que la gente disfrute del entorno urbano y lo pueda contemplar, siendo estos el Centro comercial Paseo Central, Gratersa y Tiendas Martin

3. Ocupación espontanea espacial

- Informalidad:

La saturación de actividad comercial ambulatoria dentro del sector de estudio ha generado consecuencias sociales, económicas y ambientales. Los puntos de concentración más frecuentes son en los alrededores de la Av. Andrés Avelino Cáceres, la Av. Vidaurrazaga y los límites con los terminales que se encuentran en el sector; este acto ha generado la invasión y ocupación de áreas verdes, las vías próximas y otros espacios públicos y privados.

Actualmente el comercio ambulatorio que se genera en la zona no es una actividad controlada ni planificada.

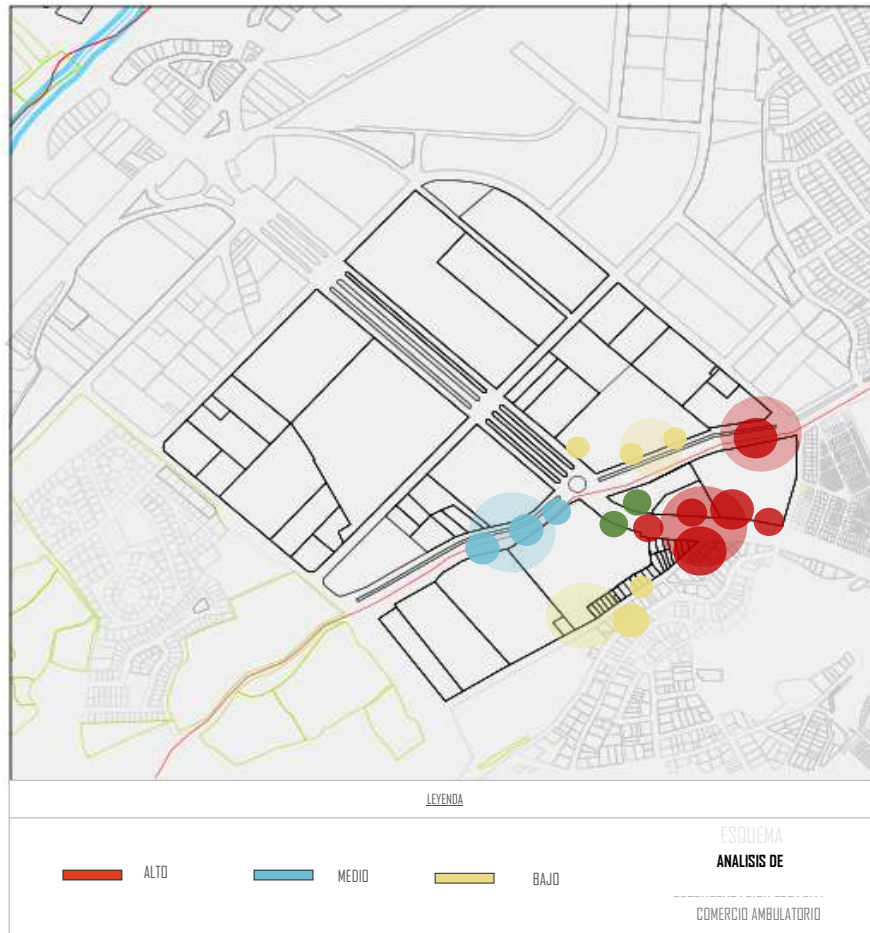


Imagen N° 56: Mapeo de comercio informal y ambulatorio

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

Tipos de comercio ambulatorio

- A. *Venta de productos y servicios ambulatorios:* En este caso hablaríamos de la compra de productos de pequeñas cantidades deambulando la vía.



Imagen N° 57: Comercio ambulatorio Av. Arturo Ibáñez

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

B. Venta de productos o servicios en un ambiente fijo: En este caso estaríamos hablando sobre invasión de las calles en donde tiene una ubicación fija donde realiza el comercio ambulatorio.



Imagen N° 58: Comercio ambulatorio Av. Andrés Avelino Cáceres

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

B. Análisis de las cualidades urbanas

1. Legibilidad

1.1. Estructura física

Dentro de estructura física vamos a analizar cinco elementos importantes que componen la imagen urbana del sector según el estudio de Kevin Lynch, esto ayudará a entender mejor la organización del espacio.

- a) **Sendas:** Son aquellos canales por los que se mueve el observador (calles, veredas, sistemas de tránsito). Estamos considerando el análisis en dos elementos, siendo el primer elemento el que concentra mayor flujo y articula con otros sectores (Av. Miguel Forga, Av. Los Incas, Av. Andrés Avelino Cáceres, Ernesto Gunther y Arturo Ibáñez). El segundo elemento es el de menor circulación, es decir vías de tránsito poco fluido. (Calle Arturo Ibáñez, Cayetano Arenas, Víctor Lira, Calle Jacinto Ibáñez, Juan Barcleay y Ambrosio Vucetich).
- b) **Bordes:** Se considera a los límites divisorios entre diferentes elementos o sectores (distritos, riberas, cortes de tren, etc.) En este caso se considera la separación de la torrentera ubicada en la Av. Los Incas y Arturo Ibáñez, el sector agrícola también es considerado como bordes y los límites con el distrito de José Luis Bastamente y Rivero y Jacobo Hunter, también vamos a considerar los cambios en tipologías o distribución urbana.
- c) **Nodos:** Son puntos estratégicos de la ciudad que las personas utilizan como centro de actividad y convergencia. Estamos considerando los puntos de convergencia como los paraderos, esquinas que concentran flujos y el puente peatonal.

d) Hitos: Son aquellos espacios significativos en la forma urbana (edificios, letreros, negocios). En este caso tenemos el terminal terrestre de transporte, Centro comercial Paseo central, terminal Flores hermanos, Senati, Gratersa Tiendas Martin.

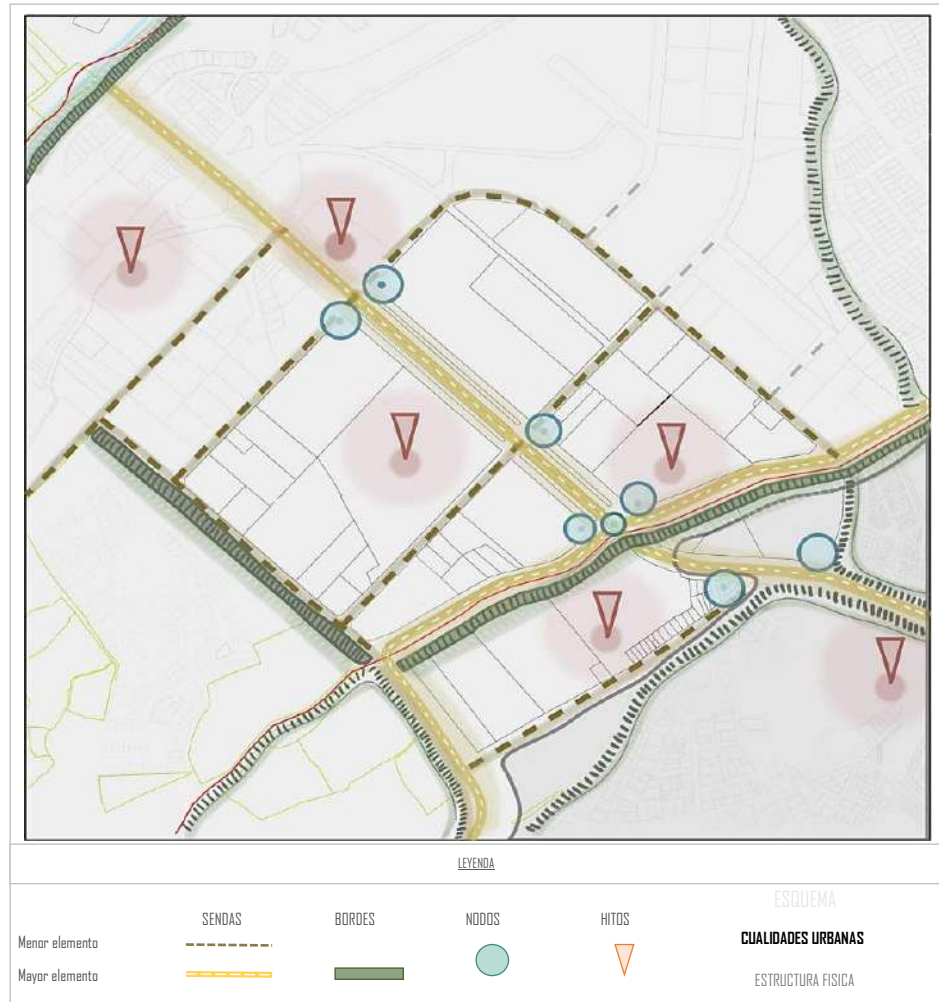


Imagen N° 59: Mapeo de cualidades urbanas (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

2. Escala

Se consideró capturar fotografías de las principales calles y avenidas del sector para evaluar y analizar la escala humana y así entender la percepción de los habitantes respecto a las edificaciones existentes, entendiendo que en las ciudades para la gente los espacios urbanos deben ser amables con sus habitantes.

Frank Ching en su libro *Arquitectura: forma espacio y orden* indica que la escala es la forma en que percibimos las dimensiones de un elemento constructivo respecto a otro y como se observa en las fotografías, la escala humana existente no se encuentra en proporción a los habitantes que recorren el sector, para tener una referencia de un habitante se consideró la altura de un usuario con 1.60 m de altura. En el sector, la Avenida Los Incas, una de las principales avenidas presenta cercos perimetrales de aproximadamente 4 metros, estos elementos se niegan totalmente a los habitantes que recorren las avenidas, por otro lado en la Avenida Miguel Forga se observan edificaciones con techos altos para permitir el ingreso y la operatividad de distintas maquinarias de gran tamaño, en relación a esto en zona se observa que la escala existente imposibilita el encuentro con otro, siendo esta una avenida únicamente de paso.

En conclusión, en el sector el tipo de edificaciones existentes de diseño industrial presentan particularidades que permiten la funcionalidad de las actividades propias del uso como amplios espacios con grandes alturas, pero son estos aspectos generan la evidente falta de proporción de escala respecto a los habitantes que recorren la zona.



Imagen N° 60: Relación a escala en Av. Andrés Avelino Cáceres

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

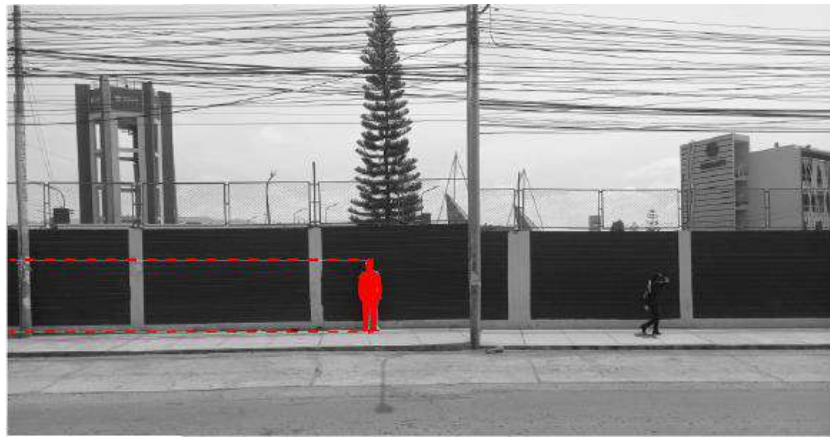


Imagen N° 61: Relación a escala en Av. Miguel Forga

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia





Imagen N° 62: Relación a escala en Calle Arturo Ibañez

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia



Imagen N° 63: Relación a escala en Av. Los Incas

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

5.7. Identidad

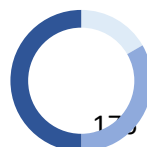
La identidad del lugar tiene que ver con la identidad personal de la persona en relación al medio físico en el que habita o convive, a través de ideas, comportamientos, preferencias, etc. Esta identidad permite crear una imagen significativa del espacio y esto ayuda a fomentar la apropiación y responsabilidad de este lugar y lo que sucede allí.

En cuanto al trabajo de campo del sector de estudio se realizaron encuestas a diferentes grupos de personas, dividiendo el estudio en dos partes, población flotante o visitantes y población permanente, en este caso personas que poseen su centro de trabajo o estudio en el sector. Las observaciones fueron anotadas y las escenas captadas en registros fotográficos, material que fue analizado posteriormente con el mismo procedimiento aplicado a las opiniones. La experiencia vivida en estas visitas ha sumado en el momento de realizar el análisis.

Percepción y valoración

Las encuestas realizadas fueron enfocadas en cuanto a la percepción, valoración y las oportunidades sociales que este sector ofrece a las personas. Esto nos ayudara a entender si existe un sentido de identidad de parte la población hacia este sector de la ciudad y si lo ven como una posible zona potencial a desarrollar.

a) Población permanente:



Edades	
25-35	17%
35-50	33%
50+	50%

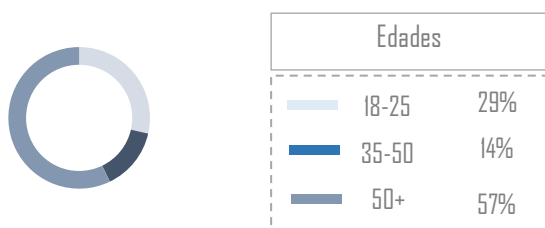
Población permanente



Fuente: Elaboración propia

Según las encuestas realizadas a este tipo de población podemos concluir que, en cuanto a la imagen y percepción del espacio se puede ver que las personas no consideran el sector como un punto atractivo o turístico de la ciudad, sin embargo, lo ven como una zona potencial de encuentro y reunión. A pesar de las carencias que evidentemente posee el espacio lo consideran funcional y accesible para todo tipo de personas, teniendo como resultado un espacio con puntos críticos a tratar, pero que a pesar de ello brinda en cierta medida confort y oportunidades de encuentro.

5.8. Población flotante:



Población flotante



Cuadro N° 12: Cuadro de percepción y valoración P. Flotante
 (Guillen-Morales,2023)
 Fuente: Elaboración propia

Según las encuestas realizadas a este tipo de población podemos concluir que, en cuanto a la imagen y percepción del espacio se puede ver que de igual manera que la población permanente este grupo no considera el sector como un punto atractivo, indicando que faltaba mucho por mejorar para que este pueda generar interés visual en los visitantes, a diferencia de la población permanente existe una fuerte contradicción en cuanto a la posibilidad de reunión y encuentro ya que no cuenta con los elementos necesarios para brindar confort, funcionalidad y accesibilidad para que todos puedan disfrutar de este espacio. Los encuestados indicaron que las carencias existentes no solo degradan la imagen de la ciudad sino generan un vacío urbano dentro de ella, el cual se necesita tratar.

Podemos concluir según las encuestas realizadas que, si existe cierto sentido de arraigo por parte de las personas que conviven mayor tiempo dentro del sector, por lo tanto,

es posible desarrollar la identidad tratando los puntos críticos indicados.

C. Análisis de las cualidades ambientales

1. Elementos existentes

El sector de estudio se encuentra en un área semirrural, el gran porcentaje de las áreas verdes existentes son parte de suelo agrícola, las cuales se encuentran en proceso de consolidación urbana. Las áreas verdes rurales no cumplen el rol de compensación ambiental que requiere el sector, ya que se encuentran en el borde del área generando una interface entre la escala urbana y ambiental (rural).

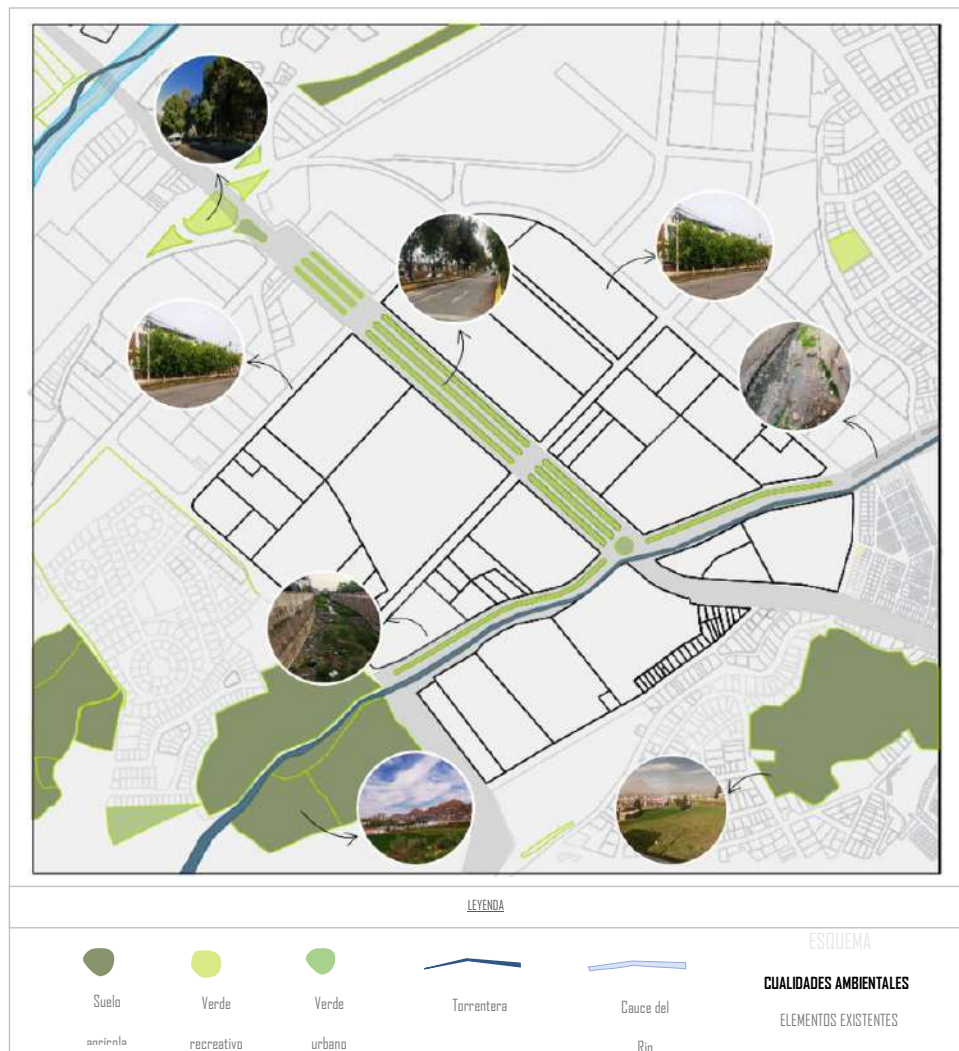


Imagen N° 64: Mapeo de elementos naturales existentes (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

El sector analizado carece de áreas verdes tanto urbanas como recreativas. Los elementos que encontramos en el sector son en su mayoría suelo agrícola como ya mencionamos y verde urbano que sirven como acompañamiento de las vías y bermas, en menor porcentaje encontramos verde recreativo como lo serían parques y pequeñas plazas. Se encuentra también elementos importantes a considerar como la torrentera que pasa por avenidas estratégicas y el Rio Chili que se encuentra al límite de nuestro sector de estudio.

2. Contaminantes ambientales

a) Contaminación por residuos sólidos

Según lo analizado el manejo de recojo y control de residuos sólidos se realiza de manera deficiente debido a la falta de personal capacitado para la prestación del servicio y la falta de conciencia ambiental de la población.

Servicio de recolección de residuos sólidos sector de terminal terrestre.

Nombre del Establecimiento	N° Muestras	Peso Kg							
		Día 0 16/06/15	Día 1 17/04/15	Día 2 18/04/15	Día 3 19/04/15	Día 4 20/04/15	Día 5 21/04/15	Día 6 22/04/15	Día 7 23/04/15
Terminal terrestre	09	18.64	11.54	14.64	10.82	9.54	15.26	17.5	10.68
Terrapuerto	04	14.52	10.2	2.54	4.68	4.72	6.4	5.4	4.2

Nombre	Cantidad de puestos efectivos	Per Terminal (Kg/día)	Generación Per Puesto (Tn/día)	Generación Total de RR. SS en Terminal (CORATTSA)
Terminal terrestre	145	182.14	0.0014	0.71
Terrapuerto	117	124.75	0.0013	
Generación Total de residuos en el terminal	262	153.45	0.0027	

Cuadro N° 13: Generación per cápita del terminal terrestre

Fuente: Análisis del manejo de residuos sólidos en el distrito de Jacobo Hunter, Repositorio UNSA

El recojo de residuos para la zona comercial del Terminal terrestre es diario en los horarios de 4:00 -6:00 hrs y de 9:00 - 10:00 hrs.

Como se puede la cantidad de residuos generados solo en los terminales es una muestra de la falta de conciencia ambiental de la población e la ineficiente gestión pública.

El servicio de limpieza pública se brinda a la zona comercial de la Urbanización Terminal Terrestre donde se sitúan a parte de la empresa CORATTSA el Terminal de papa y dos centros comerciales donde emite una considerable generación de residuos sólidos.

Nombre	Per Comercio (Kg/día)	Generación Total de RR. SS en zona comercial Ton/día
Mercado mayorista de tubérculos, granos y derivados "ASOCOMAT"	244.67	0.27
Centro Comercial "Virgen del Rosario"	11.59	
Centro Comercial "Galería San Pedro"	10.91	
Generación Total de residuos	267.17	

Cuadro N° 14: Generación per cápita del terminal terrestre

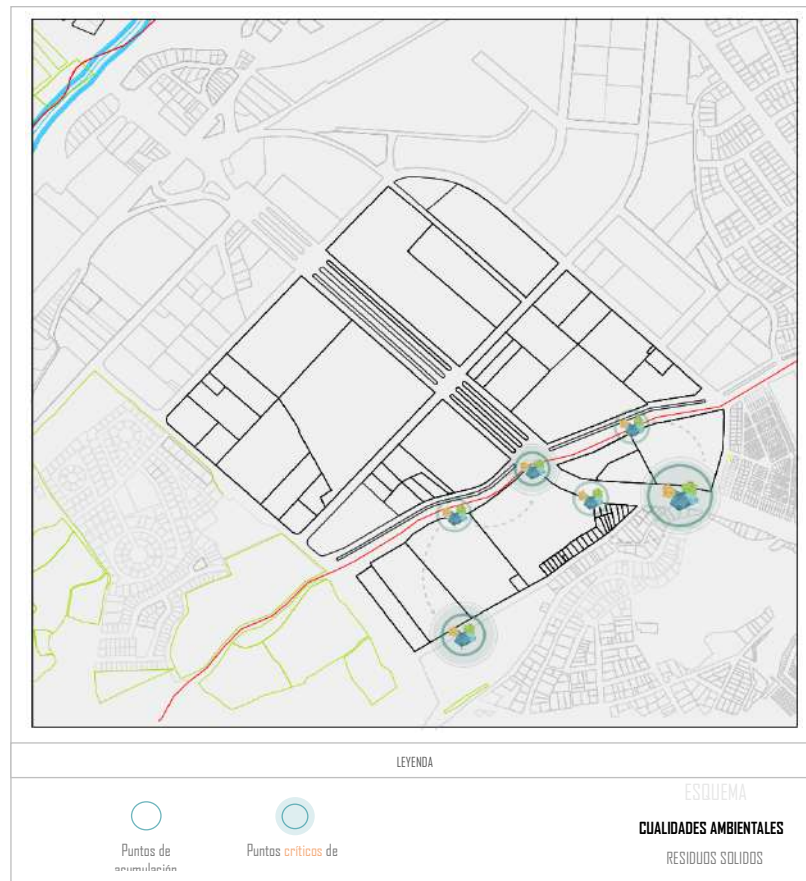
Fuente: Análisis del manejo de residuos sólidos en el distrito de Jacobo Hunter, Repositorio UNSA

La frecuencia de recolección por las unidades motorizadas recolectoras es de 2 veces por semana de lunes a jueves, también se cuenta con personal de limpieza público.

Puntos críticos: Se debe señalar que a pesar del servicio de limpieza que se presta existen zonas críticas de acumulación de basura. El manejo inadecuado de los residuos sólidos es más evidente en las calles, torrenteras y riberas del río; lo cual constituye no solo una fuente de contaminación sino un aspecto ambiental significativo por el impacto social

incrementando el riesgo a la salud, impacto paisajístico, mal olor y proliferación de vectores (insectos, roedores, parásitos, otros). Los puntos críticos identificados son la torrentera, el terminal terrestre y las calles Zegarra Ballón con Andrés Avelino Cáceres.

Algunas de las razones por las cuales existe un mal manejo de los residuos sólidos es por la desinformación para la selección o clasificación de los residuos domésticos, la falta de conocimiento de los horarios y frecuencias de recolección municipal, la ausencia de contenedores estratégicamente ubicados, entre otros.



*Imagen N° 65: Mapeo de acumulación por residuos sólidos
(Guillen-Morales,2023)*

Fuente: Elaboración propia



Imagen N° 66: Acumulación de residuos sólidos en el sector

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

b) Contaminación por ruidos

La mayor fuente de contaminación auditiva que encontramos es debido a la alta demanda de vehículos en el sector. El número de vehículos aumentó en un 226 % entre el año 2000 y el 2015, llegando a 182.550 (ALG-INYPSA-TMB, 2010). Este fuerte incremento ha conllevado un constante aumento del tráfico y hace que el colapso de las vías de tránsito sea cada vez más inminente, Por otra parte, la presencia de los terminales de transporte genera la sobre saturación de las vías las cuales no están preparadas para estos eventos provocando acumulaciones de tránsito, e imposibilitando el paso en ciertas horas del día. Cabe resaltar que gran parte del transporte público utiliza una flota de vehículos bastante anticuada y altamente contaminante.

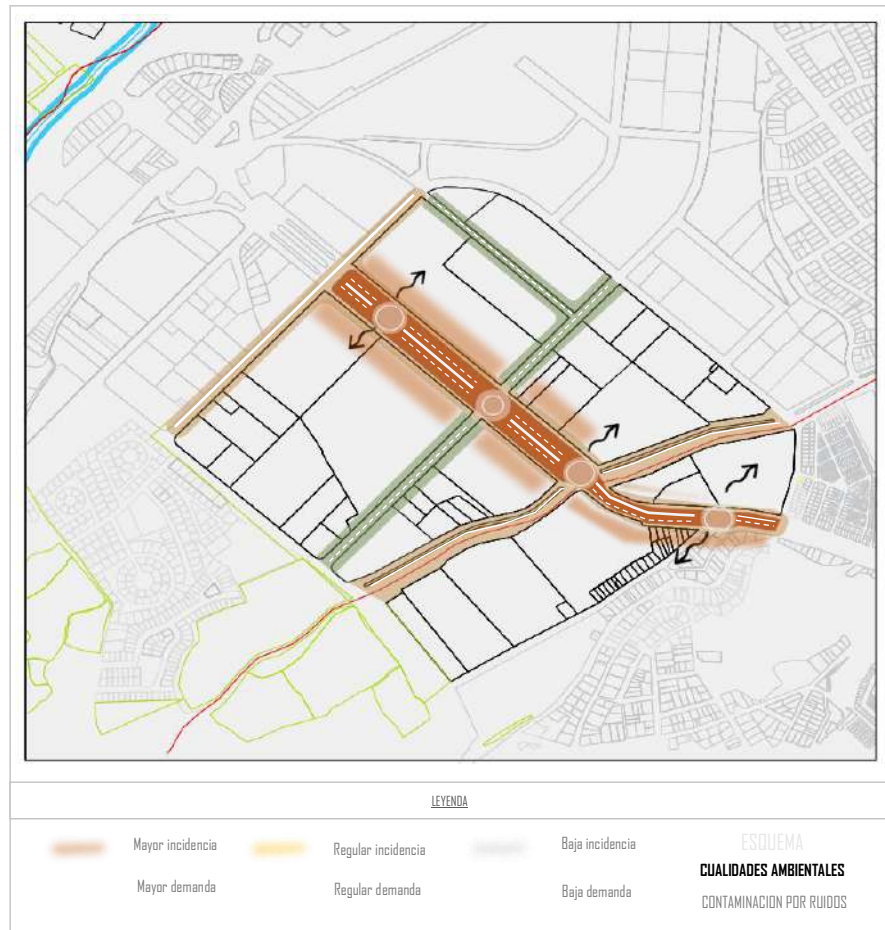


Imagen N° 67: Mapeo de contaminación por ruido (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

c) Contaminación visual

De manera integral, en el sector estudiado, existe contaminación visual, debido a la presencia indiscriminada de:

- Anuncios y Letreros
- Por cables aéreos de telefonía y televisión por cable, así como también postes de media tensión que se ubican en los principales ejes de actividad.
- Presencia de comercio ambulatorio de manera excesiva, lo que genera puntos de concentración sobre saturados.
- Infraestructura precaria y elementos urbanos en mal estado.

- Presencia excesiva de residuos orgánicos acumulados.



Imagen N° 68: Contaminación visual en el sector de estudio

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

d) Contaminación por torrenteras

El sector del terminal terrestre cuenta con la torrentera de Mariano Melgar con un área total de 21,857.64 M2 (superficie tomada al eje), esta se encuentra con un nivel crítico de contaminación ya sea por residuos sólidos como por las descargas de aguas servidas de algunas viviendas y centros feriales, como es el caso del Sector Avelino Cáceres, sobre todo en la torrentera que discurre al lado de la Av. Los Incas la cual está sujeta a un mayor porcentaje de inundaciones pluviales y erosión fluvial.

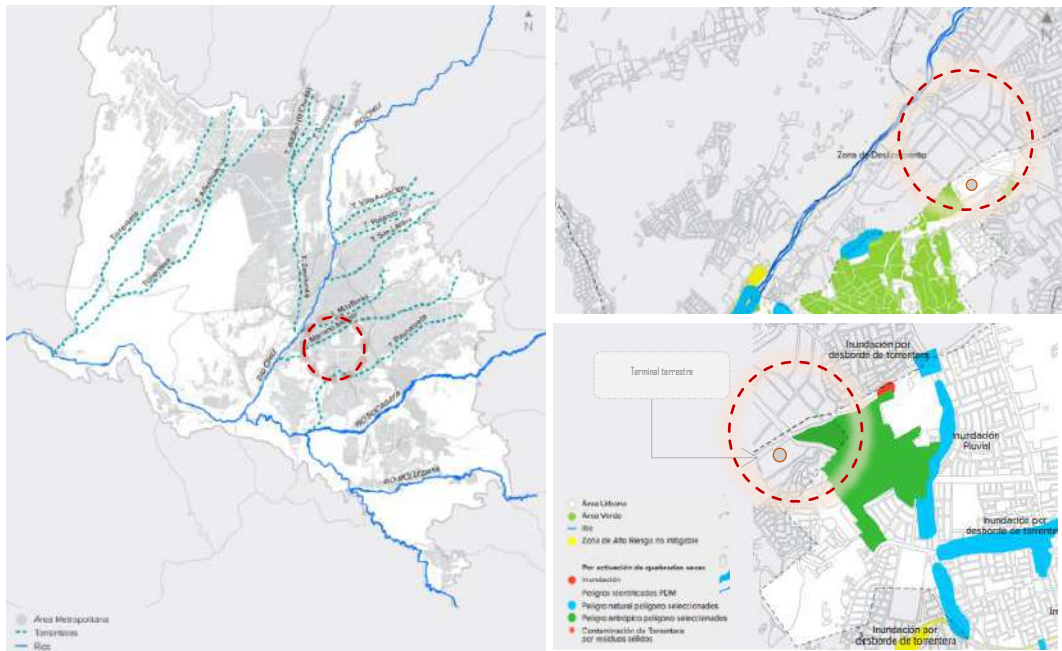


Imagen N° 69: Mapa de riesgo ante activación de Torrentera

Fuente: Análisis del manejo de residuos sólidos en el distrito de

Jacobo Hunter, Repositorio UNSA



Imagen N° 70: Torrentera Los Incas

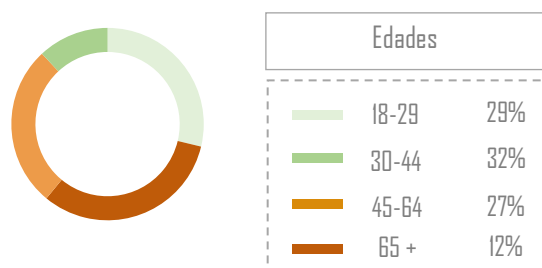
(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

5.9. Análisis socioeconómico

5.9.1. Grupo etario

El distrito de Jacobo Hunter cuenta con una población estimada al 2015 de 46,216 habitantes y es considerado uno de los diez distritos más poblados de Arequipa Metropolitana. Con respecto a la composición de la población se puede mencionar que el 50.3% son mujeres y el 49.7% son varones. ¹¹ INEI Análisis Socioeconómico



GRUPOS DE EDAD Y SEXO	TOTAL
DISTRITO JACOBO HUNTER	36 231
Hombres	17 056
Mujeres	19 175
DE 18 A 29 AÑOS	10 420
Hombres	5 166
Mujeres	5 254
DE 30 A 44 AÑOS	11 667
Hombres	5 468
Mujeres	6 199
DE 45 A 64 AÑOS	9 816
Hombres	4 404
Mujeres	5 412
DE 65 A MAS AÑOS	4 328
Hombres	2 018
Mujeres	2 310

Cuadro N° 15: Población por edades en distrito de Jacobo Hunter

Fuente: INEI (2016)

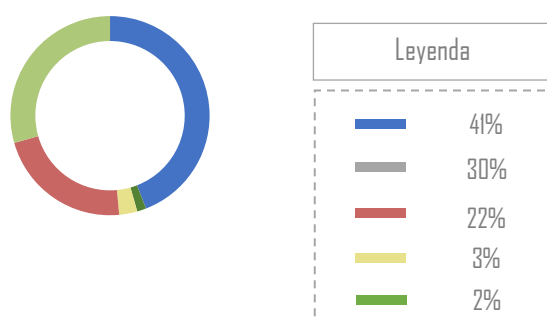
En cuanto al sector de estudio analizado, debido a la diversidad de actividades que se encuentra en el sector no hay un grupo etario específico que predomine, sino que se encuentran personas de diferentes edades y perfiles profesionales. Sin embargo, se puede

afirmar que es posible encontrar desde jóvenes hasta adultos y personas mayores en su mayoría, en un rango de edad entre los 25 y 55 años. Esto se a la presencia de institutos e universidades aledañas al sector y a que muchas personas en este grupo etario utilizan el transporte interprovincial para viajar a diferentes lugares del Perú por motivos laborales, de turismo o personales.

5.9.2. Fuentes de empleo

El sector analizado brinda variedad de fuentes de empleo, la diversidad de actividades presente este sector permite ser una fuente importante de empleo en la ciudad. Se pueden encontrar:

- a) Transporte y Logística: Empresas de transporte de carga, empresas de mensajería y courier, empresas de servicios logísticos y empresas de servicios de encomiendas.
- b) Comercio: Tiendas de abarrotes, bodegas, restaurantes, panaderías, ferreterías, farmacias, entre otros.
- c) Industria: El parque industrial de Arequipa cuenta con diversas empresas que se dedican a la producción y fabricación de maquinarias, productos textiles y confecciones, productos químicos, productos alimentarios, entre otros.
- d) Servicios: Las empresas que brindan servicios de limpieza, seguridad, mantenimiento y electricidad en el parque industrial son también una fuente importante de empleo.



TIPO DE ACTIVIDAD ECONÓMICA	TOTAL
Manufactura	41%
Comercio y desarrollo	30%
Transp. y comunicaciones	22%
Sect. financiero	3%
Sect. Educación	2%

Cuadro N° 16: Tipo de actividad económica en distrito de Jacobo Hunter

Fuente: INEI (2016)

- Población económicamente activa (PEA)

Con respecto a la PEA en Jacobo Hunter, el 47% de la población es trabajador independiente, 23% empleado, 19% obrero y el 11% restante es estudiante o trabaja en su hogar. Las principales actividades económicas en este distrito son la Manufactura (19.8%) y el transporte y comunicaciones (19.7%), seguido de la construcción (11.9%), la agricultura (11.6%) y el sector inmobiliario (10.7%). Esto implica que las actividades económicas desarrolladas por la población del distrito no son muy vulnerables, a excepción de la agricultura.⁹

Tipo de actividad económica	Porcentaje
PEA Adm. Pública y Defensa	5.1%
PEA Agricultura	11.6%
PEA Pesca	0.1%
PEA Minería	2.1%
PEA Manufactura	19.8%
PEA Sect. Educación	9.5%
PEA Electricidad, Gas y Agua	0.4%
PEA Construcción	11.9%
PEA Rest. y Hoteles	8.6%
PEA Transp. y Comunicaciones	19.7%
PEA Sect. Financiero	0.6%
PEA Sect. Inmobiliario	10.7%

Cuadro N° 17: PEA por actividad económica.

Fuente: DATACRIM, INEI

En cuanto al sector analizado, sabemos que el sector de los terminales y el parque industrial son una importante fuente de empleo a la ciudad. No se tienen datos precisos sobre la población económicamente activa en el sector de estudio, pero se puede afirmar que la cantidad de personas que trabajan en este sector es significativa.

Sabemos que el parque industrial cuenta con una variedad de empresas, según el ministerio de producción cuenta con 169 empresas registradas en diferentes sectores, de las cuales 90% son micro y pequeñas empresas. Esto nos sugieren que muchas personas trabajan en estas pequeñas empresas debido al alto grado de empleabilidad.

Otra actividad predominante en el sector es la de transporte y comunicaciones, debido al gran volumen de personas que transitan por los terminales y a las actividades que se generan alrededor de estos, esto ha generado que una parte importante de la población económicamente activa de la región esté vinculada con el sector de transporte y logística.

