

UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO
FACULTAD DE INGENIERÍA CIVIL Y ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA Y URBANISMO



**CARACTERIZACIÓN Y REVITALIZACIÓN URBANA DE LA
AVENIDA DEUSTUA Y JIRÓN MUNICIPAL DE DEUSTUA -
CABANILLAS**

TESIS

PRESENTADA POR:

RONALD MARÍN MAMANI

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

ARQUITECTO

PUNO - PERÚ

2017

**UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO - PUNO
FACULTAD DE INGENIERÍA CIVIL Y ARQUITECTURA
ESCUELA PROFESIONAL DE ARQUITECTURA Y URBANISMO**

**CARACTERIZACIÓN Y REVITALIZACIÓN URBANA DE LA
AVENIDA DEUSTUA Y JIRÓN MUNICIPAL DE DEUSTUA –
CABANILLAS**

TESIS PRESENTADA POR:

RONALD MARÍN MAMANI

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

ARQUITECTO

APROBADO POR EL JURADO REVISOR CONFORMADO POR:



PRESIDENTE

:

Arq. GILBERTO ADALID MORALES DEL ARROYO

PRIMER MIEMBRO

:

Arq. AYNER VALER ERGUETA

SEGUNDO MIEMBRO

:

Arq. JUAN HERNANDO EMILIO LINARES APARICIO

DIRECTOR DE TESIS

:

Arq. KATHERINE FELICITA HARVEY RECHARTE

ASESOR DE TESIS

:

Arq. IVAN ANTONIO GOMEZ CRUZ

TEMA: Equipamiento Urbano

AREA: Arquitectura y Urbanismo

LINEA DE INVESTIGACIÓN: Proyecto de Intervención Urbana

FECHA DE SUSTENTACION 16 DE ENERO DEL 2017

DEDICATORIA

Dedico a mis apreciados padres Esteban y Eladía Elsa con el cariño infinito que les tengo, por su apoyo moral y ser los pilares de mi formación personal y profesional.

A los docentes de la Escuela Profesional de Arquitectura y Urbanismo, por el tiempo dedicado para la formación profesional y personal brindada a mi persona.

A mis amigos, familiares, y a la memoria del Arq. Teobaldo Yábar Valencia, quien supo guiar y apoyar mi formación para ser un arquitecto de bien.

R. MARÍN M.

AGRADECIMIENTOS

Mi profundo agradecimiento a la Universidad Nacional del Altiplano, mi alma mater, a los docentes de la Escuela Profesional de Arquitectura y Urbanismo, por la formación profesional brindada.

Mi agradecimiento a Arq. Katherine Felicita, Harvey Recharte, por su apoyo académico incondicional en calidad de Director de Tesis, quien supo conducirme en el desarrollo del trabajo de investigación hasta su culminación.

Así mismo agradezco al Arq. Iván Antonio, Gómez Cruz, por el asesoramiento brindado en la elaboración de la investigación realizada.

ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA	
AGRADECIMIENTOS	
INDICE GENERAL	
RESUMEN	11
ABSTRACT	12
INTRODUCCIÓN	13
CAPÍTULO I	15
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	15
1.1. Descripción de la realidad problemática	15
1.2. Enunciado del problema	17
1.2.1. Pregunta General.....	17
1.2.2. Preguntas Específicas	17
1.3. Objetivos de la investigación	18
1.3.1. Objetivo General	18
1.3.2. Objetivos específicos	18
1.4. Justificación de la investigación.....	19
CAPÍTULO II	23
MARCO TEÓRICO	23
2.1. Antecedentes de la investigación	23
2.2. Marco referencial.....	28
2.2.1. Revitalización urbana en Barranco, Lima, Perú.	28
2.2.2. Revitalización del cauce del Vinalopó, Elche, España.	30
2.2.3. Renovación urbana del Barrio San Bernardo, Bogotá.	33
2.2.4. Conector vial Jr. Lima, tramo Parque Pino – Plaza de Armas, Ciudad de Puno-Perú.	35
2.3. Marco teórico	37
2.3.1. Espacio público creador de ciudad	37
2.3.2. Imagen urbana	39
2.3.3. Elementos de la imagen de la ciudad	41
2.3.4. Nodos urbanos.....	42
2.3.5. Sendas urbanas	43
2.3.6. Hitos urbanos.....	45
2.3.7. Bordes de la ciudad	46

2.3.8.	Barrios de la ciudad	47
2.3.9	Interrelación de los elementos urbanos	48
2.3.10.	Elaboración de la imagen urbana.....	49
2.3.11.	Imaginabilidad mental	50
2.3.12.	Imagen cambiante de la ciudad	51
2.3.13.	Tejido urbano	51
2.3.14.	Red urbana	53
2.3.15.	Revitalización urbana.....	54
2.3.16.	Textura en la naturaleza del paisaje urbano	55
2.3.17.	La humanización del espacio público.....	57
2.3.18.	Estructura y secuencia visual urbana.....	57
2.4.	Definiciones Conceptuales.....	59
2.4.1.	Revitalización urbana.....	59
2.4.2.	Caracterización urbana	59
2.4.3.	Espacio público	60
2.4.4.	Imagen urbana	60
2.4.5.	Espacio Calle	60
2.4.6	Nodos Urbanos	60
2.5.	Marco legal.....	61
2.6.	Formulación de hipótesis	61
2.6.1.	Hipótesis general	61
2.6.2.	Hipótesis específicos	62
CAPÍTULO III		63
METODOLOGÍA.....		63
3.1.	Tipo y diseño metodológico	63
3.2.	Población y muestra.....	64
3.2.1.	Población	64
3.2.2.	Muestra	64
3.3.	Operacionalización de variables	64
3.4.	Técnicas e instrumentos de investigación.....	65
3.5.	Ámbito de estudio	66
3.6.	Esquema metodológico	67

CAPÍTULO IV	68
CARACTERIZACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO	68
4.1. Ubicación de la Av. Deustua y Jr. Municipal de Deustua- Cabanillas	68
4.2. Características de la población de Cabanillas	69
4.3. Flujos migratorios	71
4.4. Descripción del sistema urbano de la Av. Deustua – Cabanillas	72
4.4.1. Contexto urbano: Aspectos socio-culturales.	72
4.4.2. Contexto urbano: Aspecto Histórico – cultural	73
4.4.3. Contexto político – económico	74
4.4.4. Contexto ecológico- paisajístico.....	74
4.4.5. Contexto edilicio.....	75
4.4.6. Contexto vial y de movimiento	78
4.5. Descripción del sistema urbano del Jr. Municipal – Cabanillas	78
4.5.1. Contexto urbano: Aspectos socio-culturales.	79
4.5.2. Contexto urbano: Aspecto Histórico – cultural	80
4.5.3. Contexto urbano: político – económico	80
4.5.4. Contexto urbano: ecológico- paisajístico.....	81
4.5.5. Contexto edilicio.....	81
4.5.6. Contexto vial y de movimiento	82
4.6. Características físico - espaciales de Av. Deustua y Jr. Municipal ..	82
4.6.1. Elementos de la imagen urbana de Av. Deustua y Jr. Municipal ...	82
4.6.2. Análisis vial de Av. Deustua y Jr. Municipal	85
4.6.3. Análisis de uso de suelos de Av. Deustua y Jr. Municipal	86
4.6.4. Análisis de la estructura edilicia de Av. Deustua y Jr. Municipal	88
4.6.5. Características de la estructura espacial de Av. Deustua y Jr. Municipal.....	96
4.7. Análisis del entorno urbano de Av. Deustua y Jr. Municipal	98
4.7.1. Interacción del entorno urbano inmediato con Av. Deustua y Jr. Municipal.....	98
4.7.2. Análisis de la interrelación de los elementos urbanos.....	102
CAPÍTULO V	104
LINEAMIENTOS Y PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN URBANA DE LA AVENIDA DEUSTUA Y JIRON MUNICIPAL	104
5.1. Lineamientos de la Revitalización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal	104

5.2. Ejes de intervención.....	105
5.2.1. Espacial	105
5.2.2. Funcional y accesibilidad	106
5.2.3. Social	108
5.2.4. Simbólico – identitario	109
5.2.5. Político – económico	110
5.2.6. Edificio.....	111
5.3. Direccionamiento funcional	116
5.4. Criterios de lineamientos programáticos	118
5.5. Propuesta de Revitalización Urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal.....	120
5.5.1 Programación urbano – arquitectónico de la Revitalización Urbana.....	120
5.5.2. Matriz de características espacio-sensoriales del paisaje urbano deseado.....	126
5.5.3. Zonificación de la propuesta de Revitalización Urbana.....	130
5.5.4. Desarrollo Geométrico– espacial de la Revitalización Urbana.....	132
5.5.5. Planos de Revitalización Urbana	135
CONCLUSIONES	137
BIBLIOGRAFÍA	141
ANEXOS	143

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Operacionalización de variables	65
Tabla 2: Distribución de la población de Cabanillas por grupos quinquenales	70
Tabla 3: Característica de formas en la Av. Deustua	126
Tabla 4: Característica de olores en la Av. Deustua	126
Tabla 5: Característica de colores en la Av. Deustua	127
Tabla 6: Característica de la luz en la Av. Deustua.....	127
Tabla 7: Característica de texturas en la Av. Deustua.	127
Tabla 8: Característica de sonido en la Av. Deustua	127
Tabla 9: Característica de temperatura en la Av. Deustua.....	128
Tabla 10: Característica del asoleamiento la Av. Deustua	128
Tabla 11: Característica de formas en el Jr. Municipal.	128
Tabla 12: Característica de olores en el Jr. Municipal.....	128

Tabla 13: Característica de colores en el Jr. Municipal.....	129
Tabla 14: Característica de la luz en el Jr. Municipal.....	129
Tabla 15: Característica de texturas en el Jr. Municipal.....	129
Tabla 16: Característica de sonido en el Jr. Municipal.....	129
Tabla 17: Característica de temperatura en el Jr. Municipal.....	130
Tabla 18: Característica del asoleamiento en el Jr. Municipal.....	130

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Grafico 1: Tasa de crecimiento de Cabanillas 2001-2015.....	69
Grafico 2: Pirámide de edades de la población de Cabanillas: Hombres - Mujeres.....	71
Grafico 3: Usos de suelo: Av. Deustua – Jr. Municipal.	88
Grafico 4: Estado de la edificación: Av. Deustua – Jr. Municipal.....	90
Grafico 5: Altura de la edificación: Av. Deustua – Jr. Municipal.....	91
Grafico 6: Material de Piso: Av. Deustua – Jr. Municipal.....	92
Grafico 7: Material de paredes: Av. Deustua – Jr. Municipal.....	94
Grafico 8: Material de cobertura: Av. Deustua – Jr. Municipal.....	96

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Planta de la Revitalización Urbana en Barranco, Lima.	29
Figura 2: Render de la Revitalización Urbana en Barranco, Lima.....	29
Figura 3: Perspectiva de la Revitalización Urbana en Barranco, Lima.....	29
Figura 4: Planta General de la Revitalización del Cauce del Vinalopó, Elche, España.....	30
Figura 5: Cambio de la sección del cauce y distribución de la vegetación.....	31
Figura 6: Vista del proyecto de la Revitalización del Cauce del Vinalopó, Elche, España.....	32
Figura 7: Render de la Renovación Urbana del Barrio San Bernardo, Bogotá. 34	
Figura 8: Esquema urbano conector vial Parque Pino – Plaza de Armas. Puno.	35
Figura 9: Vista de Jr. Lima, pasaje peatonal – Puno.....	36
Figura 10: Vivienda de un nivel (estudio de fachadas).....	76

Figura 11: Vivienda de dos niveles (estudio de fachadas)	76
Figura 12: Vivienda de dos niveles (estudio de fachada).....	77
Figura 13: Antigua estación del tren (estudio de fachada)	77
Figura 14: Vista de la Av. Deustua, 1ra cuadra.....	83
Figura 15: Vista al Parque de la Madre, ubicado en Av. Deustua	84
Figura 16: Vista de la Av. Deustua de este a oeste	97
Figura 17: Vista del Jr. Municipal hacia la Av. Juliaca.....	98
Figura 18: Modelo de fachadas en esquina de uno y dos niveles.....	113
Figura 19: Modelo de fachadas en centro de uno y dos niveles	114
Figura 20: Sub zonificación de la propuesta de revitalización urbana.....	131
Figura 21: Composición de elementos existentes para la geometrización.....	133
Figura 22: Desarrollo geométrico de la propuesta de revitalización.....	134

RESUMEN

El presente trabajo de investigación titulado *Caracterización y revitalización urbana de la avenida Deustua y jirón Municipal de Deustua-Cabanillas*, donde el problema está planteado con la pregunta ¿Cuál es la caracterización del espacio para la revitalización urbana adecuada de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua Cabanillas?, cuyo propósito es: determinar las características del espacio para la intervención de revitalización urbana adecuada de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua – Cabanillas, y sus objetivos específicos con los que se han logrado en el trabajo de investigación y propósito del estudio, así mismo se ha planteado como hipótesis la caracterización del espacio urbano indica un ambiente urbano en deterioro y con la propuesta de revitalización urbana adecuada se reactivará el ambiente urbano de la Av. Deustua y Jr. Municipal de Deustua – Cabanillas; utilizándose la metodología de tipo descriptivo, analítico, a fin de formular la propuesta de diseño de revitalización, para lo cual se han revisado la información bibliográfica coherente al tema, así como se ha observado, estudiado y luego se ha obtenido los resultados correspondientes como es el diseño de la propuesta de la revitalización urbana de la Av. Deustua y el Jr. Municipal de la ciudad de Deustua – Cabanillas que es una alternativa de solución para el fortalecimiento del ambiente urbano y la consolidación del espacio público de la ciudad Cabanillas, con lo cual se cumple y se ha logrado los objetivos trazados y la hipótesis planteada en la investigación.

Palabras clave: Revitalización, caracterización, intervención urbana, ambiente urbano, espacio público.

ABSTRACT

The present research paper entitled *Characterization and urban revitalization of the Deustua Avenue and Municipal Street of Deustua-Cabanillas*, where the problem is posed by the question Which is the characterization of space for proper urban revitalization Deustua avenue and Municipal avenue of the city Deustua Cabanillas?, Whose purpose is: determining the characteristics of the space for intervention of adequate urban revitalization from Avenue Deustua and Municipal Street of the city Deustua - Cabanillas, and corresponding specific objectives with which has been made in the research work therefore the purpose of the study, and it has been hypothesized characterization of urban space indicates a deteriorating urban environment and urban revitalization proposal is adequate will reactivate the urban environment and avenue Deustua and Municipal Street of the city Deustua - Cabanillas.; methodology used descriptive analytical type, in order to formulate the design proposal reanimationfor which have been revised broadly consistent bibliographic information to the subject, as well as observed, studied, examined and then obtained the corresponding results as is the design of the proposed urban revitalization of avenue Deustua and Municipal Street of the city Deustua - Cabanillas is an alternative solution for strengthening the urban environment and the consolidation of public space in the city Cabanillas, which is fulfilled and achieved the objectives and hypothesis on the research.

Key Words: Revitalization, characterization, urban intervention, urban environment, public space.

INTRODUCCIÓN

Los accesos urbanos motivo de estudio se encuentra ubicado en el Distrito de Cabanillas, Provincia de San Román y Departamento de Puno, a unos 25 km. de la ciudad de Juliaca, sobre la vía asfaltada Juliaca – Arequipa, donde la población en rededor de la vía es eminentemente rural con centros urbanos cada cierto tramo, es así como el ámbito de estudio radica en la ciudad de Deustua – Cabanillas, cuyo problema radica en el deterioro que ha sufrido claramente en los últimos años, propios de una ciudad no planificada y ordenada, que ha traído consigo el crecimiento de la trama urbana y el deterioro de los conectores urbanos con gran significancia en el imaginario de esta ciudad, por el mal manejo del espacio público que hace perder la homogeneidad de estos conectores urbanos como son la Av. Deustua y el Jr. Municipal, así como también por los problemas de interacción social, trayendo consigo cambios sociales, culturales e identitarios, perdiendo la identidad urbano - arquitectónica, por lo que ha sido preciso realizar estudios de análisis, caracterización, lineamiento para la revitalización urbana de sus accesos principales como es la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua-Cabanillas, todo con la finalidad de recuperar la interacción social en el espacio público de la ciudad.