A pesar que no se disponga de datos específicos sobre la PEA en el sector analizado se puede afirmar que es un importante centro de empleo en la ciudad y que existen diferentes sectores y oportunidades para que las personas puedan trabajar.

Turismo

Si bien la presencia del terminal terrestre de Arequipa se relaciona con la actividad turística del distrito, no es considerado una zona turística como tal, ya que se trata de un área industrial en su gran parte con actividades comerciales complementarias.

Sin embargo, aunque no sea un destino turístico en sí mismo, los visitantes pueden aprovechar la cercanía de lugares turísticos como el centro histórico de Arequipa, entre otras actividades aledañas al sector.

CAPITULO VI
MARCO PROPOSITIVO

6. MARCO PROPOSITIVO

6.5. Plan estratégico sector terminal terrestre

La concepción de la planificación estratégica define una visión a futuro, considera el uso de instrumentos que permite identificar las áreas donde nuestro sector analizado debe concentrar sus esfuerzos con el objetivo de lograr su desarrollo funcional.

Estos instrumentos son:

- El Análisis F O D A
- El diseño de escenarios futuros

El diseño de escenarios futuros

El planteamiento de una serie de escenarios futuros es el instrumento que concluye los análisis de los procesos y tendencias para el futuro, ante la velocidad de los cambios y transformaciones, con márgenes de acierto y error, todo se desarrollará a un horizonte de 10 años, en que se implementará y desarrollará el Plan.

Delimitación del Fenómeno Analizado

Se analizará el sector de Andrés A. Cáceres a través de variables explicativas como son:

- Variable Social
- Variable Económica
- Variable Ambiental

- Variable Urbana

Con alcance de análisis según sea el caso:

- Sectoriales
- Distritales

6.5.1. Generación de escenarios

Para este análisis se propone tres escenarios:

- Escenario Tendencial: Este es un escenario pesimista o negativo si no se interviene.
- Escenario Ideal: Escenario optimista o positivo es idealista.
- Escenario Real: Es el resultado de la interpolación de los primeros y lo que desarrollaremos.

A. Escenario tendencial

ESCENARIO TENDENCIAL

VARIABLES

SOCIAL

- El comercio informal de Andrés a. Cáceres se incrementa en el sector y se expande de manera negativa generando una mala imagen al sector.
- Incremento de la inseguridad ciudadana tanto en horarios nocturnos como diurnos.
- Falta de identidad hacia al sector creando un ambiente hostil para todos lo que lo visitan
- Falta de integración a las personas con discapacidad por la inaccesibilidad al espacio público y equipamientos principales.

AMBIENTAL

- Degradación de la zona por excesiva contaminación auditiva, ambiental, visual.
- Depredación de la campiña y áreas verdes por apropiación del uso comercial
- Foco infeccioso por la acumulación de residuos sólidos en la torrentera Los Incas y el comercio ambulatorio.

ECONOMICO

- El aumento del comercio informal afecta a los comerciantes y empresas formales en el sector.
- Degradación del valor del suelo en el sector por el incremento del comercio ambulatorio
- El posicionamiento del comercio informal dificulta el ingreso de nuevas empresas formales al sector

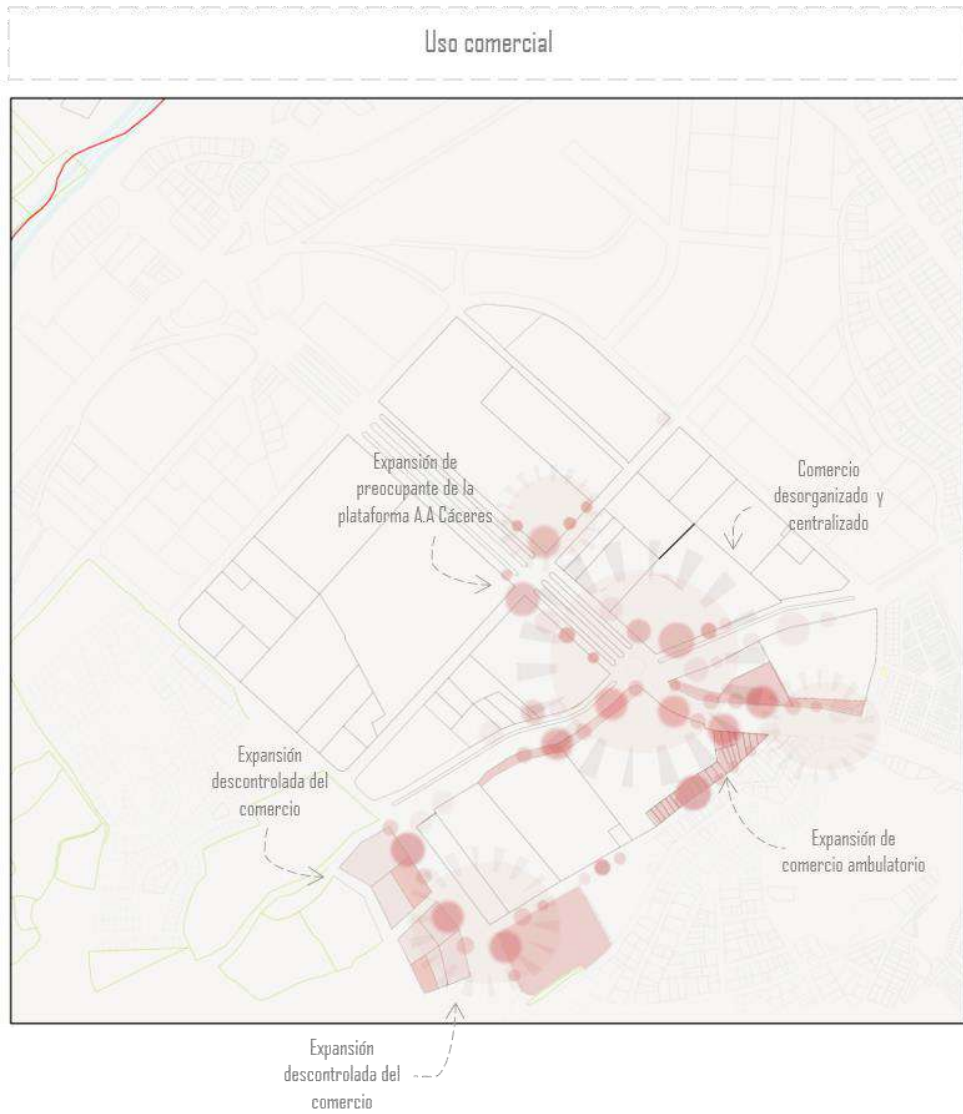
URBANO

- Se relega el valor del peatón debido al aumento de la demanda de transporte y tránsito vehicular.
- Saturación y excesiva congestión vehicular debido al incremento del parque automotor.
- Desplazamiento del uso residencial colindante al sector por la expansión de usos especializados
- Se torna un ambiente hostil para visitas y termina siendo un espacio marginado.

Sistema de espacios abiertos



Apropiación del
comercio en zonas
agrícolas



*Imagen N° 71: Mapeos de sistemas abiertos y uso comercial
Escenario tendencial (Guillen-Morales,2023)
Fuente: Elaboración propia*

B. Escenario ideal

ESCENARIO IDEAL

VARIABLES

SOCIAL

- Se formaliza todo el comercio informal de manera que no se permita el ingreso de ambulantes.
- Por el incremento de la seguridad pública, se elimina la inseguridad en el sector indistintamente del horario.
- Espacios públicos accesibles y agradables para todo tipo de personas.
- Óptimo desarrollo de la vida urbana al tener un espacio agradable.

AMBIENTAL

- Incremento de las áreas verdes del sector y protección a los espacios agrícolas.
- Potenciar la presencia de la torrentera como un borde paisajístico.
- Eliminación de contaminación auditiva por el desplazamiento del parque automotor.
- Se elimina la contaminación visual y ambiental del sector.
- Aparición de edificaciones sostenibles

ECONOMICO

- El sector se vuelve una de las principales potencias económicas de la ciudad por los distintos servicios que ofrece a la ciudad.
- La eliminación de la informalidad mejora la economía del sector, atrayendo más empresas formales por el mejoramiento del servicio y su contexto.
- Centralización del comercio ambulatorio fomentando la convivencia entre comerciantes y ambulantes

URBANO

- El uso residencial forma parte del sector generando un mayor dinamismo entre los usos complementarios
- Se evita el crecimiento desmedido de la actividad comercial hacia zonas no aptas.

Sistema de espacios abiertos



Conservación de
espacios agrícolas

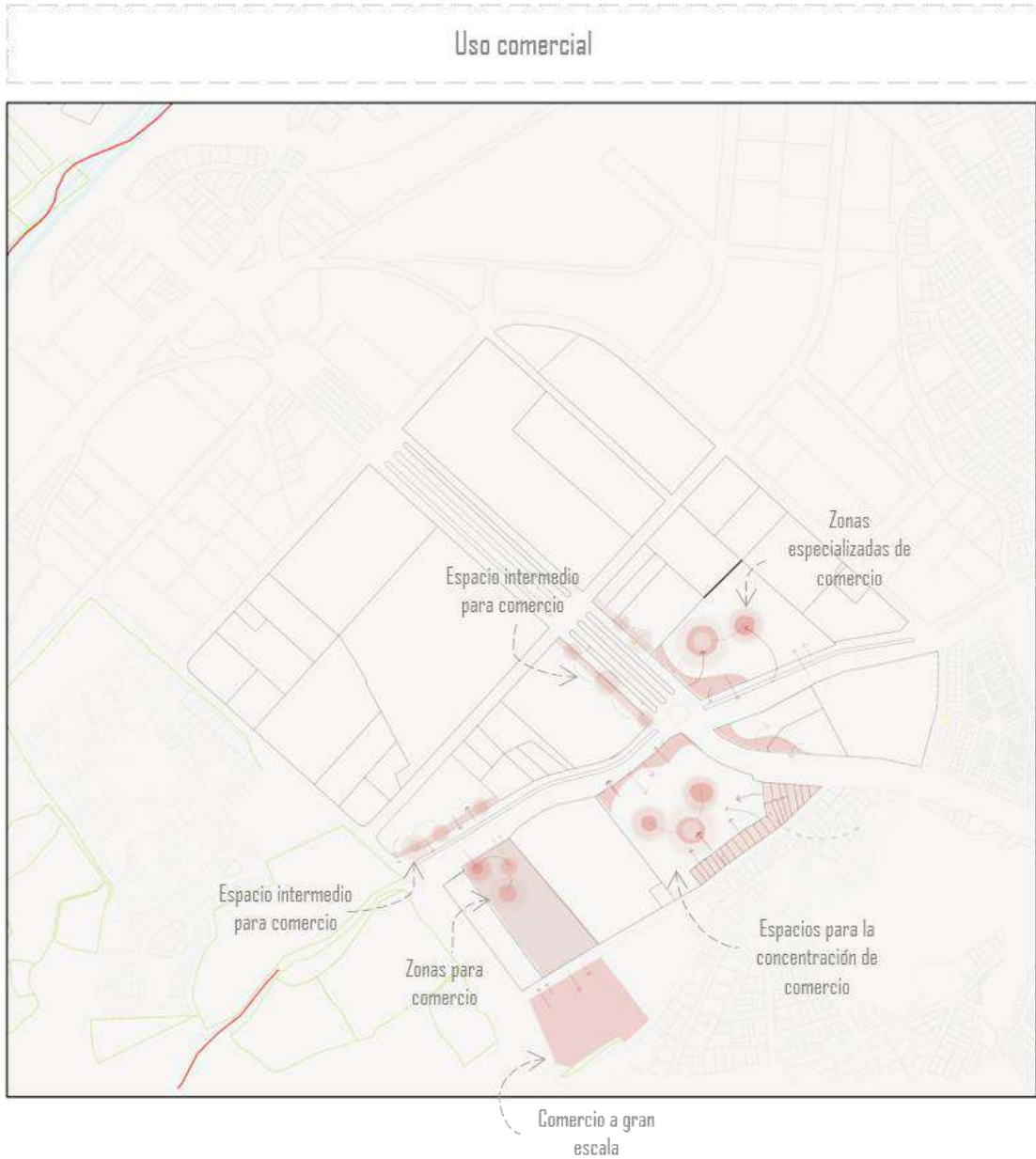


Imagen N° 72: Mapeos de sistemas abiertos y uso comercial Escenario ideal (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

C. Escenario real

ESCENARIO REAL

VARIABLES

SOCIAL

- Agrupación y reducción del comercio ambulatorio e informal en gran porcentaje
- Disminución de la inseguridad en gran parte en horarios diurnos y nocturnos
- Se fomenta la diversidad de usuarios y espacios accesibles para todo tipo de persona.
- Se incrementan espacios públicos participativos para introducir a los nuevos visitantes y fomentar espacios de encuentro.

AMBIENTAL

- Disminución de la contaminación auditiva por ordenamiento del tránsito vehicular y vías especializadas para el transporte público e interprovincial.
- Disminución de la contaminación visual generada por el mal aspecto del comercio informal
- Disminución de la contaminación ambiental por tratamiento de la torrenteras y mejor control en cuanto al recojo de residuos sólidos.
- Se promueve la cultura del reciclaje y renovación de residuos.
- Incorporación de espacios verdes con actividades dinamizadoras para la población

ECONOMICO

- La disminución y ordenamiento del comercio ambulatorio contribuirá con el mejoramiento del sector atrayendo empresas formales e inversionistas.

URBANO

- Incorporación de nuevos usos urbanos y actividades mixtas, para fomentar la diversidad urbana en el sector.
- Diseño de vías aisladas para el transporte público e interprovincial, disminuyendo el caos vehicular y los embotellamientos.
- Diseño de vías peatonales y vehiculares dando prioridad al peatón y jerarquizando flujos.
- Planificación y control del comercio evitando el crecimiento desmedido hacia zonas no aptas.
- Mejoramiento de la imagen urbana a través del tratamiento de fachadas y elementos urbanos.
- Incorporación de espacios multifuncionales que fomenten flujos externos y activen el sector a toda hora.
- Se lleva a cabo un Plan Urbano para el sector.

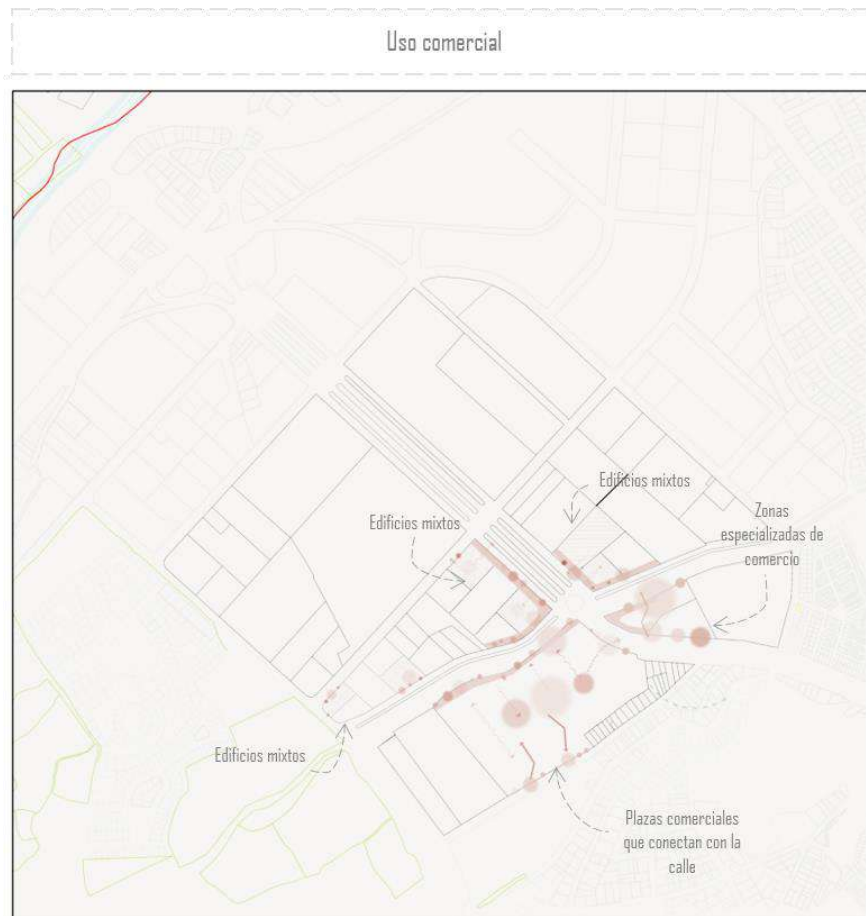




Imagen N° 73: Mapeos de sistemas abiertos y uso comercial Escenario real

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

El análisis FODA

Se utilizó el análisis FODA como herramienta de diagnóstico de carácter participativo que se efectúa con el fin de hacer una exploración de las condiciones actuales para lograr una visión mucho más acertada del diseño urbano, considerando las condiciones internas y externas del sector analizado.

En este análisis existen cuatro áreas con sus respectivas características que se combinan entre si y dos ámbitos de referencia mencionados a continuación:

- Fortalezas: Son los factores intrínsecos positivos propios para construir una visión.
- Oportunidades: Es la presencia de una posibilidad para alcanzar una visión
- Debilidades: También se conocen como limitaciones intrínsecas que dificultan el alcanzar la visión
- Amenazas: Son factores negativos que actúan oponiéndose y destruyendo los intentos para alcanzar la visión.

Para nuestro caso de estudio se determinaron cinco campos de análisis, entre los que tenemos:

- Social
- Ambiental
- Físico urbano
- Económico
- Gestión publico

ANALISIS ESTRATEGICO FODA			
<i>Ámbito Interno</i>		<i>Ámbito Externo</i>	
Fortaleza	Debilidad	Oportunidad	Amenaza

6.5.2. Aspecto Social

ASPECTO SOCIAL			
FORTALEZAS	OPORTUNIDADES	DEBILIDADES	AMENAZAS
<p>Variedad de grupos etarios que transitan en el sector, la actividad económica atrae distintos flujos ya sea de paso o de manera frecuente.</p>	<p>La concentración de grandes flujos de personas en equipamientos principales genera la necesidad de espacios que las puedan contener.</p>	<p>Falta de identidad de parte de la población debido a una imagen urbana fragmentada.</p>	<p>Inseguridad ciudadana y falta de tratamiento al sector imposibilitan la percepción de un espacio de encuentro agradable para la comunidad.</p>
<p>El comercio generado por la plataforma de Andrés A. Cáceres es variado lo que genera diversidad urbana.</p>	<p>Necesidad de espacios públicos multifuncionales que puedan contener de manera ordenada a grandes flujos de personas.</p>	<p>Inexistencia de espacios residenciales que fomenten la vida en comunidad.</p>	<p>La saturación de comercio informal en la vía imposibilita el tránsito libre de las personas, lo cual genera mal aspecto al espacio público.</p>
<p>Es un punto estratégico de reunión debido a la presencia de los terminales.</p>		<p>Falta de espacio públicos a los que se puede acceder fácilmente y libremente, no cuentan con espacios funcionales para todo tipo de población.</p>	

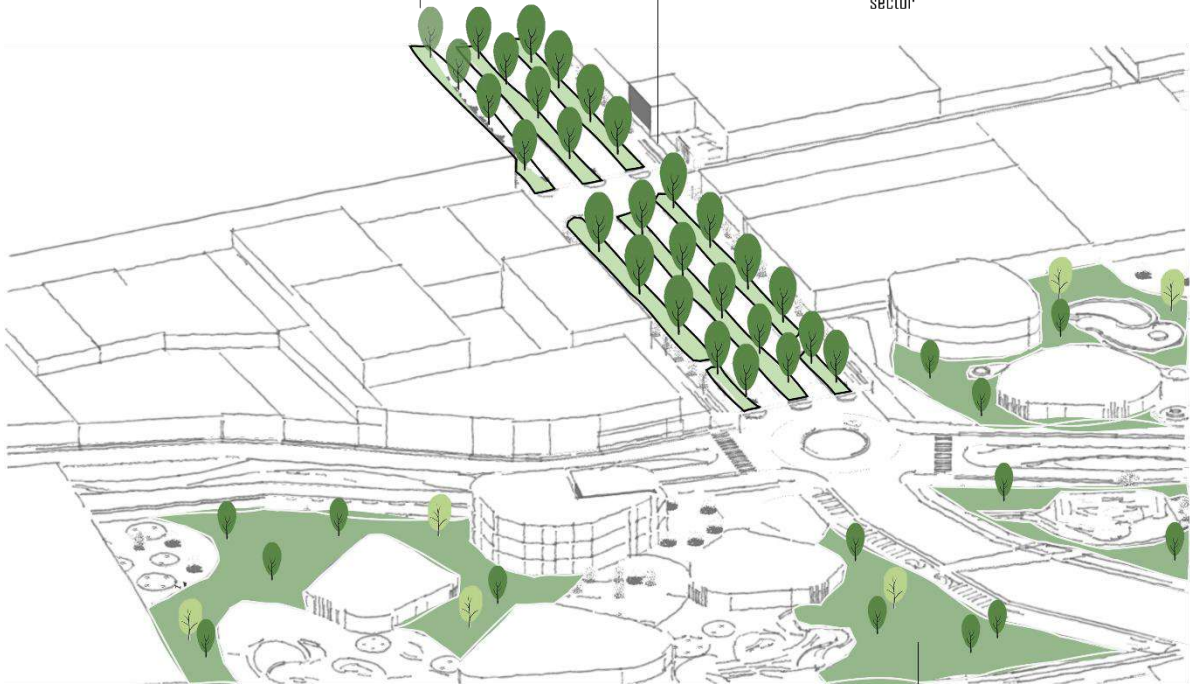
6.5.3. Aspecto Ambiental

ASPECTO AMBIENTAL			
<i>FORTALEZAS</i>	<i>OPORTUNIDADES</i>	<i>DEBILIDADES</i>	<i>AMENAZAS</i>
Presencia de elementos verdes como acompañantes de vía que proporcionan sombra y un aspecto agradable al lugar.	Existencia de espacios verdes recreativos cercanos al sector y de gran dimensión.	El sector no cuenta con áreas definidas para espacios públicos funcionales y aptos para todo tipo de población	La torrentera de Mariano Melgar ubicada en la avenida Los Incas se encuentra con un nivel crítico de contaminación.
El tipo de arborización urbana existente cumple con las condiciones y requerimientos climáticos del sector	El sector estudiado se localiza en un distrito que posee un alto porcentaje de campiñas y áreas verdes agrícolas.	Presencia indiscriminada de residuos sólidos y elementos visuales que rompen con la estética urbana lo que genera mal aspecto a la imagen del lugar.	Las fuertes lluvias pueden generar el desborde de la torrentera causando daños en los equipamientos aledaños a esta y concentración de residuos y malos olores
		Falta de espacios verdes de libre y fácil acceso que proporcionen zonas de descanso y recreación para las personas.	

- **Fortalezas y oportunidades**

Presencia de elementos verdes como acompañantes de vía

La arborización urbana existente cumple con las condiciones y requerimientos climáticos del sector

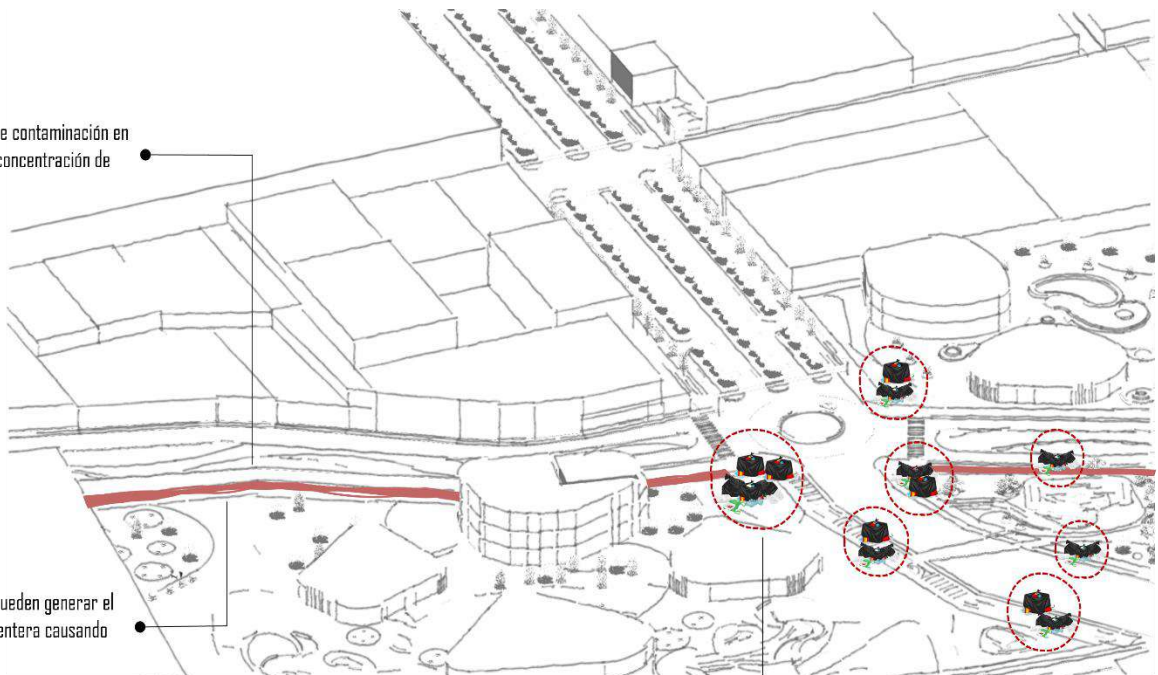


Existencia de espacios verdes recreativos cercanos al sector

- **Debilidades y amenazas**

Nivel crítico de contaminación en torrenteras, concentración de residuos

Las fuertes lluvias pueden generar el desborde de la torrentera causando daños en la zona



Presencia indiscriminada de residuos sólidos y elementos visuales que rompen con la estética urbana

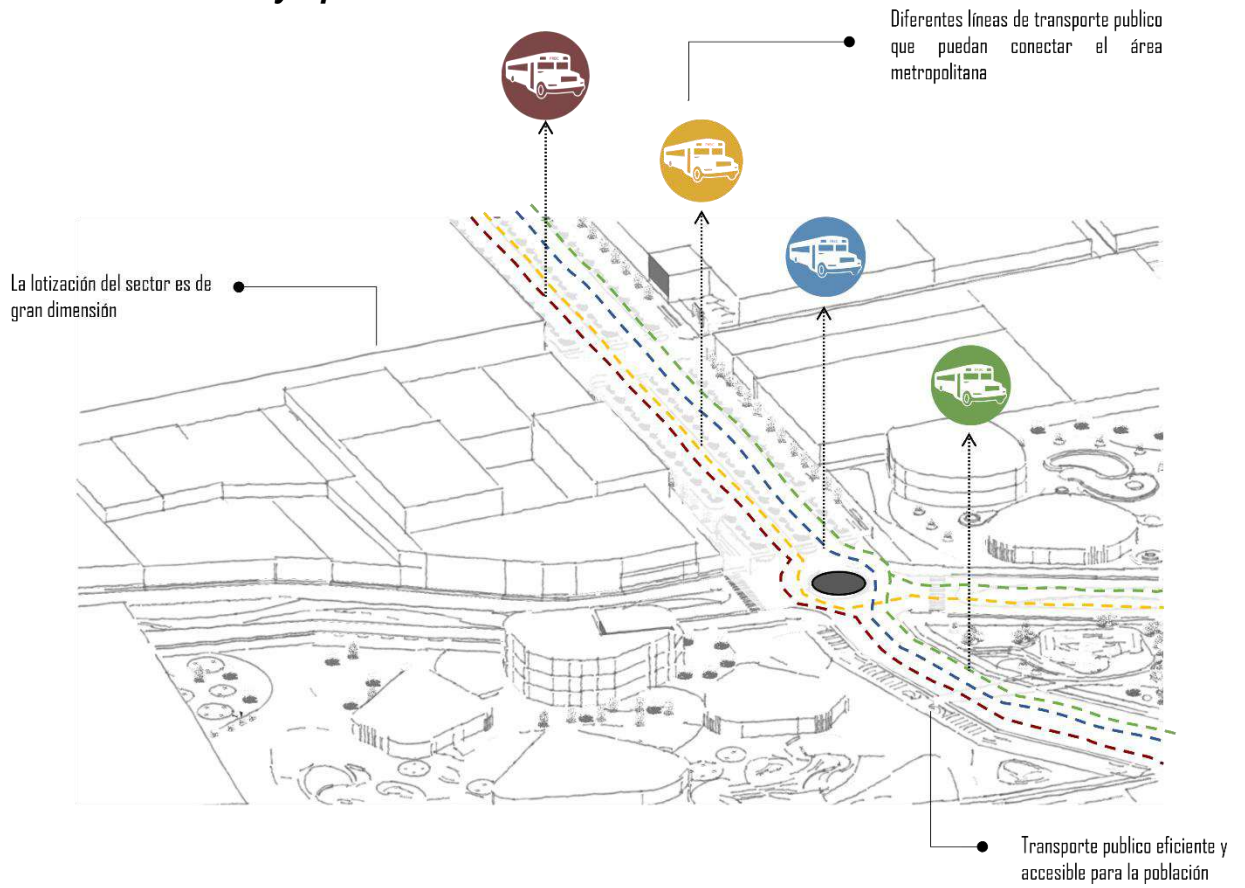
6.5.4. Aspecto Económico

ASPECTO ECONOMICO			
<i>FORTALEZAS</i>	<i>OPORTUNIDADES</i>	<i>DEBILIDADES</i>	<i>AMENAZAS</i>
<p>Importante centro de empleabilidad de la ciudad, ya que cuenta con la presencia del parque industrial y de los terminales albergando una cantidad importante de fuentes de trabajo.</p>	<p>La presencia del parque industrial es un punto estratégico debido a la variedad de actividades y sectores donde la población puede desarrollarse.</p>	<p>En la avenida Andrés Avelino Cáceres y Av. Vidaurrazaga se encuentra el mayor porcentaje de informalidad en el sector.</p>	<p>El crecimiento del comercio informal en la zona genera una desventaja competitiva que lleva al cierre de comercios y empresas formales que sí aportan recursos.</p>
<p>Debido al fuerte porcentaje de comercio ambulatorio existente, el porcentaje de población económicamente activa dentro del sector es alto.</p>	<p>La presencia de los terminales en el sector es un punto importante ya que activa los flujos económicos y promueve el turismo aledaño a la zona.</p>		

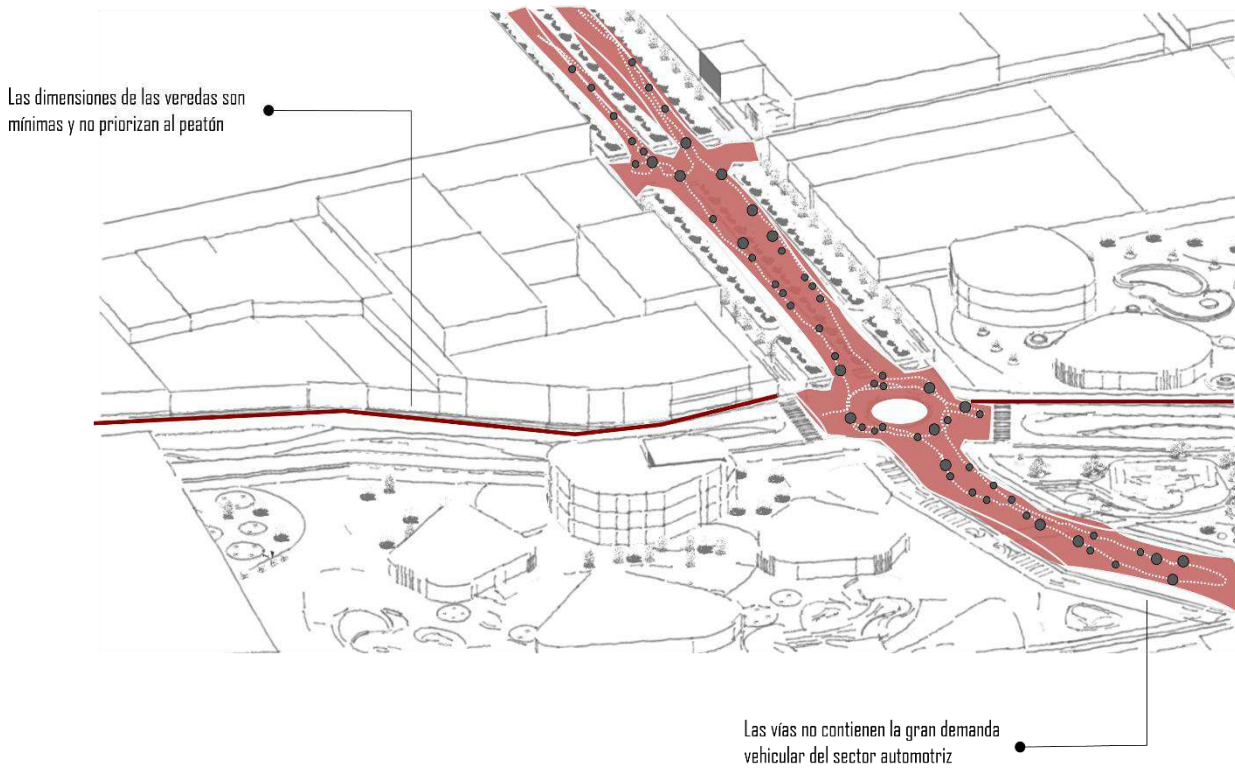
6.5.5. Aspecto Físico urbano

ASPECTO FISICO URBANO			
<i>FORTALEZAS</i>	<i>OPORTUNIDADES</i>	<i>DEBILIDADES</i>	<i>AMENAZAS</i>
Incremento de equipamientos educativos en el sector	La mayoría de personas que se movilizan al sector lo hacen en transporte público.	El sector no cuenta con mobiliario urbano adecuado que pueda satisfacer las necesidades de la población, generando vías de tránsito rápido	La fuerte demanda de la plataforma Andrés A. Cáceres está haciendo que su uso comercial invada los usos colindantes.
Presencia de equipamientos a gran escala aledaños al sector que permiten la mixticidad de usos.	Buena ubicación, el sector se comunica con diferentes distritos debido al eje estratégico que facilita su acceso	Las dimensiones de las veredas son mínimas y no priorizan al peatón	Vulnerabilidad sísmica, climática y volcánica.
	El área correspondiente a la lotización del sector es de gran dimensión	Las vías no contienen la gran demanda vehicular del sector automotriz lo que genera congestión en varias horas del día	El mercado inmobiliario estos últimos años ha incrementado considerablemente del metro cuadrado de la zona.

- **Fortalezas y oportunidades**



- **Debilidades y amenazas**



6.5.6. Aspecto Gubernamental

ASPECTO GUBERNAMENTAL			
<i>FORTALEZAS</i>	<i>OPORTUNIDADES</i>	<i>DEBILIDADES</i>	<i>AMENAZAS</i>
La municipalidad de JLB y R ha logrado disminuir un gran porcentaje de ambulantes	Plan de gobierno (2021-2025) para mejorar la calidad de vida de los habitantes del distrito de Jacobo Hunter, promoviendo el desarrollo integral y sostenible.	Más del 50 % de la actividad comercial de las asociaciones tiene un carácter informal.	Mala gestión en cuanto al accionar de los planes de gobierno distritales
	Necesidad de espacios públicos multifuncionales que puedan contener de manera ordenada a grandes flujos de personas.	Carencia de un correcto plan de seguridad en el sector y la falta de tratamiento del mobiliario urbano público que propicia la inseguridad del sector.	Prioridad por implementación de equipamientos a gran escala, negando las necesidades básicas de la población como el desarrollo y/o implementación de los espacios públicos
		Las vías no contienen la gran demanda vehicular del sector automotriz lo que genera congestión en varias horas del día	

Análisis estratégico

Una vez concluido el análisis FODA, y teniendo como marco los escenarios futuros propuestos el siguiente paso consta de identificar las interacciones de estos cuatro factores, ya que de la forma como interactúen y se combinen producirán ejes estratégicos los cuales desarrollaremos.

FORTALEZAS

En el sector de estudio las principales fortalezas que se encuentran radican en la variedad de actividades económicas por la presencia del parque industrial y la plataforma A.A. Cáceres, ya que este genera un centro de empleabilidad importante para la ciudad; además, se debe mencionar la diversidad de grupos etarios que transitan en el sector por la presencia de los terminales y equipamientos importantes existentes.

OPORTUNIDADES

Las principales oportunidades que presenta el sector a intervenir son la concentración de grandes flujos generando la necesidad de espacios públicos multifuncionales que puedan contenerlos; además, la presencia del parque industrial como punto estratégico que contiene diversas actividades para el desarrollo económico de la población y los terminales que promueven la economía y el turismo.

DEBILIDADES

En cuanto a las debilidades que se destacan en el sector de estudio tenemos la saturación vehicular que genera desorden a nivel urbano deshumanizando al peatón, sumado el crecimiento descontrolado del comercio ambulante que genera la acumulación de residuos sólidos y la falta de accesibilidad para todo tipo de personas al espacio público y equipamientos.

AMENAZAS

Las amenazas a las que se enfrenta el sector son la fuerte demanda de la plataforma comercial que conlleva la invasión a los suelos colindantes, la carencia de diversos usos que promuevan la seguridad dentro del sector; además, la presencia de la torrentera como punto de riesgo para equipamiento colindantes y la falta de tratamiento de la misma convirtiéndose en un foco infeccioso para la población.

	FORTALEZAS	DEBILIDADES
OPORTUNIDADES	<p>ESTRATEGIA: FO</p> <p>El sector del terminal terrestre como centro económico diversificado y condensador social</p>	<p>ESTRATEGIA: DO</p> <p>El sector del terminal terrestre orientado a la recuperación de espacios urbanos multifuncionales accesibles</p>
AMENAZAS	<p>ESTRATEGIA: FA</p> <p>El sector del terminal terrestre como reestructurador de elementos ambientales</p>	<p>ESTRATEGIA: DA</p> <p>El sector del terminal terrestre enfocado a la recuperación de la calidad de vida urbana</p>

6.5.7. Plan Estratégico Sector terminal terrestre

La regeneración de este espacio urbano debe ofrecer actividades y servicios colectivos que complementen los usos existentes y satisfagan las necesidades de la población. La propuesta debe tener presente la visión que se quiere desarrollar a largo plazo donde la diversidad urbana y la creación de espacios públicos de calidad, son esenciales para lograr una propuesta exitosa y sostenible.

Visión

El sector del terminal terrestre junto al parque industrial conformará un centro urbano de carácter diverso, motivando el desarrollo comercial ordenado y jerarquizado, que a su vez impulsará la recuperación de espacios urbanos accesibles, seguros y enfocados en promover la calidad de vida de los habitantes y la diversidad urbana. Creando conciencia y arraigo hacia una zona fragmentada de la ciudad.

6.5.7.1. Ejes estratégicos

- Eje estratégico económico
- Eje estratégico ambiental
- Eje estratégico físico urbano
- Eje estratégico social

EJE ESTRATÉGICO ECONÓMICO

EL SECTOR DEL TERMINAL TERRESTRE COMO CENTRO ECONÓMICO DIVERSIFICADO Y CONDENSADOR SOCIAL

Objetivo:

Impulsar las actividades económicas existentes y complementarlas con otros usos afines para generar un núcleo estratégico para el desarrollo de la economía urbana, mediante normativas de ordenamiento del comercio ambulatorio.

Estrategias:

- Promover la inversión por parte de empresas privadas para garantizar el incremento de nuevas oportunidades de trabajo.
- Garantizar la compatibilidad de las actividades económicas con los usos existentes para fomentar la integración y ordenamiento urbano.
- Impulsar la participación municipal para el aumento de oportunidades de inversiones público privadas del sector.
- Potenciar la economía del sector mediante la reducción de la informalidad a través de políticas de reactivación económica y formalización del empleo.
- Transformación integral del sector con el fin de generar una potencia económica para la ciudad.

Programas y proyectos:

Programa: ***“Sector del terminal terrestre como impulsador económico de la ciudad”***

1. Proyecto 1: Establecer estrategias con los gobiernos correspondientes con el objetivo de promover la inversión privada.
2. Proyecto 2: Desarrollo de plan estratégico para el control del comercio ambulatorio con el apoyo de las áreas desarrollo económico, desarrollo humano y desarrollo urbano.
3. Proyecto 3: Estructurar la diversidad de actividades económicas del sector
4. Proyecto 4: Consolidar un nuevo centro económico en base a un plan estratégico que explote la fuerza económica existente.

EJE ESTRATÉGICO AMBIENTAL

EL SECTOR DEL TERMINAL TERRESTRE COMO REESTRUCTURADOR DE ELEMENTOS AMBIENTALES

Objetivo:

Aprovechar y proteger los elementos naturales existentes para la creación de un eje sostenible como componente reestructurador de la imagen urbana mediante un adecuado planeamiento de mejora ambiental (arborización, recojo de residuos y tratamiento de la torrentera)

Estrategias:

1. Integrar los espacios de alto valor ambiental con los espacios públicos existentes con el fin de generar ejes naturales urbanos articulables.
2. Estudiar los valores ambientales y paisajísticos de nuestro sector para influir en el correcto accionar de los habitantes con la naturaleza, respetando, conservándola y protegiéndola.
3. Impulsar el valor paisajístico de elementos naturales como el caso de la torrentera y áreas rurales aledañas con la finalidad de establecer una identidad propia del sector con respecto a la ciudad.
4. Establecer un plan de arborización y enriquecimiento vegetativo como acompañamiento de las vías principales, para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de la población.
5. Impulsar la participación municipal con estrategias socio ambientales sostenibles como el adecuado tratamiento y recojo de residuos sólidos.

Programas y proyectos:

Programa: ***“Mejora de la calidad y condiciones ambiental y naturales”***

- Proyecto 1: Recuperación y manejo sostenible de la Torrentera Los Incas.
- Proyecto 2: Tratamiento de Residuos Sólidos Orgánicos y elaboración de plan de educación ambiental ciudadana.
- Proyecto 3: Exigencia en cuanto a estándares ambientales del sector y la restricción de elementos generadores de contaminación.
- Proyecto 4: Desarrollo de parques sustentables aprovechando los elementos naturales existentes
- Proyecto 5: Plan de Arborización en vías de acuerdo a las condiciones físico ambientales del sitio.

EJE ESTRATÉGICO FÍSICO URBANO

EL SECTOR DEL TERMINAL TERRESTRE ORIENTADO A LA RECUPERACIÓN DE ESPACIOS URBANOS MULTIFUNCIONALES Y ACCESIBLES

Objetivo:

Potenciar los flujos dinámicos del sector para la creación de espacios urbanos exitosos priorizando la experiencia del peatón sobre el vehículo mediante la reestructuración de los elementos urbanos y la reducción de la inseguridad a través de usos complementarios (vivienda).

Estrategias:

1. Promover políticas de densificación urbana orientado a condensar el sector incorporando espacios verdes u otros usos complementarios que conecten con el espacio público.
2. Articulación de usos mixtos acorde a la densificación potencial del sector para favorecer la diversificación de actividades como: comercio, servicio, entre otros.
3. Generar espacios atractivos para la actividad económica y el comercio local y reservar espacios para la comercialización de productos locales.
4. Recuperar las zonas vulnerables y espacios en crisis social y ambiental, fomentando la integración social y la mezcla de usos.
5. Diseñar el espacio público controlando las variables del entorno: confort térmico, ruido, contaminación atmosférica, seguridad, etc., del mismo modo que se controlen las variables de entorno en el diseño arquitectónico.
6. Planificar y ordenar el tránsito vehicular congestionando las vías principales generando mayor movilidad y accesibilidad al sector.

Programas y proyectos:

Programa: ***“Orden del tránsito urbano”***

- Proyecto 1: Supresión vehicular del paso a nivel para el desvío del transporte interprovincial (soterramiento Vía Miguel Forga)
- Proyecto 2: Redistribución de flujos vehiculares en las vías con menor capacidad de sostener grandes flujos.

- Proyecto 3: Circuitos Accesibles para Personas con Movilidad Reducida
- Proyecto 4: Restricción de estacionamiento vehicular en las vías principales e implementación de una red de ciclovías
- Proyecto 5: Paraderos de transporte público eficientes en puntos estratégicos
- Proyecto 6: Mejoramiento y ampliación del servicio de transitabilidad peatonal

Programa: ***“Espacios públicos de calidad”***

- Proyecto 1: Integración y Organización de los Ambulantes al Espacio Público
- Proyecto 2: Creación de espacio público accesibles para fomentar la diversidad urbana
- Proyecto 3: Parques y plazas junto con equipamientos complementarios al sector ocupando el área actual de los terminales
- Proyecto 4: Concientización e incentivo sobre el uso de Espacios Públicos
- Proyecto 5: Implementación de elementos urbanos (paraderos, señalización, alumbrado, entre otros) para la contribución en la mejora del espacio.
- Proyecto 6: Red de espacios públicos que se articulen entre sí
- Proyecto 7: Integración de los ambulantes al espacio público para un mayor ordenamiento
- Proyecto 8: Proyecto de cambio de uso de suelo a edificios mixtos

EJE ESTRATÉGICO SOCIAL

EL SECTOR DEL TERMINAL TERRESTRE ORIENTADO A LA RECUPERACIÓN DE LA CALIDAD DE VIDA URBANA

Objetivo:

Contribuir al nivel de calidad de vida de la población revitalizando su entorno social, mediante la mejora de condiciones ambientales y urbanas que cumplan con las necesidades de la población, con el fin de fomentar la identidad hacia el sector.

Estrategias:

1. Favorecer actuaciones que permitan diversificar la estructura productiva y generar oportunidades de empleo que ayuden a promover la estabilidad económica y la calidad de vida.
2. Facilitar la mayor autonomía de grupos dependientes o de movilidad reducida mediante el cuidado en el diseño de la accesibilidad a espacios y equipamientos públicos, vivienda y servicios básicos.
3. Planificación urbana inclusiva: crear espacios urbanos que sean más accesibles y abiertos a la diversidad de las necesidades y capacidades de la población, como áreas verdes, zonas de recreación, transporte accesible, entre otros.
4. Fomentar el arte y la cultura: creación de espacios culturales y artísticos que fomenten la creatividad y la interacción entre la población, promoviendo desarrollo cultural en el lugar
5. Fomentar la seguridad en el urbanismo: Creación de medidas preventivas para controlar la criminalidad y promover el desarrollo de leyes que den lugar a zonas más seguras.

Programas y proyectos:

Programa: ***“Espacios seguros y aptos para todos”***

- Proyecto 1: Sistema de monitoreo y seguridad y capacitación Ciudadana para la vigilancia
- Proyecto 2: Plan de acciones al sector gubernamental con el mismo objetivo: reducción del crimen y violencia
- Proyecto 3: Proyecto de mejoramiento de accesos a los espacios públicos y equipamientos para personas con movilidad reducida.
- Proyecto 4: Ciudad compacta para el desarrollo sostenible y mayor seguridad (ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles)
- Proyecto 5: Espacios públicos en buen estado que generen identidad por parte de los ciudadanos al disfrutar de ambientes de armonía y seguridad

PROGRAMAS ESTRATÉGICOS

A. EJE ESTRATÉGICO ECONÓMICO

El sector del terminal terrestre como centro económico diversificado y condensador social.

Programas y proyectos:

Programa: ***“Sector del terminal terrestre como impulsador económico de la ciudad”***

- Proyecto 1: Establecer estrategias con los gobiernos correspondientes con el objetivo de promover la inversión privada.
- Proyecto 2: Desarrollo de plan estratégico para el control del comercio ambulatorio con el apoyo de las áreas desarrollo económico, desarrollo humano y desarrollo urbano.
- Proyecto 3: Estructurar la diversidad de actividades económicas del sector
- Proyecto 4: Consolidar un nuevo centro económico en base a un plan estratégico que explote la fuerza económica existente.

EJE ESTRATÉGICO AMBIENTAL

El sector del terminal terrestre como reestructurador de elementos ambientales

Programas y proyectos:

Programa: ***“Mejora de la calidad y condiciones ambiental y naturales”***

- Proyecto 1: Recuperación y manejo sostenible de la Torrentera Los Incas.
- Proyecto 2: Tratamiento de Residuos Sólidos Orgánicos y elaboración de plan de educación ambiental ciudadana.
- Proyecto 3: Exigencia en cuanto a estándares ambientales del sector y la restricción de elementos generadores de contaminación.
- Proyecto 4: Desarrollo de parques sustentables aprovechando los elementos naturales existentes
- Proyecto 5: Plan de Arborización en vías de acuerdo a las condiciones físico ambientales del sitio.

B. EJE ESTRATÉGICO FÍSICO URBANO

El sector del terminal terrestre orientado a la recuperación de espacios urbanos multifuncionales y accesibles

Programas y proyectos:

Programa: ***“Orden del tránsito urbano”***

- Proyecto 1: Supresión vehicular del paso a nivel para el desvío del transporte interprovincial (soterramiento Vía Miguel Forga)
- Proyecto 2: Redistribución de flujos vehiculares en las vías con menor capacidad de sostener grandes flujos.
- Proyecto 3: Circuitos Accesibles para Personas con Movilidad Reducida
- Proyecto 4: Restricción de estacionamiento vehicular en las vías principales e implementación de una red de ciclovías
- Proyecto 5: Paraderos de transporte público eficientes en puntos estratégicos
- Proyecto 6: Mejoramiento y ampliación del servicio de transitabilidad peatonal

Programa: ***“Espacios públicos de calidad”***

- Proyecto 1: Integración y Organización de los Ambulantes al Espacio Público
- Proyecto 2: Creación de espacio público accesibles para fomentar la diversidad urbana
- Proyecto 3: Parques y plazas junto con equipamientos complementarios al sector ocupando el área actual de los terminales
- Proyecto 4: Concientización e incentivo sobre el uso de Espacios Públicos
- Proyecto 5: Implementación de elementos urbanos (paraderos, señalización, alumbrado, entre otros) para la contribución en la mejora del espacio.
- Proyecto 6: Red de espacios públicos que se articulen entre sí

- Proyecto 7: Integración de los ambulantes al espacio público para un mayor ordenamiento
- Proyecto 8: Proyecto de cambio de uso de suelo a edificios mixtos

C. EJE ESTRATÉGICO SOCIAL

El sector del terminal terrestre orientado a la recuperación de la calidad de vida urbana.

Programas y proyectos:

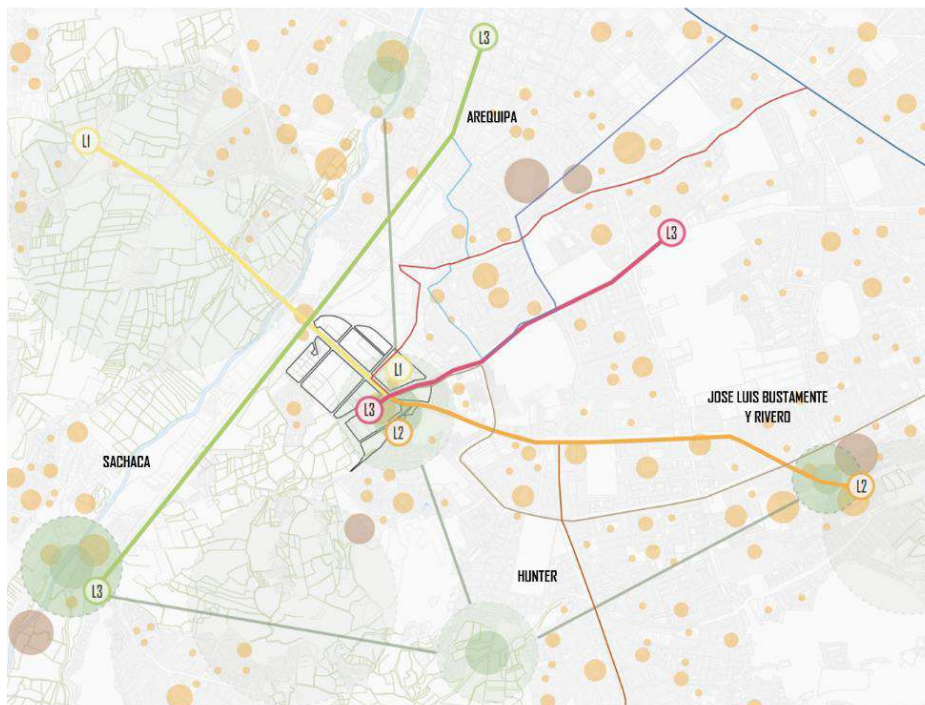
Programa: ***“Espacios seguros y aptos para todos”***

- Proyecto 1: Sistema de monitoreo y seguridad y capacitación Ciudadana para la vigilancia
- Proyecto 2: Plan de acciones al sector gubernamental con el mismo objetivo: reducción del crimen y violencia
- Proyecto 3: Proyecto de mejoramiento de accesos a los espacios públicos y equipamientos para personas con movilidad reducida.
- Proyecto 4: Ciudad compacta para el desarrollo sostenible y mayor seguridad (ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles)
- Proyecto 5: Espacios públicos en buen estado que generen identidad por parte de los ciudadanos al disfrutar de ambientes de armonía y seguridad

7. PROPUESTA URBANA

Master plan

7.5.1. Propuesta a nivel Macro



ESQUEMA

ANÁLISIS MACRO

MAPEO GENERAL MACRO

La propuesta urbana a nivel macro abarca el análisis de cuatro distritos Hunter, Arequipa, Sachaca y José Luis Bustamante y Rivero, considerando un radio

RED VIAL

La propuesta vial, comprende la consolidación de la red vial a nivel -I para integrar los sectores inmediatos (distritos), posibilitando el desplazamiento y recorrido del transporte masivo, facilitando a nivel -II el desplazamiento peatonal, transporte privado, así como el uso de otros medios de transporte. Las líneas de transporte a nivel -I pueden contribuir a la revitalización urbana y al desarrollo económico al conectar sectores de la ciudad, esta será una respuesta necesaria al creciente problema de tráfico y congestión en las vías principales.

RED DE ESPACIOS ABIERTOS

La propuesta plantea una red de espacios abiertos y públicos que se conecten entre sí, reconociendo las potencialidades espaciales, paisajísticas y de accesibilidad, esto busca recuperar los espacios degradados a través de espacios (plazas y parques) gratos, seguros y sustentables donde se aprovechen los recursos naturales y se contribuya con la protección de sus recursos y su entorno

Imagen N° 74: Mapeo Propuesta genera nivel Macro (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

a) Sistema Vial

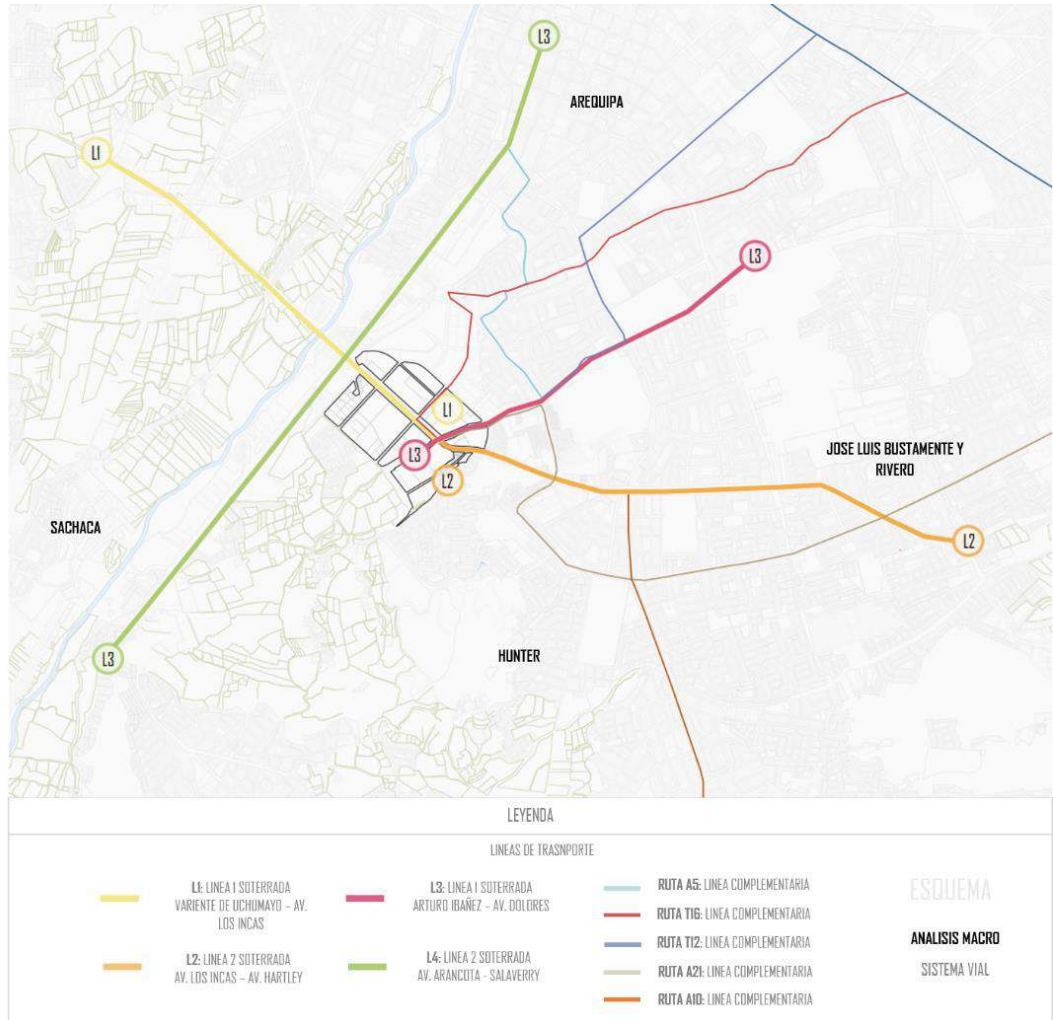


Imagen N° 75: Mapeo Sistema Vial, Nivel Macro (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

b) Sistema de Espacios Abiertos

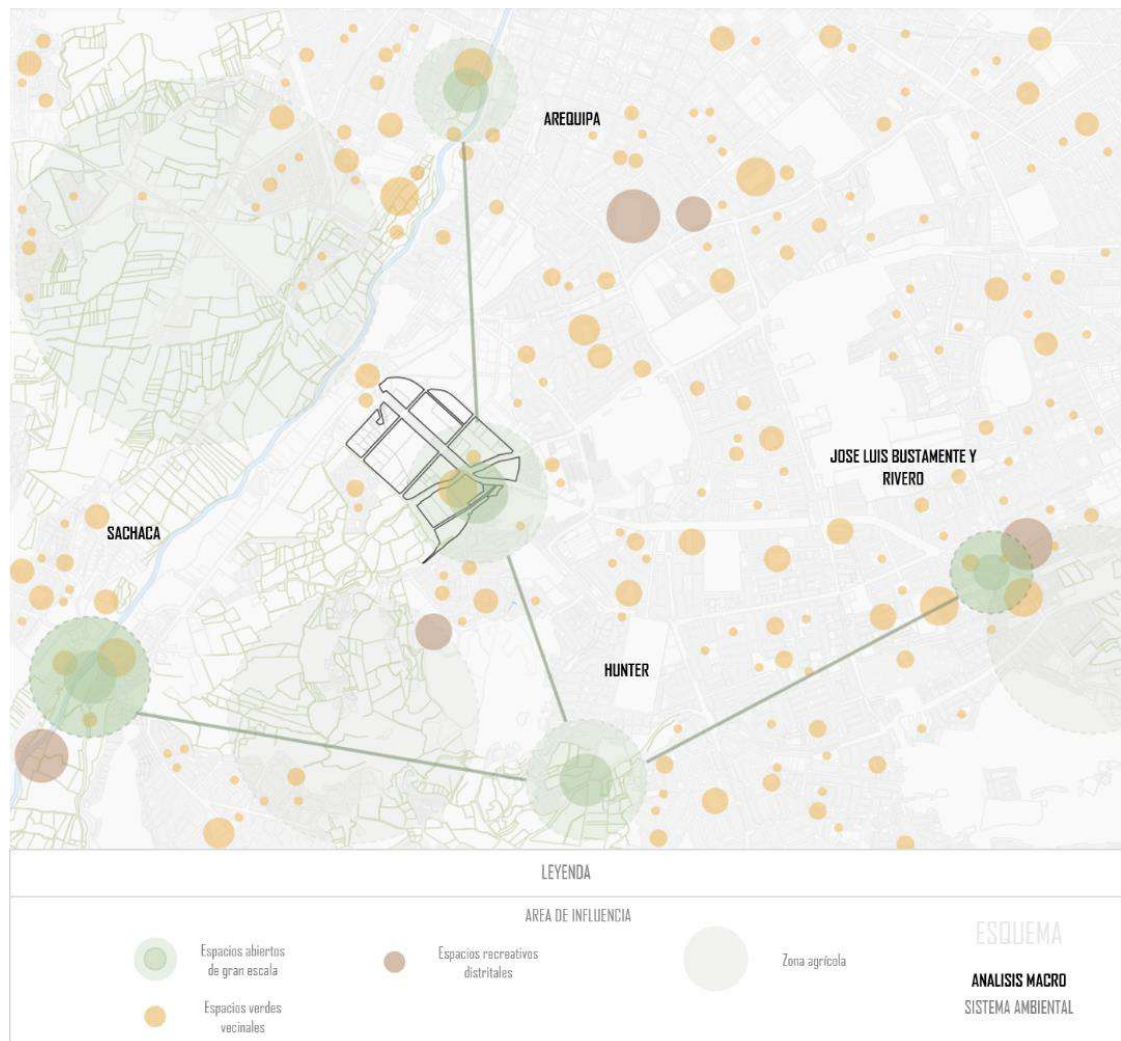
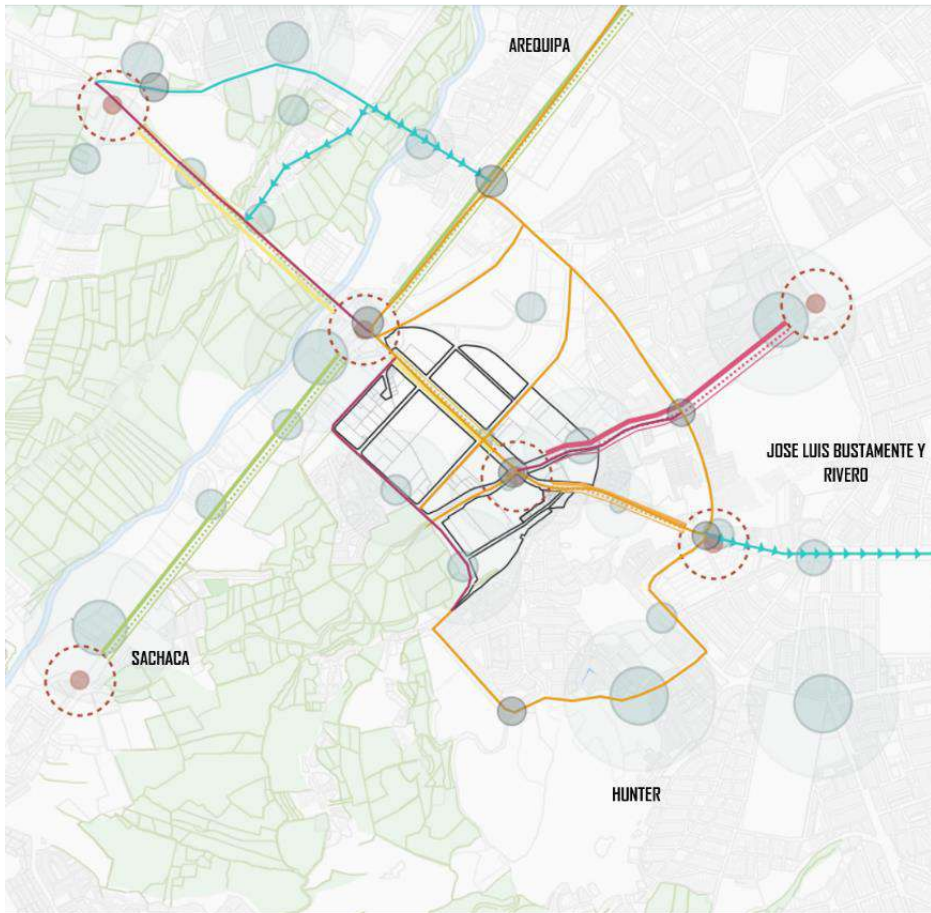


Imagen N° 76: Mapeo de Sistemas Abiertos, Nivel Macro

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

7.5.2. Propuesta a nivel Meso



ESQUEMA

ANALISIS MACRO

MAPEO GENERAL MACRO

La propuesta urbana a nivel micro comprende la integración de cuatro distritos (José Luis Bustamante y Rivero, Arequipa, Sachaca y Hunter)

VÍAS

En cuanto al sistema de vías se plantea la redistribución de los flujos vehiculares de acuerdo a la capacidad de las mismas.

Se plantea la implementación de una red de ciclovías que estará integrada con flujos peatonales invitando a la apropiación del espacio público, así mismo se plantea vías mixtas donde el peatón será el protagonista

ARBORIZACION

Se plantea un plan de arborización en vías de acuerdo a las condiciones físico ambientales del sector, en vías mixtas y en ciclovías.

El plan de arborización contribuye directamente en la mejora del confort del peatón

INSEGURIDAD

Plan distrital de inseguridad ciudadana enfocado en la prevención del delito y la convivencia a través de la mejora de elementos urbanos (alumbrado, veredas, vías) que cambiara el ámbito del ciudadano para darle una mejor calidad de vida

Imagen N° 77: Mapeo Propuesta general, Nivel Meso

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

a) Sistema Vial

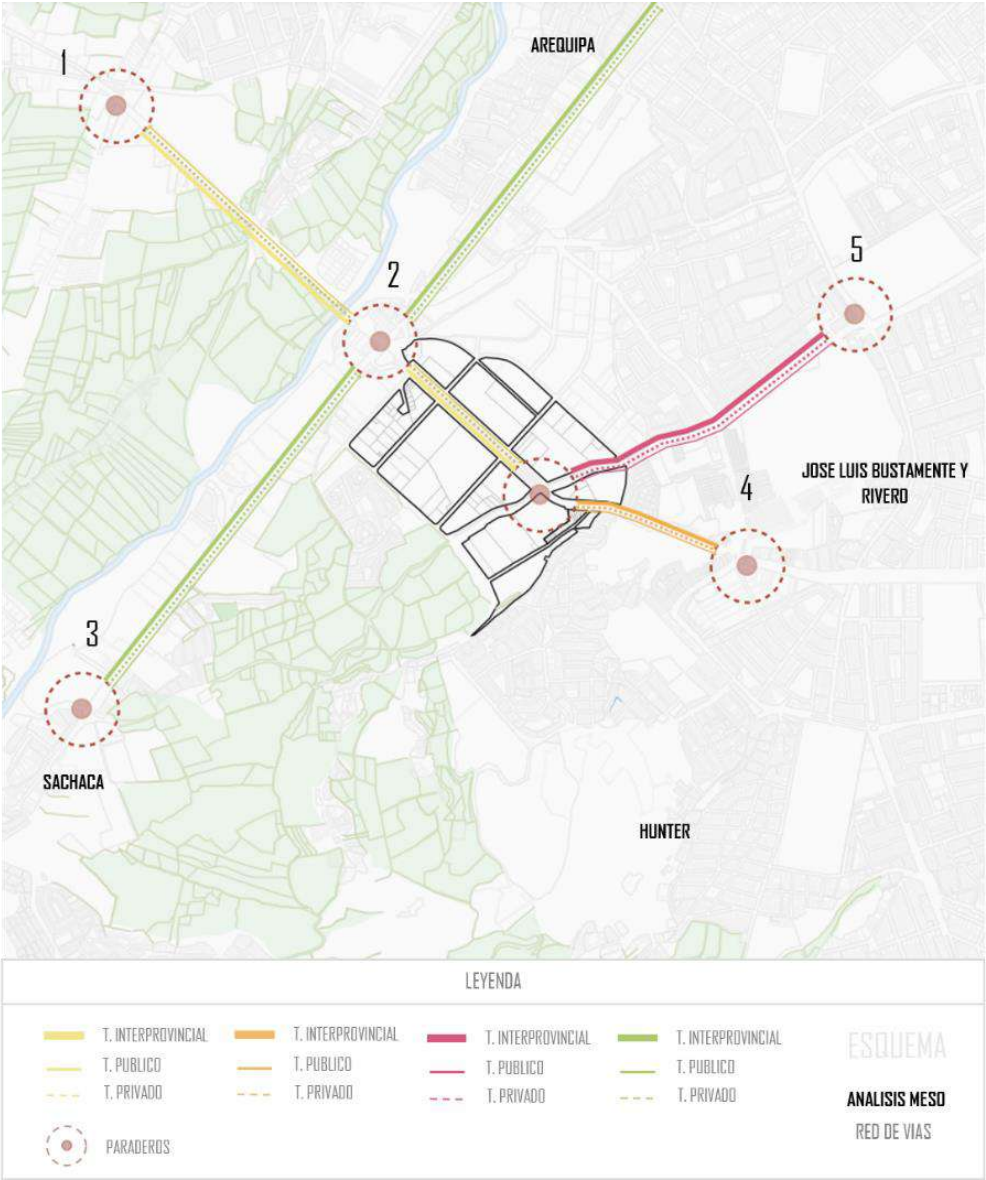


Imagen N° 78: Mapeo de Sistema Vial, Nivel Meso
(Guillen-Morales,2023)
Fuente: Elaboración propia

b) Red de ciclovías

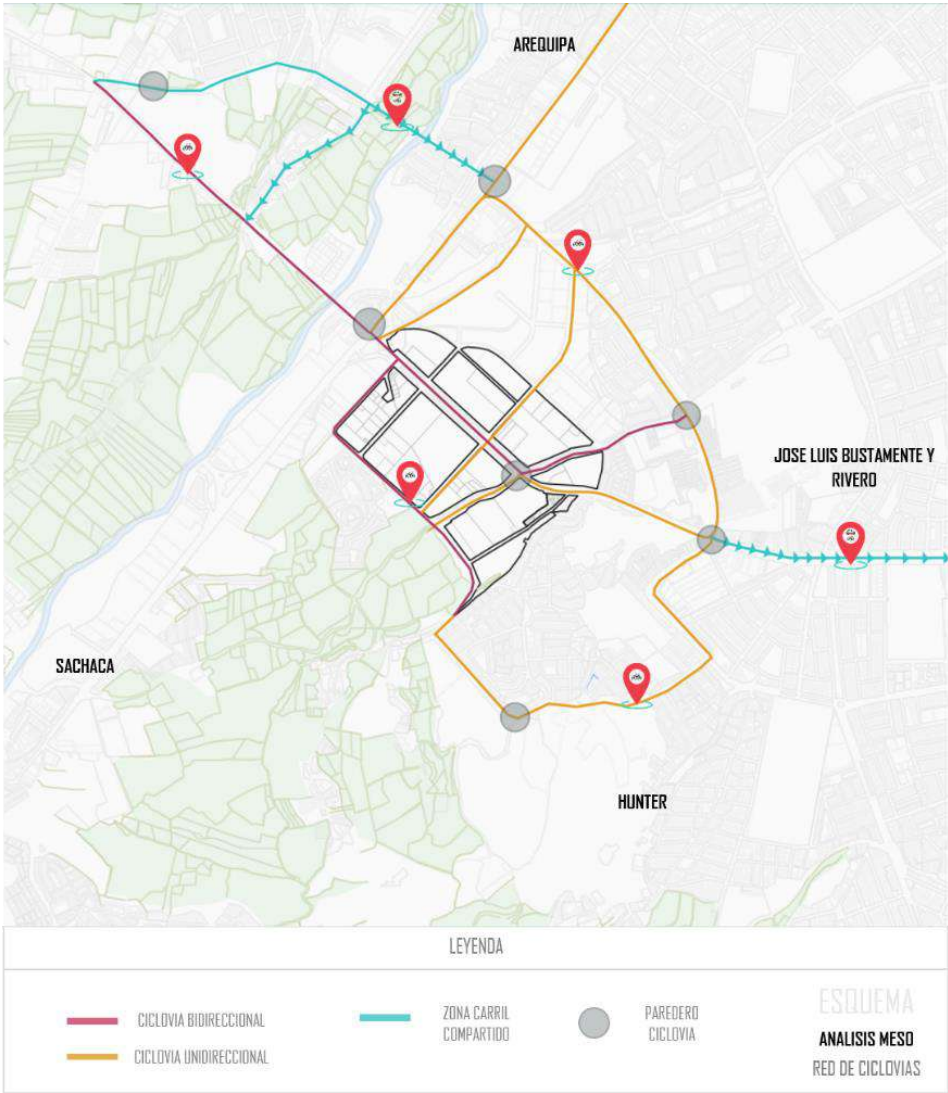


Imagen N° 79: Mapeo de Red de ciclovías, Nivel Meso
(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

c) Sistema de Arborización



Imagen N° 80: Mapeo de Arborización, Nivel Meso

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

d) Inseguridad

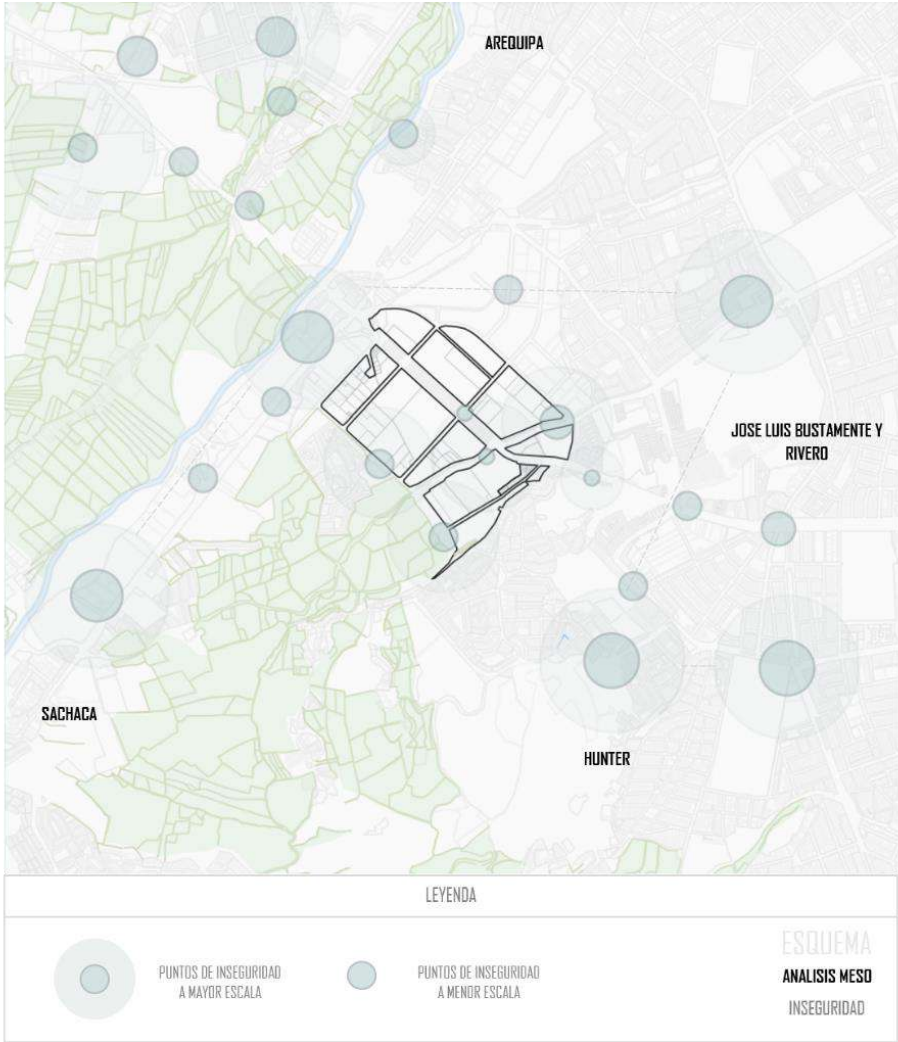
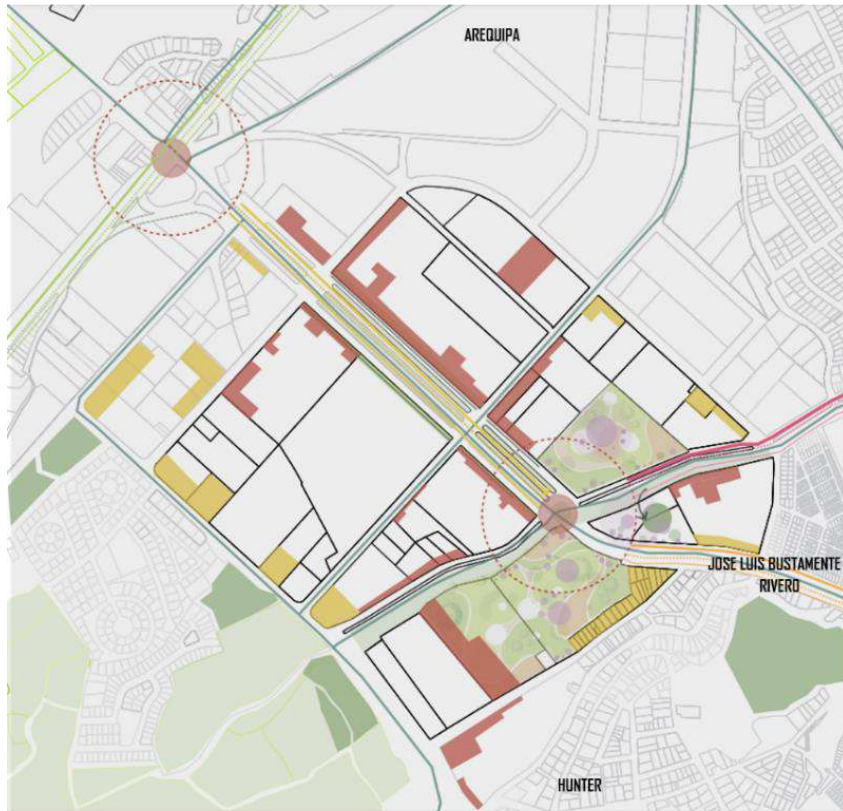


Imagen N° 81: Mapeo de Inseguridad, Nivel Meso

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

7.5.3. Propuesta a nivel Micro



ESQUEMA

ANÁLISIS MICRO

MAPEO GENERAL MICRO

La propuesta urbana a nivel micro comprende los bordes distritales de Hunter., Arequipa José Luis Bustamante y Rivero

USOS

Se considera el cambio de usos en el sector de influencia de acuerdo a las nuevas necesidades de la población.