Por lo que en el presente trabajo de investigación se ha descrito la caracterización y la revitalización urbana, para lo cual se ha considerado el siguiente contenido: Resumen; Introducción; Capítulo I: Planteamiento del problema, que se ocupa de la descripción y enunciado del problema; Capítulo

II: Marco teórico: contempla antecedentes y la teoría que es el eje de la investigación; Capítulo III: Metodología de estudio; Capítulo IV: Caracterización del ámbito de estudio, que se avoca al análisis, caracterización y descripción de la realidad del entorno urbano a los conectores urbanos estudiados; Capítulo V: Lineamientos y propuesta de revitalización de la Av. Deustua y Jr. Municipal que se ocupa de las líneas de acción frente a la caracterización del espacio público para la generación de una propuesta de la revitalización que conlleva a recuperar el contacto social en el espacio público de la ciudad; y luego se exponen las conclusiones y recomendaciones correspondientes, como resultado final del presente trabajo de investigación a nivel descriptivo, analítico tal como se planteado en el estudio.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática

La ciudad de Deustua - Cabanillas en los últimos años ha empezado a sufrir los cambios propios de una ciudad capital a su escala, trayendo consigo el crecimiento de la trama urbana y el deterioro de las avenidas más significativas de esta ciudad, generando una desarticulación del espacio público – social, caso que en la mayoría de ciudades es un problema latente por la mala planificación y balance entre el uso de vías peatonales y vías vehiculares, por lo que dentro de una ciudad, las vías peatonales que son las articuladoras de los espacios abiertos y nodos de la ciudad que son importantes para la consolidación de los tejidos sociales y el espacio público – donde (Cerezo, A., 2012) indica que “el proyecto intenta recuperar uno de estos trazados para el peatón y la bicicleta, acondicionadas para el automóvil, pero que es por donde actualmente se trasladan los ciudadanos. Partimos de la base de preservar la memoria del lugar y del entorno construido consolidado. Recuperar estos caminos da vitalidad e identidad al distrito regenerado sobre todo si se mantienen para la circulación lenta”.

Es así como dentro de la ciudad de Deustua – Cabanillas, en la actualidad, los espacios abiertos de la ciudad, no están interconectados, y la preponderancia de las vías vehiculares genera una dispersión en el contacto social, no teniendo recorridos o vías peatonales que fomenten la articulación

social de los pobladores de esta ciudad, así mismo, el estado de deterioro y ausencia de tratamiento adecuado generan problemas a los transeúntes por el polvo, charcos de agua y lodo que se genera tras las lluvias, este problema se intensifica en la Av. Deustua de la ciudad, ya que es de las pocas calles de esta ciudad que no cuenta en la mayoría de longitud con la vía pavimentadas, así como también no tiene un adecuado tratamiento de articulación con la línea férrea, también se tiene al Jr. Municipal que no tiene una articulación consolidada con la plaza de armas que es el centro de esta ciudad, así como el tratamiento de articulación con el mercado de la ciudad es el inadecuado, siendo por ello estos los conectores de los espacios abiertos más importantes de esta ciudad y elementos constituyentes del espacio social que son los referentes de la identidad y del imaginario de los pobladores.

El espacio social se ve disminuido y fragmentado al ser cortado por las vías dedicadas al vehículo, dejando solo tramos residuales al peatón, llamadas veredas, este tipo de planificación que da mayor importancia a el vehículo, ralentiza las actividades sociales de socialización, comercio, movimiento en actividades festivas que son parte esencial dentro de una ciudad, alentando al bajo índice de desarrollo, así quitándole el potencial dinamizador que una ciudad necesita para poder entrar al desarrollo conjunto y equilibrado, es por ello que el componente del espacio social debe tener características dinamizadoras, y alentadoras de las practicas que generan movimientos a diferentes niveles sistémicos, integrando la ciudad con recorridos peatonales que puedan unir los puntos nodales más importantes como referentes de identidad y el quehacer diario de la ciudad.

Es por ello que para solucionar los problemas sociales y urbanos más importantes en la ciudad no planificada que se manifiestan en el desequilibrio de una estructura y secuencia visual urbana y junto con la pérdida de identidad de un espacio colectivo - social, es imperante plantear frente a esta problemática y como objeto de estudio dentro del trabajo de investigación la revitalización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua – Cabanillas, para reactivar y dinamizar el ambiente urbano y las conexiones de espacios abiertos con lo que se tiene que reactivar el ambiente urbano en bien de la sociedad de dicha localidad.

1.2. Enunciado del problema

1.2.1 Pregunta General

- ¿Cuál es la caracterización del espacio en deterioro para la revitalización urbana adecuada de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua Cabanillas?

1.2.2. Preguntas Específicas

- ¿Cuáles son las características del espacio urbano actual de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua-Cabanillas?
- ¿Cuáles son los lineamientos de intervención adecuados para la revitalización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua-Cabanillas?

- ¿Cuál es la propuesta de diseño de revitalización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua -Cabanillas?

1.3. Objetivos de la investigación

1.3.1 Objetivo General

- Determinar las características del espacio en deterioro para la intervención de revitalización urbana adecuada de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua - Cabanillas.

1.3.2 Objetivos específicos

- Caracterizar el espacio urbano actual de la Av. Deustua y el Jr. Municipal de la ciudad de Deustua – Cabanillas
- Determinar los lineamientos de intervención adecuados para la revitalización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua -Cabanillas.
- Proponer el diseño de revitalización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua- Cabanillas.

1.4. Justificación de la investigación

El presente trabajo de investigación es importante, puesto que repotencia actividades urbanas, con la búsqueda de la recuperación del espacio público como punto de encuentro social, ya que poco a poco se va perdiendo la secuencia de la imagen urbana, en tal razón ha sido preciso el estudio realizado, con la propuesta de la revitalización del espacio público como alternativa de solución a la problemática del deterioro de la Av. Deustua y el Jr. Municipal de la ciudad de Cabanillas.

Por ser la Avenida Deustua una de las vías más antiguas de la ciudad, y siendo esta la base de la trama que forma la ciudad, es importante destacarla de las demás vías que atraviesan la ciudad de este a oeste, de manera longitudinal, por su amplia sección transversal, y la combinación potente que puede llegar a tener, es decir la vía del tren o ferrocarril, la vía vehicular y la combinación de vía peatonal y ciclo vía, le dan una diversidad y dinamismo al espacio público.

También se destaca esta vía por su carácter paisajístico, ya que es la única avenida de la ciudad que cuenta con una arborización de eucaliptos de edades mayores a los 25 años, y con alturas que varían desde los 7 metros hasta los 15 metros de altura, por lo que el paisaje urbano de la ciudad se ve fortalecido con el contacto con la naturaleza.

Es también imperante el tratamiento adecuado a esta avenida en especial por el estado de deterioro y abandono que se encuentra, causando malestar en la población por el polvo de los tramos de vía que son de tierra que afectan a las vías respiratorias, así como también el lodo y charcos de agua dejados después de las lluvias no dejando así una libre y apacible circulación por esta vía.

A nivel urbano, la avenida Deustua conecta a la ciudad desde el ingreso de la ciudad en la intersección con la vía que conecta a Juliaca con la ciudad, siendo este un punto nodal importante de articulación interurbano, también en segundo rango con la conexión con el Jr. El Sol, que comunica a través de puente Cabanillas con la ciudad de Cabanilla, el parque de la Madre que es uno de los pocos espacios abiertos y públicos de la ciudad que está actualmente aislado del sistema de espacios abiertos de la ciudad de Deustua-Cabanillas.

Es también importante el tratamiento de esta avenida por que el a nivel de equipamiento urbano, se encuentra el centro de salud de la ciudad, y sedes de diferentes congregaciones religiosas, la estación del tren, y es la única área de la ciudad donde aún se encuentra edificaciones de vivienda que tienen valor histórico para la ciudad. Es por esta combinación de diferentes sistemas que la avenida Deustua es un referente muy importante para la ciudad del mismo nombre.

Y se interviene una vía que atraviesa la ciudad en su tramo transversal, para poder unir la vía de avenida Deustua, para lo cual debería reunir diferentes características especiales a niveles sistémicos para que se pueda revitalizar y dinamizar el espacio público y social, así como articular espacios abiertos y puntos nodales de la ciudad, es por ello que la vía que cumple con estos requisitos es el Jr. Municipal, puesto que a través de esta vía se puede articular el mercado de la ciudad, la feria de la ciudad o k'hato, la plaza de armas de la ciudad y el municipio, como se puede ver, el Jr. Deustua es una vía importante de la ciudad que articula diferentes puntos nodales de carácter económico, social, político – administrativo, es por ello que se escoge esta vía para la investigación.

Es por esto que al intervenir en estas vías estratégicamente seleccionadas, se puede reactivar la ciudad de Deustua-Cabanillas, puesto que se articulan los puntos nodales más importantes de la ciudad, así como se refuerza la presencia del espacio público a través de la articulación de los espacios abiertos de la ciudad, en consecuencia el trabajo de investigación ha de beneficiar a la población de Deustua- Cabanillas, la región y el país, con la propuesta de revitalización urbana.

MATRIZ DE CONSISTENCIA
TÍTULO: CARACTERIZACIÓN Y REVITALIZACIÓN URBANA DE LA AVENIDA DEUSTUA Y JIRÓN MUNICIPAL DE DEUSTUA – CABANILLAS

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES INDICADORES	MÉTODO
<p>Pregunta general</p> <p>- ¿Cuál es la caracterización del espacio en deterioro para la revitalización urbana adecuada de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua Cabanillas?</p>	<p>Objetivo general</p> <p>- Determinar las características del espacio en deterioro para la intervención urbana adecuada de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua - Cabanillas.</p>	<p>Hipótesis</p> <p>- La caracterización del espacio urbano indicará un ambiente urbano en deterioro y con la propuesta de revitalización urbana adecuada se reactivará el ambiente urbano de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua - Cabanillas.</p>	<p>Variable independiente</p> <p>Caracterización del espacio urbano urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua - Cabanillas.</p> <p>Usos de suelo</p> <p>Residencial,</p> <p>Comercial, Educación, Salud.</p> <p>- Estructura urbana</p> <p>Tipos de sendas, Nodos, Hitos.</p>	<p>Tipo de investigación:</p> <p>El tipo de investigación es principalmente de carácter Descriptivo</p> <p>Nivel de investigación:</p> <p>El nivel de la presente investigación:</p> <p>Descriptivo: Es descriptivo porque está orientada al conocimiento y análisis de los componentes sistémicos de la Av. Deustua y Jr. Municipal para la generación de una propuesta de revitalización urbana.</p>
<p>Preguntas específicas</p> <p>a) ¿Cuáles son las características del espacio urbano actual de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua-Cabanillas?</p> <p>b) ¿Cuáles son los lineamientos de intervención para la revitalización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal de Deustua-Cabanillas?</p> <p>c) ¿Cuál es la propuesta de diseño de revitalización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua -Cabanillas?</p>	<p>Objetivos específicos</p> <p>a) Caracterizar el espacio urbano actual de la Av. Deustua y el Jr. Municipal de la ciudad de Deustua - Cabanillas</p> <p>b) Determinar los lineamientos de intervención adecuados para la revitalización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal de Deustua -Cabanillas.</p> <p>c) Proponer el diseño de revitalización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua-Cabanillas.</p>	<p>Hipótesis específicas</p> <p>a) La caracterización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal, indicará que hay un ambiente urbano en vías de deterioro.</p> <p>b) Los lineamientos de intervención adecuados determinarán la revitalización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua - Cabanillas.</p> <p>c) La propuesta de diseño de revitalización reactivará el ambiente urbano de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua-Cabanillas.</p>	<p>Variable dependiente</p> <p>Revitalización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua - Cabanillas.</p> <p>Cambio de uso de suelo</p> <p>-Homogenización</p> <p>-Ordenamiento espacial</p> <p>-Reacondicionamiento de estructura urbana</p> <p>-Sendas</p> <p>- Creación de nodos</p>	<p>Población y muestra</p> <p>Población: Se ha considerado a toda las edificaciones, sus sendas urbanas, de la ciudad de Deustua - Cabanillas</p> <p>Muestra: Se considera a los elementos urbanos de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua - Cabanillas, que han sido estudiadas en su espacio y ambiente urbano.</p>

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación

- Según: Gutiérrez Sánchez, Luis Alfredo (2011), en su tesis para optar el título profesional de Arquitecto, titulado *Plan de desarrollo urbano de Cabanillas - Deustua 2009-2030*, presentado a la coordinación de investigación de la Facultad de Ingeniería Civil y Arquitectura de la Universidad Nacional del Altiplano-Puno, en su conclusión indica:
 - Eje estratégico 4: Ciudad atractiva y acogedora, integrada por espacios públicos - recreativos y áreas verdes. (pag.179)
 - Clasificar la red vial en un sistema arterial principal, colector, local y peatonal con el objetivo de articular adecuadamente el centro urbano con su periferia (pag.184)
 - Mantener y proteger el paisaje como recurso escenario – turístico – económico, mejorando la calidad ambiental del sitio. (pág. 186)
 - Aprovechamiento de la zona para expansión de áreas de recreación pasiva (corredor ecológico) (pag.186)
- Dentro del apartado
“Vía ecológica”, esta vía propuesta está considerada sobre la vía que une Cabanillas, se considera vía ecológica y propone una vía ecológica y paisajística.
“Vía peatonal”, se propone una vía peatonal en el Av. Deustua para generar una circulación más tranquila para los peatones visitantes, de

ese modo no hay conflicto entre el ser humano y el vehículo, se propone desde el ingreso de la ciudad de Juliaca hasta la salida a Arequipa (corto plazo) (p. 192)

“El plan de desarrollo urbano de Cabanillas 2009-2030, es la herramienta de gestión del proceso de transformación de C.U., así en el marco del Plan de Desarrollo urbano de Cabanillas debería concebirse, como un instrumento facilitador y promotor de las acciones de desarrollo urbano, concentrando parte de sus acciones en el logro de una efectiva coordinación entre los distintos actores del escenario local, enfatizando para ello, la toma de conciencia de los líderes y población con relación a los problemas del medio urbano, y en la participación de estos en distintas formas, como elementos de apoyo al gobierno local para el desarrollo de su comunidad.”

- Según: Lewis, Megan E. y Fulbringht Becaria (2006-2007), en la investigación titulado *La Revitalización del Centro Histórico de Lima: Transporte Público como factor para el Desarrollo*, en sus conclusiones N° 1 y 2 indican:

Conclusión 1. “El Metropolitano tiene el potencial de atraer recursos económicos al Centro Histórico; hacer que el Centro sea más saludable al aumentar la diversidad en el centro de Lima y crear ímpetu para crecimiento y revitalización.”

Conclusión 2. “Capitalizar el potencial de revitalización del Metropolitano va a requerir integrar planificación urbana y de transporte para satisfacer las necesidades y demandas de todos los usuarios. En el caso de la

población estudiada, esto significa priorizar la seguridad individual, resolver problemas de tráfico tales como la congestión de tránsito y contaminación, y mejorar los espacios públicos.”

Por lo que en el trabajo de investigación se toma este referente, que toma muy en cuenta el tema de la revitalización, como tema actuante y reordenado del espacio público, así como resolviendo también problemas de tráfico, contaminación y como factor de reactivación del ambiente urbano para el desarrollo de una ciudad.

- Según: Quiñones Jiménez, Ana Cecilia (2007), en su tesis para optar el título profesional de Arquitecto, titulado *Revitalización urbana del eje integrador de la 12 calle de la 1° a la 4° avenida, centro histórico, ciudad de Guatemala*, presentado a la Universidad San Carlos de Guatemala, que entre sus conclusiones indica:
 - “Conocer los antecedentes técnicos e históricos, la problemática actual del Centro histórico, la delimitación del problema y los objetivos planteados en esta tesis, ayudan a comprender la importancia de realizar un proyecto de revitalización de este sector de la ciudad.
 - Analizar las variables del valor patrimonial tangible e intangible y el aspecto formal y funcional del Eje Integrador permite determinar el enorme valor que este tiene como parte del Patrimonio Cultural de Nación, e identificar futuros proyectos de revitalización y restauración que permitan rescatar integralmente el Centro Histórico.

- Se dejó delimitada el área que comprende el Eje Integrador de la 12 Calle, e incluso se propuso que los segmentos de calle restantes sean analizados posteriormente en dos fases, para que se logre la revitalización integral de este eje integrador.
- El grado de deterioro que presenta el Eje Integrador de la 12 Calle es producto mayormente por el escaso conocimiento de la población sobre lo importante que es cuidar los monumentos con los que se cuenta en este sector, pues la mayoría de deterioros en el nivel físico de las fachadas con producidos por el vandalismo y el abandono y descuido d por parte de los propietarios de los inmuebles.”
- Según: Salinas Arreortua, Luis Alberto (s/f), artículo de investigación titulado *Revitalización urbana de áreas centrales en la ciudad de México* presentada a la Universidad Nacional Autónoma de México, que entre el resumen dice:”...la revitalización urbana desde la administración pública incluyen “programas ordenadores”, “corredores de inversión y desarrollo” y “corredores urbanos terciarios” además de que se provocan procesos de gentrificación los cuales implican además de una revitalización del tejido urbano, un fuerte desplazamiento de población de sectores de bajos ingresos por sectores de ingresos medios y altos agudizando la segregación residencial y la fragmentación urbana.”

Donde se toma en cuenta la revitalización urbana como un dinamizador de los corredores de inversión y de desarrollo, siendo un eje económico muy importante para poder generar dinamismo dentro de los flujos de la

población, así como restablecer el contacto social a diferentes niveles de los estratos sociales, se ve entonces la revitalización urbana como una estrategia re formuladora de las características del espacio público de una ciudad y como reactivador importante de las conexiones económico-sociales.

- Según: Fernández Cubero, Ana (2010), tesis titulado *Propuesta participativa para la revitalización del Centro Histórico de la Ciudad de Guatemala*, presentada al Programa de Proyectos de Fin de Carrera para la Cooperación al Desarrollo, de la Universidad Politécnica de Madrid, en su propuesta plantea:
 - “Revalorización y Rescate Patrimonial. Implementar intervenciones sobre edificios patrimoniales en riesgo, con un carácter público-privado que reconozca la importancia comunitaria del patrimonio, así como el acceso y disfrute del mismo por parte de la ciudadanía. Generar un programa de divulgación relativo a la valorización del centro, especialmente orientado a profesionales y propietarios. Organizar cursos de capacitación al personal de la Municipalidad que estará trabajando en cuestiones y aspectos relacionados con el Centro Histórico. Apoyar la formulación de un reglamento de la construcción con normativa antisísmica. Apoyar y regular las intervenciones de restauración o rehabilitación patrimonial con asesoría técnica municipal. Promover la creación de rutas turísticas, históricas y recreativas por el centro histórico. Promover un programa de rescate de la imagen urbana.”

2.2. Marco referencial

2.2.1. Revitalización urbana en Barranco, Lima, Perú.

En el proyecto la universidad de Lima, en su instituto de investigación científica menciona: De acuerdo con este proyecto, las cuatro estaciones del Metropolitano en Barranco (Plaza de Flores, Balta, Bulevar y Estadio Unión) generan un impacto negativo en los desplazamientos peatonales y en la integración de todas las mallas de movilidad no motorizada del distrito, además de priorizar la conexión metropolitana con una red externa a Barranco, lo que no beneficia a sus vecinos. En este contexto, se construcción de un “eje de reconexión peatonal” ubicado en la calle Miraflores y de una “plataforma de interacción urbana” en un espacio aledaño a la estación Plaza de Flores.

Dicho eje de reconexión peatonal articula un eje transversal al Metropolitano que, mediante la nivelación de la pista con la vereda, otorga una mayor presencia a los espacios peatonales e integra esta área con un sector antiguo de la ciudad que cobija a las industrias del diseño, la decoración y el arte. Además, este eje se conecta con la avenida Sáenz Peña, en la que se desarrolla más de una actividad cultural.

En cuanto a la plataforma de interacción urbana, se plantea la creación de un parque y la construcción de un local de acceso público que ofrece servicios deportivos, culturales, informáticos, entre otros lo que se puede apreciar en las figuras 1,2 y 3. (Fabbri, Maqueira y Montestruque, s/f).



Figura 1: Planta de la Revitalización Urbana en Barranco, Lima.
Fuente: Instituto de investigación Científica, Universidad de Lima



Figura 2: Render de la Revitalización Urbana en Barranco, Lima.
Fuente: Instituto de investigación Científica, Universidad de Lima



Figura 3: Perspectiva de la Revitalización Urbana en Barranco, Lima.
Fuente: Instituto de investigación Científica, Universidad de Lima

2.2.2. Revitalización del cauce del Vinalopó, Elche, España.

Sobre la revitalización del cauce del río Vinalopó, el despacho Ana Coello de Paisaje y Arquitectura menciona: que es un claro ejemplo de cómo se ha actuado sobre tratando las ramblas o ríos de caudal estacional en el ámbito de la regeneración urbana. Debido a las grandes crecidas, a la impermeabilización del territorio circundante, aumentan los caudales de crecida, y sumado a la mala costumbre de edificar cerca de estos sistemas naturales se ha optado por hormigonar el cauce. De esta forma el río, que funcionaba como un conector ecológico en la escala territorial pasa a ser una cicatriz en el territorio, ver figura 4.



Figura 4: Planta General de la Revitalización del Cauce del Vinalopó, Elche, España.

Fuente: Cauce verde, Concurso de revitalización del cauce del Vinalopó Elche, 2009.

El proyecto, presentado bajo el lema Cauce Verde nace de la necesidad de crear un espacio donde convivan los elementos existentes, las comunicaciones y usos, y la recuperación del espacio fluvial. Se propone

revitalizar el cauce del Vinalopó para convertirlo en un elemento central de la ciudad, en un espacio público con identidad y a la escala del Palmeral (patrimonio de la humanidad por la Unesco), en un elemento unificador entre las distintas piezas y barrios de la ciudad.

Para ello es necesario tratar el río como una unidad; cauce y laderas, para así recuperar las condiciones naturales básicas que permiten su funcionamiento como entorno ecológico sostenible y como parque urbano (Ver figura 5).

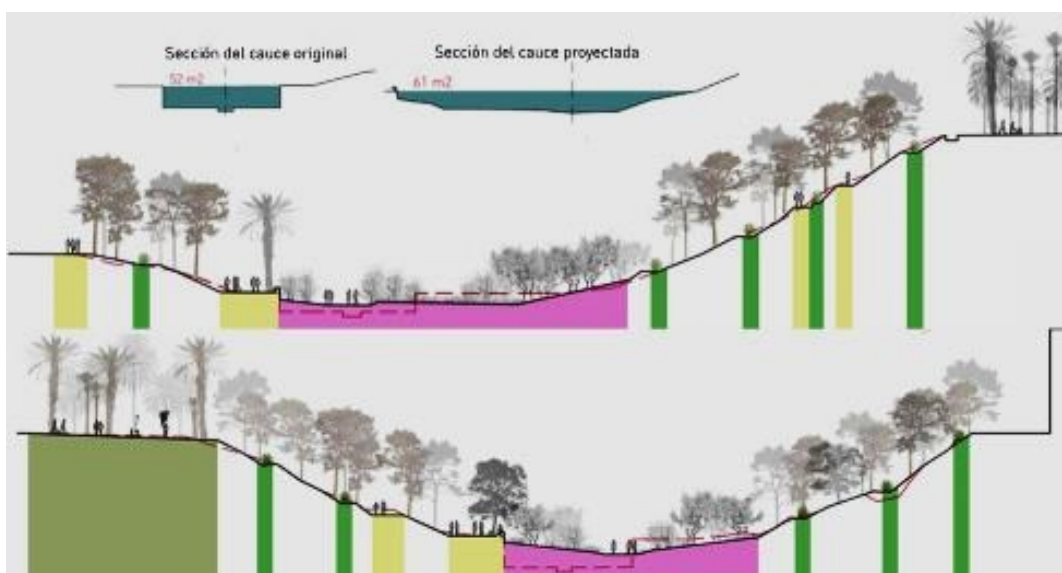


Figura 5: Cambio de la sección del cauce y distribución de la vegetación.

Fuente: Cauce verde, Concurso de revitalización del cauce del Vinalopó Elche, 2009.

El trabajo sobre las laderas se concentra en tres aspectos:

Programación: La pendiente de las laderas del Vinalopó en el ámbito urbano hace difícil su ocupación y uso. Sin embargo existen un cierto número de pequeños espacios relativamente llanos en los que se han

acomodado progresivamente espacios libres y actividades recreativas. Se mantiene el esquema existente de concentración de zonas de actividad en lugares concretos, ya que ello simplifica el mantenimiento y la seguridad de los parques urbanos. Para ello se revitalizan los focos de actividad existentes facilitando su acceso, conectándolos con la ciudad y el Camino del Cauce y aportando programas adicionales como bares/cafeeterías y zonas de juegos; así mismo se crean nuevos focos de actividad en los huertos de palmeras existentes.



Figura 6: Vista del proyecto de la Revitalización del Cauce del Vinalopó, Elche, España.

Fuente: Cauce verde, Concurso de revitalización del cauce del Vinalopó Elche, 2009. Recuperado de:
<https://miradasalpaisaje.wordpress.com/2009/11/29/10>

Conexión: Se conectan de los espacios de actividad entre sí, con el cauce y con el resto de la ciudad por medio de una red de caminos unitaria. Esta red define el Parque del cauce del Vinalopó y lo relaciona con la ciudad. Los caminos se combinan con rampas para permitir la accesibilidad personas con movilidad reducida y con escaleras en las zonas de mayor pendiente.

Restauración: En las zonas de ladera no ocupables (de fuerte pendiente) la actuación se limita al acondicionamiento, la restauración y la limitación de la

erosión. En estas zonas se mantienen en lo posible los árboles existentes, y se introducen nuevos ejemplares de *Pinushalepensis* en zonas despobladas. El tratamiento sobre el suelo se concentra en reducción de la erosión, instalando líneas de arbustos paralelas a las líneas de nivel para frenar la erosión Ver figura 6. (Cauce verde, Concurso de revitalización del cauce del Vinalopó Elche, 2009)

2.2.3. Renovación urbana del Barrio San Bernardo, Bogotá.

La renovación urbana del Barrio San Bernardo, en Bogotá, cuenta con unos lineamientos fijos y planteados frente al evidente deterioro del ambiente urbano presente en esta parte de la ciudad de Bogotá, entre algunos de los lineamientos que surgió para la renovación urbana de este Barrio se toman en cuenta: Restauración del ecosistema, por la geografía y clima, el barrio San Bernardo se encuentra en vías de deterioro progresivo, para lo cual es que se dio el planteamiento de la introducción de un eje que articularia y renovarían el ambiente urbano, el cual se decidió que fuera un eje ecológico, donde se aprovecha las condiciones climáticas de humedad para darle al ambiente urbano con mayor proximidad a la naturaleza del lugar, con lo que se puede formar comunidades naturales de gran vistosidad propias de lugares de gran humedad.

La creación de un espacio público, esta recuperación no es solo para devolver este espacio al Barrio San Bernardo, es sin lugar a duda un espacio para toda la ciudad, por su escala dentro de la trama urbana, el que es un lugar

con uso en varias estaciones del año menos en la de las avenidas fluviales. Es un espacio urbano ecológico que alberga especies vegetales exóticas y de gran atractivo muy común de ver en lugares de alta humedad, con lo que se propone el fortalecimiento de la imagen urbana de esta parte de la ciudad con un identitario e imaginario de la ciudad, generándose así un hito dentro de esta extensa trama, así mismo las zonas de transición de la ciudad común hacia una trama similar a la de un jardín botánico complementa y suplementa las deficiencias una de la otra, con lo que las actividades humanas y de recreo se verán fortalecidas dando así una reactivación del ambiente eco-humano en armonía con una parte perdida hasta el momento y re-humanizando los espacios degradados, ver figura 7.



Figura 7: Render de la Renovación Urbana del Barrio San Bernardo, Bogotá.

Fuente: Bucheli, J. 2014. 2012: Revitalización urbana, proyectos, Bogotá. Recuperado de:
<http://bucheliagualimpia.blogspot.pe/2013/01/2012-revitalizacion-urbana-proyectos.html>

2.2.4. Conector vial Jr. Lima, tramo Parque Pino – Plaza de Armas, Ciudad de Puno-Perú.

El conector vial Peatonal que une las dos áreas libres más importantes de la ciudad de Puno es el Jr. Lima, que consta el trayecto de 3 cuadras, donde el uso de suelos que tienen las edificaciones en este trayecto en su gran mayoría son de uso comercial y también las de uso político – administrativo, así como se ve en la imagen 08, el carácter peatonal sin duda alguna hace que la actividad comercial sea factible, así mismo esta vía peatonal es muy importante en las actividades de la ciudad a lo largo del año, usada para procesiones, danzas, desfiles, y otras actividades que pudieran realizarse.

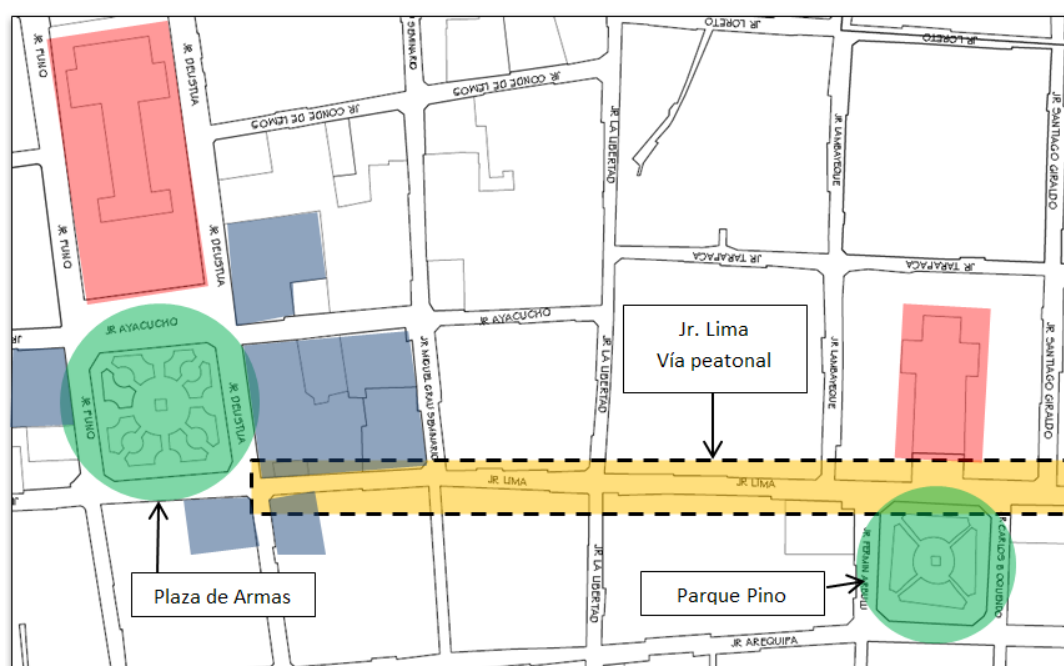


Figura 8: Esquema urbano conector vial Parque Pino – Plaza de Armas. Puno.

Fuente: Elaboración Propia

A nivel religioso, se hace tácito también el vínculo entre dos de los centros religiosos más importantes de la ciudad de Puno, como son el templo

San Juan Bautista, donde reside la imagen de la Virgen de la Candelaria que está conectado con el Parque Pino, y la Catedral de Puno ubicada al frente de la Plaza de Armas, estas dos infraestructuras religiosas tienen pesos culturales e históricos dentro de la ciudad, ambas están señaladas de color rojo en la figura 8. A nivel social, el vínculo entre espacios abiertos como vía peatonal es de las pocas que genera contacto social, en la que se pueda hacer actividades humanas básicas como el mirar, oír y hablar.



Figura 9: Vista de Jr. Lima, pasaje peatonal – Puno.

Fuente: Elaboración Propia

El tratamiento que se le da a la vía peatonal es básico, el piso es completamente uniforme con figuras geométricas definidas, en colores contrastados entre el blanco y el gris, en sus diferentes gamas, en ciertos tramos se puede distinguir figuras de danzas autóctonas y/o oriundas de la región, abstraídas y puestas en el recorrido. El equipamiento urbano es también sencillo, se tiene pequeños maceteros de los que nacen los asientos, y cada cierto tramo se hace presente luminaria sencilla que de noche ilumina

con un color característico que trae recuerdos de antaño. En la imagen 09, que corresponde al Jr. Lima de día, se puede apreciar el ambiente urbano presente diariamente en este conector vial.

2.3. Marco teórico

2.3.1. Espacio público creador de ciudad

Es el lugar común de la ciudad, de todos los ciudadanos y ciudadanas. El espacio público define las esencias de una ciudad, su carácter o si se prefiere, su alma. También, es en el espacio público en donde se “teje” ciudad, pues se va configurando la cultura de esa comunidad. Se puede pensar que la imagen de la ciudad se expresa con sus iconos arquitectónicos. Los edificios singulares son sólo el adorno o el desdoro o, en el mejor de los casos, las joyas que adornan la ciudad, nunca su carácter esencial. Convendría acotar, entonces, qué entendemos por espacios públicos. A la cabeza nos vienen, en primer lugar, los parques y plazas más singulares de la ciudad. Es una visión reduccionista. El espacio público lo conforman todos los lugares de encuentro, en los que se establece una forma de relación ciudadana y en los que se va configurando la cultura propia de esa comunidad. Por ello, también son espacio público las plazas y parques de los barrios, los mercados, los mercadillos, los locales de ocio y deportivos, los teatros y cines, las calles...y los que se configuran continuamente en la red.

El espacio público crea ciudad, la cohesiona y, a la vez, redefine continuamente la esencia de la misma (Domenico Di Siena, 2009)

El espacio público es importante es importante por tres razones fundamentales:

a) Porque el espacio público es un medio muy eficaz para facilitar la multifuncionalidad de los proyectos urbanos, pues permite diversidad de usos en el espacio y adaptabilidad en el tiempo.

b) El espacio público es asimismo el mecanismo idóneo para garantizar la cualidad relacional de un proyecto urbano, tanto para los residentes o usuarios, como para el resto de los ciudadanos.

Este potencial relacional debe ser obviamente confirmado por el diseño y luego verificado y desarrollado por el uso.

c) El espacio público es una posible respuesta al difícil y novedoso desafío de articular el barrio (o conjunto urbano más o menos homogéneo), la ciudad-aglomeración y la región metropolitana. La continuidad de los grandes ejes de espacio público es una condición de visibilidad y de accesibilidad para cada uno de los fragmentos urbanos y un factor esencial de integración ciudadana. (Borja, J. 1998)

La idea de espacio público, tal y como se aplica en la actualidad, quiere decir esfera de coexistencia pacífica y armoniosa de lo heterogéneo de la sociedad, marco en que se supone que se conforma y se confirma la posibilidad de estar juntos sin que, como escribiera Hannah Arendt, caigamos “unos sobre otros”. Ese espacio público se

puede esgrimir como la evidencia de que lo que nos permite hacer sociedad es que nos ponemos de acuerdo en un conjunto de postulados programáticos en el seno de las cuales las diferencias se ven superadas, sin quedar olvidadas ni negadas del todo, sino definidas aparte, en ese otro escenario al que llamamos privado. Ese espacio público se identifica, por tanto, como ámbito de y para el libre acuerdo entre seres autónomos y emancipados que viven en tanto se encuadran en él, una experiencia masiva de desafiliación.