Implementación de usos mixtos considerando aumentar el uso residencial en el sector compatible con el comercio local, administrativo, salud, educación y cultura.

ESPACIOS ABIERTOS

Implementación de una red de espacios públicos (parques y plazas) recuperando los espacios degradados y contribuyendo a la mejora de la imagen del sector.

Integración del comercio ambulatorio en el espacio público con el fin de destinar espacios ordenados y de calidad para este tipo de comercio.

VÍAS

Mejorar la infraestructura para la movilidad urbana a través del reordenamiento físico y consolidación funcional del sistema vial urbana.

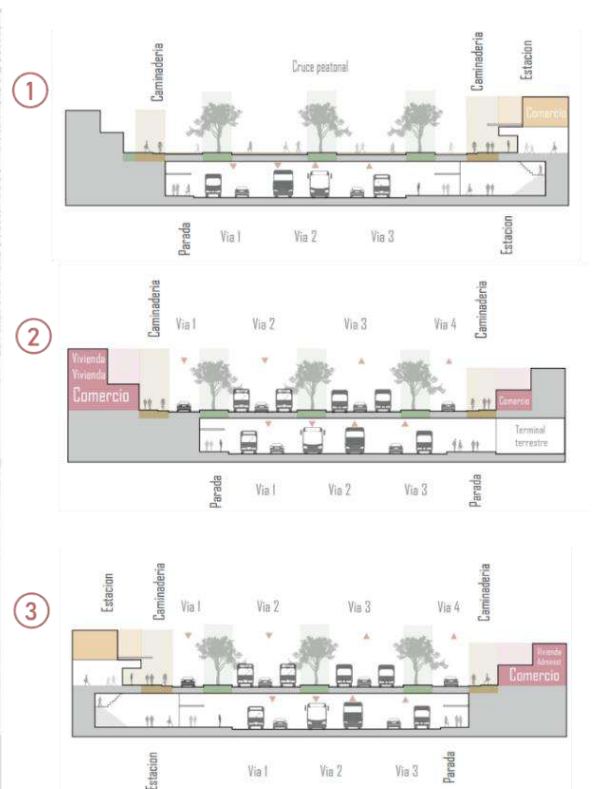
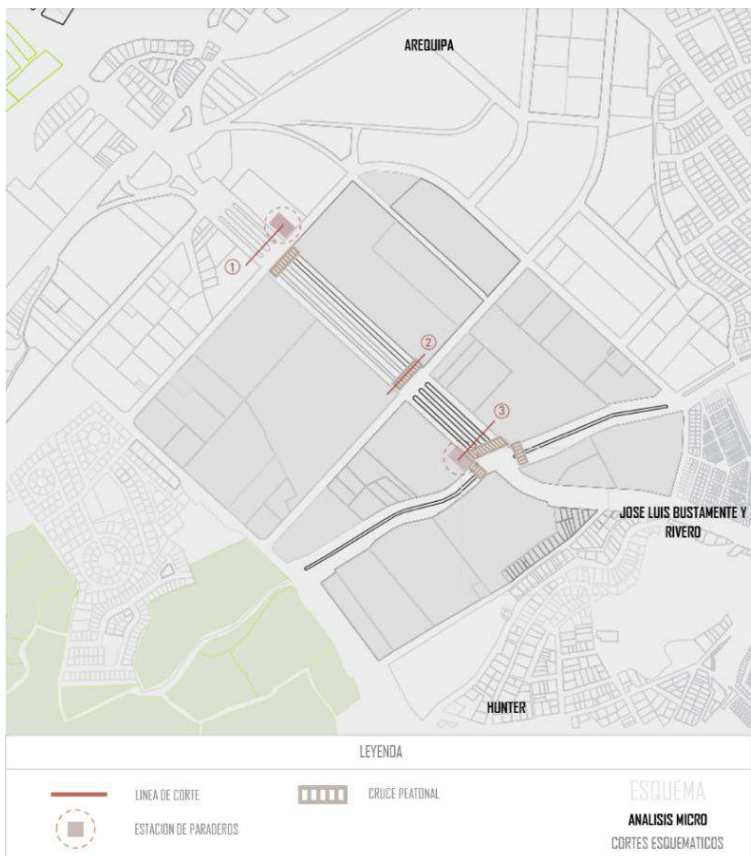
VÍAS SOTERRADA

Mejoramiento e implementación del servicio de transporte público e interprovincial a través de vías subterráneas que mejoren la accesibilidad a los equipamientos principales (terminales de transporte) y su rápida evacuación de estos.

Imagen N° 82: Mapeo Propuesta general, Nivel Micro

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia



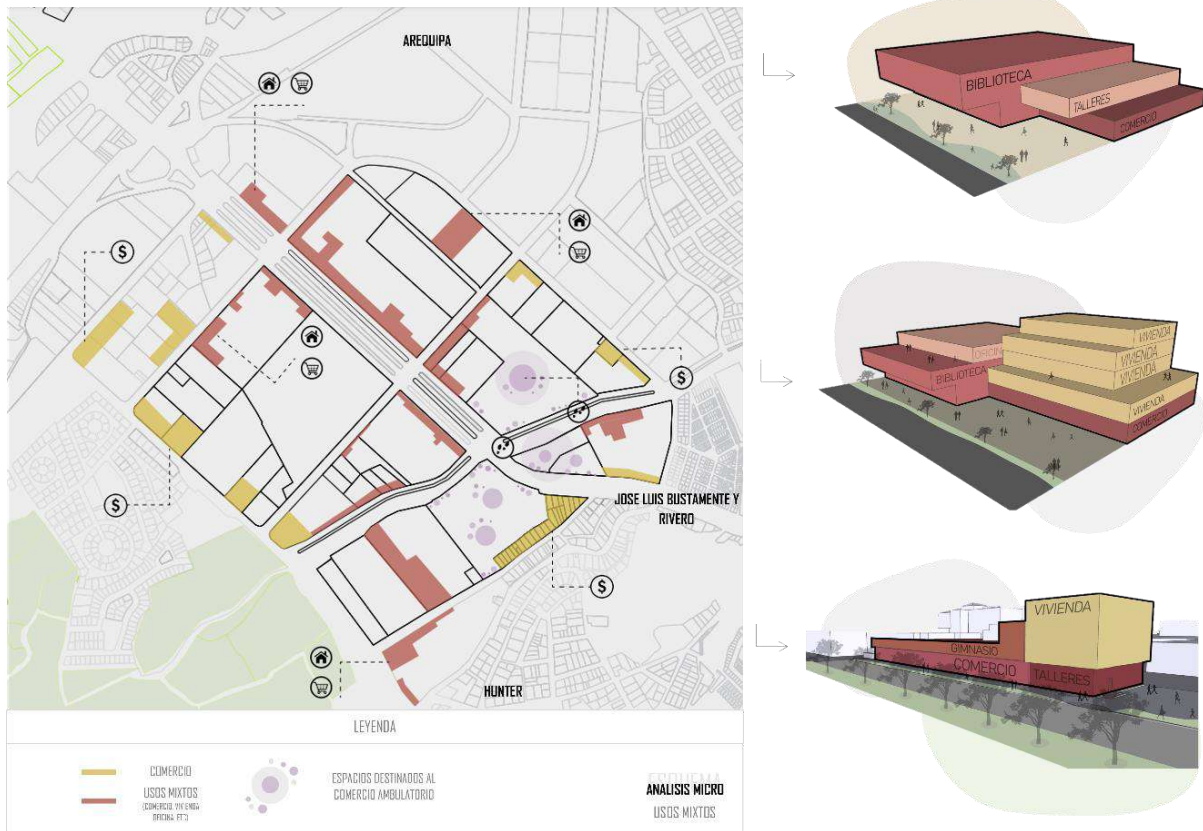


Imagen N° 83: Mapeo de propuesta vial, Nivel Micro

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia



Imagen N° 84: Mapeo espacios abiertos, Nivel Micro

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

Proyecto urbano

7.5.4. Estructura del modelo de regeneración urbano

En cuanto al proyecto se desarrolló un modelo de regeneración urbana el cual nos ayudó a orientar y organizar las fases que se debían llevar en el proceso de transformación urbana del sector. La estructura de este modelo cuenta con áreas prioritarias que serían los objetivos que deseamos lograr, optimizando de esta manera el enfoque del proyecto; estas áreas serían: Movilidad urbana sostenible, espacios públicos exitosos y transformación social. Posteriormente a las áreas prioritarias a desarrollar, se establecieron las fases para llegar a la propuesta de intervención, entre las etapas que se desarrollaron tenemos el diagnóstico de la situación actual, la elaboración de un plan de intervención, implementación de medidas concretas, la propuesta y finalmente la intervención en el sector.

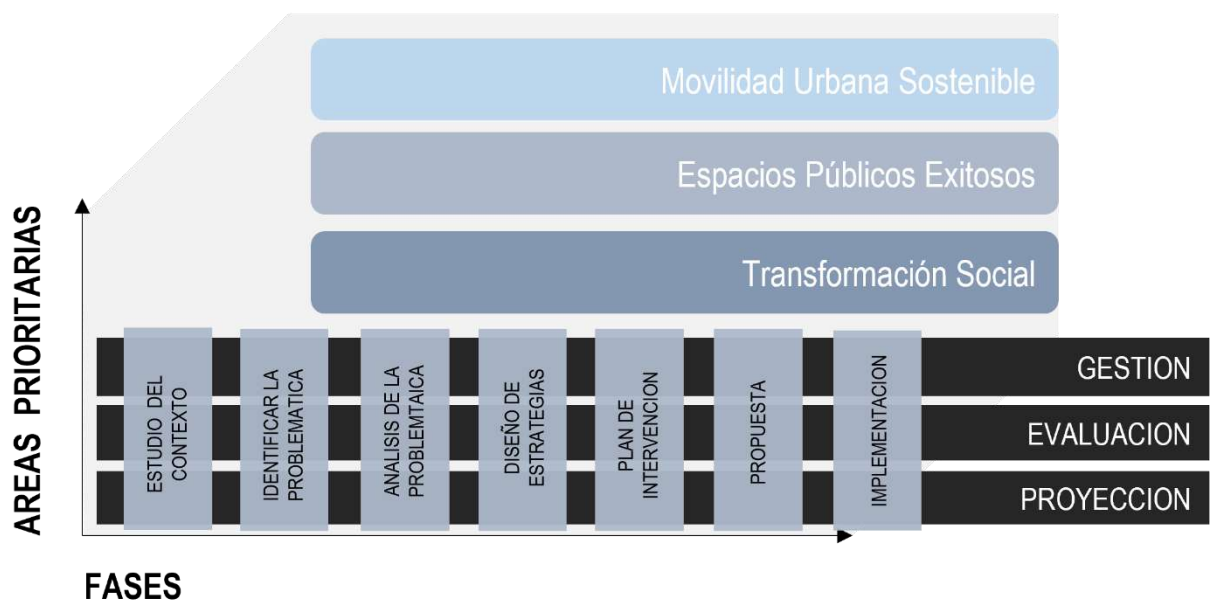


Imagen N° 85: Modelo de regeneración urbana

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

Desarrollar un modelo claro, nos ayudó a garantizar que las acciones se desarrollen de manera ordenada y eficiente, permitiendo un resultado positivo y la implementación de la propuesta de manera deseada.

7.5.5. Estrategias de regeneración urbana utilizadas

Según el modelo desarrollado pudimos definir con mayor claridad los planes de acción utilizados para la regeneración del sector de estudio.

Los tres enfoques en los cuales estamos desarrollando el proyecto serían los siguientes: Vial; ya que lo que queremos lograr es tener un espacio amigable para el caminante, pero eficiente para el transporte urbano (*movilidad urbana sustentable*), Física espacial; ya que se quiere promover el desarrollo de espacios públicos exitosos al servicio de las necesidades de la comunidad y que sean accesibles para toda la ciudad y por último el enfoque social; ya que se quiere promover la transformación social del lugar, a través de la integración de la comunidad y el sentido de pertenencia hacia el sector.

- a) Vial: En cuanto al enfoque vial, nuestra propuesta consiste en generar un entorno amigable para el caminante y eficiente para el transporte urbano. Como ya se ha mencionado la saturación y desorden del parque automotor es un problema tangible y preocupante en el sector de estudio, al igual que la falta de espacios caminables y recorridos amigables para el transporte no motorizado, lo que ha desencadenado un espacio hostil para la población. Es por ello, que queremos

Es por ello que, como respuesta a la problemática mencionada, se generaran rutas eficientes para el transporte masivo, público y privado, sin dejar de mencionar la propuesta para los espacios públicos que acompañan las vías principales del sector.

- b) Físico espacial: En cuanto al enfoque físico espacial, nos centramos en crear espacios públicos que sirvan como grandes plazas, con el fin de generar un sistema de espacios abiertos con diferentes actividades que se complementen entre sí, según las necesidades analizadas en el sector. El objetivo principal de estos espacios públicos es poder desarrollar la vida en comunidad y ceder a este sector espacios de descanso y recreación, fomentando a la vez la transformación y cohesión social de la comunidad.

- c) Social: En cuanto al enfoque social lo que queremos lograr como se menciona anteriormente es la transformación social del sector con la ayuda del desarrollo de espacios públicos de calidad, ya que consideramos que implementar espacios abiertos según la necesidad del sector ayudará a configurar la identidad y la vitalidad de la comunidad. A través de la intervención en el sistema vial, con el transporte público eficiente y la implementación de equipamientos necesarios que beneficien el desarrollo de la población se fomentara el sentido de pertenencia.

7.5.6. Usos de suelo

El sector del terminal terrestre se encuentra influenciado por los sectores colindantes y equipamientos importantes de escala distrital y metropolitana, los cuales se encuentran sectorizados de la siguiente manera, de acuerdo al rol que se proyecte se reforzara o se transformara con el paso del tiempo basado en los nuevos usos complementarios a estos.

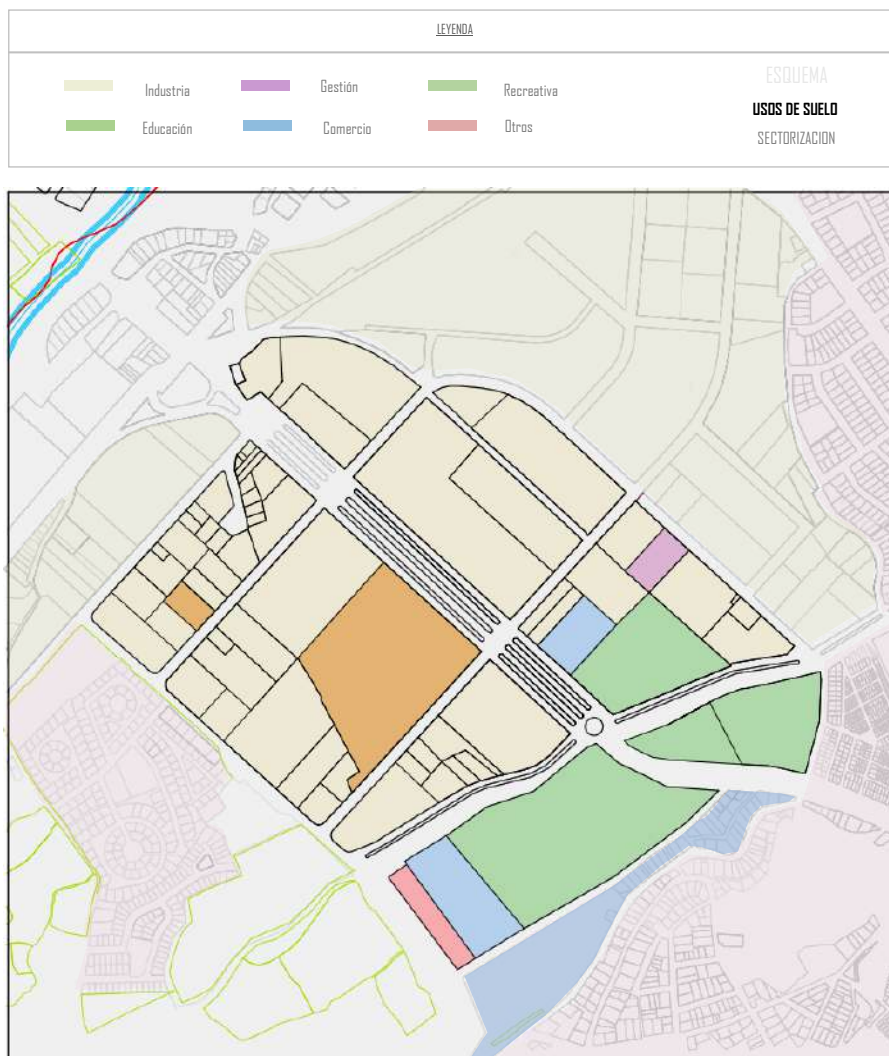


Imagen N° 86: Mapeo de usos de suelo en el sector

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

7.5.7. Parámetros urbanos

Podemos encontrar aledaño al sector de estudio la presencia de zonas residenciales con densidad baja y media. Según el plan a futuro de cambio de usos del sector se propone vivienda o usos mixtos residenciales.

En cuanto a los parámetros urbanos del sector se consideró trabajar con densidad residencial alta en cuanto a zonas colindantes a la Av. Forga y calles de flujo alto y con residencial media. en cuanto a zonas que se encuentran en calles de flujo bajo o vías locales.

La distribución que se considero fue la siguiente, considerando los respectivos parámetros y teniendo con finalidad crecer en altura para no romper el perfil urbano existente.

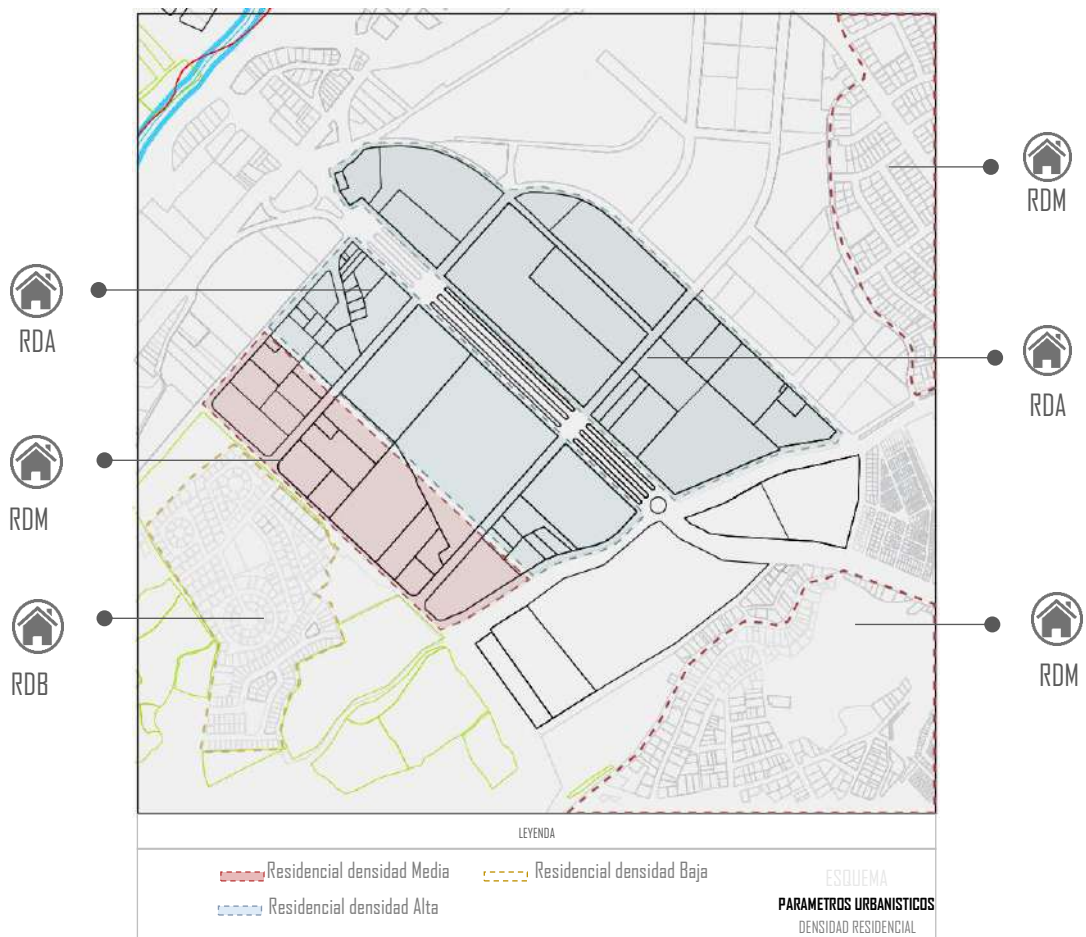


Imagen N° 87: Mapeo de parámetros urbanísticos

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

En cuanto a los parámetros RDM se consideraron por la cercanía a conjuntos residenciales de baja densidad y equipamientos de menor escala. Se planteó como

usos compatibles: Comercio vecinal, comercio sectorial, educación, salud y zona de recreación pública.

RESIDENCIAL DENSIDAD MEDIA	
Ubicación	Sector 1-b
Distrito	Cercado de Arequipa
Provincia y Departamento	Arequipa
ZONIFICACION	Zona Residencial Densidad Media (RDM-2)
TIPO DE DENSIDAD	Multifamiliar, Multifamiliar (*)
USOS COMPATIBLES	CV, CS, E-1, H-1, H-2, ZR
LOTE MINIMO	150 M2 - Multifamiliar 200 M2 - Multifamiliar (*)
FRENTE MINIMO	10 Multifamiliar y Multifamiliar (*)
ALTURA DE EDIFICACION	5 - Multifamiliar 6 - Multifamiliar (*)
COEFICIENTE DE EDIFICACION	3.50 - Multifamiliar 4.20 - Multifamiliar (*)
AREA LIBRE	35% - Multifamiliar 45% - Multifamiliar (*)

(*) Con frente a vías mayores a 18 ml de sección y/o frente a parques

Cuadro N° 18: Cuadro de parámetros urbanos, RDM

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

En cuando a los parámetros RDA se consideraron por la cercanía a vías principales de alto tránsito y equipamientos que puedan servir a los distritos aledaños. Se planteó como usos compatibles: Comercio vecinal, comercio sectorial, educación, salud y zona de recreación pública.

RESIDENCIAL DENSIDAD ALTA		
Ubicación	Sector 1-a, 2 –a,b	
Distrito	Cercado de Arequipa	
Provincia y Departamento	Arequipa	
ZONIFICACION	Zona Residencial Densidad Alta (RDA-2)	
TIPO DE DENSIDAD	Multifamiliar, Multifamiliar (*)	
USOS COMPATIBLES	CV, CS, E-1, E-2, H-1, H-2, ZR	
LOTE MINIMO	600.00 m2 – Multifamiliar (*) 1000.00 m2 – Conjunto Residencial	
FRENTE MINIMO	18.00 ml Multifamiliar (*)	
ALTURA DE EDIFICACION	10 pisos ó 1.5 (a+r) ** - Multifamiliar (*) 12 pisos ó 1.5 (a+r) ** - Conjunto Residencial	
COEFICIENTE DE EDIFICACION	6.00 – Multifamiliar (*) Conjunto Residencial	
AREA LIBRE	55 %	Multifamiliar (*)
	55 % + 5% por c/piso	
	70 %	Conjunto Residencial
	70 % + 5% por c/piso adicional respecto de la altura de edificación	

(*) Con frente a vías mayores a 18 ml de sección y/o frente a parques

(**) a= ancho de la vía / r= retiro de la edificación

Cuadro N° 19: Cuadro de parámetros urbanos, RDA

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

7.5.8. Intervención urbana

Sistema Vial

Según los flujos vehiculares y la afluencia del parque automotor el diseño vial comprende diferentes tipos de vías las cuales se mencionarán más adelante, considerando la importancia de estas en la propuesta. Así mismo, se considera el diseño y una red de ciclovías, fomentando la transitabilidad y la prioridad del peatón ante el vehículo.

Es importante recordar la presencia de vías que componen el eje metropolitano de Arequipa, las cuales están consideradas dentro de la intervención vial y como factor clave para el desarrollo del proyecto. En este caso tenemos la Av. Miguel Forga la cual conecta diferentes partes de la ciudad y sirve como arteria principal para el tránsito de vehículos y peatones y la Av. A.A. Cáceres la cual también cumple un papel importante en cuanto a movilidad y conexión de Arequipa, además que contribuye al desarrollo social y económico de la ciudad. La presencia de estas vías ayudaran a que la propuesta vial se articule con el resto de la ciudad de manera eficiente y sea accesible para todos.

En cuanto a la intervención vial tenemos dos propuestas a nivel metropolitano (Línea transporte masivo y línea alternativa de transporte) nivel distrital (Línea de transporte 0) y nivel subterráneo (Línea de transporte -1 y -2)

a) Línea Transporte Masivo

A modo de contribuir con la revitalización urbana y como respuesta al incremento del tráfico y congestión vehicular, se plantean 5 líneas de metro subterráneas que recorren los distritos de la ciudad de Arequipa con el fin de optimizar los tiempos de movilización urbana, cada una de estas líneas cuenta con estaciones planteadas estratégicamente. En el sector de

intervención se encuentra inmersa una de estas líneas de metro que recorre la Av. Miguel Forga.

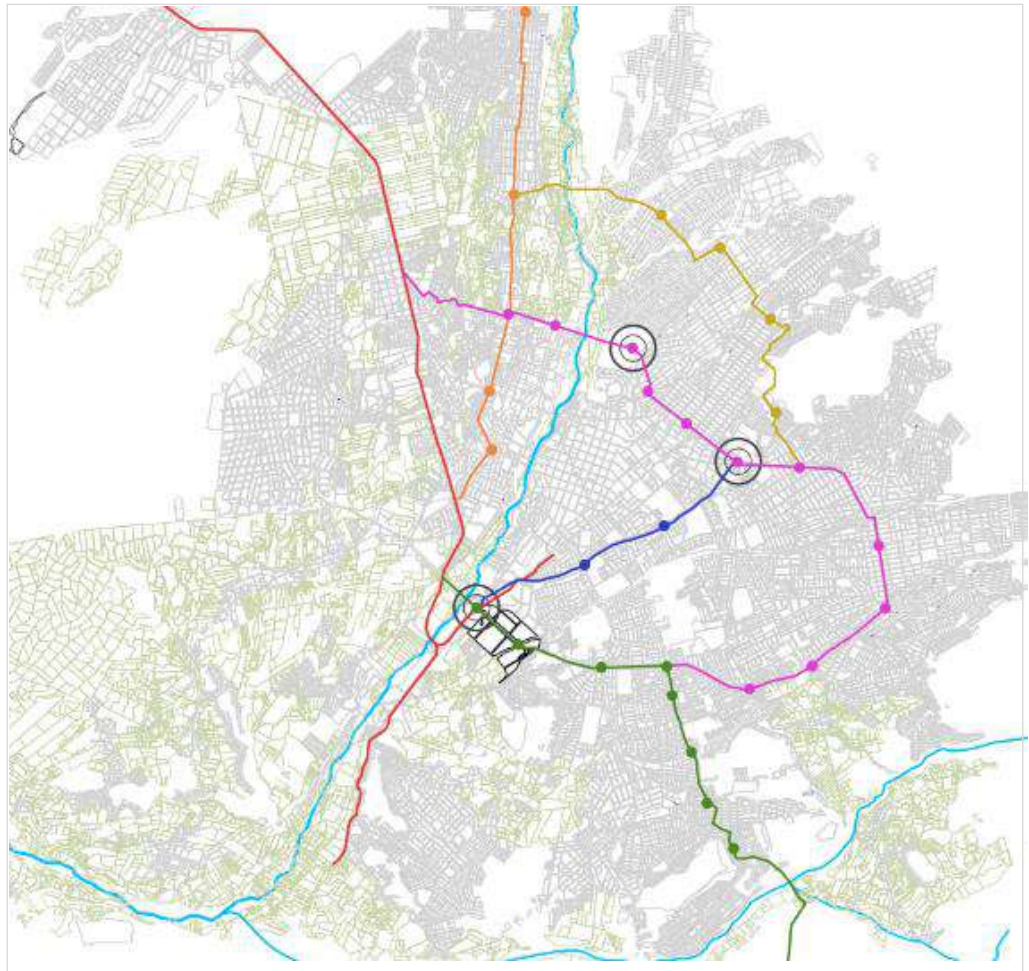


Imagen N° 88: Mapeo de líneas existentes SIT.

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

b) Línea alternativa de Transporte

Considerar un medio de transporte sostenible como las ciclovías fomenta el incremento de la seguridad vial, beneficia al tránsito peatonal y mejora la accesibilidad a los espacios públicos, consideraremos el desarrollo de carriles para ciclistas que se plantean de forma estratégica recorriendo sector a intervenir como la Avenida Los Incas, Avenida Miguel Forga y Calle Jacinto Ibáñez.

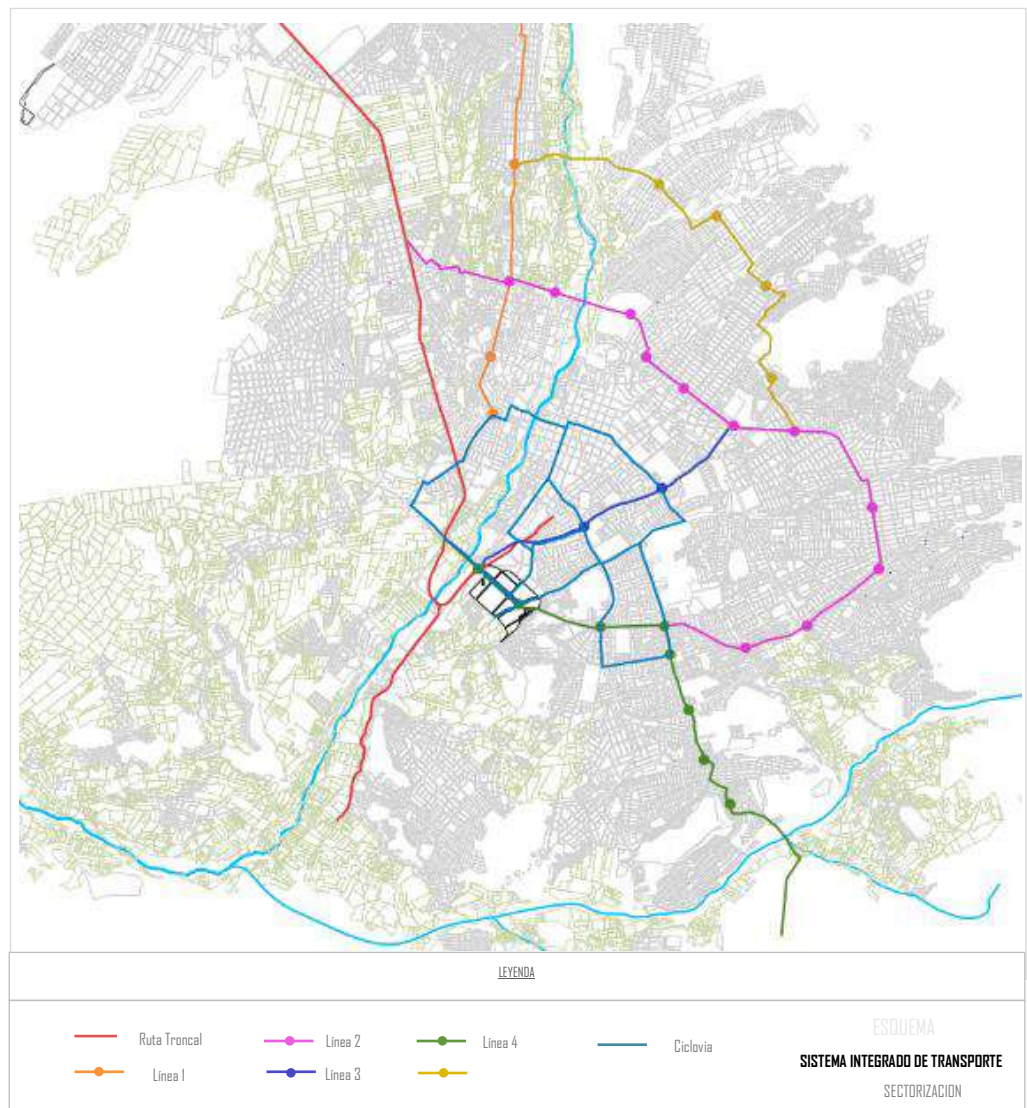


Imagen N° 89: Mapeo de nueva propuesta de transporte considerando SIT (Guillen-Morales, 2023)

Fuente: Elaboración propia

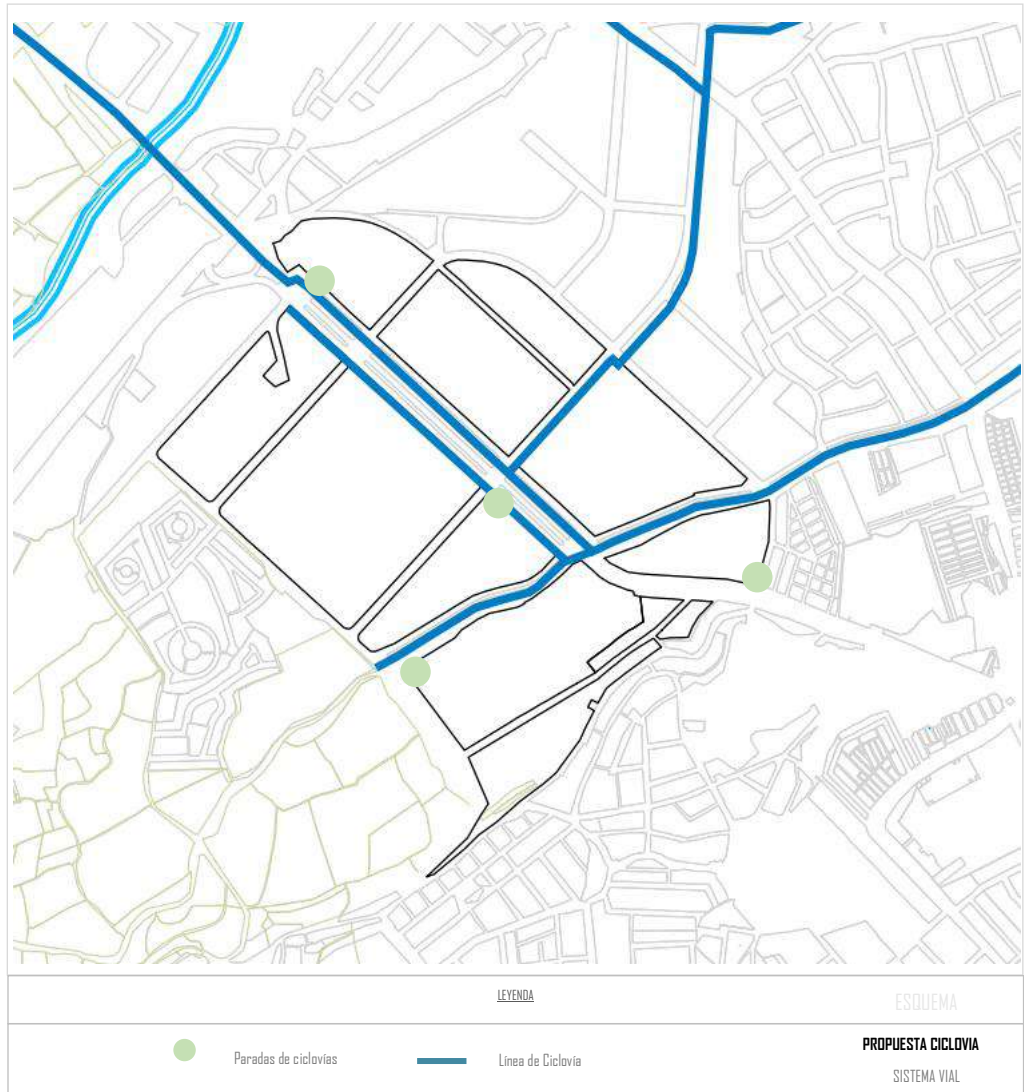


Imagen N° 90: Mapeo de propuesta de línea de ciclovías, Nivel 0

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

c) Medio de Transporte Nivel 0

En el nivel 0 se considera el flujo del transporte privado y público, las vías arteriales y locales del sector contienen el flujo del transporte privado y en las avenidas principales tiene lugar el transporte público como son las unidades del SIT, se incluye el mobiliario urbano como los paraderos que

se ubican estratégicamente en el sector además de botes de basura para contribuir con la participación ciudadana para recorrer un sector más limpio y ordenado.