En cuanto a su dimensión, comparto la definición de Neil Smith, que define el espacio público como la variedad de lugares sociales que ofrece la calle, el parque, los medios de comunicación, Internet, el centro comercial, las Naciones Unidas, los gobiernos nacionales y los barrios locales; lugares que envuelven una tensión palpable entre el lugar y las experiencias a todas las escalas en la vida cotidiana. (Foglia, E. 2009)

2.3.2. Imagen urbana

La imagen urbana se refiere a la conjugación de los elementos naturales y contruidos que forman parte del marco visual de los habitantes de la ciudad (la presencia y predominio de determinados materiales y sistemas constructivos, el tamaño de los lotes, la densidad de población, la cobertura y calidad de los servicios urbanos básicos, como son el agua potable, drenaje, energía eléctrica, alumbrado público y, el estado general de la vivienda), en interrelación con las costumbres

y usos de sus habitantes (densidad, acervo cultural, fiestas, costumbres, así como la estructura familiar y social), así como por el tipo de actividades económicas que se desarrollan en la ciudad. Es decir es la relación sensible y lógica de lo artificial con lo natural, logrando un conjunto visual agradable y armonioso, desarrollándose por tanto entre sus habitantes una identificación con su ciudad, con su barrio, a partir de la forma en que se apropia y usa el espacio que le brinda la ciudad. La creación de la imagen de la ciudad se da a partir de lo que ve el ciudadano y de cómo lo interpreta y organiza mentalmente (se refiere a esquemas mentales de la ciudad), realizados a partir de caminar e integrarse a la ciudad, razón por la cual se tienen imágenes diferentes entre sí y con la misma realidad exterior. Un factor que influye directamente en la definición de la imagen de la ciudad, es el nivel socioeconómico de la población, por lo que la suma de todas estas imágenes da como resultado una imagen pública de la ciudad.

El concepto de imagen urbana se encuentra estrechamente relacionado con la calidad del ambiente urbano, mismo que se conforma principalmente a través de la mezcla de elementos arquitectónicos, de diseño, arte y comunicación. El mismo que depende en gran medida del equilibrio de las fuerzas que interactúan en el espacio público y de las masas que lo componen, es decir entre el espacio natural y el construido, equilibrio que finalmente permite leer claramente a la ciudad y por tanto vivirla e identificarse con ella (Lynch, Kevin.1984).

2.3.3. Elementos de la imagen de la ciudad

Desde un punto de vista teórico de Kevin Lynch, señala que los elementos a partir de los cuales se estructura la imagen de la ciudad, son referencias físicas, clasificándolos en cinco tipos de elementos básicos:

Sendas: son los conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente. Son calles, senderos, líneas de tránsito, canales, etc. Es a partir de estos elementos que el ciudadano conforma su imagen y se conecta al resto del espacio urbano.

Bordes: son elementos lineales que el ciudadano no usa o considera sendas, es la ruptura lineal de la continuidad.

Barrios: son las secciones de la ciudad identificables fácilmente, en los que el ciudadano puede penetrar fácilmente.

Nodos: son los puntos estratégicos de una ciudad a los que puede ingresar el ciudadano, y constituyen los focos intensivos de los que parte o a los que se encamina. Pueden ser confluencias sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas. Este elemento se encuentra vinculado con el concepto de barrio.

Hitos: son puntos de referencia exteriores, en los cuales el ciudadano no ingresa, se refiere a objetos físicos definidos con claridad (Lynch, Kevin.1984).

2.3.4. Nodos urbanos

Los nodos son los puntos estratégicos de la ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen focos intensivos de los que parte o a los que se encamina, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas, momentos de paso de una estructura a otra o concentraciones/ condensaciones de determinado uso o carácter físico (esquina donde se reúne la gente, una plaza cercada, etc.). Algunos de estos nodos se constituyen en focos de un barrio sobre el que irradia su influencia y se yerguen como símbolos (núcleos). Conceptualmente son puntos pequeños en la imagen de la ciudad, pero en realidad pueden ser grandes manzanas o incluso barrios centrales enteros, cuando se considera la ciudad en un nivel bastante amplio.

La ciudad puede ser un nodo si se considera en una escala nacional o internacional; y la confluencia o lugar de una pausa en el transporte tiene importancia decisiva para el observador de la ciudad. En las confluencias deben adoptarse decisiones, la gente agudiza su atención en esos lugares y percibe los elementos vecinos con una claridad mayor que la corriente como estaciones de transporte o

aeropuertos. En teoría, hasta las intersecciones de las calles son nodos, pero por ser insuficientemente prominentes, se los imagina como cruces incidentales de sendas, además la imagen no puede contener un número excesivo de centros nodales. Otro tipo de nodo se da por concentración temática: parques, plazas, zonas comerciales, zonas residenciales bien caracterizadas; los nodos pueden ser al mismo tiempo confluencias y concentraciones. La forma física vigorosa no es de mayor importancia para el reconocimiento de un nodo, sino la forma del espacio en proporción a la importancia de las funciones. Si cumple con estas condiciones, se convierte en un espacio memorable. (Lynch, K.1984).

2.3.5. Sendas urbanas

Son conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente como calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas, donde la gente observa la ciudad mientras va a través de ella y conforme a estas sendas organizan y conectan los demás elementos ambientales, que para la mayoría son elementos urbanos predominantes. Las personas que conocen bien una ciudad dominan bien una parte de su estructura de las sendas, siendo el carácter de la senda en una concentración de un uso o una actividad especial en una calle. El fortalecimiento de la imagen de la senda le da cualidades espaciales y características a la misma como extremos de anchura o estrechez jerarquizando y dividiéndolas en calles principales

(anchas) y calles secundarias (estrechas) es entonces que a la hora de orientarse, la búsqueda de la calle principal se vuelve automática, así como la confianza en ella.

La identificación de la senda se basa en sus características especiales de fachada, la textura del pavimento es menos importante y los detalles del arbolado, a menos que sea muy tupido y notorio. La exposición visual de las sendas a las de otras partes de la ciudad acentúa su importancia. Las sendas son importantes como una estructura, como un elemento de vinculación con otras vías. La continuidad de la senda está dada por la anchura, fachadas y el arbolado. La dirección se da mediante gradientes o cambio regular de una cualidad acumulativa en una dirección o gradiente de intensidad de uso (curva prolongada, gradiente en un cambio seguro de dirección). Las sendas con orígenes y destinos claros y bien conocidos = identidad vigorosa - contribuyen a mantener ligada la ciudad y dan la sensación de la posición del observador; esta sensación de dirección puede estar remarcada por elementos visibles cerca de los extremos de la senda.

La escala se define cuando hay esta cualidad directiva el individuo puede sentir su posición en la longitud total (aprender la distancia recorrida o la que falta por recorrerse.) La escala puede estar acentuada por medio de mojones o nodos a lo largo de la senda. Las sendas pueden ser consideradas una red cuando las relaciones que se repiten son suficientemente regulares o previsibles. (Lynch, Kevin (1984).

2.3.6. Hitos urbanos

Los hitos Son otro tipo de puntos de referencia, pero en el cual el espectador no entra en él, sino que es exterior. Un objeto físico definido con bastante sencillez, por ejemplo, un edificio, una señal, una tienda o una montaña.

Algunos mojones están distantes y es característico que se los vea desde muchos ángulos y distancias por arriba de la cúspide de elementos más pequeños y que se los utiliza como referencias radiales: formas aisladas, cúpulas de iglesias, colinas. Otros hitos locales, siendo visibles en localidades restringidas y desde determinados accesos: letreros, frentes de tiendas, árboles, detalles de mobiliario urbano, son claves de identidad a inclusive de estructuras usadas frecuentemente y se confía cada vez más en ellas a medida que el trayecto se hace familiar. La característica física clave es la singularidad, un aspecto que es único o memorable en el contexto. Si los hitos tienen una forma nítida se hace más fácil identificarlos y es más probable que se los escoja como elementos significativos, y también si contrastan con el fondo y hay una prominencia en la situación espacial, cuyo principal factor es el contraste entre la forma y fondo y la ubicación de confluencia fortalece el hito; entonces la actividad asociada con un elemento puede constituirse en un hito, y las asociaciones históricas u otros significados constituyen poderosos refuerzos.

Los sonidos y olores refuerzan los hitos visibles., y una serie de hitos en los que un detalle evoca por anticipado al próximo en que los detalles claves suscitan movimientos específicos del espectador, que aparecen como una forma corriente de desplazamiento de la ciudad, donde las secuencias deben ser continuas, exentas de largos vacíos, que faciliten el reconocimiento y el recuerdo de seguridad emotiva y eficacia funcional. (Lynch, K. 1984).

2.3.7. Bordes de la ciudad

Elementos lineales que el observador no usa o no considera sendas. Son los límites entre dos fases o rupturas lineales de la continuidad. Por ejemplo: playas, cruces de ferrocarril, bordes de desarrollo, muros. Constituyen referencias laterales y no ejes coordinados; son vallas más o menos penetrables que separan una región de otra; o suturas, líneas según las cuales se relacionan o unen dos regiones. Los bordes que aparecen más fuertes son los visualmente prominentes, de forma continua y son impenetrables al movimiento transversal. Son más importantes la continuidad y la visibilidad por sobre la impenetrabilidad.

Pueden ser al mismo tiempo sendas en que la imagen de la circulación es predominante -es una senda con características de límite. Bordes aéreos que no son vallas que separan a nivel del suelo. Son

elementos identificación muy importante en una ciudad (Lynch, Kevin, 1984).

2.3.8. Barrios de la ciudad

Son las secciones de la ciudad cuyas dimensiones oscilan entre medianas y grandes, que son concebidas como de un alcance bidimensional en el que el observador “entra” en su seno mentalmente y son reconocibles como si tuvieran un carácter común que los identifica desde el interior, también se lo usa para la referencia exterior en caso de ser visibles desde afuera.

Las características físicas que determinan los barrios: continuidades temáticas, o sea, infinita variedad de partes integrantes: textura, espacio, forma, detalles, símbolos, tipo constructivo, uso, actividad, los habitantes, el grado de mantenimiento y la topografía, etc.; las claves no son solamente visuales: el ruido y los olores pueden ser importantes.

Para producir una imagen vigorosa hay que reforzar las claves de identidad, las connotaciones sociales son muy importantes para la estructuración de las regiones., así como ciertas clases sociales se asocian con zonas de la ciudad; se identifican por sectores socioeconómicos o étnicos, y los nombres de los barrios contribuyen también en la identidad.

Los límites pueden ser muy variados: rígidos (elementos contruidos: parques etc.) o suaves e inciertos, e incluso hay regiones que carecen de límites; los bordes pueden desempeñar una función secundaria: pueden poner límites a un barrio y pueden reforzar su identidad, pero no contribuyen a formar un barrio; un tipo de barrio: un fuerte núcleo circundado por unos tipos temáticos que disminuye paulatinamente; un nodo vigoroso puede crear una especie de barrio, en una zona homogénea más vasta, por “radiación”, y algunas regiones pueden ser introvertidas, con pocas conexiones con la ciudad, mientras que otras pueden ser vueltas hacia afuera y conectadas con los elementos circundantes, algunos barrios pueden ser independientes, solitarios en una zona, y otros pueden estar ligados entre sí. (Lynch, Kevin. 1984).

2.3.9 Interrelación de los elementos urbanos

La mayoría de los observadores agrupan sus elementos en organizaciones complejas, se experimenta el complejo como una totalidad cuyas partes dependen entre sí y que están relativamente fijadas relacionados entre sí, y en vez de una sola imagen inclusiva de todo el medio ambiente, parece haber conjuntos de imágenes superpuestas e interrelacionadas. Estos conjuntos están dispuestos en una serie de niveles, conforme a la escala de la superficie de que se trate, de modo que se pasa de la imagen en el ámbito de una calle a los niveles del barrio, de ciudad o de región. Las imágenes no solo se

diferencian por la escala sino por el punto de vista, la hora del día y la estación del año, estas imágenes pueden ser muy sensoriales, es decir, referirse a elementos de la realidad: formas, texturas, colores, etc., o abstractos, denominando a los elementos exentos de detalles: “un restaurante”, “un edificio”, etc. (Lynch, Kevin. 1984).

2.3.10. Elaboración de la imagen urbana

Las imágenes ambientales son el resultado de un proceso bilateral entre el observador y su medio ambiente, que sugiere distinciones y relaciones, y el observador - con gran adaptabilidad y a la luz de sus propios objetivos - escoge, organiza y dota de significado lo que ve; entonces la imagen desarrollada en esta forma limita y acentúa ahora lo que se ve, en tanto que la imagen en sí misma es contrastada con la percepción filtrada, mediante un constante proceso de interacción; de este modo, la imagen de una realidad determinada puede variar en forma considerable entre diversos observadores.

La coherencia de la imagen puede darse de diversas maneras, puede ser poco en el objeto real lo que resulte ordenado o notable, y pese a esto su imagen mental ha adquirido identidad y organización a través de una larga familiaridad. A un individuo puede resultarle fácil hallar los objetos que necesita en una mesa de trabajo que para cualquier otro está completamente desordenada. Por otra parte, un objeto visto por primera vez puede ser identificado y relacionado no

porque sea familiar sino porque sé ajusta a un cliché ya construido por el observador. Asimismo, un objeto nuevo puede parecer que tiene una firme estructura o identidad debido a rasgos físicos notables que sugieren o imponen su propia pauta urbana. (Lynch, Kevin. 1984).

2.3.11. Imaginabilidad mental

El medio físico se toma como variable independiente, en el que se desarrollan la cualidades físicas que se relacionan con atributos de identidad y estructura mental que se tiene sobre el imaginario posible de la ciudad y su secuencia visual, lo que conlleva a que la cualidad del objeto físico le da una probabilidad de suscitar una imagen vigorosa en cualquier observador de que se trate. Es precisamente fundamental el tratar la forma, el color o esa distribución que facilita la elaboración de imágenes mentales del medio ambiente que son vívidamente identificables, y fácilmente estructuradas que da fácil lectura del contexto urbano y de las secuencias posibles que podrían ser suscitadas con respecto al medio ambiente.

Se trata de que la lectura de la ciudad o ambiente urbano tenga una facilidad para poder ser reconocida, y organizada en unidades coherentes, aprendida y recordada por lo cual la imagen que uno se lleve sobre el objeto urbano sea tan fuerte que tenga identidad, estructura y significado.

2.3.12. Imagen cambiante de la ciudad

Los ciudadanos pueden trabajar buscando la imagen más atractiva de la ciudad o de una de sus áreas urbanas y, como consecuencia, gestionar y desarrollar nuevas aproximaciones a la planificación urbana que puedan proveernos de una eficaz herramienta de análisis cualitativo. En este contexto, los ciudadanos podrían por ejemplo, crear alternativas económicas como negocios de carácter turístico basado en los paseos urbanos, su historia, arte y diferentes elementos emergentes; sin embargo la definición de los espacios urbanos como categorías únicas, puede tornar dificultosa su comprensión, y atender contra la necesidad que tenemos como ciudadanos, de otorgarle nuestros propios significados sociales a los espacios que habitamos. Este recorrido - no exhaustivo ni completo - sobre distintas concepciones del fenómeno urbano, marca un punto de partida y no una metodología de análisis sobre el mismo. Esta última, dependerá de la manera en que como investigadores formulemos nuestros objetivos de base a la hora de enfrentarnos a un objeto de estudio cambiante, confuso y por sobre todas las cosas, producto de la historia. (Yagüe, José María, s/f)

2.3.13. Tejido urbano

Las formas que tome el tejido urbano por medio de ejes viarios, espacios públicos, actuaciones constructivas, lugares con alguna

dimensión de centralidad, han de tener en cuenta el compromiso necesario entre continuidad y diferenciación, ya que ni la integración ha de confundirse con homogeneidad ni la diferenciación es sinónimo de excepción, entonces el territorio necesita ejes que expliciten su continuidad e hitos que marquen los lugares; la continuidad y la diferencia de la trama urbana; la continuidad formal, como son la cuadrícula de los ensanches y los grandes ejes, entre otros, son factores importantes de integración ciudadana. Por otro lado, es conveniente que cada zona de la ciudad tenga elementos diferenciales, bien como resultado de la trama heredada, bien por la producción presente de morfologías específicas.

La trama urbana ha de poder adaptarse a usos diversos y favorecer la multifuncionalidad, así como la ciudad no soporta bien la zonificación rígida y la mezcla de funciones es posible y deseable si se sabe sacarle partido. Los edificios administrativos públicos o privados pueden generar en sus áreas de acceso y las plantas bajas cafés y comercio, espacios culturales y de ocio; las manzanas industriales pueden tener entornos ajardinados que no signifiquen rupturas psicológicas y ambientales en áreas residenciales; además se pueden multiplicar los ejemplos de mezclas positivas. Un área urbana que permite una flexibilidad de usos es la que mejor se adapta a su evolución y se puede mantener correctamente durante mucho tiempo (Borja, Jordi y Muxi, Zaida. 2010).