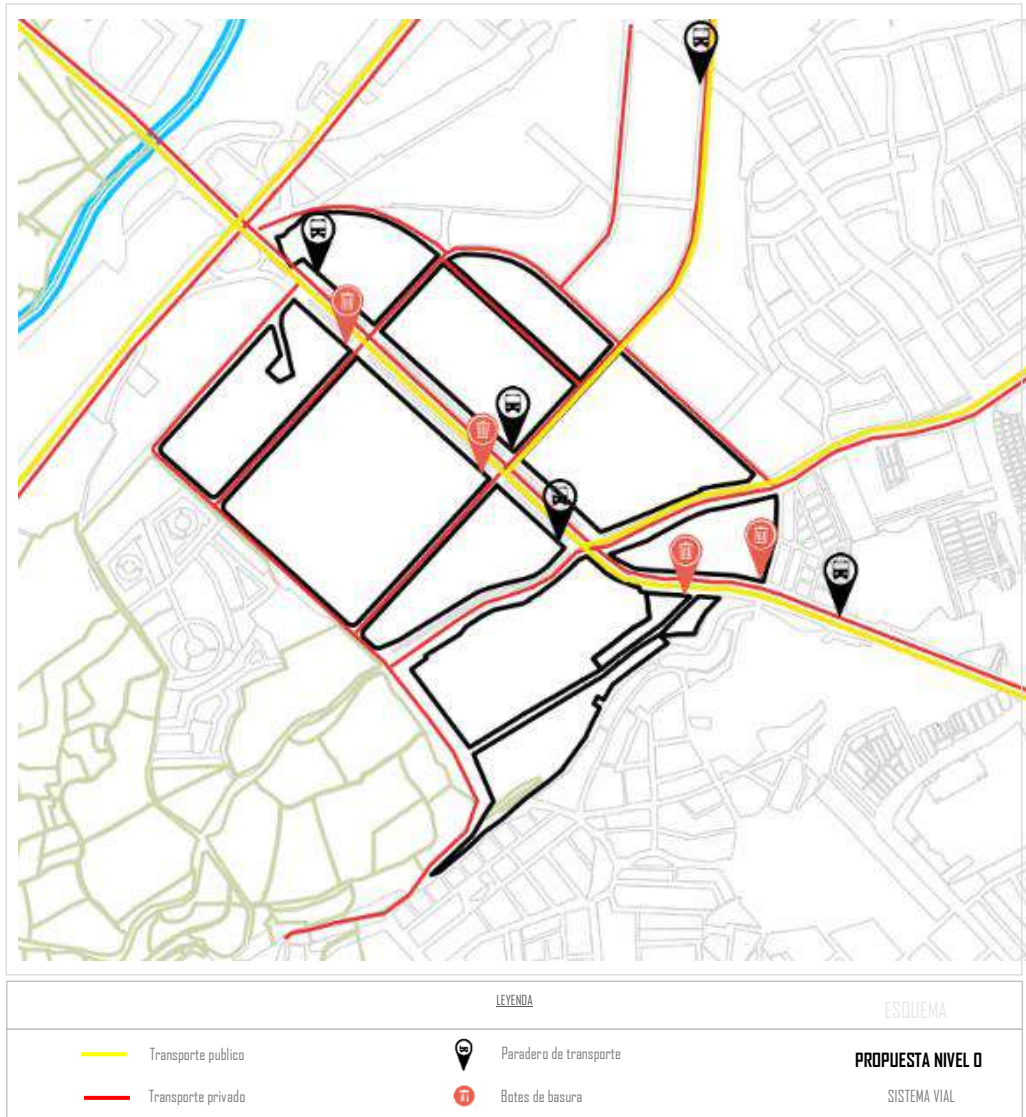


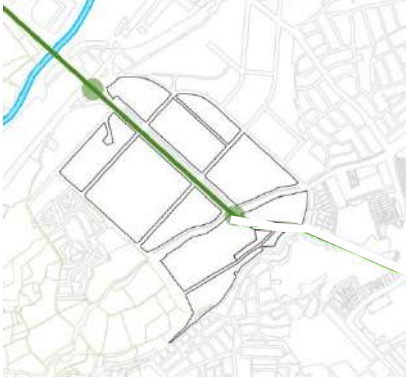
Imagen N° 91: Mapeo de Líneas T. privado y mobiliario urbano, Nivel 0

(Guillen-Morales,2023)

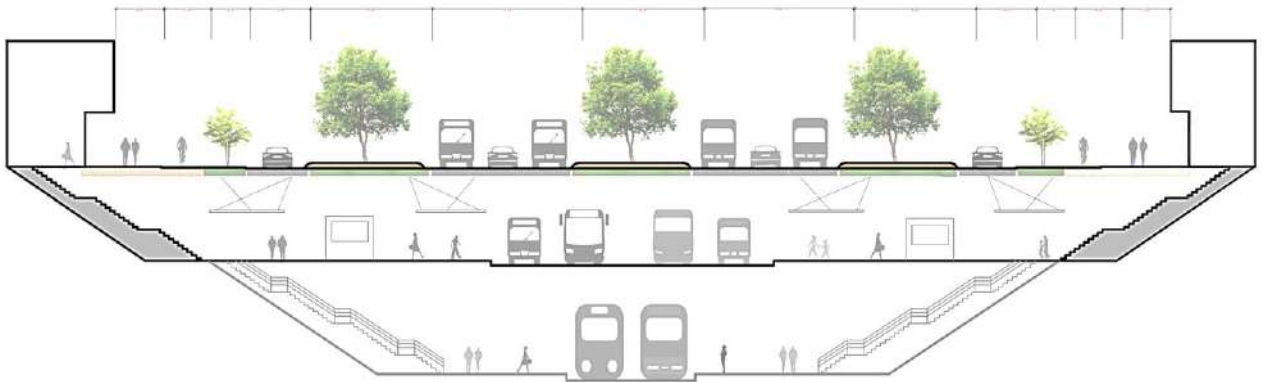
Fuente: Elaboración propia

Tipologías de vía

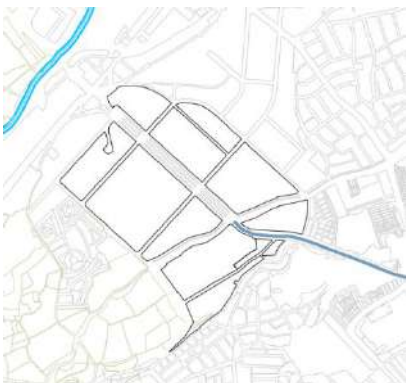
- MIGUEL FORGA



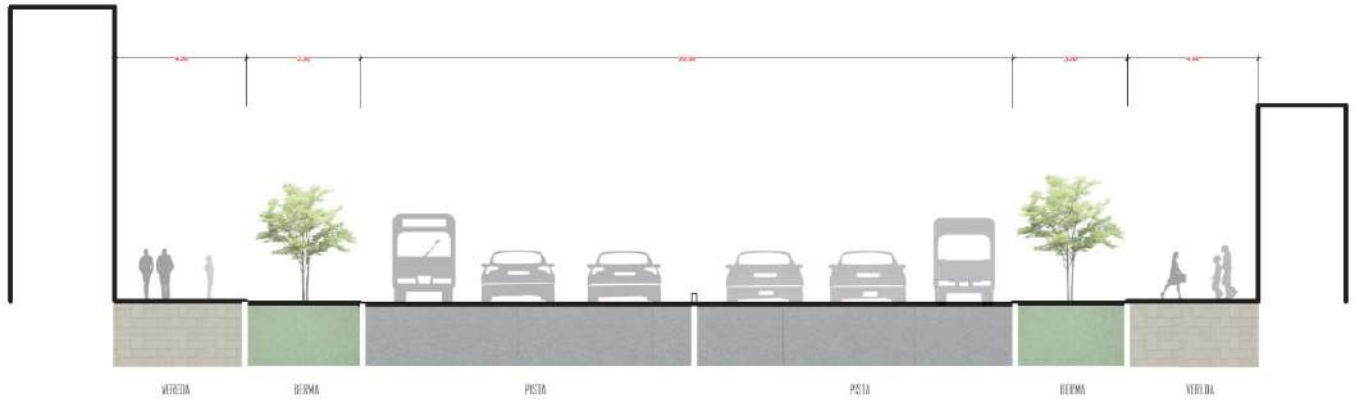
En la avenida principal del sector de intervención (Miguel Forga) cuenta con tres niveles, los cuales soportan diferentes tipos de transporte con respecto a la necesidad de la población y parque automotor. Se consideran diferenciación de vías según la transitabilidad del sector.



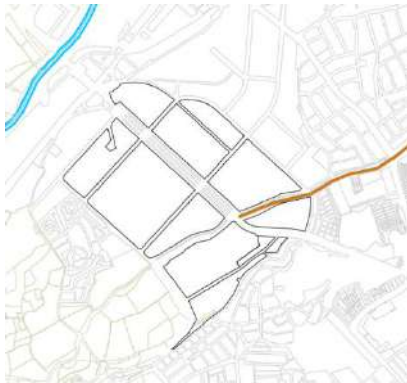
- ANDRES AVELINO CACERES



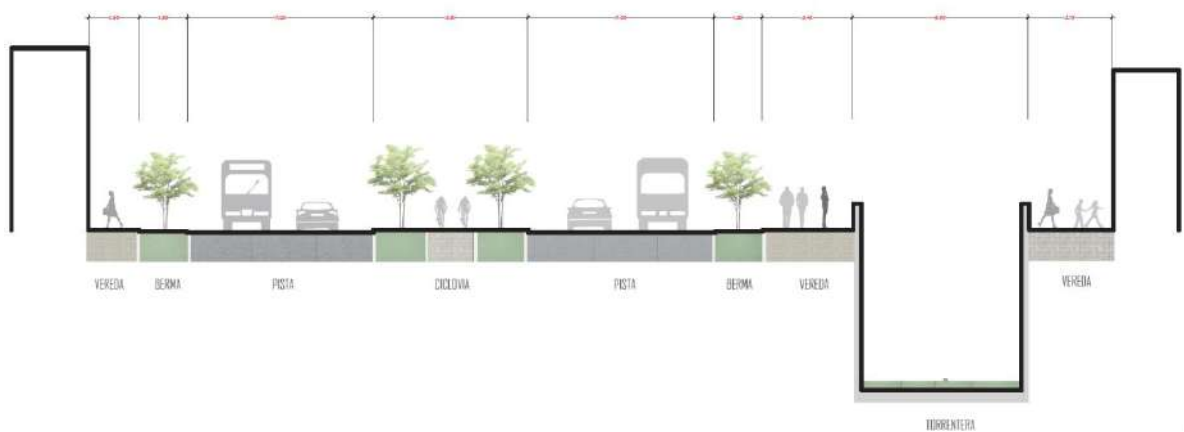
En el caso de la Av. Andrés Avelino Cáceres es de doble sentido con tres carriles de circulación, bermas laterales con vegetación y la ampliación de las veredas con el fin de dar prioridad al peatón y promover la caminabilidad considerando este sector como uso comercial.



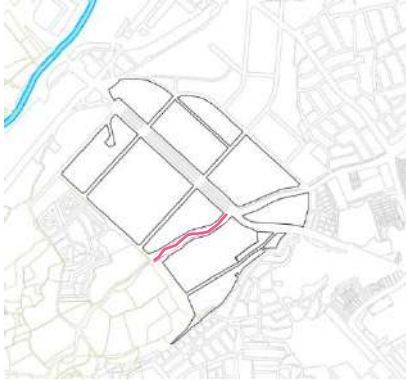
- LOS INCAS



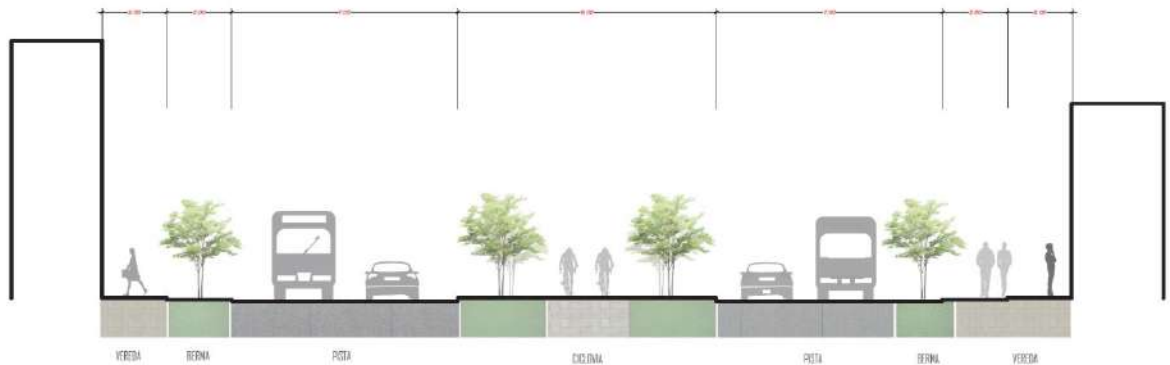
La Av. Los Incas se interconecta con los distritos y la acompaña la torrentera de Los Incas, es de doble sentido con dos carriles de circulación y una berma y ciclovia central con vegetación y alamedas con vegetación.



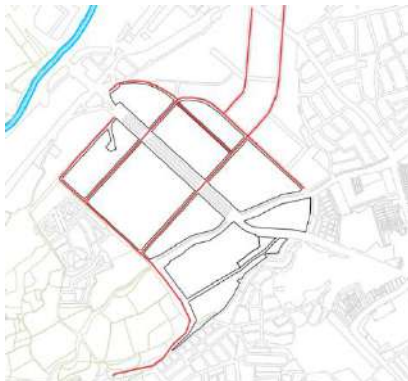
- JACINTO IBAÑEZ



En la Av. Jacinto Ibañez al igual en la Av. Los Incas la acompaña la torrentera de Los Incas, es de doble sentido con dos carriles de circulación y una berma y ciclovía central con vegetación y alamedas con vegetación.



- VIAS INTERNAS



En el caso de las vías internas son de doble sentido con un carril de circulación, se consideró ampliar la berma y las veredas para mayor confort al peatón ya que predomina el uso residencial.



d) Línea de Transporte Nivel -1

En el nivel -1 se considera el flujo del transporte interprovincial, considerando que la actual ubicación de los terminales tendrá lugar en el nivel -1, esto con el fin de tener un mayor ordenamiento en cuanto al tipo de transporte que recorren las vías principales del sector además se considera el transporte público que conectará la zona de cono norte con los distintos distritos que recorrerán una de las vías principales (Av. Miguel Forga y Av. Andrés Avelino Cáceres)

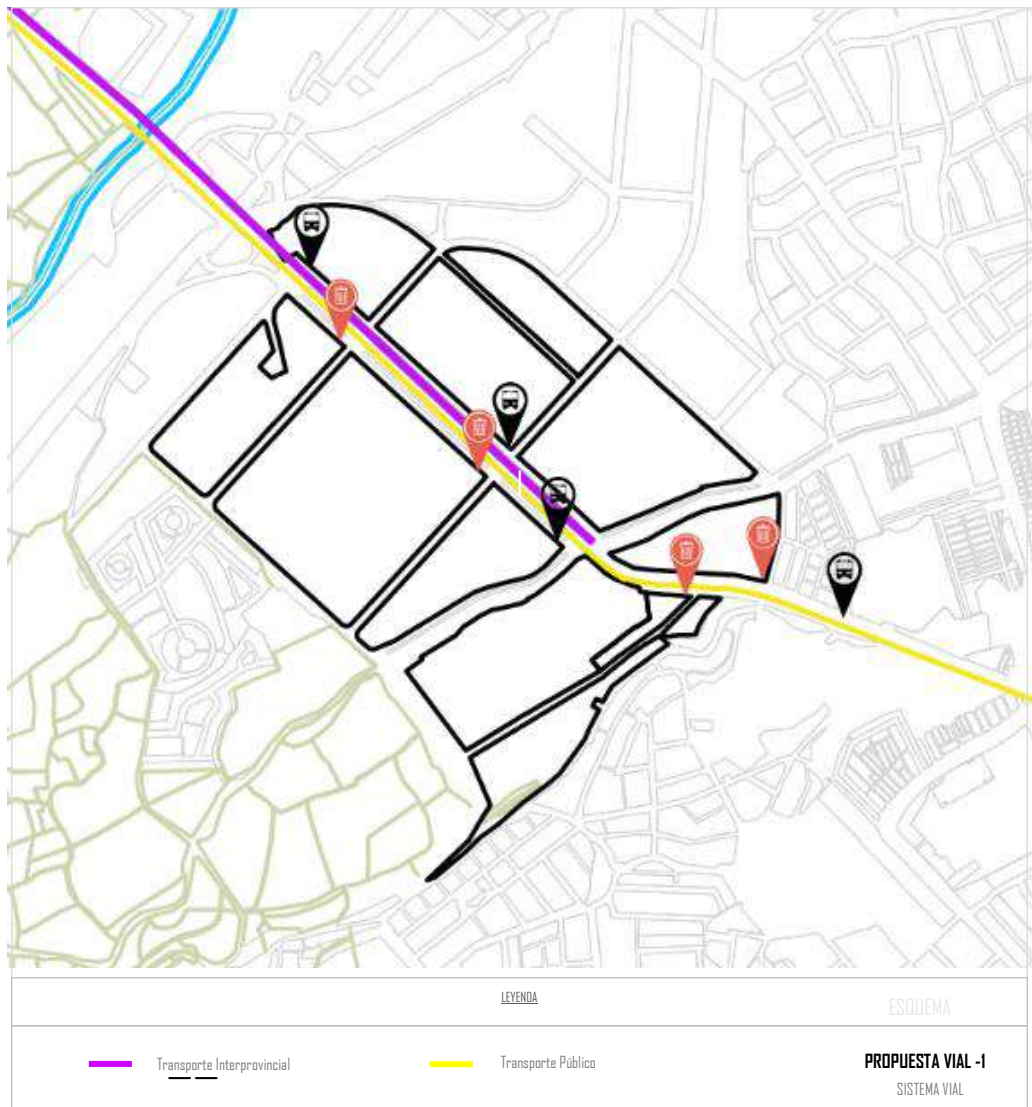


Imagen N° 92: Mapeo de intervención vial, Nivel -1

(Guillen-Morales,2023)

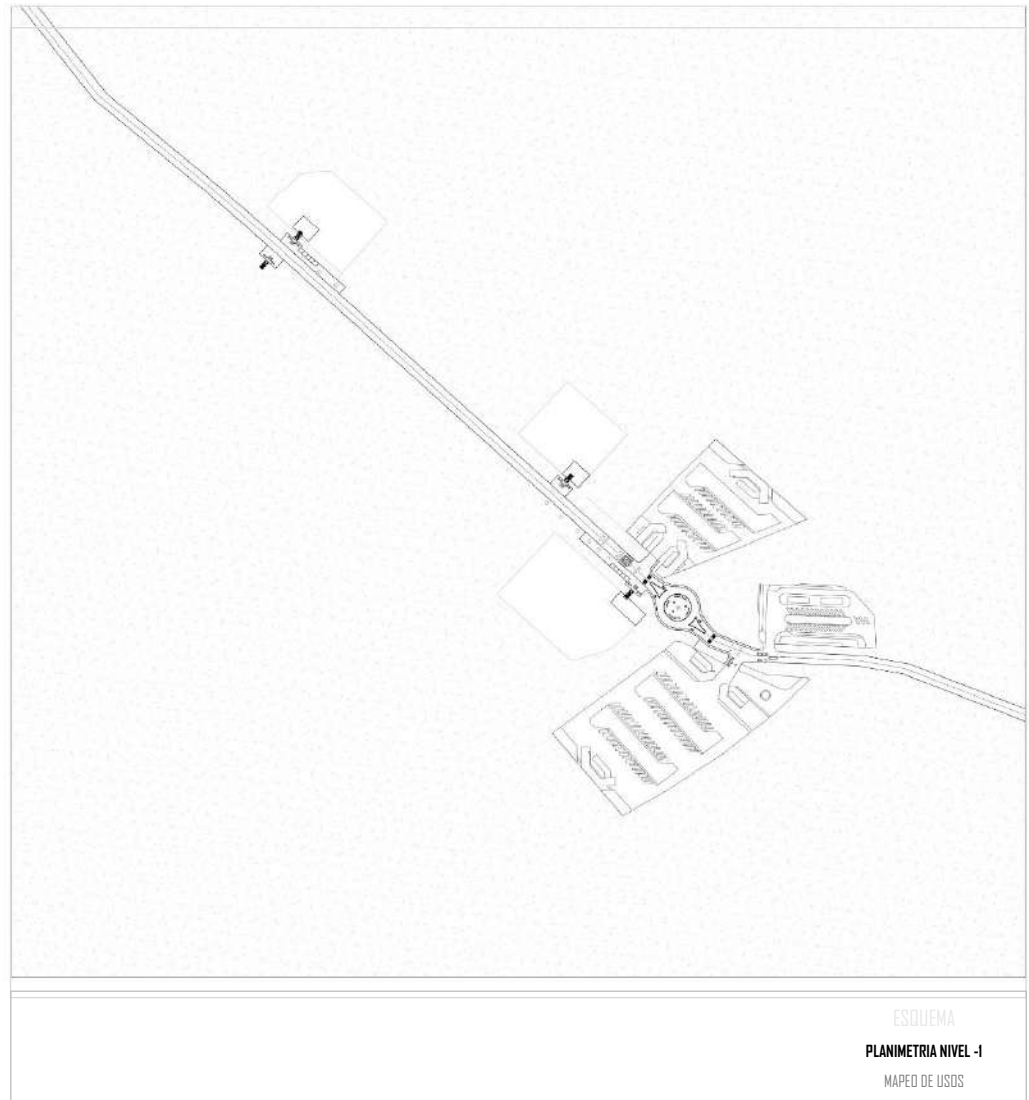
Fuente: Elaboración propia

- Propuesta Vial

La propuesta se compone por estaciones que te dirigen al nivel -1 donde se encuentra el metro que contiene las líneas del transporte público e interprovincial, las cuales se conectan con los terminales (Terminal terrestre, Terminal de Flores y terminal de Vans) en el nivel -1. La vía propuesta

es de doble sentido con dos carriles de circulación para transporte público e interprovincial. Se consideró importante la creación de una rotonda en este nivel para facilitar la accesibilidad de manera directa a los terminales y descongestionar la vía.

Planimetría



1. Estaciones

Se considero estaciones de acceso a los niveles inferiores en puntos estratégicos. El acceso al metro -1 se dará por el nivel 0 a través de equipamientos o edificios mixtos.

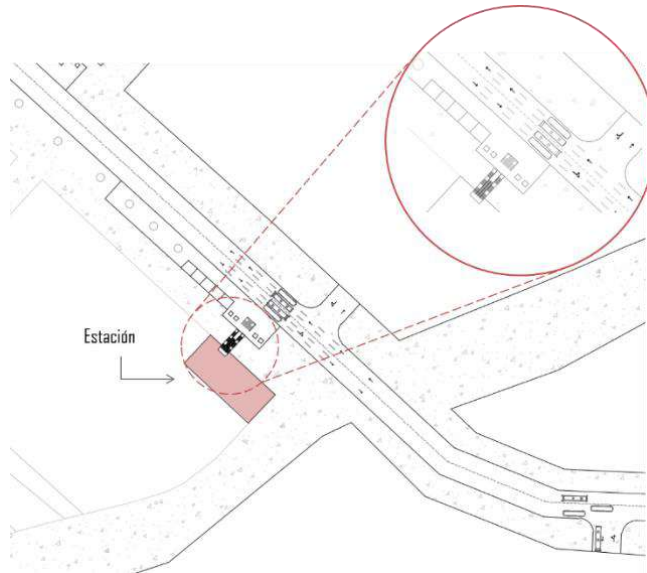


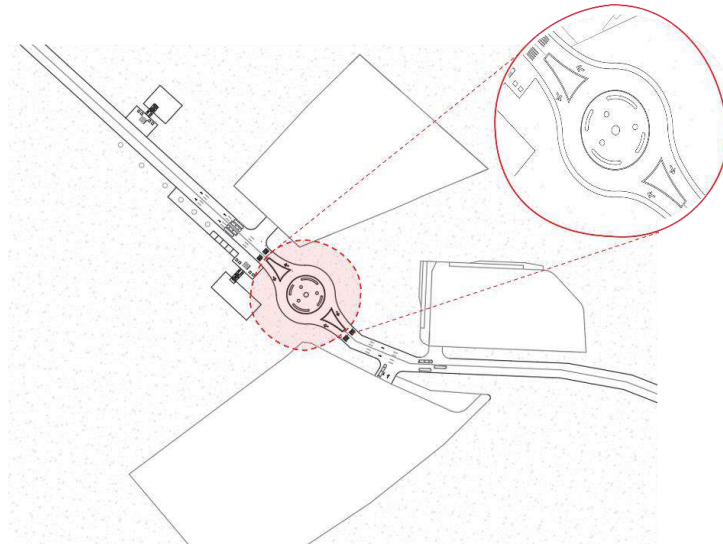
Imagen N° 93: Acceso a Nivel 0 Estación de T. soterrado

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

2. Rotonda

El intercambio circular propuesto tiene como función mejorar el flujo del tráfico y la continuidad de este, siendo más eficiente para acceder a los equipamientos en el nivel -1 y a su vez permitirá el control de tráfico sin necesidad de señales de tránsito (semáforos)



Propuesta de Rotonda vial Nivel -1

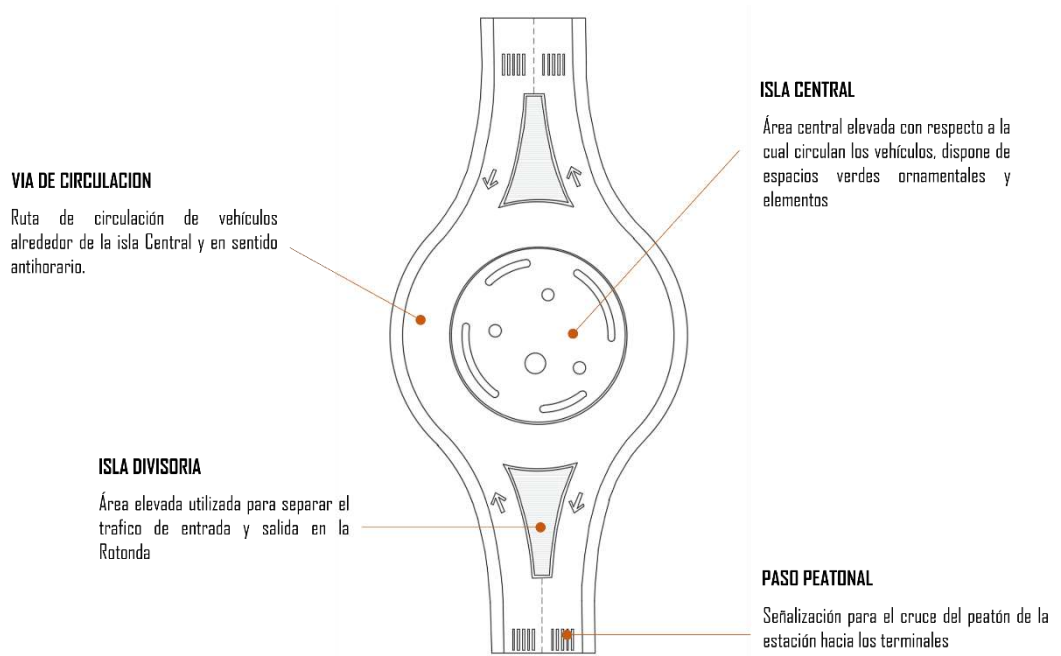


Imagen N° 94: Propuesta de Rotonda Urbana, Nivel -1

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

- **Propuesta Equipamientos Nivel -1**
Planimetría



Imagen N° 95: Planimetría de Propuesta Terminales, Nivel -1

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

La propuesta de equipamientos contempla soterrar los tres terminales existentes en el nivel 0 (Terminal terrestre, Terminal Flores y terminal de vans) al nivel -1, se propuso la reubicación en cuanto al nivel ya que estos cumplen un rol importante por las dinámicas que generan en el sector y a nivel metropolitano, por lo tanto, no era factible trasladarlos a otra ubicación. En el nivel -1 se desarrollarán tres terminales los cuales tienen alcance a nivel provincial, departamental y nacional. La propuesta de terminales se conectará con el subterráneo de transporte público e

interprovincial, facilitando el acceso a los terminales y disminuyendo de manera considerable la congestión vehicular.

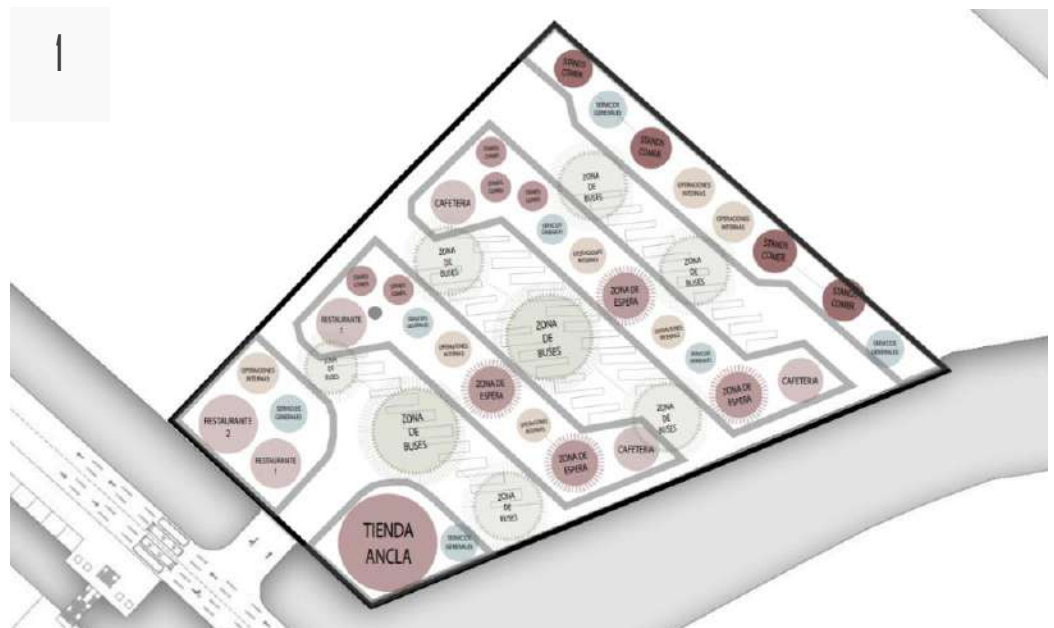
a) Planteamiento programático

ZONA	SUB ZONA	AMBIENTES
ZONA ADMINISTRATIVA	OFICINAS ADMINISTRATIVAS	Administración Sala de reuniones Atención al cliente
	OFICINAS SECUNDARIAS	Seguridad y cámaras Sala de descanso
	SALUD	Tópico
ZONA PUBLICA	SALIDAS NACIONALES	Zona de espera Modulo de Agencia 1 Modulo de Agencia 2 Modulo de Agencia 3 SS.HH. Publico
	PATIO SERVICIO	Estacionamiento de buses
ZONA COMERCIAL	ZONA NACIONAL	Locales comerciales Área de expansión Zona de espera Zona de vigilancia SS. HH. Publico
ZONA DE SERVICIOS GENERALES	TALLER DE REPARACIONES, MANTENIMIENTO Y ALINEAMIENTO	Taller de reparación Mantenimiento Alineamiento Seguridad
ZONA DE SERVICIOS GENERALES	INGRESO	
	ESTACIONAMIENTO	
	RECREACION	

b) Zonificación

En cuanto a la zonificación se planteó ingresos peatonales por el nivel 0 a través de los equipamientos, con el fin de acceder de manera directa a las estaciones de transporte público y a los terminales; así mismo, el ingreso de vehículos particulares se hará a través de rampas en el nivel 0 que te dirijan al interior del terminal directamente. El programa se planteó de igual manera para los tres terminales diferenciándose únicamente por el alcance en cuanto a destinos. En el programa consideraron usos complementarios al transporte como comercio, administrativos, entre otros con el objetivo de mantener los centros de empleabilidad que generaban los terminales, pero de manera más segura y ordenada.