2.3.14. Red urbana

Las reglas se derivan de los principios de conectividad y complejidad, reconocimiento de patrones e inteligencia artificial, donde cualquier asentamiento urbano puede descomponerse en nodos de actividad humana y sus interconexiones, y las conexiones serán tratadas como un problema matemático. El diseño urbano es más exitoso cuando establece cierto número de conexiones entre nodos de actividad, así como las matemáticas dependen de las relaciones que se establecen entre idea e idea.

Nos enfocaremos al proceso conectivo como base para la red urbana, siendo el componente central de intelecto humano es la habilidad para establecer conexiones y éstas entre ideas provocan un mejor entendimiento de la naturaleza; el reconocer patrones que están escondidos para el observador casual es la llave para el desarrollo científico, y la habilidad para establecer conexiones se aplica tanto a lo visual como a los procesos abstractos menos obvios. La red urbana es una estructura con una organización compleja que existe primordialmente en el espacio entre edificios, y cada edificio encierra y delimita uno o más nodos de actividad humana, y los nodos externos van desde donde están totalmente expuestos, a tener cierto grado de encerramiento, entonces la red urbana consiste de todo el exterior y los elementos conectivos así como de áreas verdes peatonales, caminos

peatonales, y ciclo pistas que tengan capacidad de ir por encima de las vías rápidas vehiculares.(Salingaros, Nikos A. 2005).

2.3.15. Revitalización urbana

La Revitalización Urbana es el instrumento y el recurso potencial para revertir los efectos del deterioro – físico, social y económico – de los centros de ciudad y de otras partes importantes de la misma; es la oportunidad para recrear las condiciones urbanas que los centros tradicionales demandan para su sostenibilidad.

A través de la definición de lineamientos y estrategias para la formulación de políticas públicas de revitalización urbana será posible orientar las actuaciones necesarias de planificación de un entorno urbano. Por lo que las transformaciones que ocurren en las ciudades o esos procesos morfológicos antes mencionados (en el post anterior de conceptos), hacen que ciertos lugares cambien tanto como en su imagen urbana, paisaje de la calle, uso del suelo, entre otros, y se conviertan en inadecuados para el momento en que se encuentran en la actualidad.

El “propósito de la revitalización ha sido fundamentada en conservar y rehabilitar el patrimonio de los Centros Históricos,” con el propósito de devolverle su funcionalidad, impulsando con ello

actividades comerciales y servicios tradicionales, convirtiéndolo en un centro más atractivo para el visitante.

Recientemente se ha estado utilizando para elementos arquitectónicos como áreas urbanas que están abandonadas, deshabilitadas o que carecen de “vida”, tomando en cuenta las condiciones de la población, usuarios y habitaciones, por lo que no se refiere a las actividades de restauración sino de conservación (Taracena, Erwin. 2013).

2.3.16. Textura en la naturaleza del paisaje urbano

La textura se aprecia, naturalmente, por medio de las impresiones cromáticas producidas por los rayos luminosos en el cerebro, en otras palabras textura y dibujo no son sino otros modos de percibir los colores de diferentes tonos y matices en una misma superficie, distribuidos en pequeña escala en el caso de la textura y a gran escala en el caso del dibujo; entonces examinemos primero el caso de la *textura*, que es como un aspecto del color, se aprecia por el sentido de la vista, pero está estrechamente relacionada con el del tacto, y la textura es lo áspero o accidentado por oposición a lo suave o liso, ideas que se forman fundamentalmente tentando con nuestra manos.

Desde la infancia aprendemos a asociar las sensaciones visuales de textura con las sensaciones táctiles de diverso grado de aspereza,

sin utilizar realmente nuestro sentido del tacto, y cuando vemos cierta combinación de pardos y grises sabemos, en efecto, que hay frente a nosotros una ruda pared de piedra, sin necesidad de ir a tocarla con nuestras manos para apreciar su aspereza.

En el caso de la piedra, su color varia en infinidad de manchitas de diferentes tonos, que dan una impresión plástica de aspereza; además, como la piedra es físicamente áspera tiene diversas salientes y accidentes que producen infinidad de sombras cuando la luz les da directamente; y contribuyen a darnos la impresión de textura tanto el gran número de pequeños espacios de diverso color como la multiplicidad de sombras, que naturalmente puede haber una pared de aspereza y de color uniformes, como en el caso del acabado del cemento “tiroleado”.

La mezcla de cemento y arena se aplica en la superficie con una serie de salientes minúsculos, como si fuera lija muy gruesa, así la propia mezcla es de un color prácticamente uniforme según la clase de cemento empleado, pero la manera como la luz incide en la superficie significa que cada pequeño saliente produce una sombrita (muy pronunciada a la luz diurna directa), de modo que recibimos una impresión visual de textura por medio de la constante repetición del mismo color o intensidad, pero en infinidad de manchitas de diferente valor luminoso (Nolasco, Raúl, s/f).

2.3.17. La humanización del espacio público

El tratamiento del espacio público es un campo donde confluye la combinación adecuada del conocimiento de la comunidad y su estructura social, que poseen un orden en parte realizado y en parte posible, que se funda en los modos de vida, mitos, creencia y actividades rituales. La viabilidad de la gestión de este tipo de emprendimientos está directamente relacionada con la capacidad de generar una acción coordinada y concertada de todos los niveles de la Administración Pública y la imprescindible participación concreta activa y directa de la comunidad involucrada, aportando sus expectativas, anhelos e historia.

Por lo tanto, la concepción del Espacio Público debe necesariamente formar parte de un proyecto de ciudad, y su diseño supone definir un conjunto de formas que garanticen la polivalencia y la accesibilidad, que faciliten la diversidad de usos y su evolución y que impriman un sello de calidad (Ministerio de Desarrollo Urbano Buenos Aires, 2009)

2.3.18. Estructura y secuencia visual urbana

Percibir un medio ambiente urbano es crear una hipótesis visual, o construir una imagen mental organizada, basada en la experiencia y propósitos del observador, así como en los estímulos alcanzables por su

vista. Al construir esta organización, se tendrán en cuenta características físicas tales como: continuidad, diferenciación, predominancia o contraste de una figura sobre un campo, simetría, orden de repetición o simplicidad de una forma, así mismo se pueden usar también repeticiones rítmicas tales como la aparición de espacios abiertos o masas predominantes en intervalos regulares; algunas partes pueden estar relacionadas para mantener una escala común de espacios y masas, o simplemente estar agrupadas por similitud de formas, materiales, colores o detalles, o bien por materiales comunes en los edificios o superficies de pavimentos homogéneos.

Las partes pueden revelar un propósito común o el impacto de una fuerza dominante, como el clima, o el de una cultura altamente organizada, como también en tanto a la secuencia visual, la orientación en la circulación es importante, así como la aparente dirección hacia una meta o la claridad de entradas y salidas en los espacios.

Una sucesión de etapas, como las gradas de una escalera, será más interesante que el logro de un simple acercamiento aislado, donde cada suceso prepara al observador para el siguiente y este siempre los recibe como un nuevo y reciente descubrimiento; y el medio ambiente urbano debe tener una forma tal que sea capaz de revelar novedades de organización cada vez que se inspecciona con curiosidad. Tal movimiento podría ser directo o indirecto, fluido o enérgico, dedicado o brutal, divergente o convergente; pero siempre que los objetos estén

dispuestos de tal modo para conducir el sentido visual del movimiento y hacerlo más placentero; aquí el movimiento potencial se torna importante: una carretera sugiere dirección y el ojo la recorre tratando de anticipar movimientos próximos; las escales amplias aparecerán más suaves e invitaran a ser usadas más que aquellas estrechas y con pendientes. Del mismo modo una cadena de espacios parecerá parte de un continuo; siempre y cuando tenga elementos alternados de formas abiertas y cerradas, de manera tal que el espacio aparezca como una incitante y renovada progresión a través de la cual el nombre se puede desplazar agradablemente (Bazant S., Jan. 2003)

2.4. Definiciones Conceptuales

2.4.1. Revitalización urbana

La revitalización urbana es el instrumento y el recurso potencial para revertir los efectos del deterioro físico, social y económico, de los ejes estratégicos que forman parte del centro de la ciudad, y que articulan parte la ciudad con su centro urbano.

2.4.2. Caracterización urbana

La caracterización urbana, es el proceso de análisis y determinación del estado de la ciudad o parte representativa de esta misma, con el fin de poder determinar lineamientos de intervención acorde con el ambiente urbano analizado.

2.4.3. Espacio público

Es el conjunto de componentes y estructuras sociales que conforman el espacio colectivo que forma parte importante de la vida orgánica de una ciudad, donde el espacio público se funda en los modos de vida y actividades que se desarrollan en un lugar.

2.4.4. Imagen urbana

La imagen urbana, Es la conjunción de elementos sensoriales que son provienen de la realidad como formas, texturas, colores que se perciben dentro de estructura urbana formadora de espacio público, siempre relacionada entre sí a diferentes niveles urbanos.

2.4.5. Espacio Calle

El espacio calle, es el que permite realizar las tres actividades humanas básicas del encuentro social: mirar, escuchar y hablar. Así mismo permite generar actividades de los sistemas urbanos a escalas humanas, propiciando el intercambio y contacto social, cultural, económico, etc. dándole a la ciudad escenarios multi-sistémicos.

2.4.6 Nodos Urbanos

Los nodos urbanos son áreas de tensión dentro de la ciudad, que se caracterizan por su peso en la combinación de sistemas urbanos (culturales, movimiento, sociales, etc.) que son fundamentales dentro de la ciudad, que

sirven como áreas de concentración dentro de una red urbana así también para articular, vincular o como sitios de paso de estructura a estructura.

2.5. Marco legal

- Constitución Política del Estado.
- Ley N° 28296: Ley General del Patrimonio Cultural de La Nación, contempla en su Título I, Capítulo I, Artículo 1, Numeral 1.1 de Inmuebles.
- Decreto Supremo N° 004-2011-Vivienda: Reglamento de Acondicionamiento Territorial y Desarrollo Urbano.
- Reglamento Nacional de Edificaciones.
- Ordenanzas Municipales.
- Ley general del Desarrollo Urbano

2.6. Formulación de hipótesis

2.6.1. Hipótesis general

- La caracterización del espacio urbano indicará que hay un ambiente urbano en deterioro y con la propuesta de revitalización urbana adecuada se reactivará el ambiente urbano de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua – Cabanillas.

2.6.2. Hipótesis específicos

- La caracterización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal, indicará que hay un ambiente urbano en vías de deterioro.
- Los lineamientos de intervención adecuados determinarán la revitalización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua -Cabanillas.
- La propuesta de diseño de revitalización reactivará el ambiente urbano de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua- Cabanillas.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño metodológico

El presente proyecto de investigación es de tipo descriptivo y el diseño del estudio es no experimental, porque el planteamiento de problema indica en su variable independiente la determinación de las características del espacio urbano analizando la estructura y secuencia visual de sus componentes, así mismo la descripción de los lineamiento de intervención adecuadas para el diseño de la revitalización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua – Cabanillas , que viene a ser la variable dependiente, entonces el estudio está en relación directa de las variables, y puede expresar de la siguiente forma:

$$X \rightarrow Y$$

Donde:

X = Variable independiente (causa).

Y = Variable dependiente (efecto)

\rightarrow = Relación existente (causa – efecto)

(Hernández Sampieri, Roberto y otros, 2014).

Se han descrito según las observaciones realizadas en ámbito de estudio es decir en la Av. Deustua y el Jr. Municipal que son las vías de acceso más importantes en la ciudad de Cabanillas, donde se han identificado las

viviendas en las que se han introducidos costumbres de otros lugares, los cuales han deteriorado la identidad arquitectónica de la localidad.

3.2. Población y muestra

3.2.1. Población

En el presente trabajo de investigación, se ha considerado a toda las edificaciones, sus sendas urbanas, de la ciudad de Deustua – Cabanillas, que han sido estudiadas en su espacio y ambiente urbano.

3.2.2. Muestra

Se ha trabajado como muestra representativa las edificaciones de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua – Cabanillas, los que se describen en el capítulo de la caracterización del ámbito de estudio en forma amplia que evidentemente ha sido representativo para toda la población del estudio.

3.3. Operacionalización de variables

La operacionalización de variables constituye todo el conjunto de procedimientos de la descripción de las actividades que el investigador realiza la observación con la finalidad percibir, medir y para recibir las impresiones sensoriales, que indican la existencia de un concepto teórico en mayor o menor grado de lo abstracto a lo concreto. Para la identificación de las variables se ha

realizado el análisis del objeto de conocimiento que corresponde a la información obtenida; y los criterios para evaluar una definición operacional de variables son: la adecuación al contexto, la confiabilidad de la información obtenida, y la validez de la información, el mismo que muestra en la tabla 1.

Tabla 1:
Operacionalización de variables

Variable	Indicadores	Índice
V.I: Caracterización del espacio urbano de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua - Cabanillas.	- Usos de suelo	- En %
	- Residencial	- En %
	- Comercial	- En %
	- Educación	- En %
	- Salud	- En %
	- Estructura urbana	- Primaria
	- Tipos de sendas	- Secundaria
	- Nodos	-Terciaria
	- Hitos	- En N°
	- Hitos	- En N°
V.D: Revitalización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua - Cabanillas.	- Cambio de uso de suelo	
	- Homogenización	
	-Ordenamiento espacial	- Visual
	-Reacondicionamiento de estructura urbana	- Visual
	- Sendas	- Diseño
- Creación de nodos	- Diseño	

Fuente: Elaboración propia.

Variable independiente: Caracterización del espacio urbano de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua - Cabanillas.

Variable dependiente: Revitalización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal de la ciudad de Deustua - Cabanillas.

3.4. Técnicas e instrumentos de investigación

Entre las técnicas e instrumentos que se han utilizado son los siguientes:

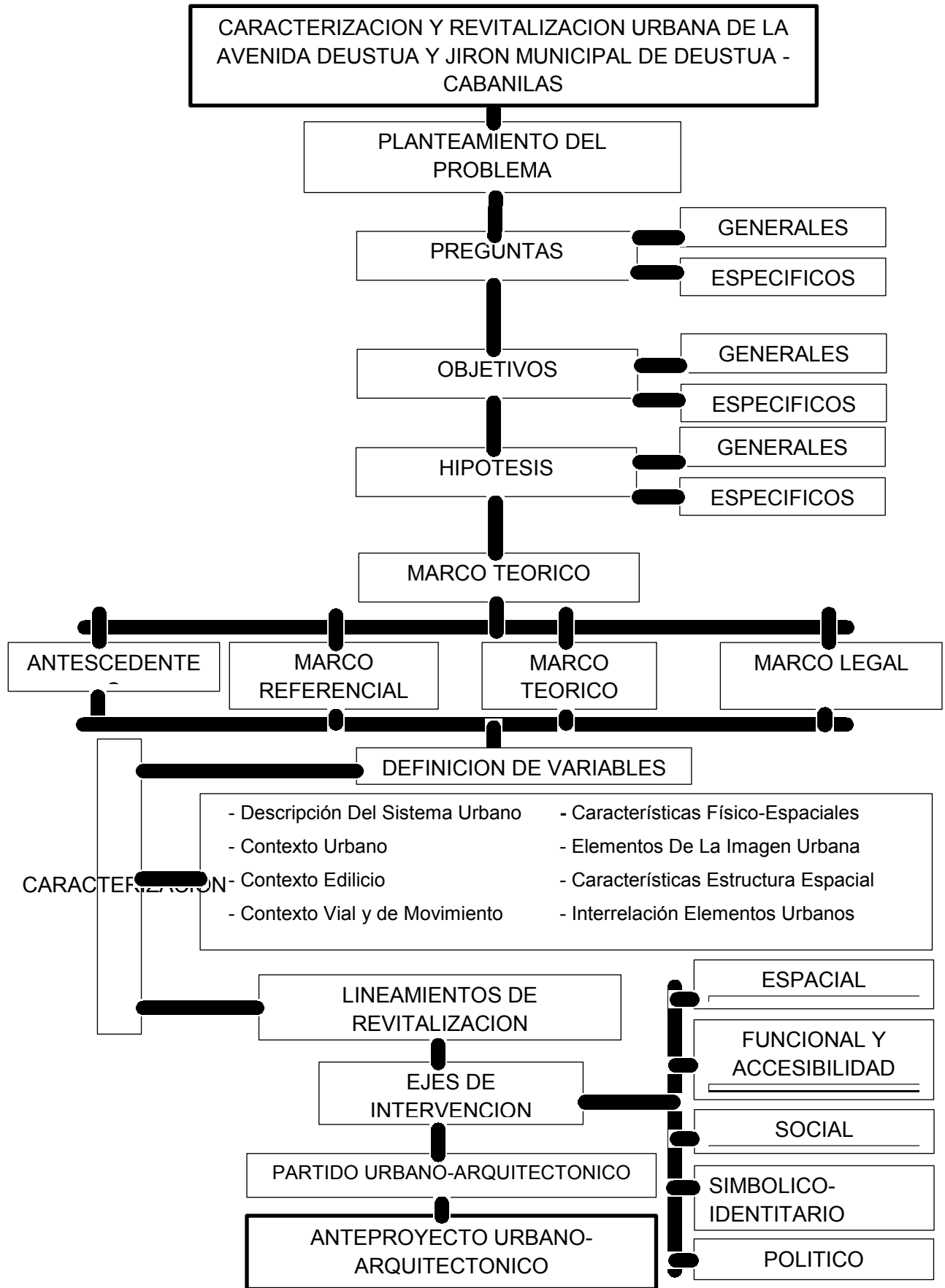
- Se utiliza la técnica de la observación, examen, análisis, luego realizar el tratamiento estadístico de los resultados del estudio.
- Como instrumentos de investigación se utilizara: cuaderno de datos, instrumentos topográficos, cámaras fotográficas, filmadoras, software especializados, y materiales de escritorio.
- Hacer el análisis de todos los componentes del ambiente urbano de la ciudad de Deustua – Cabanillas.
- La técnica de la observación es la que más ha predominado en el presente estudio ya que se ha basado en la sistematización de la actividades comunes e inherentes a la investigación de la caracterización de las calles en estudio como también para descripción del mismo en forma detallada que se puede observar en los siguientes capítulos, y conforme a ello está la propuesta de revitalización urbana.

3.5. **Ámbito de estudio**

El presente trabajo de investigación denominado “Caracterización y revitalización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal de Deustua - Cabanillas”, se ha realizado en la ciudad de Cabanillas, que está ubicado políticamente en la capital Deustua del Distrito de Cabanillas, Provincia de San Román y Departamento de Puno - Perú, que se encuentra a 25 km., de la carretera Juliaca – Arequipa.

La ciudad de Deustua – Cabanillas, Geográficamente se encuentra ubicado entre las coordenadas geodésicas de 15° 38` 15” de Latitud Sur y 70° 20` 38” de Longitud Oeste y 3835 m.s.n.m. de altitud.

3.6. Esquema metodológico



CAPÍTULO IV

CARACTERIZACIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO

4.1. Ubicación de la Av. Deustua y Jr. Municipal de Deustua- Cabanillas

El área de trabajo de la investigación se encuentra ubicado en la Provincia de San Román, Departamento de Puno, entre las coordenadas: 15° 38` 14” de Latitud Sur y de 70° 20` 39” de longitud Oeste del meridiano de Greenwich, a una altitud de 3,885 m.s.n.m.

Cabanillas es uno de los distritos de la Provincia de San Román, departamento de Puno, ubicado al Noroeste a 45 Km. de la ciudad de Puno y 25 Km. de Juliaca la capital del distrito es la localidad de Deustua, llamada así en homenaje al General Alejandro Deustua, que posee la forma de una faja ancha conformada por habitantes quechuas, tiene las siguientes coordenadas geográficas. Tal como se muestra en el anexo: Plano localización y ubicación U-01.

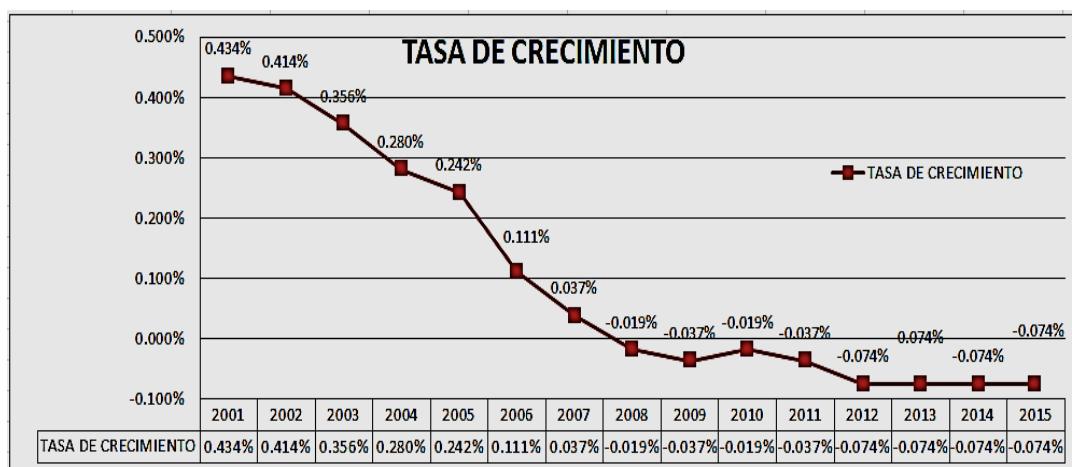
La Av. Deustua y Jr. Municipal se encuentran ubicados dentro del casco urbano de la ciudad de Cabanillas – Deustua, siendo la Av. Deustua en el ámbito de estudio la que mayor extensión tiene, con 523.71 metros lineales, y el Jr. Municipal con 358.18 metros lineales., siendo ambas calles las que integran toda la ciudad, que está muy cercano al margen derecho del río Cabanillas aguas abajo y así mismo en la parte baja y occidental del cerro Qenakutury.

4.2. Características de la población de Cabanillas

La población de Cabanillas estimada por el INEI para el 2015, es de 5374 habitantes, que representaría el 1,83 % de la población de la provincia de San Román, de los cuales a nivel distrital se tiene una población masculina de 2 473 que representa el 46,02 % de la población total, y teniendo una población femenina de 2901 que representa el 53,98 % del total de la población. Con una tasa de crecimiento promedio igual a $- 0,051 \%$ del 2008 al 2015, siendo esta una tasa de crecimiento negativa, indicador de que hay una varianza estática de decrecimiento en el aspecto poblacional, así como se muestra en el gráfico 01.

La población de Cabanillas según su distribución por grupos de edades quinquenales muestra a la población casi ideal en un rango de crecimiento, sin embargo el número de mujeres es mayor al de los varones, sin embargo el predominio no es significativo.

Grafico 1: Tasa de crecimiento de Cabanillas 2001-2015



Fuente: Elaboración propia, Instituto Nacional de Estadística e Informática INEI (2007)

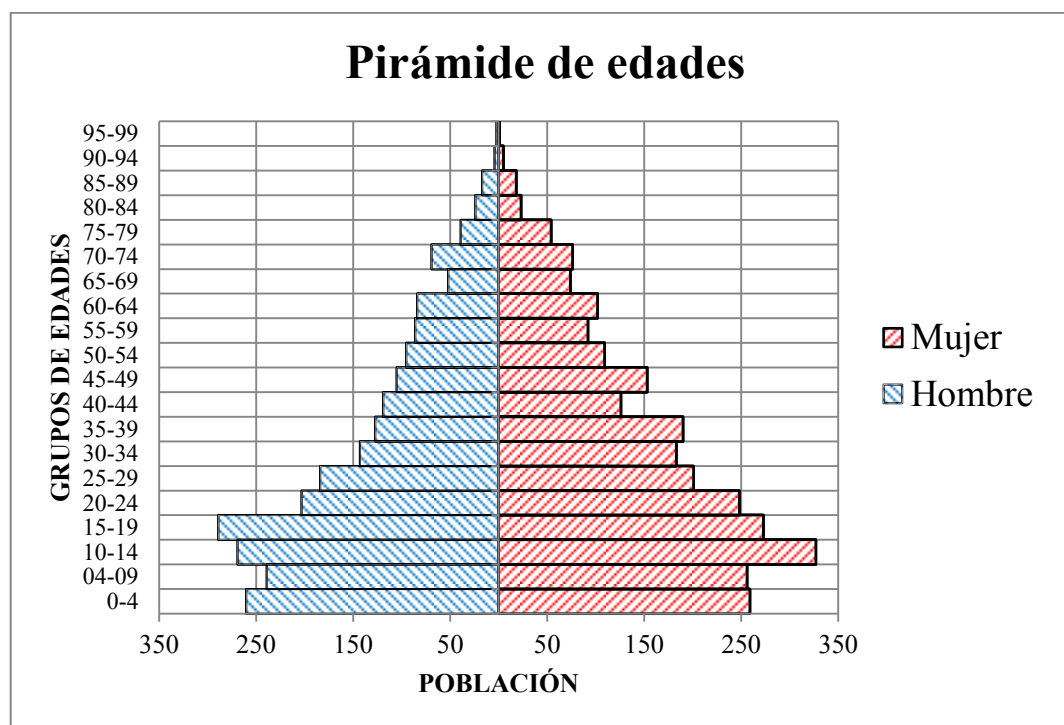
Tabla 2:**Distribución de la población de Cabanillas por grupos quinquenales**

Edad en grupos quinquenales	Según Sexo		Total	Total %
	Hombre	Mujer		
De 0 a 4 años	260	259	519	10.02%
De 5 a 9 años	239	256	495	9.56%
De 10 a 14 años	269	327	596	11.51%
De 15 a 19 años	289	273	562	10.85%
De 20 a 24 años	203	248	451	8.71%
De 25 a 29 años	184	201	385	7.43%
De 30 a 34 años	143	183	326	6.29%
De 35 a 39 años	127	190	317	6.12%
De 40 a 44 años	119	126	245	4.73%
De 45 a 49 años	105	153	258	4.98%
De 50 a 54 años	95	109	204	3.94%
De 55 a 59 años	86	92	178	3.44%
De 60 a 64 años	84	102	186	3.59%
De 65 a 69 años	52	74	126	2.43%
De 70 a 74 años	69	76	145	2.80%
De 75 a 79 años	39	54	93	1.80%
De 80 a 84 años	24	23	47	0.91%
De 85 a 89 años	17	18	35	0.68%
De 90 a 94 años	4	5	9	0.17%
De 95 a 99 años	2	1	3	0.06%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística e Informática INEI (2007)

Se nota también la presencia del grupo de edades quinquenales de 0 a 19 años es casi igualitaria, lo que comprende en suma el 41,93 % de la población total, lo que significa una predominancia de jóvenes y niños dentro de Cabanillas, esta predominancia se puede claramente distinguir en el gráfico 02, donde hay un ligero trapecio en la base de la pirámide de edades correspondiente a este grupo de edades quinquenales de 0 a 19 años.

Gráfico 2: Pirámide de edades de la población de Cabanillas: Hombres - Mujeres



Fuente: Elaboración Propia, Instituto Nacional de Estadística e Informática INEI (2007)

4.3. Flujos migratorios

Los flujos migratorios en Cabanillas son descompensados entre la emigración y la inmigración, puesto que según datos de INEI, la emigración representa un 16,9 % que en su mayoría es la población joven, por dos

razones muy claras: la primera es por la educación secundaria, tecnológica y universitaria, puesto que Cabanillas tiene 3 instituciones educativas secundarias y solo un instituto superior tecnológico público, siendo esta la razón por la cual los jóvenes de Cabanillas emigran a ciudades con más equipamiento de infraestructura educativa; la segunda razón principal de emigración es la de conseguir empleo para poder mejorar su condiciones de vida. Y la inmigración ocupa apenas un 5,4 %, que en su mayoría son los que conforman la población rural del distrito, la razón primordial es la presencia del Instituto Superior Tecnológico de Cabanillas. Teniendo una descompensación del 11,5 % que es la población emigratoria, y teniendo una población flotante del 11,15 %.

4.4. Descripción del sistema urbano de la Av. Deustua – Cabanillas

La Av. Deustua dentro del sistema urbano de Deustua-Cabanillas, juega un papel muy importante por su posición dentro de la trama urbana, puesto que atraviesa la ciudad longitudinalmente, pudiendo articular diferentes nodos, hitos, monumentos y sendas de la ciudad, y jugando un papel muy importante en los diferentes sistemas de movilidad urbana social, económica, cultural, histórica y ecológica.

4.4.1. Contexto urbano: Aspectos socio-culturales.

El crecimiento de la ciudad de Cabanillas, se vio afectado fundamentalmente por la declaración de Deustua en 1908, como una estación

ferroviaria en Cabanillas, donde la vía férrea pasa por la Av. Deustua, y la estación del tren se encuentra ubicado en la intersección de la Av. Deustua y el Jr. Piérola de dicha ciudad, siendo este un factor cultural y social, puesto que gracias a esta declaración, la ciudad de Cabanillas-Deustua tomo un rol importante dentro de la interacción de ciudades a nivel sur del país, pudiendo así interactuar las zonas productivas de Huataquita, Cabanilla, Cabana y aledaños para el abastecimiento de ciudades importantes tales como Juliaca y Puno, y del otro lado a Arequipa.

Este hecho de la estación del tren fue sin lugar a dudas un aspecto que facilito el desarrollo de la ciudad y de la Av. Deustua.

A su vez la presencia de la estación ferroviaria, trajo consigo la presencia de los hacendados en las inmediaciones de la estación, lo que trae consigo la evidencia de la influencia de diferentes esferas de la sociedad en Cabanillas, centradas en esta avenida, lo que hace de esta avenida un eje de interacción social desde hace más de cien años.

4.4.2. Contexto urbano: Aspecto Histórico – cultural

La Av. Deustua, se plasma con total notoriedad histórica desde la presencia de la línea ferroviaria, es así como se constituye la "Estación de Cabanillas" que en un primer instante era una cuadrilla y luego fue ampliada con el correr del tiempo, la estación fue creciendo y poblándose más, se construyeron la primeras viviendas que aún se mantienen que son en su

mayoría propiedad de los hacendados que aquéllas épocas como la vivienda de Don Justo Romero y algunos viajeros que efectuaban sus viajes con la finalidad de realizar sus negocios en la ciudad de Arequipa.

4.4.3. Contexto político – económico

En la actualidad la presencia en el papel del sistema económico de la Av. Deustua es muy escasa, por la poca presencia de establecimientos que se dediquen al comercio o a actividades económicas activas, es por lo cual se reconoce a la Av. Deustua como un eje económico débil pero con posibilidades de ser repotenciada en este aspecto pudiendo cambiar la predominancia de los usos de suelos con actividades económicas compatibles, y rehabilitando como punto principal la estación del tren que está en desuso y abandono.

4.4.4. Contexto ecológico- paisajístico

La presencia de la av. Deustua en el sistema ecológico-paisajístico, es muy fuerte puesto que la ornamentación de esta avenida en todo su tramo está dotada con árboles de eucalipto con una edad mayor a los 50 años, lo que le da un misticismo único a la avenida en cuestión, con la presencia de los arboles alrededor de la línea férrea se acentúa la calidad paisajística urbana que pude llegar a tener esta avenida, generándose así secuencias visuales y continuidad del espacio, formándose así una senda a lo largo de esta avenida, dando la posibilidad de generar un escenario paisajístico de buena calidad,

dentro de este entorno urbano pasivo, sin embargo en la actualidad los árboles están en descuido y sin tratamiento urbano alguno.

4.4.5. Contexto edilicio

Las edificaciones que se encuentran en la av. Deustua, con es su gran mayoría viviendas, dentro de la av. se encuentra pocas edificaciones de equipamiento urbano como son el Centro de salud de Cabanillas que se encuentra en deterioro, el Parque de la Madre que está en malas condiciones y es necesario un cambio y/o una remodelación de este parque, y como punto de intervención más urgente es la estación del tren de Cabanillas, que se encuentra en desuso y que juega un papel importante en la historia de Cabanillas, pudiendo ser reconocido como un hito dentro de la ciudad.

También se cuenta en el ámbito privado, un salón de los testigos de Jehová, y un local de la Iglesia Adventista.

Con respecto a la trama urbana, esta se completa totalmente con viviendas que en su gran mayoría son de un nivel y dos niveles, teniendo una altura de edificación no mayor a los 10 metros de altura, el material de construcción predominante en la avenida es el adobe, siendo una característica arquitectónica muy marcada entre las intersecciones de las calles Jr. Municipal hasta el Jr. Salaverry que se tiene una calidad arquitectónica muy importante.



Figura 10: Vivienda de un nivel (estudio de fachadas)



Figura 11: Vivienda de dos niveles (estudio de fachadas)



Figura 12: Vivienda de dos niveles (estudio de fachada)



Figura 13: Antigua estación del tren (estudio de fachada)

4.4.6. Contexto vial y de movimiento

El sistema de movimiento en la av. Deustua es variado, puesto que por la sección de vía, que tiene un promedio de 30 m. de ancho, se evidencia la presencia de una vía vehicular, dos carriles de tren, y un tramo restante que las personas en su mayoría le dan el uso peatonal y de ciclo vía. El tramo vehicular conecta toda la ciudad de manera continua, es así que se puede llegar a conectar mediante el Jr. Sol con la vía que llega de Cabanilla - Lampa, que es una de las ciudades con valor histórico y productivo de esta zona, y al finalizar la av. Deustua se puede conectar mediante el Jr. Municipal al centro administrativo de la ciudad.

El tramo dedicado a los carriles del tren sirve solo de paso de los trenes que actualmente son de carga y en su mayoría se hace la carga de combustible de Arequipa a Juliaca, sin embargo el carril que entra a la estación del tren está en desuso total, no siendo imprescindible este tramo del carril para los usos actuales. Y el tramo restante que está en condiciones deplorables, no tiene mayor uso que el de ser eventual calle peatonal y/o de ciclo vía, es por lo cual es importante generar un tratamiento para el correcto uso de esta avenida por los potenciales paisajísticos que tiene.

4.5. Descripción del sistema urbano del Jr. Municipal – Cabanillas

El Jr. Municipal dentro de la trama urbana atraviesa transversalmente la ciudad, uniendo la Av. Deustua que es un eje importante como senda

integradora de la ciudad, con nodos e hitos importantes de la ciudad, además es un eje de mayor movimiento económico, puesto que en este jirón, se desarrolla la denominada feria del pueblo o comúnmente llamada “kjato” los días martes y al final de este jirón termina con el mercado central y el coliseo de la ciudad, también cabe mencionar que por este jirón se realiza la conexión con el calvario y viacrucis que se realiza cada año en semana santa hacia el cerro Quenakutury.