Propuesta zonificación Terminal de Flores hermanos



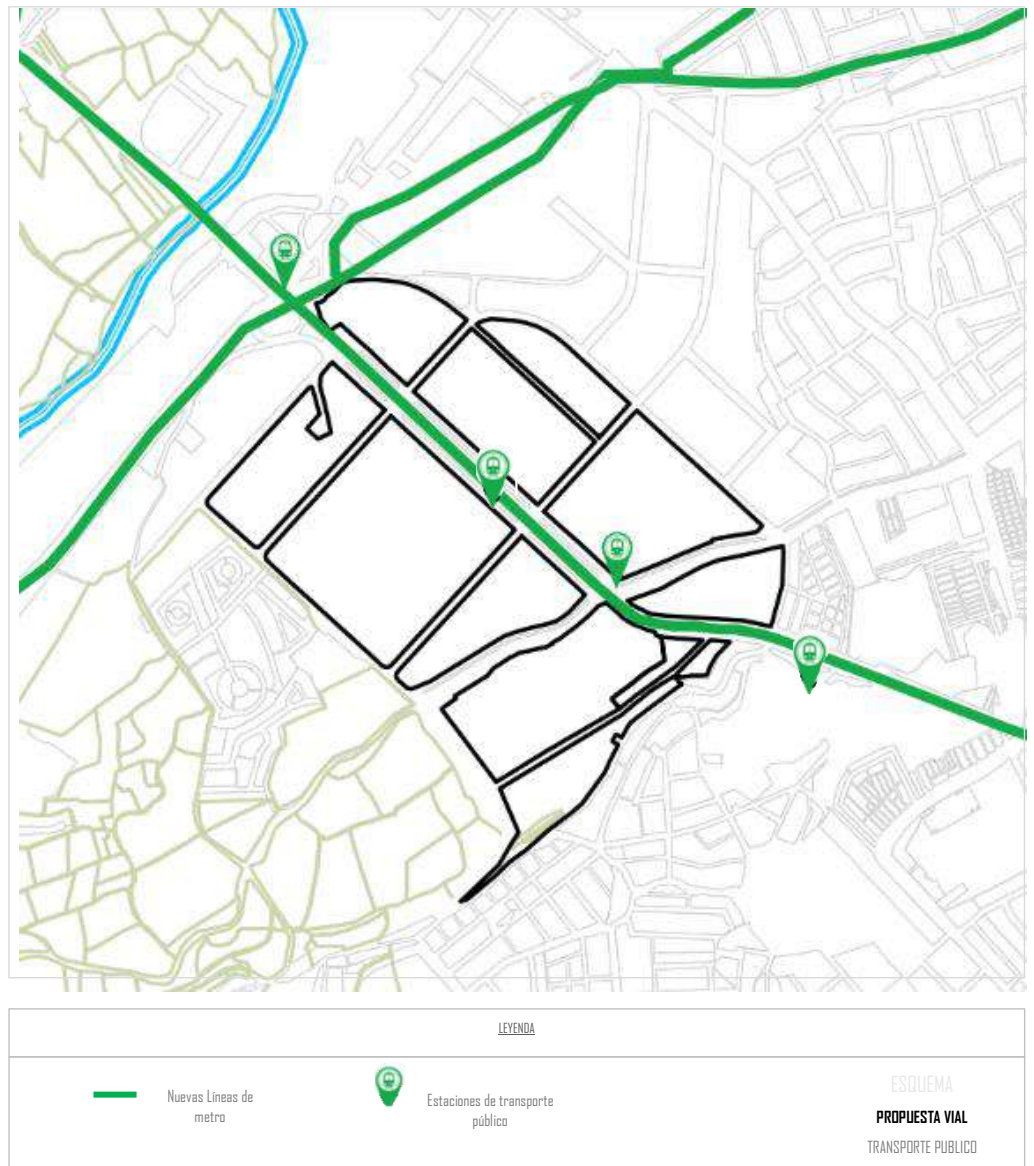
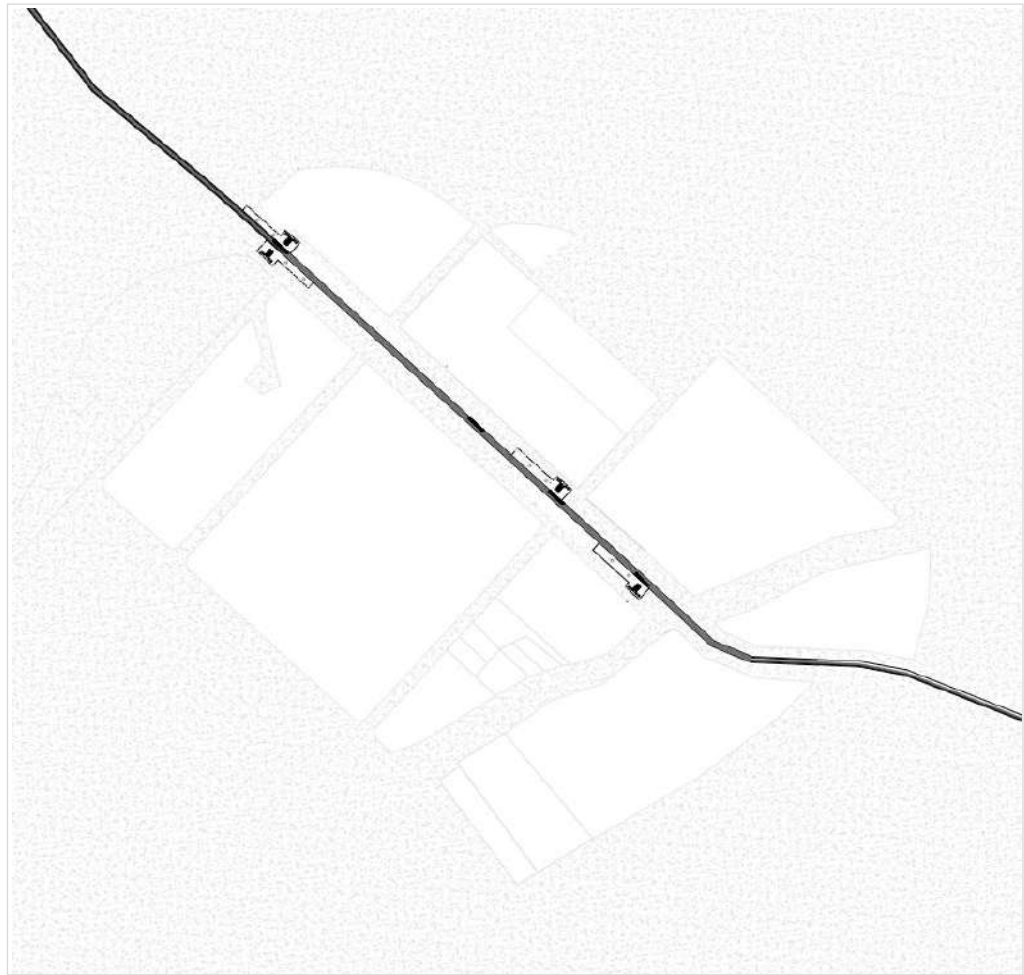


Imagen N° 97: Mapeo Propuesta de metro y estaciones, Nivel -2

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

Planimetría



ESQUEMA
PLANIMETRÍA NIVEL -2
MAPEO DE USOS

1. Estaciones

Acceso por el nivel 0 a través de equipamientos o edificios mixtos. En el nivel -1 se encuentra la continuación de circulación hasta el nivel -2. La propuesta es de doble sentido con un carril.

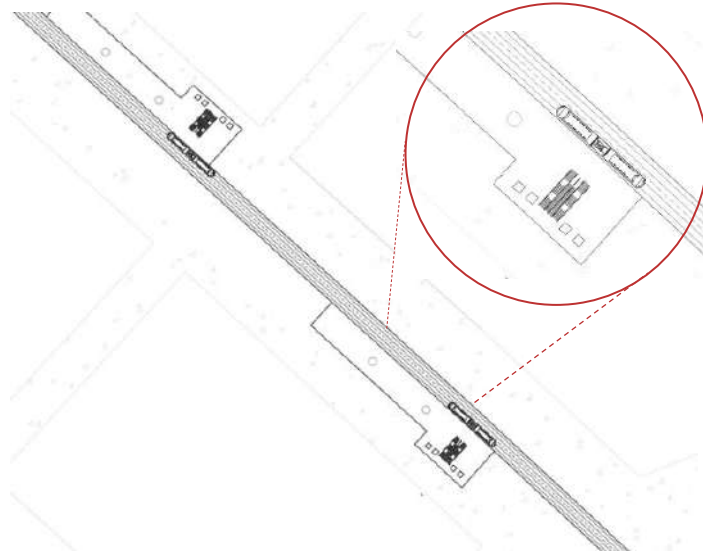


Imagen N° 98: Estaciones para acceder a la línea de metro, Nivel -2

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

Sistema de Áreas verdes y Espacios Abiertos

Áreas verdes

La propuesta forestal del sector considera las siguientes especies arbóreas, las cuales serán ubicadas estratégicamente en bermas y ciclovías como acompañantes de vía, con el fin de brindar confort al peatón.



Árbol siempre verde de denso follaje que en Arequipa no suele superar los 5 metros de altura (por el frío)

Esta especie es ideal para uso ornamental por su lento crecimiento y facilidad para controlar su porte mediante la poda

Riego: Regular

Crecimiento: Lento



Árbol siempre verde de denso follaje que en Arequipa no suele superar los 5 metros de altura (por el frío)

Esta especie es ideal para uso ornamental por su lento crecimiento y facilidad para controlar su porte mediante la poda

Riego: Regular

Crecimiento: Lento



Árbol alto y frondoso de relativo rápido crecimiento.

Es una excelente alternativa para forestar parques y bermas en toda la ciudad, además de ser muy ornamental.

Riego: Regular



Árbol alto y frondoso de hoja caduca (pierde sus hojas en los meses fríos) muy bien adaptado al clima de Arequipa y ampliamente cultivado en avenidas y parques

Riego: Regular

Crecimiento: Regular

Altura: 10-30 m

Imagen N° 99: Propuesta de vegetación para arborizar vías

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

Espacios abiertos

La propuesta de espacios abiertos del sector considera la recuperación del espacio público del terminal terrestre a través de espacios multifuncionales que permitan el descanso, contemplación y la realización de diferentes actividades dentro de ellos. El fin de la propuesta es crear espacios públicos diversos y equitativos para que la población se sienta representada y puedan disfrutarlos.

Se plantean tres tipos de espacios a nivel de la calle, con diferentes roles según las necesidades del entorno. Estos lugares pueden convertirse en una atracción turística y estimular la economía local.

2. Espacio **Arte y Cultura**: Tiene como propuesta crear un espacio cultural con diferentes equipamientos como foco de atracción, ocupando al mínimo en área construida y continuando los espacios en el nivel -1 para aprovechar en su mayoría el nivel de la calle como un espacio plurifuncional al aire libre, donde se puedan realizar todo tipo de actividades.

3. Espacio **Encuentro y Esparcimiento**: Como parte de la propuesta se plantea un espacio público que cumpla la función de encuentro y esparcimiento, funciones que estimulan el encuentro ciudadano y libre, permitiendo una mayor interacción ciudadana con espacios para reunirse y disfrutar de espacios verdes. La propuesta considera equipamientos para la

prestación de servicios acorde al contexto socio económico del sector

4. Espacio **Parque Recreativo**: Tiene como propuesta suplir parte del déficit de espacio público consolidado para recreación, esparcimiento y deporte, que no tiene el sector actualmente. A través de caminaderías y espacios destinados para descanso y deporte.



Imagen N° 100: Propuesta zonificada de espacios abiertos y equipamientos

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

8. PROYECTO

Planimetría



Imagen N° 101: Planimetría general de la propuesta urbana.

(Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

Propuesta para la recuperación del espacio público

Programa Nivel 0

- Espacio ***Arte y Cultura***

Conformado por distintos equipamientos que fomentan la cultura y la integración de la comunidad. El espacio contiene distintos volúmenes con roles específicos compatibles entre sí y espacios recreacionales verdes para generar un recorrido didáctico en toda el área a intervenir.

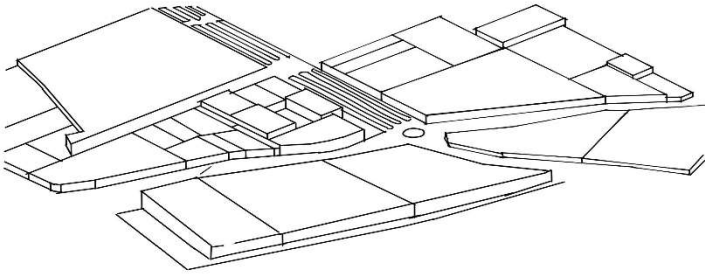
a) Planteamiento programático

En cuanto al programa se consideró zonas culturales que puedan complementar la educación existente en los distritos aledaños y también a su vez complementar el equipamiento cultural propuesto. Así mismo, podemos encontrar zonas comerciales para generar centros económicos e integrar el comercio ambulatorio existente, pero de manera ordenada y específica. Se propuso una zona administrativa que cuentan con oficinas, zonas bancarias y puestos administrativos que ayudaran a concebir futuros usos residenciales, entre otros.

ZONA	SUB ZONA	AMBIENTES
ZONA CULTURAL	ZONA INFANTIL	Sala multiuso infantil
		Sala de lectura infantil
		Sala multiuso
	ZONA AUDIOVISUAL	Sala de proyección
		Sala de exposición
		Teatro
	ZONA DE LECTURA	Biblioteca
		Ludoteca
		Librería
ZONA COMERCIAL	AREA DE EXPANSION EXTERIOR	Casetas y quioscos itinerantes
	AREA DE EXPANSION	Locales comerciales
		Cafetería
		Restaurantes
		Tienda Ancla 1
		Tienda Ancla 2
ZONA EXTERIOR	RECREACION	Recreación activa
		Recreación pasiva
		Zonas de estancia
	INGRESO	
ESTACIONAMIENTO		
ZONA DE SERVICIOS GENERALES	TALLER DE REPARACIONES, MANTENIMIENTO Y ALINEAMIENTO	Taller de reparación
		Mantenimiento
		Alineamiento
		Seguridad

- **Envolvente y relaciones**

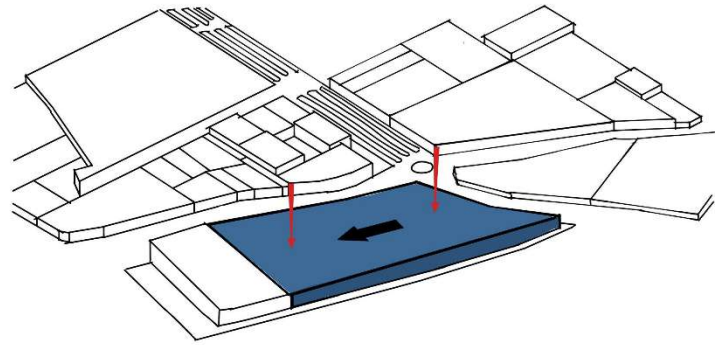
1



LOCALIZACIÓN

Localizado en uno de los ejes principales del sector, frente a uno de los equipamientos recreativos y contiguo a un espacio comercial de gran escala, las actividades que se desarrollaran en este espacio son de carácter cultural y comercial complementando al rol principal existente en el sector.

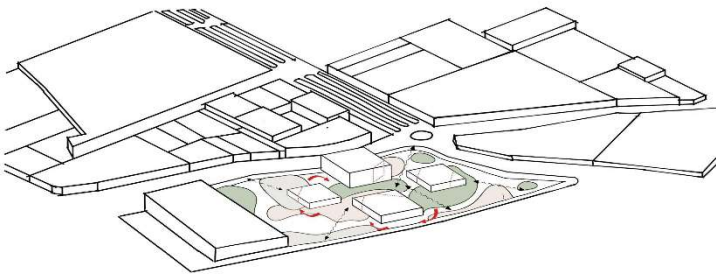
2



MODELO

Moldear y unir en un solo volumen para adaptarlo a una superficie existente. Dos grandes lotes con actividades similares se unen generando un área extensa para el desarrollo ordenado de nuevas actividades de acuerdo a la necesidad del sector, estas contemplarán tres grandes frentes beneficiosos para el desarrollo de la propuesta

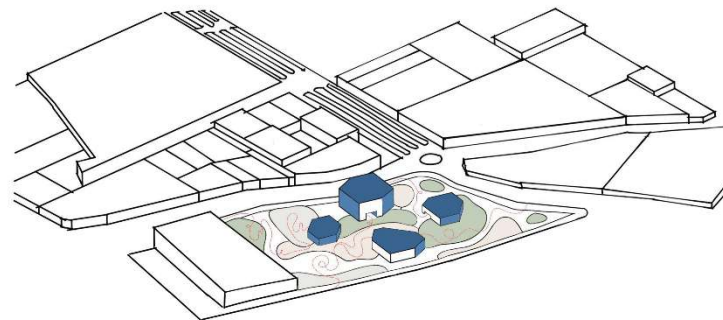
3



VOLUMETRÍA

Crear volúmenes a partir de la necesidad de integración con la calle, estos volúmenes se encuentran centralizados en la propuesta, manteniendo roles complementarios en cada uno de estos, la forma que se origina al interior genera un gran espacio caminable que permita el desarrollo de actividades y la expansión de las mismas.

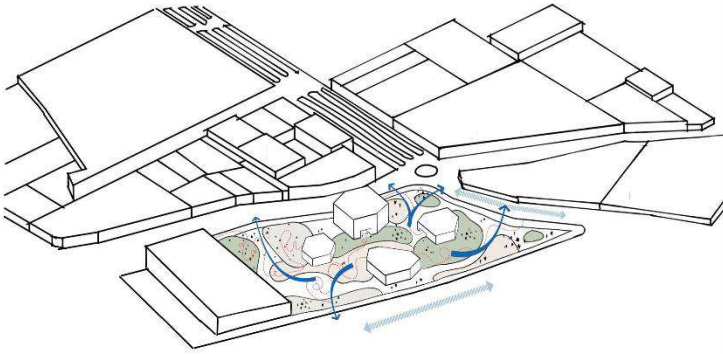
4



ESCULTURA

Para mantener relación con el desarrollo de los volúmenes de la propuesta contigua y se pueda observar la unidad de las propuestas se generaron diferentes ángulos con el fin de formar aperturas desde el interior a la calle, fomentando la caminabilidad desde el espacio público hacia el interior del conjunto.

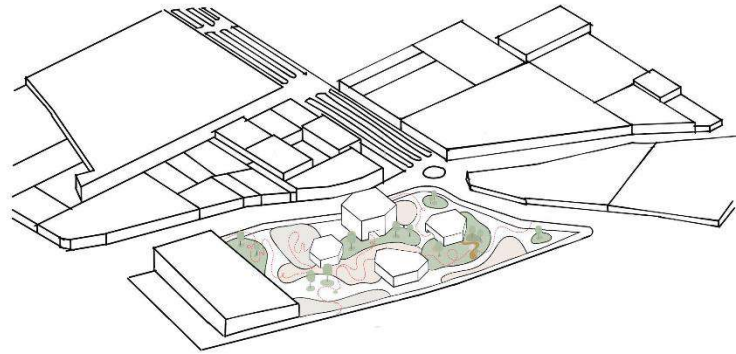
5



INGRESOS

Al tener tres frentes se consideró abrir cada uno de estos a la calle, generando un gran espacio caminable donde los ingresos son imperceptibles creando una gran plaza donde las actividades convergen y se desarrollan otras a partir de estas.

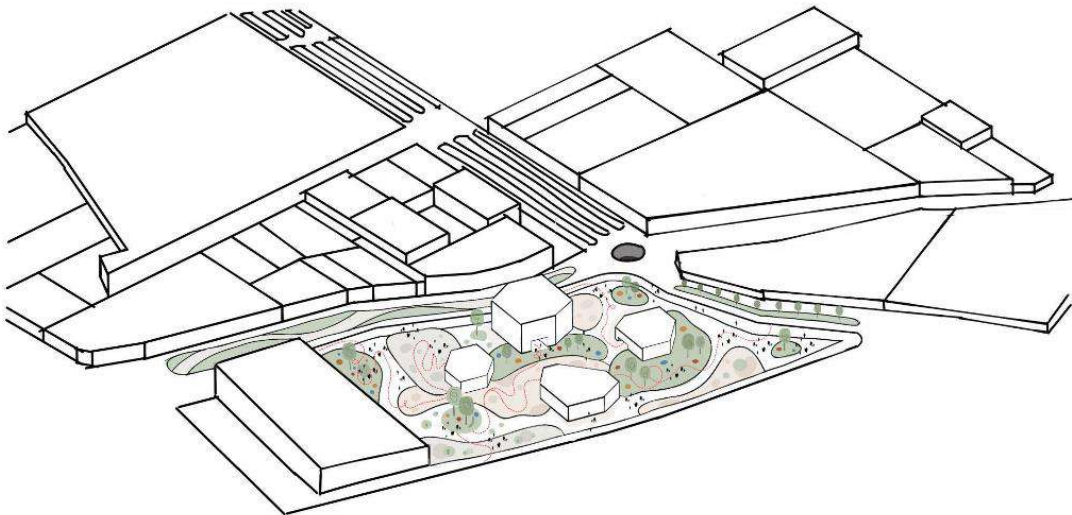
6



ESPACIOS VERDES

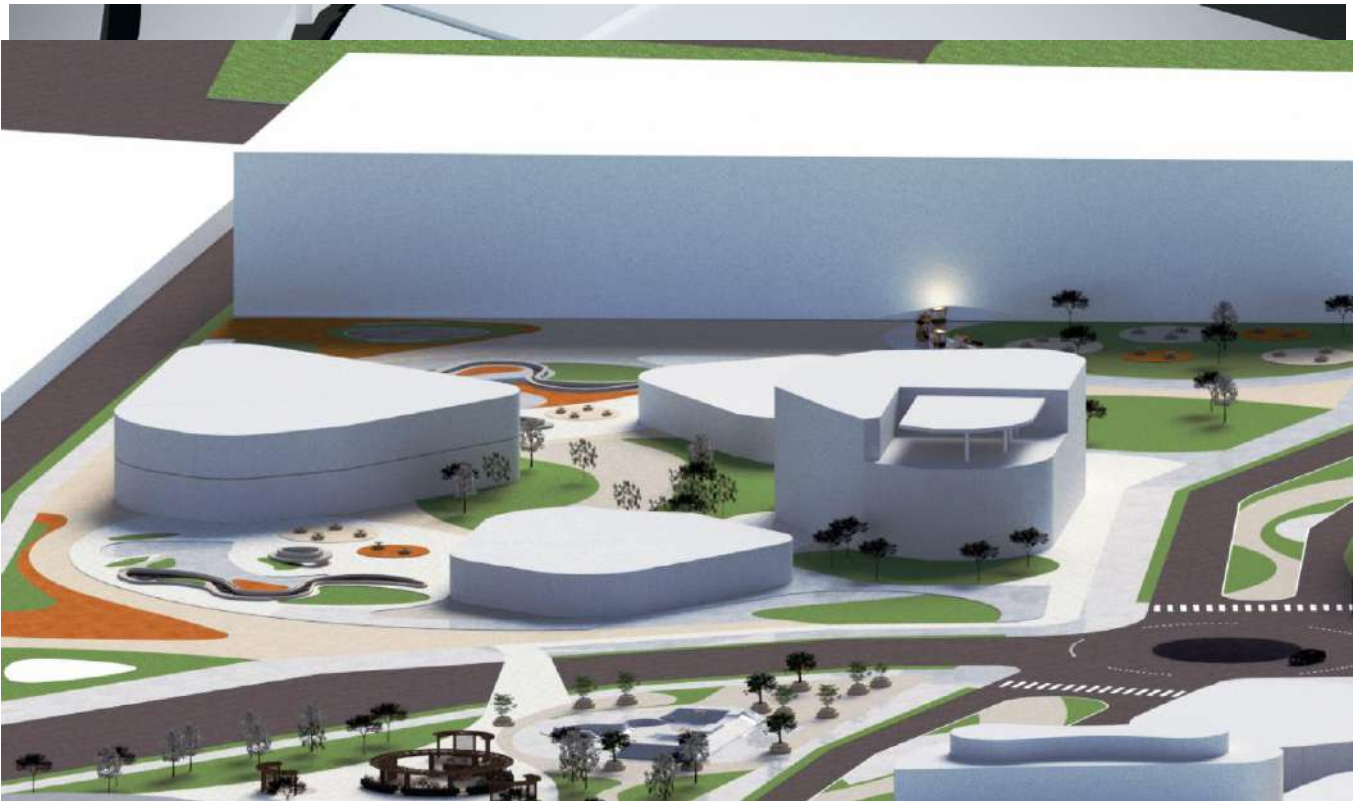
Uno de los puntos focales de la propuesta te direccionan a una plaza centralizada donde se extienden las actividades interiores de los bloques y continúan en espacios abiertos multifuncionales, se considero un mayor porcentaje de espacios para suplir las necesidades del sector y de la población.

7



PROPUESTA FINAL

c) Propuesta



- Espacio ***Encuentro y Esparcimiento***

Está conformado por equipamientos de usos mixtos afines a los usos del sector, este espacio es planteado para fomentar lugares de estancia y de contemplación a través de plazas abiertas y extensiones de estas. Tiene como fin promover el rol cultural (salas de experiencia y talleres), administrativo (oficinas y salas de exposición) y comercial (quioscos itinerantes, locales comerciales) de manera organizada y segura.

b) Planteamiento programático

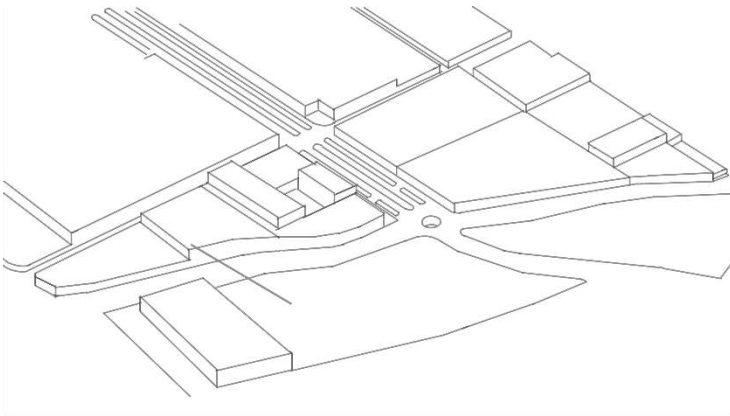
El programa está conformado por una zona cultural que es el rol principal del espacio, la cual cuenta con áreas aptas para todas las edades, en las

cuales podemos encontrar ludotecas, bibliotecas, salas de proyección, talleres multifuncionales, etc. También cuenta con zonas comerciales, como galerías, restaurantes, cafeterías, tanto al interior como al exterior de esta manera se dinamizará el espacio y también se ordenará el comercio existente en zonas especializadas para este. Se trato de aprovechar en mayor porcentaje en áreas libres para que puedan ser usadas como zonas recreativas según la necesidad de la comunidad. El propósito de colocar en mayor porcentaje cultura es promover la diversidad cultural de la sociedad y la educación, así mismo la expresión y creatividad de la comunidad.

ZONA	SUB ZONA	AMBIENTES
ZONA CULTURAL	ZONA INFANTIL	Guardería
		Zona lúdica interior
		Biblioteca infantil
	GALERIAS	Sala Artes Escénicas
		Sala de música
		Sala de exposición
ZONA ADMINISTRATIVA	OFICINAS ADMINISTRATIVAS	Oficinas
		Sala de reuniones
		Salas de coworking
	OFICINAS SECUNDARIAS	Seguridad y cámaras
		Sala de descanso
ZONA COMERCIAL	AREA DE EXPANSION EXTERIOR	Casetas y quioscos itinerantes
	AREA DE EXPANSION	Locales comerciales
		Cafetería
		Restaurante 1
		Restaurante 2
		Tienda Ancla 1
ZONA EXTERIOR	RECREACION	Recreación pasiva
		Zonas de estancia
		Plazas abiertas
	INGRESO	
	CAMINADERIA	

- **Envolvente y relaciones**

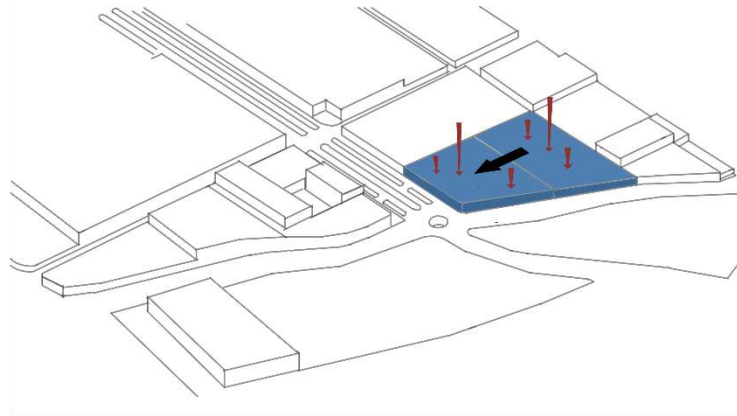
1



LOCALIZACION

Localizado en una de las intersecciones de las vías principales del sector, en una área propicia para actividades comerciales, considerando el rol existente, además de actividades administrativas como oficinas que completaran los usos de los equipamientos comerciales aledaños.

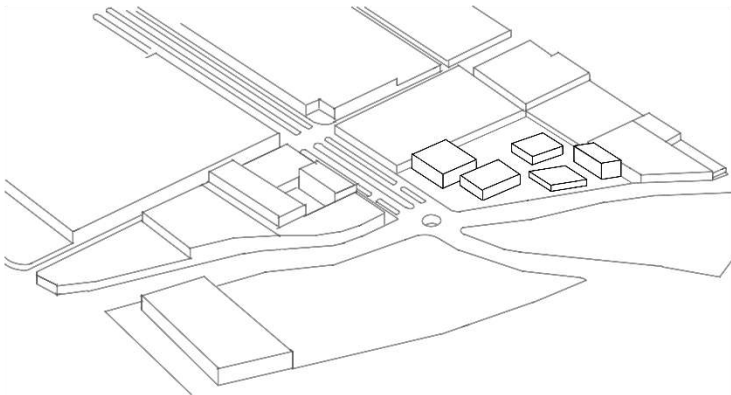
2



MODELO

Moldear y unir un volumen para adaptarlo a una superficie existente. Dos grandes lotes se unen generando un área extensa para el desarrollo de diversas actividades. Se crean volúmenes que ayuden a contener las actividades propuestas sin alterar la imagen urbana del contexto.

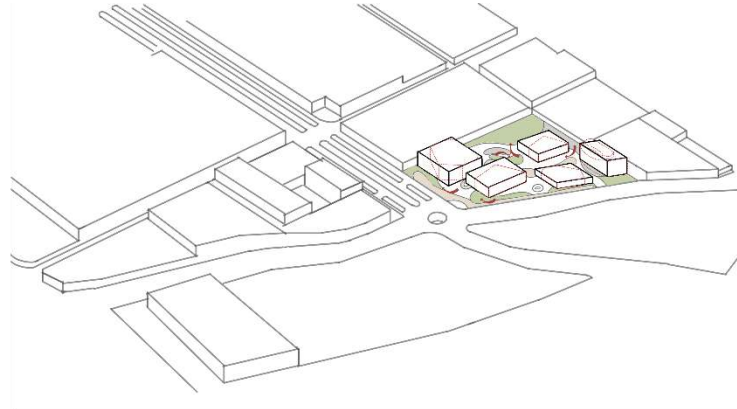
3



VOLUMETRIA

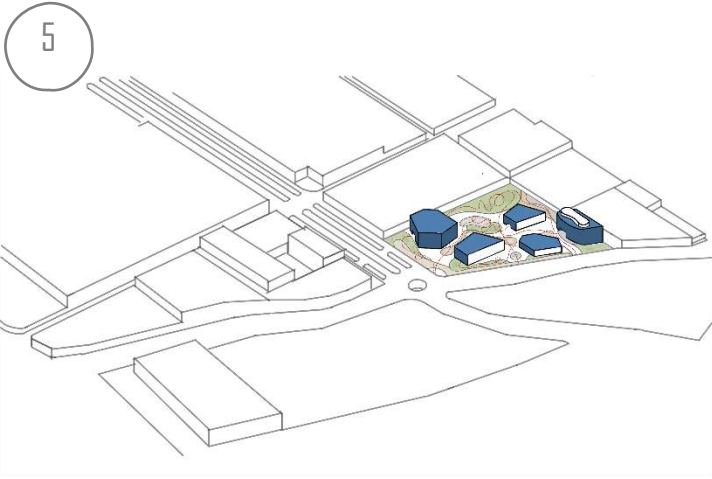
Crear volúmenes a partir de los roles que se desarrollaran en cada uno de estos, asignados de acuerdo a las necesidades del sector, volúmenes comerciales orientados al eje principal y administrativos en el eje secundario que posee menor flujo peatonal y vehicular.

4



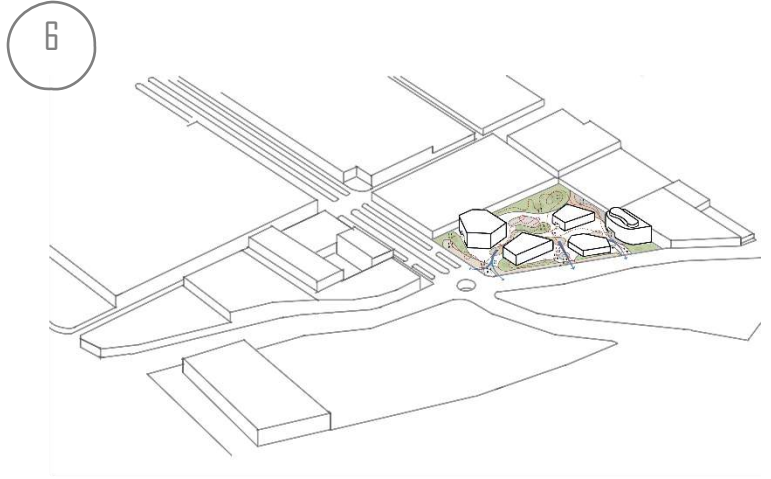
ESCALATURA

Esculpir estratégicamente los volúmenes y orientarlos de tal forma que generen aperturas desde el interior a la calle, creando un recorrido continuo por cada uno de los volúmenes existentes, además de remates que se conecten desde el espacio público hacia los espacios abiertos interiores.



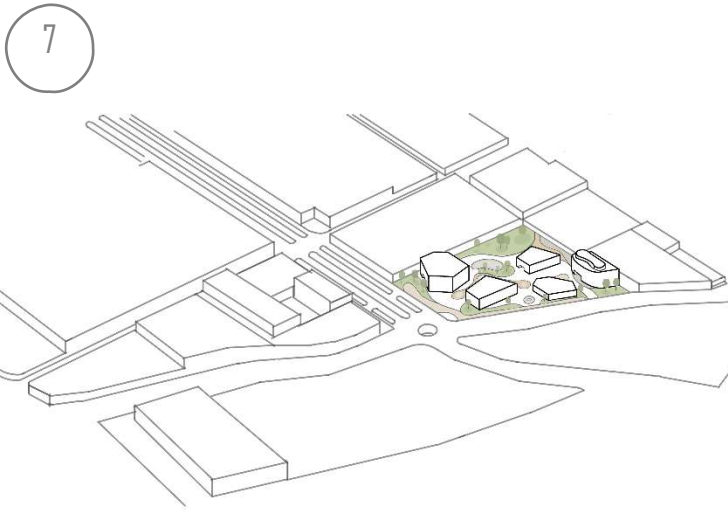
FLEXIBILIDAD

Los espacios abiertos que se generan por la disposición de los bloques tienen la capacidad para ampliar sus actividades y alojar funciones variadas en ellos, conectando el desarrollo de las funciones de los bloques con estas. Esto genera un recorrido fluido y variado dentro del proyecto.



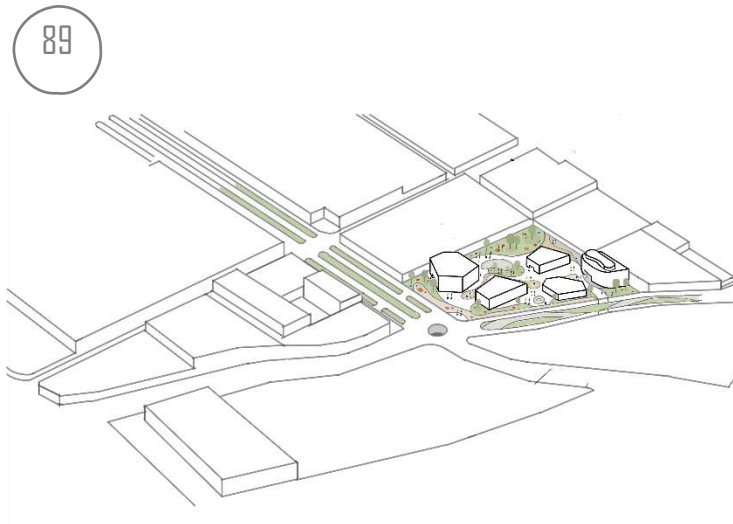
INGRESOS

Generar permeabilidad en el conjunto a través de 3 ingresos que crean recorridos continuos al encontrarse en el mismo nivel de la calle, fomentando la caminabilidad en el sector y la conexión con la propuesta contigua.



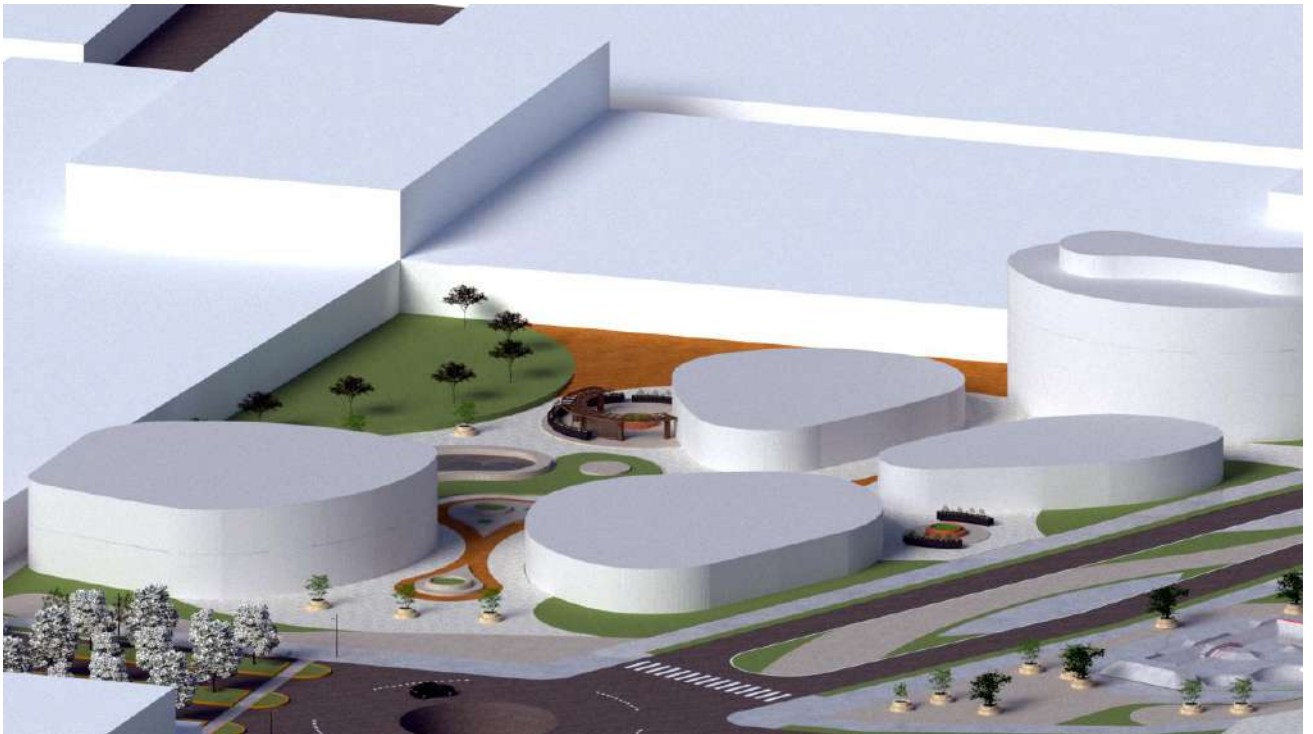
ESPACIOS ABIERTOS

Se está considerando una gran masa verde que resulta de la falta de áreas verdes en el sector. Espacios de descanso propuestos como alternativa de expansión de actividades de los volúmenes y como zonas de descanso y contemplación para los caminantes.



PROPUESTA FINAL

c) Propuesta



- Espacio ***Parque Recreativo***

Espacio lúdico diseñado para promover el juego, ocio y creatividad en el espacio público, está dividido por una zona recreativa y por una zona de estacionamientos, la zona recreativa está conformada por un skatepark, zona de estancias y un parque de juegos donde personas de diferentes edades pudieran realizar actividades de entretenimiento al aire libre, este espacio brinda lo necesario para el desarrollo de actividades deportivas, recreativas, la integración familiar.

c) Planteamiento programático

En el programa podemos encontrar variedad de recreación activa como zona de juegos infantiles, un Skatepark junto a zonas de contemplación y descanso. Así mismo, se propone centros de comercio a menor escala como puestos itinerantes, food truck, etc. También se consideró una torre de estacionamientos que puedan servir a los sectores aledaños que carecen de espacios adecuados y evitar que usen el espacio público como puntos de estacionamiento.

ZONA	SUB ZONA	AMBIENTES
ZONA EXTERIOR	RECREACION	Zona de juegos
		Skatepark
		Zonas de estancia
		Recreación pasiva
		Quioscos itinerantes
		Plaza
	INGRESO	
	CAMINADERIAS	
ZONA DE ESTACIONAMIENTO	ZONA DE SERVICIOS	Ingreso
		Zona Car Wash
		Zona de Estacionamiento
		Administración
		Seguridad

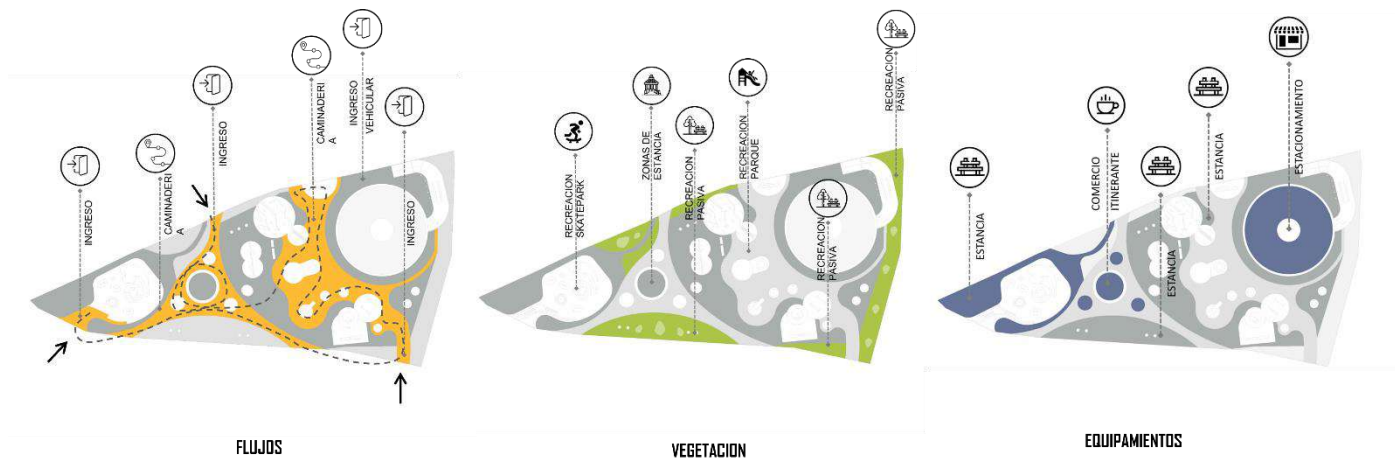
d) Zonificación



Imagen N° 106: Propuesta esquemática de zonificación de espacio publico

(Guillen-Morales,2023)

e) Desarrollo



Cuenta con 3 ingresos peatonales que dirigen al interior de los espacios recreativos propuestos y un ingreso vehicular por la Av. lo Incas el cual te dirige al equipamiento (estacionamiento). El ingreso 1 es por la zona del skatepark, el ingreso numero 2 se ubica por la zona de parque de juegos y el tercero es a través de la caminadería elevada que se conecta con todo el espacio abierto. En el centro de la propuesta se diseño una plaza abierta para ubicar zonas de descanso donde se podrá encontrar a su vez el comercio itinerante.

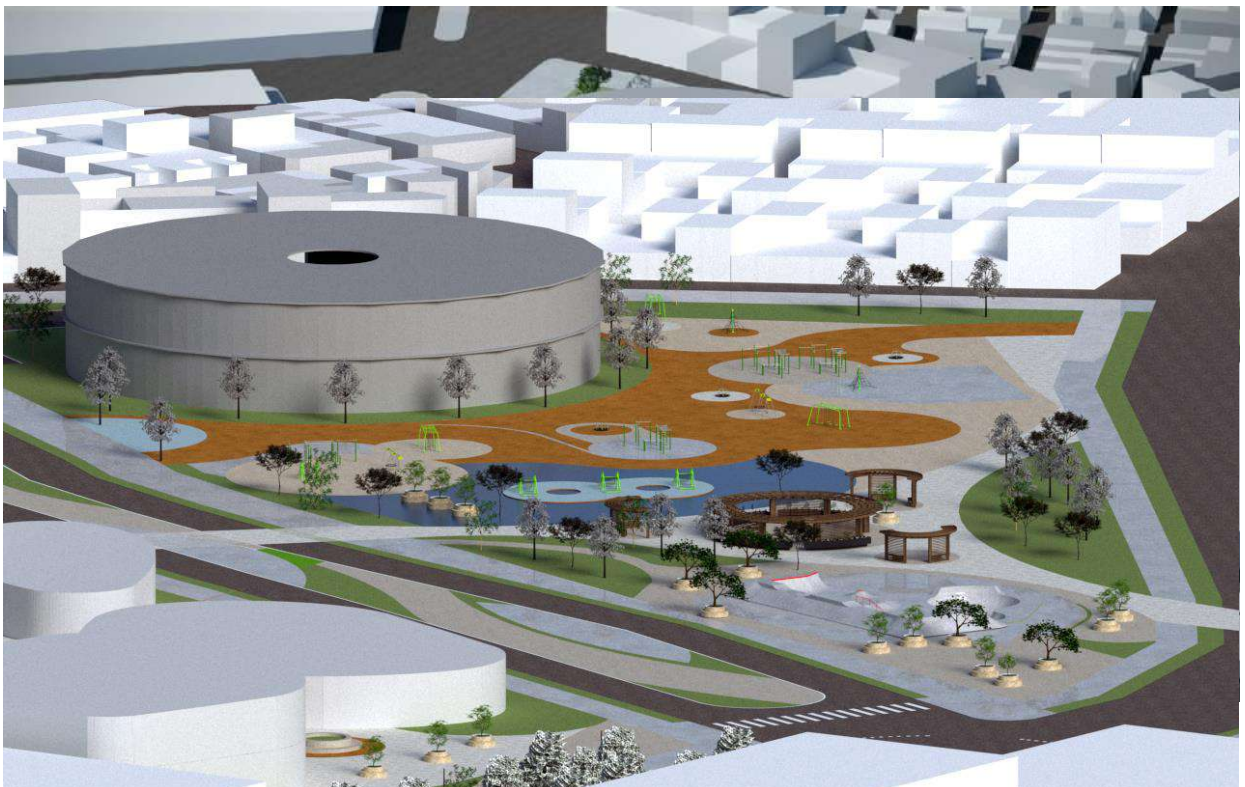
Los espacios verdes tienen un rol importante en la propuesta ya que funcionan como amortiguadores de las actividades exteriores que rodean este espacio, generando un cerco verde que proporciona seguridad para las actividades interiores. En cuanto a los espacios abiertos planteados se propuso zonas de recreación activa (parque de juegos y skatepark) y recreación pasiva que serian espacios verdes que poseen el confort necesario para la estancia y contemplación.

El desarrollo del programa contempla zonas pavimentadas de estancia equipadas para jugar y descansar, en el centro se propone una plaza la cual tiene como función contener el comercio itinerante proporcionando mayor actividad y la posibilidad de tener comercio organizado y seguro. También se plantea una torre de estacionamientos para compensar los espacios abiertos planteados y contener de manera ordenada a los vehículos.

Imagen N° 107: Desarrollo y explicación de los componentes de la propuesta. (Guillen-Morales,2023)

Fuente: Elaboración propia

f) Propuesta

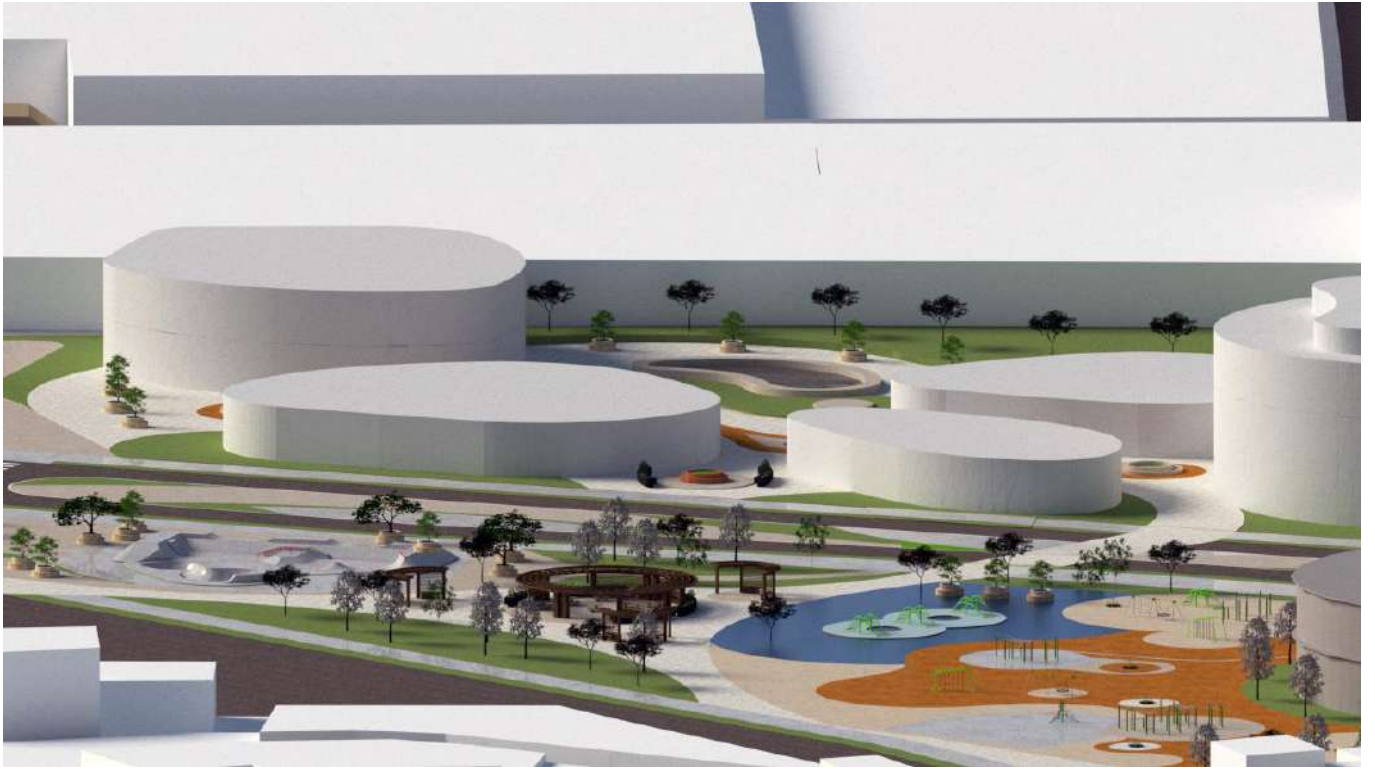


9. PROPUESTA DIGITAL











10. Conclusiones

Podemos concluir nuestro proyecto de tesis “Proyecto de regeneración urbana bajo el enfoque de recuperación de espacios públicos e intervención vial “- Sector de parque industrial y terminales terrestres, con los siguientes puntos:

- Para lograr espacios públicos de calidad es necesario crear un ambiente seguro y cómodo para las personas, garantizando la participación activa de la comunidad tanto en la planificación como en la gestión de estos espacios. Es fundamental asegurar que se satisfagan las necesidades de la población para promover el sentido de pertenencia y la integración comunitaria. De otro modo, solo se generará un espacio segregado, vacío urbano, ocasionando mayor inseguridad y hostilidad por parte de la población.
- Una exitosa transformación urbana no depende únicamente del alcance de la intervención, es necesario una planificación estratégica que asegure su éxito y así mismo es de vital importancia fomentar la participación ciudadana para asegurar las necesidades y deseos de la comunidad.
- Una mirada holística al sector es indispensable para reconocer las oportunidades de mejora y apoyarnos en ellas para el planteamiento de estrategias que puedan potenciar el sector.
- El comercio juega un papel muy importante ya que es una de las principales fuentes económicas en el sector de estudio, pero actualmente no cuenta con una planificación adecuada generando un gran foco de inseguridad y desorden, por lo que el uso residencial se ve desintegrado.
- El sector de estudio actualmente cuenta con uso especializado (industrial) el cual se encuentra desarticulado con respecto a los distritos aledaños, por lo tanto, al plantear una intervención urbana de cambio de usos residencial, comercio y sumado a otros usos pueden consolidar un centro urbano importante para Arequipa.

- Los terminales terrestres que se encuentran en el sector cumplen un rol fundamental al ser una fuente importante de empleabilidad que concentra grandes flujos es por ello que se mantiene el uso a un nivel soterrado.
- La prioridad de desarrollar el sistema de movilidad urbana en distintos niveles es indispensable para el ideal funcionamiento de los equipamientos planteados (terminales y centros culturales) y para la nueva propuesta de transporte público.
- La transformación del sector a través de la recuperación e implementación de espacios públicos fomentará la vida en comunidad y el sentido de pertenencia por parte de la comunidad, además de contribuir en el desarrollo de la ciudad.
- Los equipamientos propuestos servirán como soporte para la articulación urbanística con la presencia de espacios donde converjan distintas actividades (culturales, educación, administrativas, comercio, etc.) en favor a la población.
- Nuestro principal aporte es la transformación de una zona degradada por el uso especializado en una zona con diversidad de usos y espacios públicos aptos para todos.
- Como futuras líneas de investigación tenemos las siguientes:
 - A. Tratamiento de la torrentera Av. Los incas en los bordes y a lo largo de su recorrido.
 - B. Estudio y planteamiento de infraestructura para línea de metro en el nivel soterrado.
 - C. Intervención y transformación de la plataforma Andrés Avelino Cáceres como centralidad urbana.

11. Referencias

- Ayala-García, E. T. (2021). La arquitectura, el espacio público y el derecho a la ciudad. Entre lo físico y lo vivencial. *Revista de Arquitectura, (Bogotá)23(2)*, 36-46.
- Alguacil, J. Camacho, J y Hernandez, A. (2013). La vulnerabilidad urbana en España. Identificación y evaluación de los barrios vulnerables. *Empiría Revista de Metodología de Ciencias Sociales. 27, enero-abril, 2014, pp. 73-94*
- Barberis, W. (2007). Más allá de la fragmentación urbana. Identificación y mediación de los efectos de la fragmentación en áreas urbanizadas. Recuperado de: <http://www.aacademica.org/000-106/244>
- Benitez, M. Cerno, L. Fernandez, M. y Romagnoli, V. (2015). Propuesta de indicadores para el estudio de la dimensión económica, social y cultural de las áreas urbanas deficitarias críticas (AUDC) en el AMGR. Editorial Fau Unne.
[https://repositorio.unne.edu.ar/bitstream/handle/123456789/28866/RIUNNE_FAU_AR_Ben%
c3%adtez-Cerno-Fern%
c3%a1ndez.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.unne.edu.ar/bitstream/handle/123456789/28866/RIUNNE_FAU_AR_Ben%c3%adtez-Cerno-Fern%c3%a1ndez.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Bernal, M. (2015). Análisis y diagnóstico urbano-regional: Metodología para la caracterización territorial. Universidad Piloto de Colombia. Recuperado de:
https://www.unipiloto.edu.co/descargas/documentos_y_reglamentacion_arquitectura/AnalisisyDiagnosticoUrbanoregionalFINAL.pdf
- Briceño Ávila, Morella, & Gil Scheuren, Beatriz (2005). Ciudad, imagen y percepción. *Revista Geográfica Venezolana, 46(1)*, 11-33. ISSN: 1012-1617. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/3477/347730348005.pdf>
- Contreras, Y. Castillo, O. y Sanchez, A. (2017). Manifestaciones de Fragmentación Urbana vinculadas a Urbanizaciones Cerradas: el caso del

Municipio Metropolitano de Zinacantepec, Estado de México, 1990-2012. Revista de Urbanismo, 39, pp 1-15. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2018.51288>

- Cordova, M. (2005). Quito. Imagen urbana, espacio público, memoria e identidad. Ediciones Trama.
- Damiani, R.D. (2018) Transporte Masivo Tren Urbano Arequipa. Vicerrectorado de Investigación, Universidad Católica de Santa María, https://drive.google.com/file/d/1GbPP2zhCzPlxX1XezGykFBIj5-xu042H/view?usp=drive_link
- Gehl, J (2014). Ciudades para la gente. Ediciones Infinito.
- Hernández, F. (2014). Abordaje teórico de la renovación urbana como proceso de transformación en la estructura urbana. aplicación en el casco histórico de la ciudad de Mendoza, Argentina. Revista del Departamento de Geografía. 2. N° 2, pp. 49–69.
- Jimenez, J. y Durango G. (2020) Diagnóstico y planificación del espacio público urbano. La participación de los ciudadanos usuarios. Revista Bitácora Urbano Territorial, vol. 31, núm. 2, pp. 257-283.
- Jimenez, J. y Garnica, R. (2016). Metodología para la Medición del Déficit Cualitativo de Espacio Público en Colombia: un Indicador Clave del Ordenamiento Territorial. Revista de Urbanismo N°35, pp 1-32
- Kapstein, P. y Ramirez, M. (2016). Regeneración urbana integrada: proyectos de acupuntura en Medellín. Revista de la escuela de arquitectura de la universidad de costa rica. vol. 5, núm. 1
- Leva, G. (2005). Indicadores de calidad de vida urbana. Revista Hábitat Metrópolis, pp 1-101.

- Lynch, K (2008). La imagen de la ciudad. Editorial Gustavo Gili
- Mallqui, M. y Rivera, P. (2014). Plan maestro de intervención urbana en el centro poblado de Andabamba para coadyuvar al crecimiento ordenado de la cuenca del Huallaga. 2014 (Tesis pregrado, Universidad nacional “Hermilio Valdizan”).
- Ministerio del Interior, Obras Públicas y Vivienda (2016). Guía de planificación territorial. Recuperado de: https://www.mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/AS_14659169801.pdf
- MINVU (2017). La dimensión humana en el espacio público: Recomendaciones para el análisis y diseño. Recuperado de: https://issuu.com/gehlarchitects/docs/20170922_minvu_la_dimension_humana
- Molina, P; Matesanz, Á.; Sopelana, A.; von Breyman, H.; Solano, E ; Chavarría, D.; García, I. ; Sasa, Z.; Castillo, L.; Jiménez, A. (2020). Plan maestro del centro urbano de San José, Costa Rica: retos del enfoque integrado y la implementación de los planes.
- Ochoa y Guzmán (2020). La vulnerabilidad urbana y su caracterización socio espacial Recuperado de: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=477963263004>
- Ornes, Sandra (2009). El urbanismo, la planificación urbana y el ordenamiento territorial desde la perspectiva del derecho urbanístico venezolano. *Politeia*, 32 (42),197-225. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=170014942008>
- Portocarrero, I. (2017). Propuesta de Regeneración Urbana del Centro Turístico de la costa del lago Cocibolca con el Centro Histórico de la ciudad de Granada, Nicaragua. (Tesis de pregrado, Universidad Nacional de Ingeniería).

- Rehabend (2020). Plan maestro del Centro Urbano de San José, Costa Rica: retos del enfoque integrado y la implementación de los planes. Recuperado de: <https://www.researchgate.net/profile/Patricia-Molina-Costa/publication/>
- Roberts, P., Sykes, H. y Granger, R. (eds.). (2000). Urban regeneration. Sage Publications.
- Sarmiento, J. Fritis, A. y Castro, C. (2020). Regeneración urbana y gestión de riesgo en Chile: Análisis comparativo de casos. Revista INVI, 35 (100), pp 174-198
- Segovia y Jordán, (2005). Espacios públicos urbanos, pobreza y construcción social. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5660/S0501090_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Ujang, N. y Zakariya, K. (2015). The Notion of Place, Place Meaning and Identity in Urban Regeneration. Procedia - Social and Behavioral Sciences. Volume 170, (27), pp 709-717
- Urzúa y Caqueo (2012). Calidad de Vida: Una revisión teórica del concepto. Recuperado de: <https://scielo.conicyt.cl/pdf/terpsicol/v30n1/art06.pdf>

12. Anexos

Protección

Gisella
Permanente
Edad: 47 años
47 años

Protección del tráfico motorizado	Protección del crimen y la violencia	Protección de experiencias sensoriales desagradables
<ul style="list-style-type: none"> -Protección para peatones y ciclistas -Acceso directo y seguro -Cruces seguros -Tráfico a baja velocidad 	<ul style="list-style-type: none"> -Espacio urbano activo -Vigilancia pasiva y constante -Diversidad de funciones -Iluminación adecuada y en buen estado 	<ul style="list-style-type: none"> -Protección del sol, lluvia, viento y otros elementos climáticos -Bajo niveles de ruido <i>medio</i> -Bajo nivel de contaminación o aromas desagradables <i>medio</i>

Confort

Oportunidades para caminar y disfrutar el espacio	Oportunidades para pararse y estar	Oportunidades para sentarse
<ul style="list-style-type: none"> -Espacio para caminar libre de obstáculos -Veredas y calles en buen estado. -Accesibilidad universal. -Distancias adecuadas (proximidad a otras Av. 	<ul style="list-style-type: none"> -Espacios para estar de pie -Objetos para apoyarse o recostarse 	<ul style="list-style-type: none"> -Zonas para sentarse orientadas a vistas agradables o vinculada a la gente -Variedad de tipos de asientos, incluyendo bancos con respaldo

Imagen

Oportunidades para ver	Oportunidades para hablar y escuchar	Cualidades estéticas + experienciales
<ul style="list-style-type: none"> -Vistas agradables del paisaje -Pocas obstrucciones. -Buena iluminación nocturna 	<ul style="list-style-type: none"> -Bajos niveles de ruido -Disposición de asientos públicos que inviten a la conversación. 	<ul style="list-style-type: none"> -Diseño agradable, materialidad y detalles -Vistas agradables al caminar y descansar -Experiencia sensoriales agradable, vegetación <i>medio</i>

Placer

Dimensionado a la escala humana	Oportunidades para disfrutar del clima y naturaleza	Oportunidades para jugar y hacer ejercicio
<ul style="list-style-type: none"> -Espacio con dimensiones apropiadas para su uso cotidiano. -Distancias apropiadas entre elementos -Mobiliario y elementos arquitectónicos proporcionados a escalas adecuadas y cómodas para el cuerpo humano 	<ul style="list-style-type: none"> -Arboles y vegetación propia de la zona -Orientación que permita aprovechar el sol, la sombra y otros aspectos del clima. 	<ul style="list-style-type: none"> -Elementos que incentiven la actividad física, ejercicio o juego -Actividades culturales o comerciales que animen el espacio <i>medio plazo</i>

Protección

Janet Florente

46 años

Protección del tráfico motorizado	Protección del crimen y la violencia	Protección de experiencias sensoriales desagradables
-----------------------------------	--------------------------------------	--



- Protección para peatones y ciclistas
- Acceso directo y seguro
- Cruces seguros
- Tráfico a baja velocidad



- Espacio urbano activo
- Vigilancia pasiva y constante
- Diversidad de funciones
- Iluminación adecuada y en buen estado



- Protección del sol, la lluvia, viento y otros elementos climáticos
- Bajo niveles de ruido
- Bajo nivel de contaminación o aromas desagradables.

Confort

Oportunidades para caminar y disfrutar el espacio	Oportunidades para pararse y estar	Oportunidades para sentarse
---	------------------------------------	-----------------------------



- Espacio para caminar libre de obstáculos
- Veredas y calles en buen estado
- Accesibilidad universal.
- Distancias adecuadas (proximidad a otras Av.



- Espacios para estar de pie
- Objetos para apoyarse o recostarse



- Zonas para sentarse orientadas a vistas agradables o vinculada a la gente.
- Variedad de tipos de asientos, incluyendo bancos con respaldo

Imagen

Oportunidades para ver	Oportunidades para hablar y escuchar	Cualidades estéticas + experienciales
------------------------	--------------------------------------	---------------------------------------



- Vistas agradables del paisaje
- Pocas obstrucciones.
- Buena iluminación nocturna



- Bajos niveles de ruido
- Disposición de asientos públicos que inviten a la conversación.



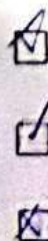
- Diseño agradable, materialidad y detalles
- Vistas agradables al caminar y descansar
- Experiencias sensoriales agradable, vegetación.

Placer

Dimensionado a la escala humana	Oportunidades para disfrutar del clima y naturaleza	Oportunidades para jugar y hacer ejercicio
---------------------------------	---	--



- Espacio con dimensiones apropiadas para su uso cotidiano.
- Incluir, apropiados, estos elementos: mobiliario, elementos arquitectónicos proporcionados a escalas adecuadas y tamaño para el cuerpo humano.



- Arboles y vegetación propia de la zona.
- Orientación que permita aprovechar el sol, la sombra y otros aspectos del clima.



- Elementos que incentiven la actividad física, ejercicio o juego.
- Actividades culturales o comerciales que animen el espacio.

Protección

Protección del tráfico motorizado	Protección del crimen y la violencia	Protección de experiencias sensoriales desagradables
<ul style="list-style-type: none"> -Protección para peatones y ciclistas <input checked="" type="checkbox"/> - Acceso directo y seguro <input checked="" type="checkbox"/> -Cruces seguros <input checked="" type="checkbox"/> -Tráfico a baja velocidad <input checked="" type="checkbox"/> 	<ul style="list-style-type: none"> -Espacio urbano activo <input checked="" type="checkbox"/> -Vigilancia pasiva y constante <input checked="" type="checkbox"/> -Diversidad de funciones <input checked="" type="checkbox"/> -Iluminación adecuada y en buen estado. <input checked="" type="checkbox"/> 	<ul style="list-style-type: none"> -Protección del sol, la lluvia, viento y otros elementos climáticos. <input checked="" type="checkbox"/> -Bajo niveles de ruido <input checked="" type="checkbox"/> -Bajo nivel de contaminación o aromas desagradables. <input checked="" type="checkbox"/>

Confort

Oportunidades para caminar y disfrutar el espacio	Oportunidades para pararse y estar	Oportunidades para sentarse
<ul style="list-style-type: none"> -Espacio para caminar libre de obstáculos <input checked="" type="checkbox"/> -Veredas y calles en buen estado. <input checked="" type="checkbox"/> -Accesibilidad universal. <input checked="" type="checkbox"/> -Distancias adecuadas (proximidad a otras Av. <input checked="" type="checkbox"/> 	<ul style="list-style-type: none"> -Espacios para estar de pie <input checked="" type="checkbox"/> -Objetos para apoyarse o recostarse <input checked="" type="checkbox"/> 	<ul style="list-style-type: none"> -Zonas para sentarse orientadas a vistas agradables o vinculada a la gente. <input checked="" type="checkbox"/> -Variedad de tipos de asientos, incluyendo bancos con respaldo <input checked="" type="checkbox"/>

Imagen

Oportunidades para ver	Oportunidades para hablar y escuchar	Cualidades estéticas + experienciales
<ul style="list-style-type: none"> -Vistas agradables del paisaje <input checked="" type="checkbox"/> - Pocas obstrucciones. <input checked="" type="checkbox"/> -Buena iluminación nocturna <input checked="" type="checkbox"/> 	<ul style="list-style-type: none"> -Bajos niveles de ruido <input checked="" type="checkbox"/> -Disposición de asientos públicos que inviten a la conversación. <input checked="" type="checkbox"/> 	<ul style="list-style-type: none"> -Diseño agradable, materialidad y detalles. <input checked="" type="checkbox"/> -Vistas agradables al caminar y descansar. <input checked="" type="checkbox"/> -Experiencias sensoriales agradable, vegetación. <input checked="" type="checkbox"/>

Placer

Dimensionado a la escala humana	Oportunidades para disfrutar del clima y naturaleza	Oportunidades para jugar y hacer ejercicio
<ul style="list-style-type: none"> -Espacio con dimensiones apropiadas para su uso cotidiano. <input checked="" type="checkbox"/> -Distancias apropiadas entre elementos. <input checked="" type="checkbox"/> -Mobiliario y elementos arquitectónicos proporcionados a escalas adecuadas y cómodas para el cuerpo humano. <input checked="" type="checkbox"/> 	<ul style="list-style-type: none"> -Arboles y vegetación propia de la zona. <input checked="" type="checkbox"/> -Orientación que permita aprovechar el sol, la sombra y otros aspectos del clima. <input checked="" type="checkbox"/> 	<ul style="list-style-type: none"> -Elementos que incentiven la actividad física, ejercicio o juego. <input checked="" type="checkbox"/> -Actividades culturales o comerciales que animen el espacio. <input checked="" type="checkbox"/>

Protección

Luis

29 años

flotante

Protección del tráfico motorizado



- Protección para peatones y ciclistas
 - Acceso directo y seguro
 - Cruces seguros
 - Tráfico a baja velocidad
- puente peajes



Protección del crimen y la violencia



- Espacio urbano activo
- Vigilancia pasiva y constante
- Diversidad de funciones
- Iluminación adecuada y en buen estado.

Protección de experiencias sensoriales desagradables



- Protección del sol, la lluvia, viento y otros elementos climáticos.
- Bajo niveles de ruido
- Bajo nivel de contaminación o aromas desagradables.



Confort

Oportunidades para caminar y disfrutar el espacio



- Espacio para caminar libre de obstáculos
- Veredas y calles en buen estado.
- Accesibilidad universal.
- Distancias adecuadas (proximidad a otras Av.



Oportunidades para pararse y estar



- Espacios para estar de pie
- Objetos para apoyarse o recostarse

Oportunidades para sentarse



- Zonas para sentarse orientadas a vistas agradables o vinculada a la gente.
- Variedad de tipos de asientos, incluyendo bancos con respaldo



Imagen

Oportunidades para ver



- Vistas agradables del paisaje
- Pocas obstrucciones.
- Buena iluminación nocturna



Oportunidades para hablar y escuchar



- Bajos niveles de ruido
- Disposición de asientos públicos que inviten a la conversación.

Cualidades estéticas + experienciales



- Diseño agradable, materialidad y detalles
- Vistas agradables al caminar y descansar.
- Experiencias sensoriales agradable, vegetación



Placer

Dimensionado a la escala humana



- Espacio con dimensiones apropiadas para su uso cotidiano.
- Distancias apropiadas entre elementos.
- Mobiliario y elementos arquitectónicos proporcionados a escalas adecuadas y cómodas para el cuerpo humano.



Oportunidades para disfrutar del clima y naturaleza

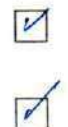


- Arboles y vegetación propia de la zona.
- Orientación que permita aprovechar el sol, la sombra y otros aspectos del clima.

Oportunidades para jugar y hacer ejercicio



- Elementos que incentiven la actividad física, ejercicio o juego.
- Actividades culturales o comerciales que animen el espacio.



Protección del tráfico motorizado *Protección del crimen y la violencia* *Protección de experiencias sensoriales desagradables*



- Protección para peatones y ciclistas
- Acceso directo y seguro
- Cruces seguros
- Tráfico a baja velocidad

-
-
-
-



- Espacio urbano activo
- Vigilancia pasiva y constante
- Diversidad de funciones
- Iluminación adecuada y en buen estado.



- Protección del sol, la lluvia, viento y otros elementos climáticos.
- Bajo niveles de ruido
- Bajo nivel de contaminación o aromas desagradables.

Confort

Oportunidades para caminar y disfrutar el espacio *Oportunidades para pararse y estar* *Oportunidades para sentarse*



- Espacio para caminar libre de obstáculos
- Veredas y calles en buen estado.
- Accesibilidad universal.
- Distancias adecuadas (proximidad a otras Av.

-
-
-
-



- Espacios para estar de pie
- Objetos para apoyarse o recostarse.



- Zonas para sentarse orientadas a vistas agradables o vinculada a la gente.
- Variedad de tipos de asientos, incluyendo bancos con respaldo

Imagen

Oportunidades para ver *Oportunidades para hablar y escuchar* *Cualidades estéticas + experienciales*



- Vistas agradables del paisaje
- Pocas obstrucciones.
- Buena iluminación nocturna

-
-



- Bajos niveles de ruido
- Disposición de asientos públicos que inviten a la conversación.



- Diseño agradable, materialidad y detalles.
- Vistas agradables al caminar y descansar.
- Experiencias sensoriales agradable, vegetación.

Placer

Dimensionado a la escala humana *Oportunidades para disfrutar del clima y naturaleza* *Oportunidades para jugar y hacer ejercicio*



- Espacio con dimensiones apropiadas para su uso cotidiano.
- Distancias apropiadas entre elementos.
- Mobiliario y elementos arquitectónicos proporcionados a escalas adecuadas y cómodas para el cuerpo humano.

-
-
-



- Arboles y vegetación propia de la zona.
- Orientación que permita aprovechar el sol, la sombra y otros aspectos del clima.



- Elementos que incentiven la actividad física, ejercicio o juego.
- Actividades culturales o comerciales que animen el espacio.

Protección del tráfico motorizado Protección del crimen y la violencia Protección de experiencias sensoriales desagradables



- Protección para peatones y ciclistas
- Acceso directo y seguro
- Cruces seguros
- Tráfico a baja velocidad
- Inseguro para*



- Espacio urbano activo
- Vigilancia pasiva y constante
- Diversidad de funciones
- Iluminación adecuada y en buen estado.



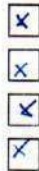
- Protección del sol, la lluvia, viento y otros elementos climáticos.
- Bajo niveles de ruido
- Bajo nivel de contaminación o aromas desagradables

Confort

Oportunidades para caminar y disfrutar el espacio Oportunidades para pararse y estar Oportunidades para sentarse



- Espacio para caminar libre de obstáculos
- Veredas y calles en buen estado.
- Accesibilidad universal.
- Distancias adecuadas (proximidad a otras Av.



- Espacios para estar de pie
- Objetos para apoyarse o recostarse



- Zonas para sentarse orientadas a vistas agradables o vinculada a la gente.
- Variedad de tipos de asientos, incluyendo bancos con respaldo

Imagen

Oportunidades para ver Oportunidades para hablar y escuchar Cualidades estéticas + experiencias



- Vistas agradables del paisaje
- Pocas obstrucciones.
- Buena iluminación nocturna



- Bajos niveles de ruido
- Disposición de asientos públicos que inviten a la conversación.



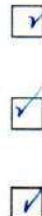
- Diseño agradable, materialidad y detalles.
- Vistas agradables al caminar y descansar.
- Experiencias sensoriales agradable, (vegetación)

Placer

Dimensionado a la escala humana Oportunidades para disfrutar del clima y naturaleza Oportunidades para jugar y hacer ejercicio



- Espacio con dimensiones apropiadas para su uso cotidiano.
- Distancias apropiadas entre elementos.
- Mobiliario y elementos arquitectónicos proporcionados a escalas adecuadas y cómodas para el cuerpo humano.



- Arboles y vegetación propia de la zona.
- Orientación que permita aprovechar el sol, la sombra y otros aspectos del clima.



- Elementos que incentiven la actividad física, ejercicio o juego.
- Actividades culturales o comerciales que animen el espacio.

Protección

Xiomara

flotante

Protección del tráfico motorizado



- Protección para peatones y ciclistas
- Acceso directo y seguro
- Cruces seguros
- Tráfico a baja velocidad

-
-
-
-

Protección del crimen y la violencia



- Espacio urbano activo
- Vigilancia pasiva y constante
- Diversidad de funciones
- Iluminación adecuada y en buen estado

Protección de experiencias sensoriales desagradables



- Protección del sol, la lluvia, viento y otros elementos climáticos.
- Bajo niveles de ruido
- Bajo nivel de contaminación o aromas desagradables

Confort

Oportunidades para caminar y disfrutar el espacio



- Espacio para caminar libre de obstáculos
- Veredas y calles en buen estado
- Accesibilidad universal
- Distancias adecuadas (proximidad a otras Av.

-
-
-
-

Oportunidades para pararse y estar



- Espacios para estar de pie
- Objetos para apoyarse o recostarse

Oportunidades para sentarse



- Zonas para sentarse orientadas a vistas agradables o vinculada a la gente.
- Variedad de tipos de asientos, incluyendo bancos con respaldo

Imagen

Oportunidades para ver



- Vistas agradables del paisaje
- Pocas obstrucciones
- Buena iluminación nocturna

-
-

Oportunidades para hablar y escuchar



- Bajos niveles de ruido
- Disposición de asientos públicos que inviten a la conversación.

Cualidades estéticas + experiencias



- Diseño agradable, materialidad y detalles
- Vistas agradables al caminar y descansar
- Experiencias sensoriales agradable: vegetación

Placer

Dimensionado a la escala humana



- Espacio con dimensiones apropiadas para su uso cotidiano.
- Distancias apropiadas entre elementos.
- Muebles y elementos arquitectónicos proporcionados a escalas adecuadas y cómodas para el cuerpo humano.