4.5.1. Contexto urbano: Aspectos socio-culturales.

En el sistema social el Jr. Municipal tiene dentro de su recorrido, la plaza de armas de la ciudad, siendo esta plaza es el más importante punto de reunión social, puesto que en inmediaciones de la plaza de armas, como es muy común en ciudades similares, esta también el municipio distrital de Cabanillas, en la esquina del Jr. Municipal con la Av. San Martín y dentro de la municipalidad también se encuentra el banco de la nación de esta ciudad, como otro punto de encuentro socio-cultural también está la iglesia de la ciudad al sur-este de la plaza de armas de la ciudad cuyo santo principal es la Virgen del Carmen de Cabanillas, cuyo día de festejo principal es el 16 de julio, donde se usa la plaza de armas como único lugar de comunión religiosa del distrito de Cabanillas, siendo importante el que un rediseño de la plaza de armas para poder estar de acuerdo a los requerimientos urbanos.

4.5.2. Contexto urbano: Aspecto Histórico – cultural

La presencia del Jr. Municipal en el sistema histórico, se ve netamente marcado por la presencia de la iglesia a la Virgen del Carmen, y la plaza de armas, no teniendo este jirón un papel muy importante y resaltante dentro del ámbito histórico.

4.5.3. Contexto urbano: político – económico

El Jr. Municipal juega uno de los papeles más importantes en el flujo del sistema económico, puesto que a lo largo de este jirón se realizan las ferias y/o Kjatos de la ciudad los que se realizan en el tramo de la intersección del Jr. Municipal con la av. San Martín y el Jr. Juliaca que se realiza los días martes, en el que se ofertan productos de alimentos procesados tales como harinas, fideos, arroz y azúcar, también se ofertan vestimenta en gran variedad y herramientas de uso común del campo tales como picos, palas, chaquitaclas, los que en su mayoría provienen de la ciudad de Juliaca. Y como productos de la propia ciudad y de productores agropecuarios, se ofrecen productos agrícolas y pecuarios como las carnes de res, ovinos, cerdos y productos agrícolas como la quinua, cebada, habas, papa, oca y demás. Se registra un aproximado de 140 rescatistas y/o comerciantes según el plan de desarrollo concertado de Cabanillas. Sin embargo se nota también la presencia del Mercado central de Cabanillas ubicado en la intersección del Jr. Municipal y el Jr. Juliaca el que se encuentra en desuso, a pesar de que la ciudad esta geográficamente bien posicionada para ejercer un papel de ciudad acopiadora

a mediana escala, el mismo que daría un mayor lucro a los agricultores y mayor conexión con los grandes mercados que están vinculados a esta ciudad tales como Juliaca y Arequipa. En la esquina del Jr. Municipal y la Av. San Martín, se encuentra ubicado el banco de la nación, motivo por el cual en las esquinas adyacentes hay puestos de comerciantes informales a lo largo de la semana y también en la misma medio se encuentra ubicado el paradero informal de la ciudad, el mismo que hace el servicio hacia la ciudad de Juliaca. Siendo estas las actividades que se realizan en este Jr. Municipal, se denota muy claramente su presencia en el movimiento económico de la ciudad.

4.5.4. Contexto urbano: ecológico- paisajístico

En la actualidad no existe mayor tratamiento ecológico-paisajístico a lo largo de este jirón sin embargo tiene un gran potencial en la intersección del mismo con la Av. Deustua, también el escenario paisajístico de la plaza de armas de la ciudad como un nodo importante de tratamiento paisajístico, es también un gran potencial como escenario urbano la intersección de este jirón con el Jr. Juliaca.

4.5.5. Contexto edilicio

En el sistema edilicio comprendido en el Jr. Municipal, se denota la presencia de infraestructura de servicios y/o pública tal como es el municipio distrital de Cabanillas, como la plaza de armas, el local parroquial, el coliseo y el mercado central de Cabanillas, que hacen un de este un jirón importante,

puesto que enlaza y comunica diferente infraestructura de equipamiento de la ciudad. Con respecto al resto de edificaciones, se denota una presencia muy marcada del material de construcción, el cual es el adobe, que le da una continuidad visual muy agradable a este jirón, es importante señalar que por la misma forma de construcción de estas edificaciones, en su mayoría las edificaciones son de uno y dos niveles, teniendo un bajo porcentaje de edificaciones de material noble.

4.5.6. Contexto vial y de movimiento

El sistema vial del Jr. Municipal, es interactivo de acuerdo al día de la semana, es decir que los días lunes, miércoles, jueves, viernes y sábado este jirón es en su totalidad netamente para vehicular con muy reducida presencia de vehículos, y los días martes este jirón se convierte en peatonal puesto que se genera la feria del pueblo en los tramos ya antes mencionados. Se evidencia también de manera muy acentuada la presencia del paradero informal de Cabanillas-Juliaca, el que se sitúa alrededor de la plaza de armas de la ciudad, y en su mayoría de veces al frente mismo del local municipal.

4.6. Características físico - espaciales de Av. Deustua y Jr. Municipal

4.6.1. Elementos de la imagen urbana de Av. Deustua y Jr. Municipal

Los elementos de la imagen urbana se dividen en sendas, bordes, hitos, nodos. Pudiendo distinguir dentro del recorrido de la av. Deustua y del Jr. Municipal lo siguiente:

Sendas: La principal senda del proyecto es la misma Av. Deustua por generar un recorrido paisajístico, en el cual el poblador se desplaza a lo largo de esta vía de una sección transversal importante (treinta metros), que es la que ordena la imagen de la ciudad y relaciona componentes importantes de la ciudad como el parque de la madre, el centro de salud, la estación ferroviaria, y comunica longitudinalmente la ciudad (Ver figura 14).



Figura 14: Vista de la Av. Deustua, 1ra cuadra.

Fuente: Elaboración propia

Bordes: Se tiene como borde el cerro Qenakutury, quien delimita el proyecto en su intersección con el Jr. Municipal.

Hitos: Dentro de los hitos identificables en el proyecto, se puede distinguir: Como hito natural más importante se tiene la presencia del cerro Qenakutury, que desempeña un papel importante dentro de las actividades festivas de la ciudad, como el recorrido que se realiza en semana santa, y como Apu protector de la ciudad. Como hito dentro del proyecto tenemos, la

infraestructura de servicios y de equipamiento que se encuentra en el recorrido del proyecto, así tenemos al centro de salud de la ciudad, la estación ferroviaria como un hito de relevancia histórica, ambos ubicados en la Av. Deustua, y sobre el Jr. Municipal tenemos la presencia de la infraestructura de la municipalidad, la iglesia, la parroquia, el mercado central y el coliseo cerrado de la ciudad.

Nodos: Los nodos identificables dentro del recorrido del proyecto se encuentra LE parque de la madre, la intersección entre la Av. Deustua y Jr. Municipal, la plaza de armas y la intersección del Jr. Municipal con el Jr. Juliaca (Ver figura 15).



Figura 15: Vista al Parque de la Madre, ubicado en Av. Deustua

Fuente: Elaboración Propia.

4.6.2. Análisis vial de Av. Deustua y Jr. Municipal

El sistema vial comprendido entre el recorrido de la Av. Deustua y el Jr. Municipal, comprende un involucramiento de casi todo el sistema vial de la misma ciudad, ya que con la Av. Deustua se recorre la ciudad de manera transversal, y con el recorrido del Jr. Municipal se recorre la ciudad de manera longitudinal, siendo el vínculo del este sistema nervioso de la ciudad, conectando espacios de esparcimiento, equipamiento, hitos y nodos de la ciudad dentro de este recorrido, siendo entonces una articulación importante dentro de la ciudad, dando así un espacio público central que involucra los puntos más importantes dentro de la ciudad.

El sistema vial de la Av. Deustua, es la que conecta trasversalmente la ciudad, su flujo vehicular no es significativo puesto que la presencia del automóvil no está apoderada en esta ciudad, sin embargo, la presencia del transporte por medio de bicicletas y de motocicletas es mayor, puesto que es un medio rápido y económico para el desplazamiento a otras poblaciones aledañas como Cabanilla - Lampa.

Sin embargo la presencia de la línea férrea sobre esta avenida es la más importante, puesto que se encuentra la estación del tren en esta misma avenida, con dos carriles de vía férrea, lo que hace de esta avenida muy importante en el sistema vial, por su conexión fuerte dentro de una ruta férrea en la ciudad.

Y el resto de la avenida se usa para el tránsito peatonal, puesto que se encuentra en descuido total y sin tratamiento alguno, siendo un problema el tránsito mismo dentro de esta avenida en las épocas de lluvia, puesto que el agua de la lluvia se empoza en distintos puntos de la avenida, siendo un problema para el sistema vial y de comunicación de la ciudad, con los vínculos de los espacios abiertos dentro de esta avenida, tal como es el parque de la madre que ya está en desuso y en un bajo estado de conservación.

El sistema vial del Jr. Municipal, es sin embargo más reducido, puesto que la dimensión de su sección transversal, es solo apta para la circulación vehicular en doble sentido, sin embargo la importancia de este jirón en el sistema vial está dada por la conexión transversal de la ciudad, uniendo así nodos importantes como la intersección del Jr. municipal con el Jr. Juliaca, por la disposición de equipamiento urbano importante como el mercado central y el coliseo de la ciudad, así mismo es el vínculo con un hito natural importante que es el cerro Qenakutury, siendo este jirón por el cual se realiza la procesión hacia el calvario en semana santa. Es este jirón que también contiene otro referente importante para la ciudad, el que es la plaza de armas de la ciudad.

4.6.3. Análisis de uso de suelos de Av. Deustua y Jr. Municipal

El uso de suelos de la trama urbana dentro del recorrido de la Av. Deustua y el Jr. Municipal, está fuertemente regido por el uso residencial en un total del 70,54 %, siendo la vocación de suelos la que rige el tipo de espacio urbano, se realiza el proyecto de revitalización, también se puede notar la

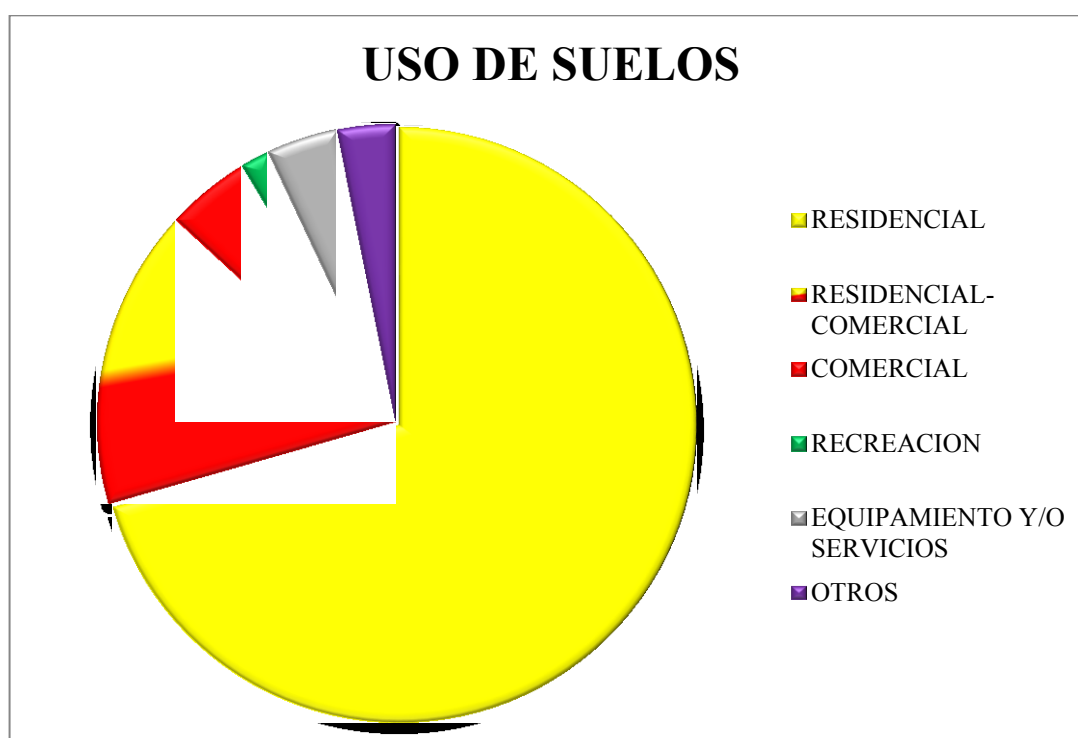
presencia de usos combinados como la de uso residencial-comercial, la que en su mayoría son de comercio en baja escala tales como bodeguitas, tiendas de ferretería y demás; ocupando esta categoría un 16,28 % de las edificaciones ubicadas en inmediaciones inmediatas al proyecto.

El uso de suelos restante que es un 13,18 %, está distribuido por el uso de suelos comercial que tiene un 4,65 % de ocupación netamente comercial, que en su mayoría son las tiendas más grandes que abastecen a la ciudad en el transcurso de la semana, puesto que el mercado central no está en funcionamiento, y la feria de la ciudad se desarrolla los días martes, teniendo el resto de la semana ser abastecida por estas tiendas que tienen como principal venta productos de pan llevar en su mayoría. El uso de suelo dedicado a recreación está ocupado en un 1,55 % dentro del recorrido, siendo la plaza de armas la más importante como el centro de reunión social dentro de la ciudad, seguido por el parque de la madre. El uso de suelos dedicado a la infraestructura de equipamiento y/o servicios ocupa un 3.88%, estando considerado dentro de esta vocación de suelos la municipalidad de Cabanillas, el coliseo de la ciudad, el centro educativo y el centro de salud; se toma el centro educativo y el centro de salud como infraestructura de servicios, por la razón que el principal objetivo es un proyecto de revitalización urbana avocada al espacio urbano propiamente dicho, por lo cual se contiene dentro de la categoría de servicios la infraestructura dedicada a educación y salud. Dentro de la categoría de usos de suelos otros, se considera a infraestructura estatal o privada que se dedica a fines diferentes así como la estación del ferrocarril que

está en desuso, el salón de testigos de Jehová y demás, los que ocupan un total del 3,10 %.

El resumen del uso de suelos se puede apreciar en el gráfico 3, y el análisis de uso de suelos se ve en el plano A - 01.

Grafico 3: Usos de suelo: Av. Deustua – Jr. Municipal.



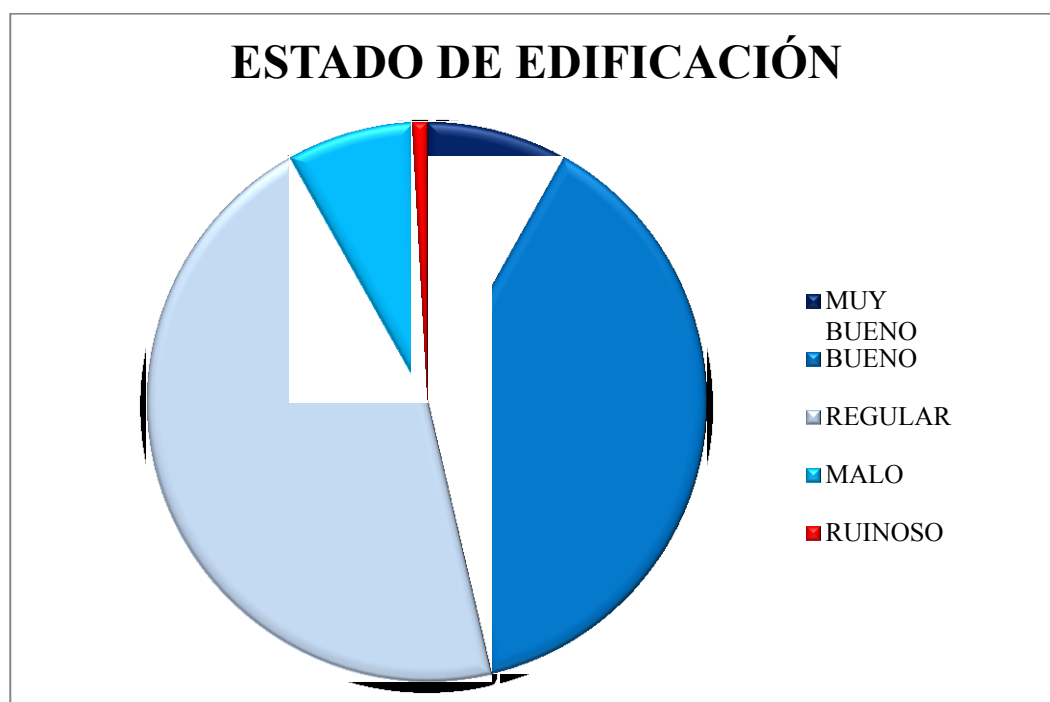
Fuente: Elaboración propia.

4.6.4. Análisis de la estructura edilicia de Av. Deustua y Jr. Municipal

La configuración de la estructura edilicia en la Av. Deustua y el Jr. Municipal, se divide en cinco formas de análisis, dentro de las cuales tenemos el estado de la edificación, altura de la edificación, material del piso, material de

las paredes y material de la cobertura, para poder determinar la configuración constructiva que caracteriza estas vías analizadas.