-
-
-

Oportunidades para disfrutar del clima y naturaleza



- Arboles y vegetación propia de la zona.
- Orientación que permita aprovechar el sol, la sombra y otros aspectos del clima.

Oportunidades para jugar y hacer ejercicio



- Elementos que incentiven la actividad física, ejercicio o juego.
- Actividades culturales o comerciales que animen el espacio.

-
-

ANALISIS URBANO SECTOR TERMINAL TERRESTRE DE AREQUIPA

* Indica que la pregunta es obligatoria

1. ¿Cuál es su sexo?

Marca solo un óvalo.

Hombre

Mujer

2. ¿Qué edad tiene?

Marca solo un óvalo.

Menos de 18

De 19 a 30

De 31 a 50

De 51 a 65

Mas de 65

3. ¿Este usuario a que tipo de población pertenece?

Marca solo un óvalo.

Permanente

Flotante

Movilidad y transporte publico

4. ¿Cómo se desplaza usted cotidianamente en la zona?

Marca solo un óvalo.

- Transporte Privado
- Transporte Publico
- Taxis
- Moto
- Bicicletas
- Otros

5. ¿Puede la gente usar variedad de transporte para llegar al sector?

Marca solo un óvalo.

- Si
- No

6. ¿Cree usted que el trafico es un problema frecuente en el sector?

Marca solo un óvalo.

- Si
- No

7. ¿Cuál cree que es la causa principal de trafico en el sector?

Marca solo un óvalo.

- La incapacidad vial
- La conducta de los automovilistas
- No se prioriza el transporte publico
- Falta de señales de transito como semaforos
- Automovilistas que buscan donde estacionar

Seguridad

8. ¿Existen lugares inseguros en la zona?

Marca solo un óvalo.

Sí

No

9. ¿Cree usted que el sector es un lugar seguro?

Marca solo un óvalo.

Sí

No

10. ¿Cuál es la causa principal de la presencia de inseguridad en la zona?

Marca solo un óvalo.

Infraestructura precaria

Ausencia de la autoridad

Presencia de pandillas juveniles

Desorden y falta de limpieza

Falta de iluminación

Otros: _____

Accesibilidad

11. ¿Cuál es el problema principal de accesibilidad en el sector?

Marca solo un óvalo.

- Deficiente gestión pública del SIT
- Vías en mal estado
- Trafico vehicular
- Falta de una adecuada señalización vehicular y peatonal
- Otros: _____

12. ¿Puede la gente caminar libremente por el lugar?

Marca solo un óvalo.

- Sí
- No

13. ¿Las vías vehiculares poseen una dimensión adecuada para el flujo vehicular del sector? *

Marca solo un óvalo.

- Si
- No
- Regularmente

14. ¿Las veredas poseen una dimensión cómoda para el caminante?

Marca solo un óvalo.

- Si
- No
- Regularmente

15. ¿El espacio es accesible para discapacitados?

Marca solo un óvalo.

Si

No

Regularmente

16. ¿En que estado se encuentran las calles y veredas?

Marca solo un óvalo.

Bueno

Regular

Malo

17. ¿En que estado se encuentran los paraderos?

Marca solo un óvalo.

Bueno

Regular

Malo

Espacio Publico

18. ¿En el sector hay presencia de espacios multifuncionales (recreativos)? *

Marca solo un óvalo.

Sí

No

19. ¿Cree usted que es necesario la existencia de espacios multifuncionales (recreativos) en el sector? *

Marca solo un óvalo.

Si

No

Imagen y Confort

20. ¿El sector se encuentra en condiciones optimas de salubridad?

Marca solo un óvalo.

Si

No

Regularmente

21. ¿Los vehículos respetan el espacio publico?

Marca solo un óvalo.

Si

No

Regularmente

Usos y Actividades

22. ¿Cree usted que la informalidad afecta la imagen del sector? *

Marca solo un óvalo.

Si

No

Regularmente

23. ¿Cuáles son las principales actividades que se producen en el lugar?

Selecciona todas las opciones que correspondan.

- Industria
- Comercio
- Educacion
- Residencia
- Otros: _____

Ambiental

24. ¿Existen espacios verdes aledaños al sector?

Marca solo un óvalo.

- Sí
- No

25. ¿Cuál es el mayor tipo de contaminación que se presenta?

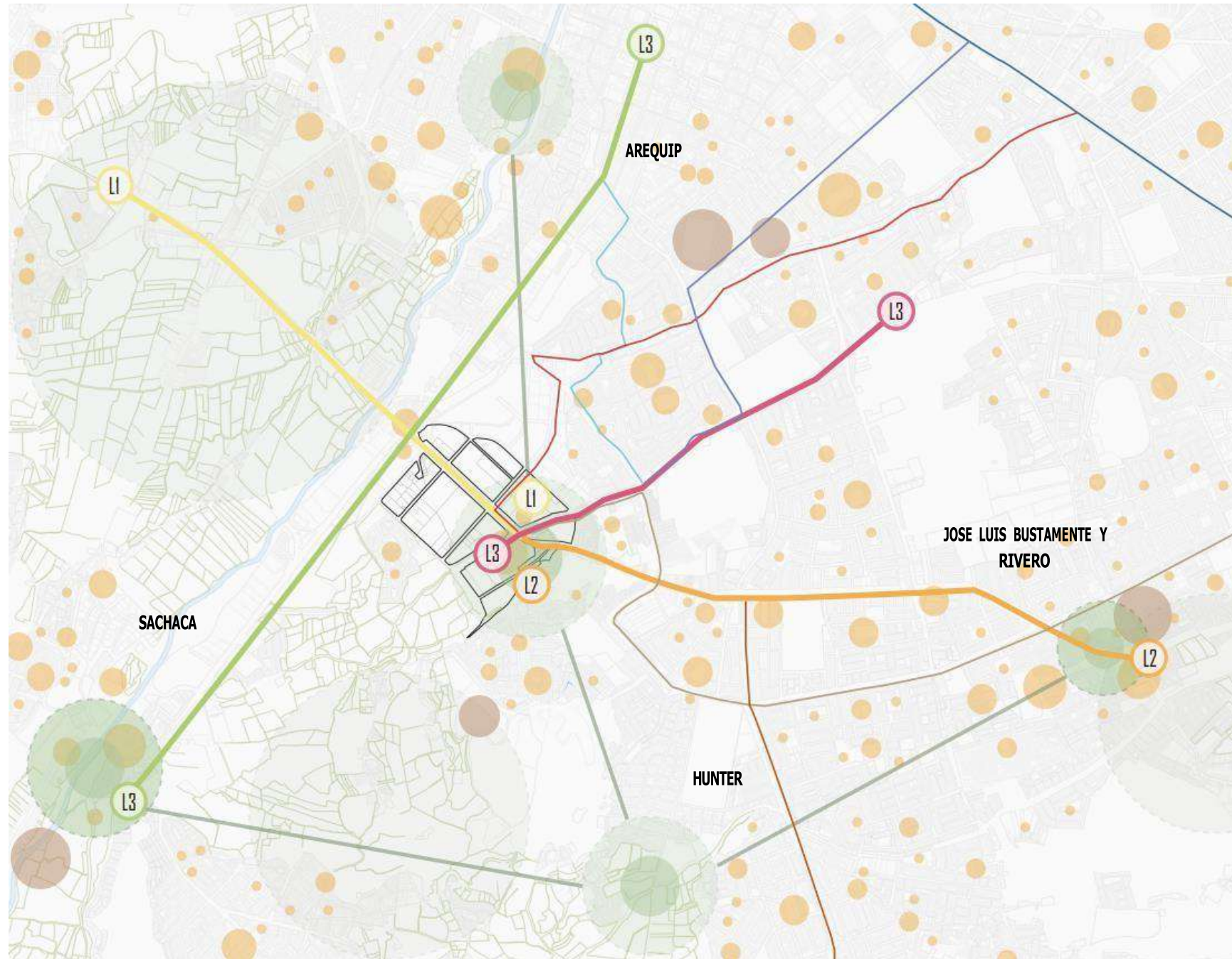
Marca solo un óvalo.

- Contaminacion Ambiental
- Contaminación Auditiva
- Contaminacion Visual

Google no creó ni aprobó este contenido.

Google Formularios

1. ESQUEMA ANALISIS MACRO



ESQUEMA

ANALISIS MACRO

MAPEO GENERAL MACRO

La propuesta urbana a nivel macro abarca el análisis de cuatro distritos Hunter, Arequipa, Sachaca y José Luis Bustamante y Rivero, considerando un radio

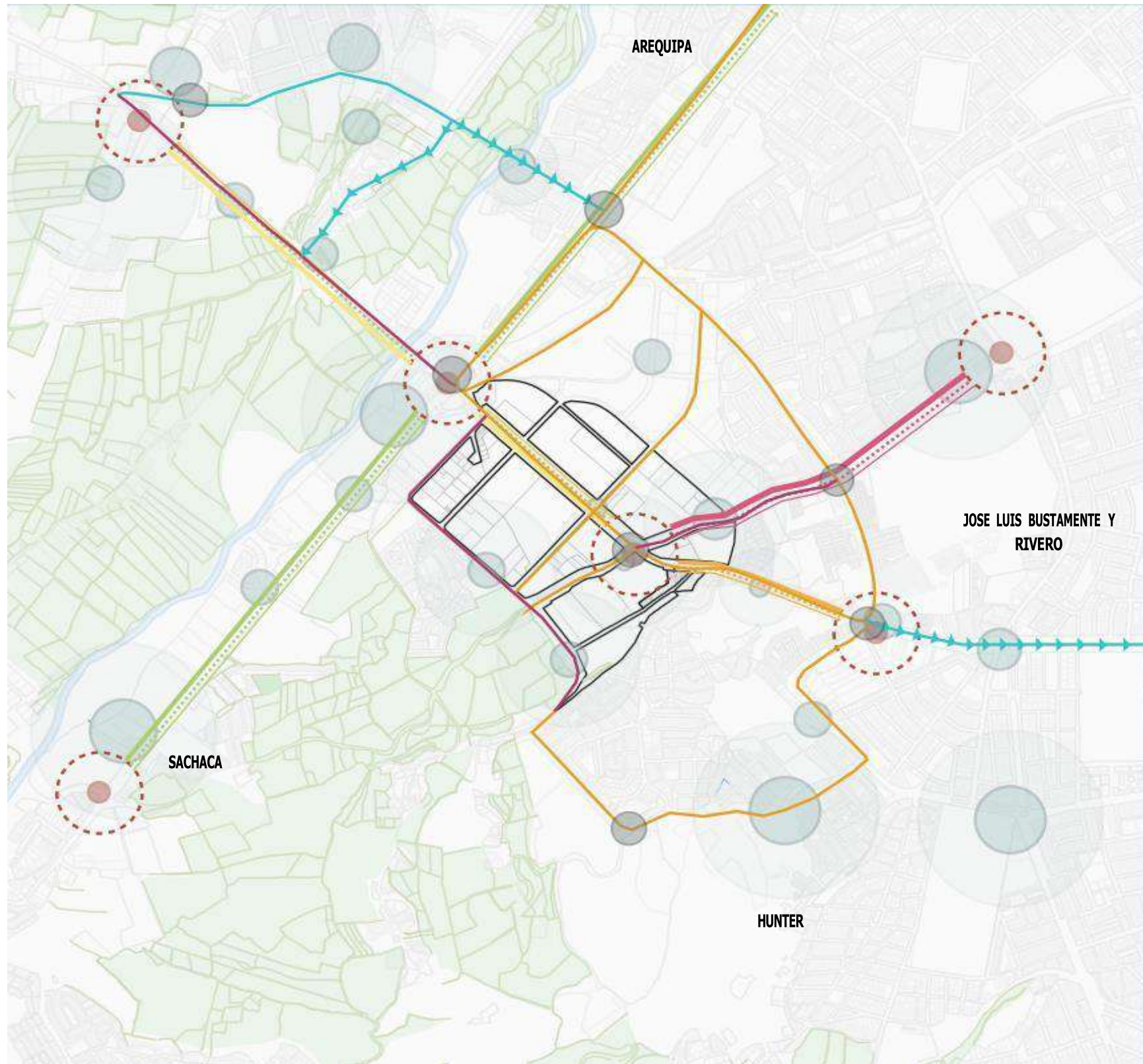
RED VIAL

La propuesta vial , comprende la consolidación de la red vial a nivel -1 para integrar los sectores inmediatos (distritos), posibilitando el desplazamiento y recorrido del transporte masivo, facilitando a nivel -1 el desplazamiento peatonal, transporte privado, así como el uso de otros medios de transporte. Las líneas de transporte a nivel -1 pueden contribuir a la revitalización urbana y al desarrollo económico al conectar sectores de la ciudad, esta será una respuesta necesaria al creciente problema de trafico y congestión en las vías principales.

RED DE ESPACIOS ABIERTOS

La propuesta plantea una red de espacios abiertos y públicos que se conecten entre si, reconociendo las potencialidades espaciales, paisajísticas y de accesibilidad, esto busca recuperar los espacios degradado a través de espacios (plazas y parques) gratos, seguros y sustentables donde se aprovechen los recursos naturales y se contribuya con la protección de sus recursos y su entorno

2. ESQUEMA ANALISIS MESO



ESQUEMA

ANALISIS MESO

MAPEO GENERAL MESO

La propuesta urbana a nivel micro comprende la integración de cuatro distritos (José Luis Bustamante y Rivero, Arequipa, Sachaca y Hunter)

VÍAS

En cuanto al sistema de vías se plantea la redistribución de los flujos vehiculares de acuerdo a la capacidad de las mismas.

Se plantea la implementación de una red de ciclovías que estará integrada con flujos peatonales invitando a la apropiación del espacio público, así mismo se plantea vías mixtas donde el peatón será el protagonista

ARBORIZACION

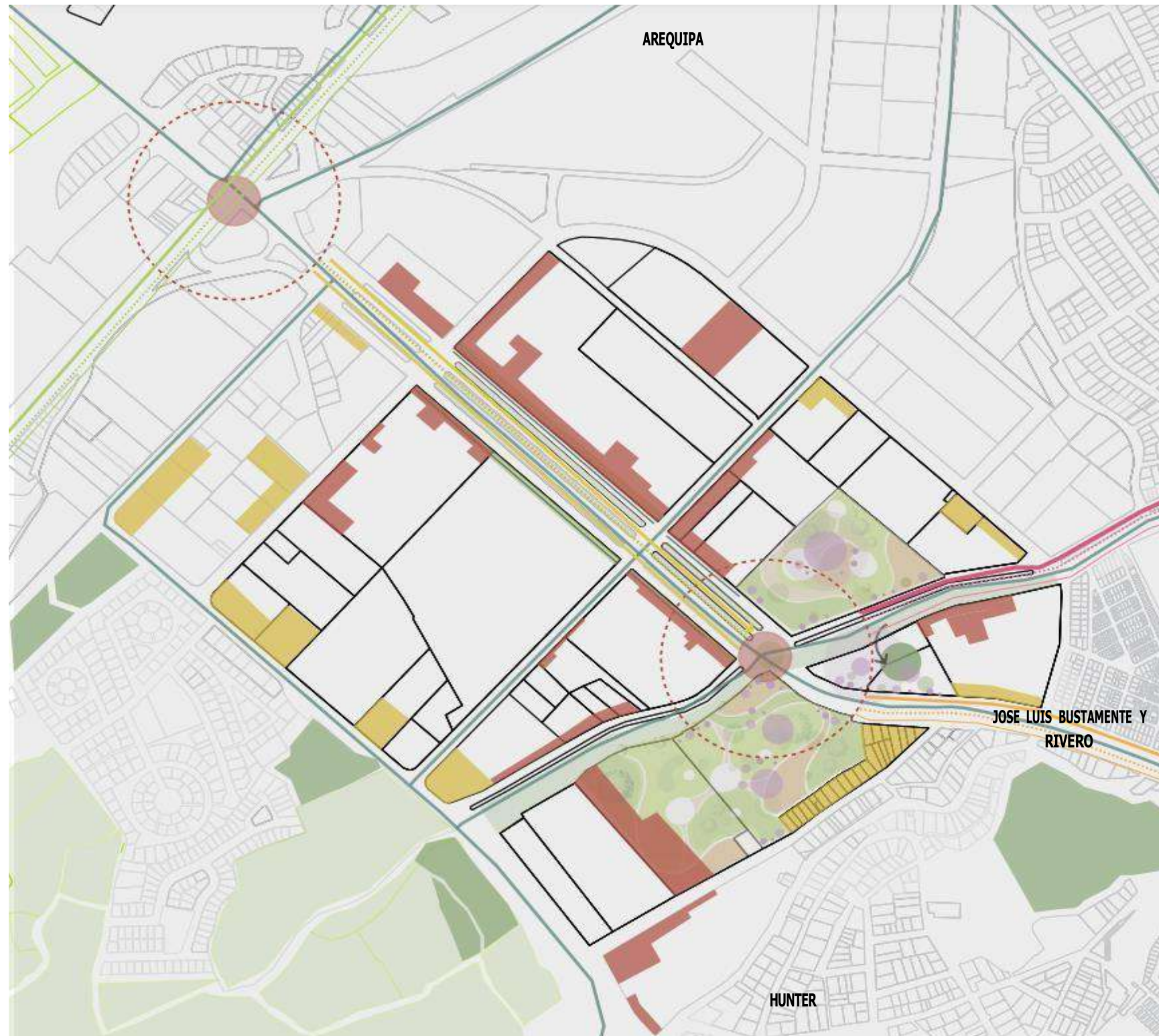
Se plantea un plan de arborización en vías de acuerdo a las condiciones físico ambientales del sector, en vías mixtas y en ciclovías.

El plan de arborización contribuye directamente en la mejora del confort del peatón

INSEGURIDAD

Plan distrital de inseguridad ciudadana enfocado en la prevención del delito y la convivencia a través de la mejora de elementos urbanos (alumbrado, veredas, vías) que cambiara el ámbito del ciudadano para darle una mejor calidad de vida

3. ESQUEMA ANALISIS MICRO



ESQUEMA

ANALISIS MICRO

MAPEO GENERAL MICRO

La propuesta urbana a nivel micro comprende los bordes distritales de Hunter,, Arequipa José Luis Bustamante y Rivero

USOS

Se considera el cambio de usos en el sector de influencia de acuerdo a las nuevas necesidades de la población.

Implementación de usos mixtos considerando aumentar el uso residencial en el sector compatible con el comercio local, administrativo, salud, educación y cultura.

ESPACIOS ABIERTOS

Implementación de una red de espacios públicos (parques y plazas) recuperando los espacios degradados y contribuyendo a la mejora de la imagen del sector.

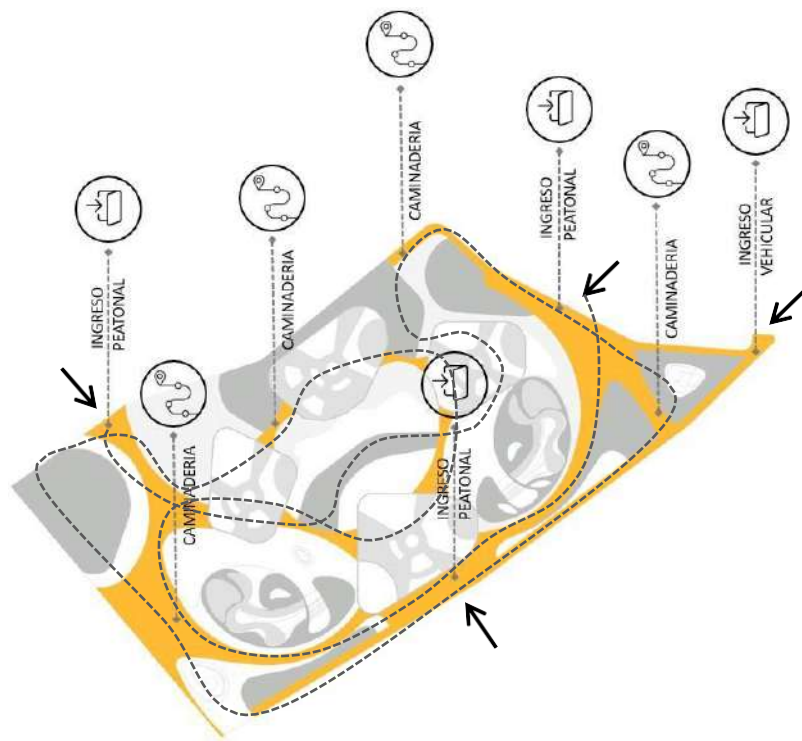
Integración del comercio ambulatorio en el espacio público con el fin de destinar espacios ordenados y de calidad para este tipo de comercio.

VIAS

Mejorar la infraestructura para la movilidad urbana a través del reordenamiento físico y consolidación funcional del sistema vial urbana.

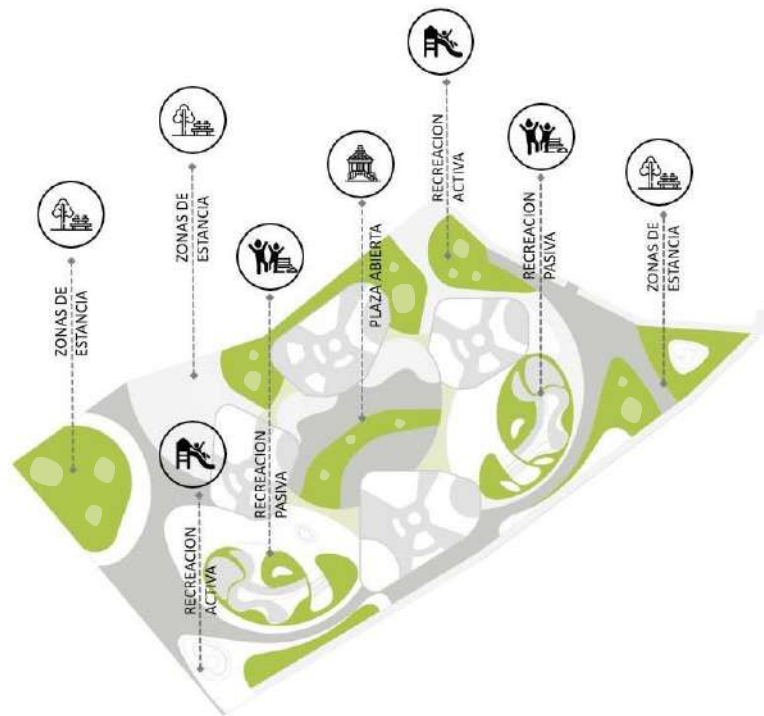
VÍAS SOTERRADA

Mejoramiento e implementación del servicio de transporte público e interprovincial a través de vías subterráneas que mejoren la accesibilidad a los equipamientos principales (terminales de transporte) y su rápida evacuación de estos.



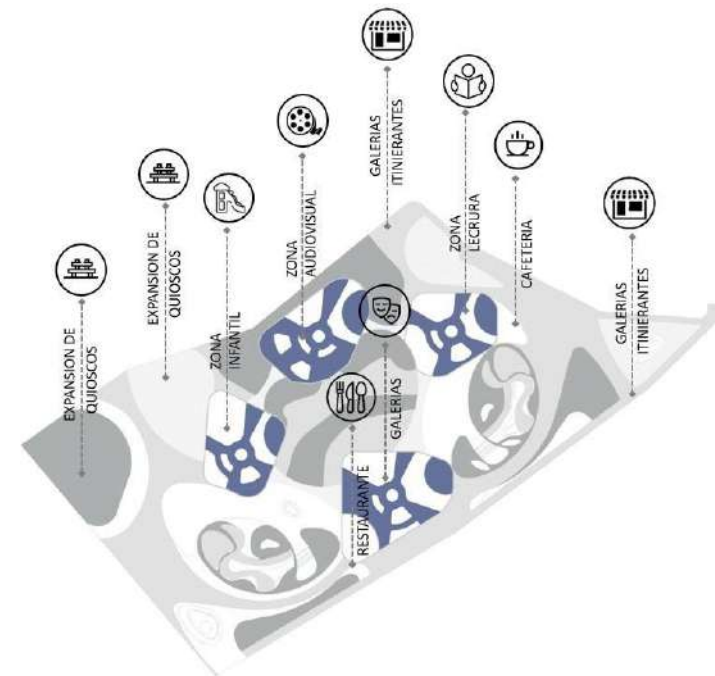
FLUJOS

Cuenta con tres ingresos peatonales en tres frentes, los cuales permitirán dar la idea de permeabilidad y transitabilidad libre del espacio. El ingreso vehicular está ubicado en el frente principal y es el que conecta directamente con el nivel -1 para acceder a los terminales. En el interior de la propuesta se consideró caminaderías y plazas abiertas las cuales son adaptables para el uso de cada persona ya que pueden ser usadas como espacios de descanso o zona de recreación.



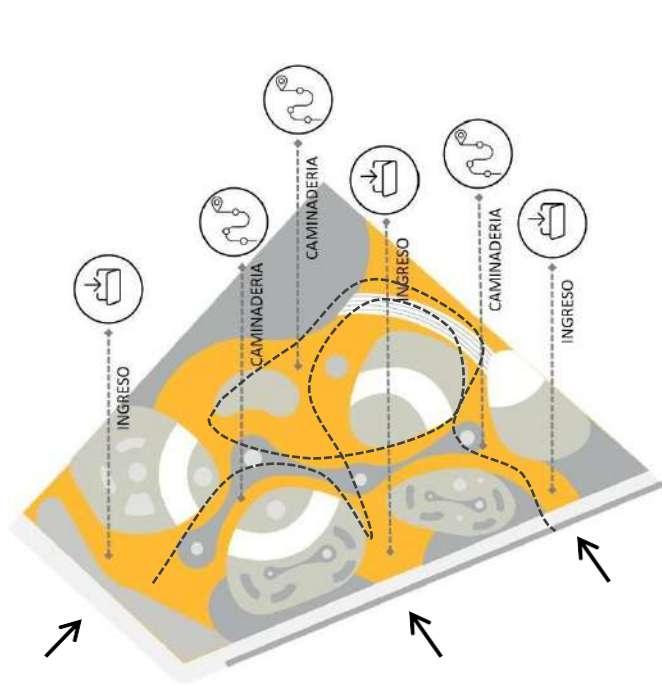
VEGETACION

La propuesta consta en mayor porcentaje de espacios abiertos, ya que se tuvo como premisa una esquina abierta como remate visual del eje de la AV. Miguel Forga, dentro del espacio se tienen diferentes plazas, caminaderías y espacios tanto pavimentados como áreas verdes que sirven para la recreación y la permanencia de la población. En cuanto a la vegetación, los árboles se ubicaron de manera que se alternen los lugares con sombra y lugares directos al sol dependiendo de la actividad que se desarrolle en el espacio.



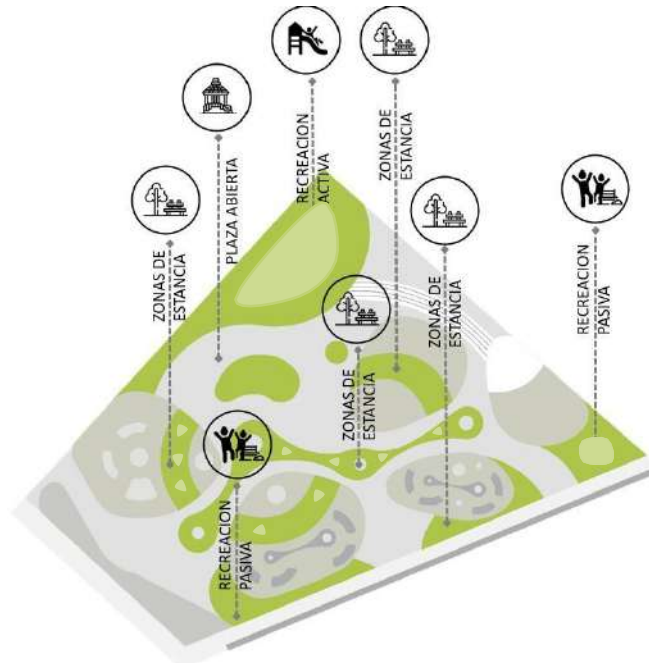
EQUIPAMIENTOS

El desarrollo del programa contempla tres diferentes zonas, entre ellas tenemos la zona cultural que sería el rol que prima en este espacio, se planteó equipamientos que fomenten la vida en comunidad y la cultura a través de diferentes actividades (biblioteca, ludoteca, teatro, galerías, talleres, etc.) También se planteó comercio que pueda activar este espacio y también contener dicho uso de manera ordenada, se plantea también como extensión de comercio puestos itinerantes alrededor de todo el espacio para generar zonas de descanso y contemplación.



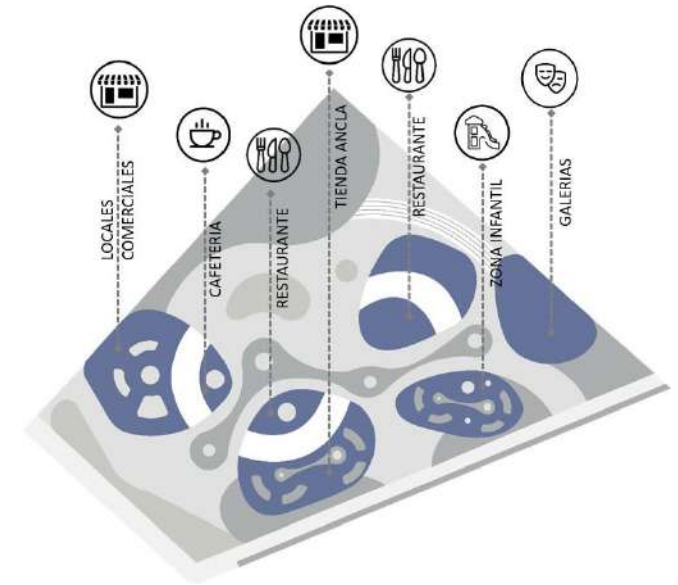
FLUJOS

Los flujos al interior del equipamiento macro se integran de forma óptima a través de las caminaderías que conectan la zona cultural, comercial, y se desarrollan alrededor de los espacios abiertos. Se consideran dos ingresos por la Avenida Los Incas, uno de estos se conecta con uno de los grandes equipamientos recreativos ubicado en Av. A.A. Cáceres, además de un ingreso por la Avenida Miguel Forga, los recorridos existentes te invitan a conocer cada una de las zonas que se desarrollan al interior.



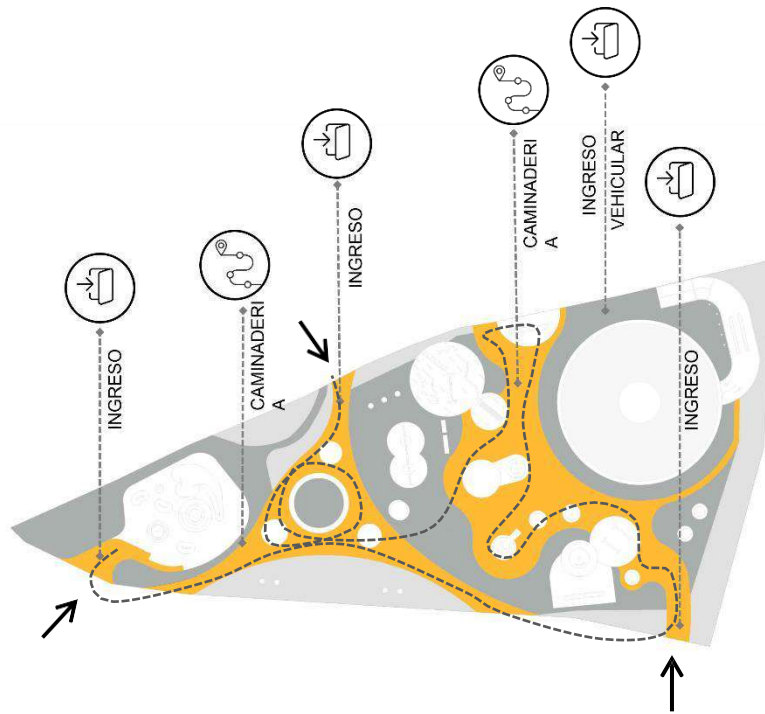
VEGETACION

Los espacios abiertos forman parte esencial del programa, se desarrollan a través de una plaza abierta ubicada estratégicamente entre la zona cultural y comercial, además se considera un gran sector para la recreación activa y distintas zonas de recreación pasiva que complementan el desarrollo de la zona cultural e infantil. Las zonas de estancia toman protagonismo por la ubicación en la que se encuentran.



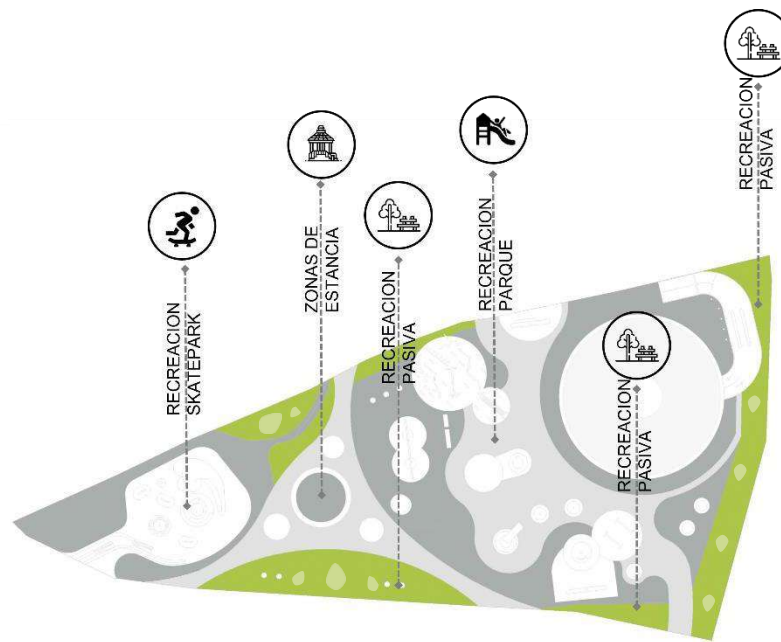
EQUIPAMIENTOS

El desarrollo del programa contempla una zona comercial con tiendas ancla, locales comerciales, además de cafeterías y restaurantes acompañados de áreas de expansión para el desarrollo de las mismas. La zona cultural, se encuentra dotada de ambientes como salones artísticos ubicados contiguos a la plaza abierta y a las zonas de estancia, En el programa también se considera usos administrativos como una torre de oficinas, salas de exposición y espacios coworking. El fin de la propuesta es generar equipamientos de usos mixtos que complementen a los existentes.



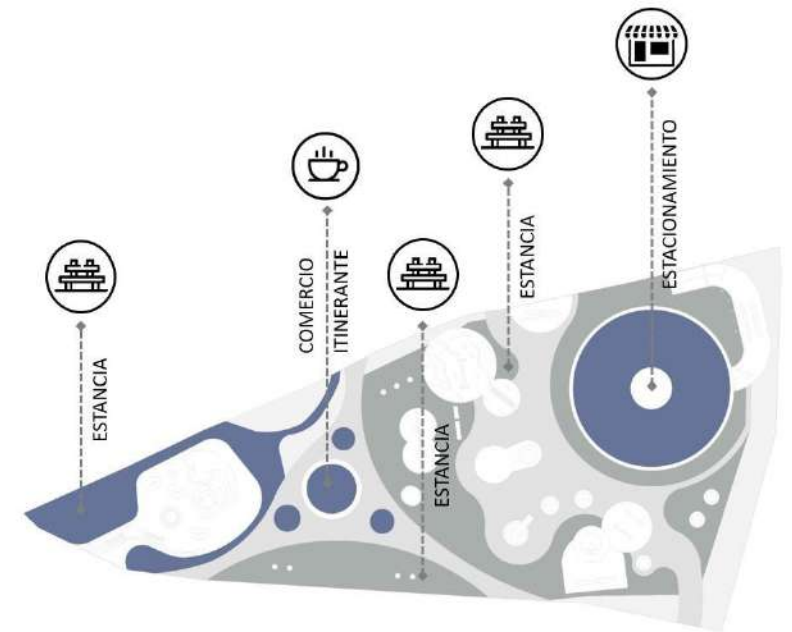
FLUJOS

Cuenta con 3 ingresos peatonales que dirigen al interior de los espacios recreativos propuestos y un ingreso vehicular por la Av., lo Incas el cual te dirige al equipamiento (estacionamiento)., El ingreso 1 es por la zona del skatepark, el ingreso numero 2 se ubica por la zona de parque de juegos y el tercero es a través de la caminadería elevada que se conecta con todo el espacio abierto, En el centro de la propuesta se diseño una plaza abierta para ubicar zonas de descanso donde se podrá encontrar a su vez el comercio itinerante.



VEGETACION

Los espacios verdes tienen un rol importante en la propuesta ya que funcionan como amortiguadores de las actividades exteriores que rodean este espacio, generando un cerco verde que proporciona seguridad para las actividades interiores. En cuanto a los espacios abiertos planteados se propuso zonas de recreación activa (parque de juegos y skatepark) y recreación pasiva que serian espacios verdes que poseen el confort necesario para la estancia y contemplación.



EQUIPAMIENTOS

El desarrollo del programa contempla zonas pavimentadas de estancia equipadas para jugar y descansar, en el centro se propone una plaza la cual tiene como función contener el comercio itinerante proporcionando mayor actividad y la posibilidad de tener comercio organizado y seguro. También se planteo una torre de estacionamientos para compensar los espacios abiertos planteados y contener de manera ordenada a los vehículos.