Estado de la edificación: El estado de conservación de las edificaciones que se encuentran en las inmediaciones de la Av. Deustua y Jr. Municipal, donde se encuentra que un 0,81 % de las edificaciones están en un estado ruinoso y de inhabitabilidad debido a la falta de cobertura y de mantenimiento adecuado por el abandono que presenta, se encuentra un 7,32 % de edificaciones que están en estado malo, por ser estas mismas las edificaciones que en su mayoría superan los 50 años de edificación, correspondientes en su mayoría al casco antiguo y edificaciones de material rustico, estando dentro de estas, el local parroquial de la ciudad de Cabanillas y casonas representativas como la casona de la familia Romero, se encuentra así mismo un 45,53 % de edificaciones que se encuentran en estado regular, lo que está estrechamente relacionado con la antigüedad de las edificaciones, lo que demuestra una etapa de crecimiento de la ciudad acelerada en ese momento, también se aprecia que el 38,21 % de las edificaciones están en un buen estado, lo que demuestra que las edificaciones existentes en su mayoría están habitadas y tienen buen mantenimiento, así mismo esto implica un mayor desarrollo edilicio de la ciudad en los últimos años sobre estas vías tratadas, y en un 8,13 % se encuentran las edificaciones que se encuentran en un estado muy bueno, son las edificaciones que en su mayoría están construidas en concreto armado y tienen pocos años de construcción, lo que se aprecia en plano A-02 (Ver gráfico 4).

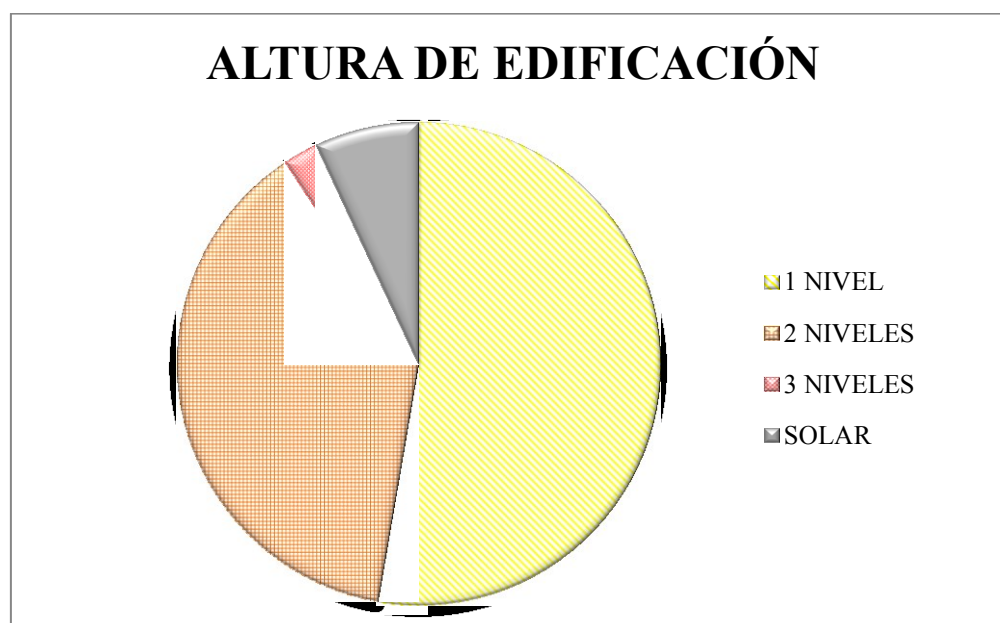
Grafico 4: Estado de la edificación: Av. Deustua – Jr. Municipal

Fuente: Elaboración propia.

Altura de la edificación: La altura de la edificación se refiere al número de niveles que tienen las construcciones situadas en las inmediaciones inmediatas con las vías de estudio, la altura de la edificación es importante para poder ver el perfil urbano y el tipo de espacio público-urbano necesario para una correcta intervención con respecto al entorno del proyecto. Es por ello que se ha levantado el perfil urbano y se especifican los resultados de este levantamiento muestran que el máximo de niveles que existen en la actualidad en estas vías es el de tres niveles, los que representan el 52,71 % del total de edificaciones, esto indica que se tiene una densidad media por la fuerte relación entre el programa arquitectónico y el número de niveles, se tiene el 37.98% del total de edificaciones que son de dos niveles, que refleja una densidad media-baja sobre las vías estudiadas, y un 2,33 % de edificaciones son de un solo nivel, lo que indica un nivel de densidad de habitantes baja, así

mismo se detecta un total de 6,98 % de terrenos que son solares sin edificaciones y con un cerco perimétrico, lo que indica que aún no hay una demanda sobre el espacio privado a ocupar, debido a la baja cantidad de habitantes o la fluctuación de la población flotante y/o emigración. A continuación se muestra el grafico 5, que muestra la altura diferencias de edificaciones que se encuentran en las inmediaciones de la Av. Deustua y el Jr. Municipal y se ve en el plano A-03.

Grafico 5: Altura de la edificación: Av. Deustua – Jr. Municipal



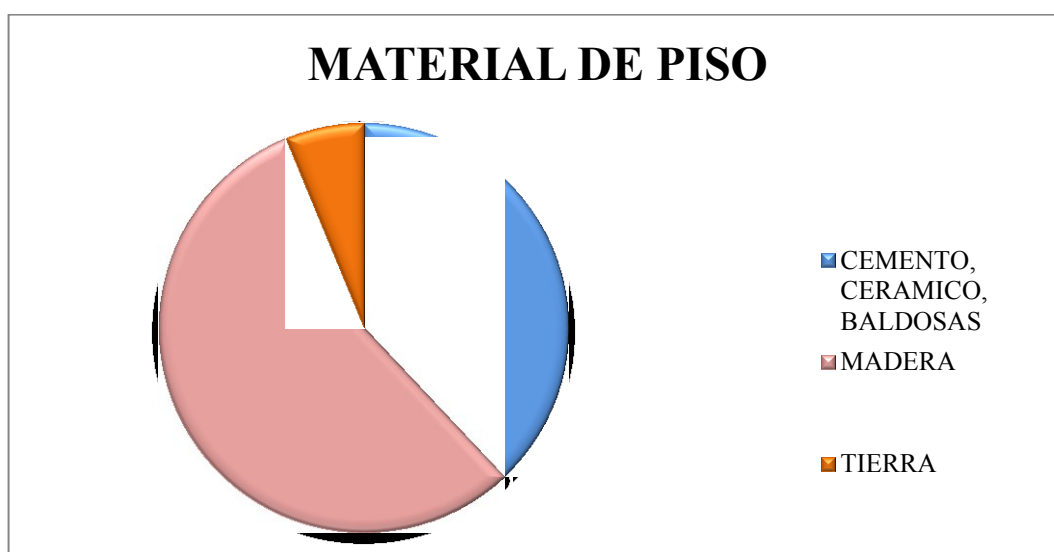
Fuente: Elaboración propia.

Material de piso: Con respecto al material del piso que tienen las edificaciones, se encuentra que está estrechamente relacionado con el tipo de paredes y techos que tienen las edificaciones, en el caso de las estructuras que son de adobe y techo de calamina, por el mismo sistema constructivo, están relacionados con las edificaciones que tienen como piso la madera, y edificaciones que están realizadas en concreto armado, tienen como piso el

cemento pulido en su mayoría, y con combinaciones de cerámicos y mayólicas dentro de estas mismas, así mismo se advierte que la relación de pisos de cemento con cerámicos, mayólicas y porcelanatos aumente cuando la edificación tiene plantas dedicadas al comercio de productos y en ciertos casos con relación a instituciones públicas como la municipalidad de Deustua-Cabanillas y el Banco de la Nación.

Sobre el material de piso de cemento se tiene un 37.98% de edificaciones con este piso, y un 55,81 % de edificaciones que tienen como piso principal la madera, estas maderas van desde los acabados con machihembrados, hasta las tablas emparejadas a menara de machihembrados, así mismo se tienen sobre edificaciones hechas de concreto armado un fuerte apego por la madera en su presentación de parquets y machihembrados, esto debido a la calidad térmica que tiene la madera y por el arraigo y tradición, puesto que antiguamente todos los pisos de las edificaciones correspondientes al casco antiguo tenían pisos de madera en pino oregón fundamentalmente.

Grafico 6: Material de Piso: Av. Deustua – Jr. Municipal



Fuente: Elaboración propia.

Así también se tiene un 6,20 % que corresponde al resto de edificaciones y solares que tienen como piso dominante la tierra, esto debido a la ausencia de edificaciones y del mismo uso de estos predios urbanos inhabitados; en el gráfico 06 se muestra el resumen de materiales de pisos dominantes en las edificaciones concernientes a la Av. Deustua y el Jr. Municipal, que se muestra también la distribución espacial en el plano A-04.

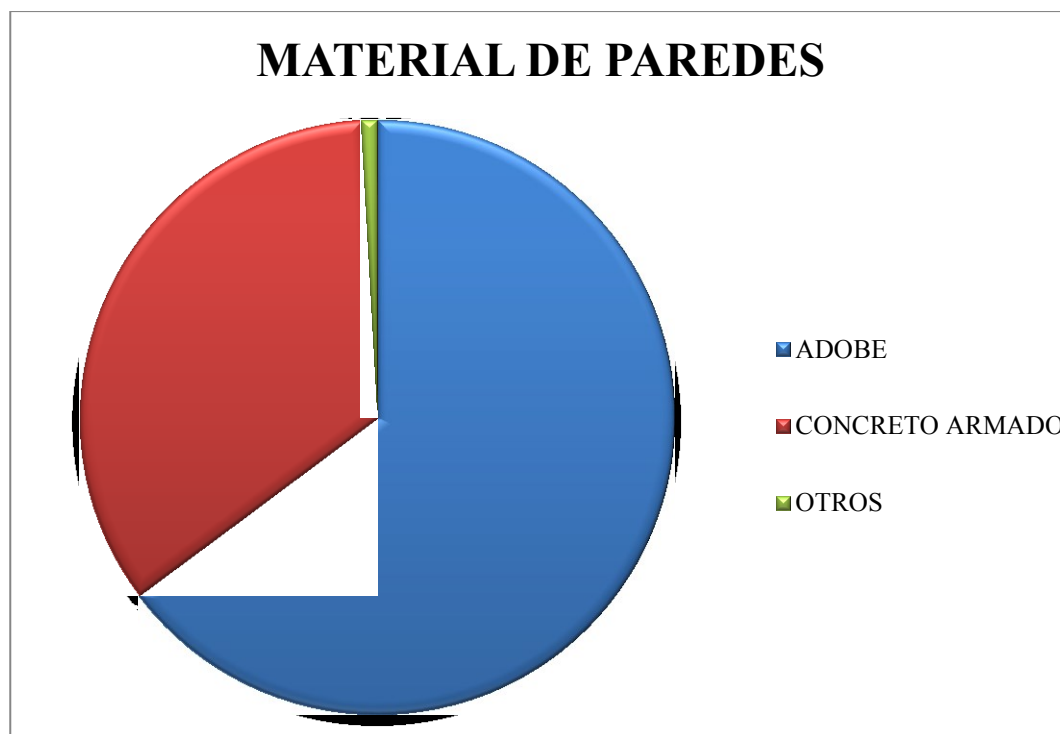
Material de las paredes: El material de las paredes determina el sistema constructivo de las edificaciones que se encuentran en el área de estudio, así mismo se detecta un limitado material de las edificaciones en estas inmediaciones, así como se encuentra el concreto armado con albañilería de ladrillo, los muros de adobe y mortero de barro, y otros (bloqueta y calamina). Los muros de adobe y mortero de barro representan un total del 64,75 % del total de las edificaciones con alturas entre los dos niveles y un nivel propiamente dicho, este material es muy propio del lugar por su antigüedad en viviendas con este material, así como tenemos la casona del Sr. Justo Romero, lo mismo el adobe y mortero de barro es usado en la mayoría de las viviendas en esta ciudad, por el menor costo que lleva construir una vivienda de este material.

Tenemos el concreto armado con tabiquería de ladrillos, que ocupa el 34,43% del total de las edificaciones construidas en la Av. Deustua y el Jr. Municipal, la altura de estas edificaciones es varía desde los tres pisos a un piso, este sistema y material se usa en todas las edificaciones que se construyen recientemente, quitándole la uniformidad a la imagen urbana con

los elementos arquitectónicos que no son propios de esta ciudad, y así deteriorando el perfil urbano que presenta en especial la Av. Deustua.

Finalmente el 0,82% corresponde a edificaciones con otros muros, como la calamina con bastidores de madera que se presenta en la estación del ferrocarril en mal estado, ocupada actualmente por comercio menor, pudiendo esta edificación por ser de un sistema constructivo diferente a todas las demás edificaciones en el área de estudio tratada como hito y referente histórico dentro de la ciudad: en el gráfico 7 se muestra el resumen de materiales de paredes dominantes en las edificaciones concernientes a la Av. Deustua y el Jr. Municipal. Esta distribución espacial se muestra en el plano A-05.

Gráfico 7: Material de paredes: Av. Deustua – Jr. Municipal



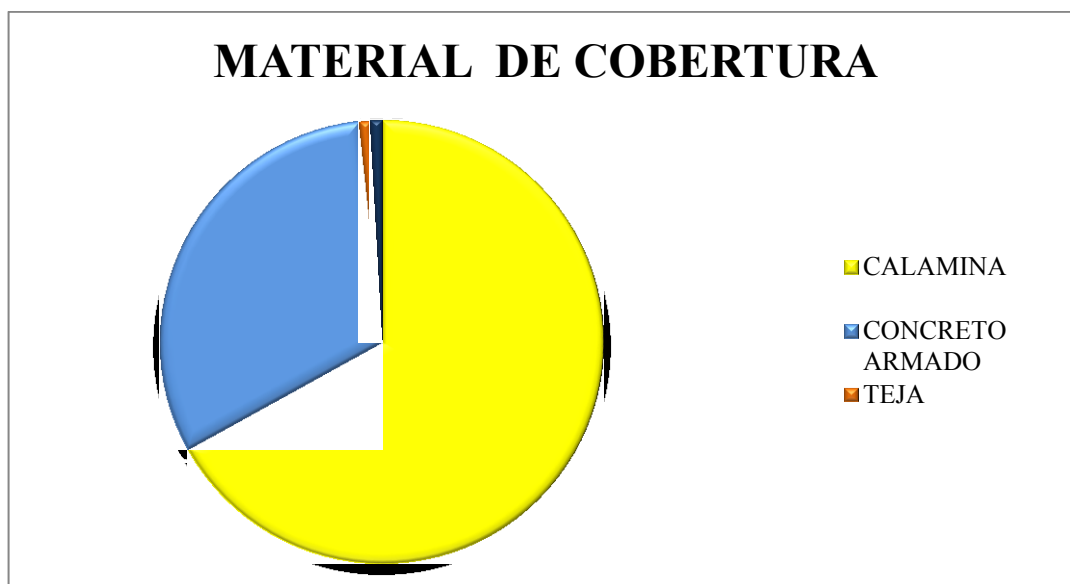
Fuente: Elaboración propia.

Material de cobertura: El material de cobertura determina en gran medida la forma de los techos y la solución estructural que se adopta para solucionar la evacuación de aguas pluviales, lo que determina fuertemente el impacto que tiene sobre las vías tratadas y correcta implementación de sistemas de evacuación de aguas pluviales en las temporadas de lluvias, así mismo la forma de los techos influye en el perfil y continuidad urbana, es así que tenemos como material usado en un 66,94% de edificaciones la calamina, cuyo material implica la colocación obligatoria de los techos inclinados a dos aguas o cola de pato, que son la mejor solución en climas como el de la ciudad de Cabanillas, sin embargo esto también implica que en una gran parte de edificaciones, la evacuación de aguas pluviales sobre la Av. Deustua y el Jr. Municipal son vertidos directamente, teniendo inconvenientes sobre los pobladores que transcurren por estas vías en momentos de lluvias. En un 31,40 % de edificaciones se tiene el concreto armado como material de cobertura, esto implica una horizontalidad en las techumbres, con un sistema de evacuación de aguas pluviales no adecuado en la mayoría de los casos, pues se detecta tuberías expuestas y que dan directamente a la vía pública causando malestar sobre los habitantes y usuarios de este espacio público planteado.

También tenemos un 0,83 % que tiene como material de cobertura la teja, y un 0,83 % la cobertura de otro material como la cobertura de policarbonato con estructura metálica. Generando así un perfil urbano combinado, con dos soluciones de techos predominantes; en el gráfico 8 se muestra el resumen de materiales de pisos dominantes en las edificaciones

concernientes a la Av. Deustua y el Jr. Municipal. Lo que así mismo se muestra en el plano A-06.

Grafico 8: Material de cobertura: Av. Deustua – Jr. Municipal



Fuente: Elaboración propia.

4.6.5. Características de la estructura espacial de Av. Deustua y Jr. Municipal

Las características de la estructura espacial de la Av. Deustua y el Jr. Municipal son diferentes, por lo cual se estudia estas avenidas de forma separada.

Av. Deustua.- En primer lugar se tiene la Av. Deustua, que tiene características espaciales muy importantes en el campo del paisajismo urbano-natural, pues se presentan elementos naturales dispuestos a lo largo de las seis cuadras que comprenden el tratado de esta avenida, de los cuales la presencia de árboles eucaliptos de gran altura le dan la característica natural más fuerte y de mayor preponderancia a esta avenida, la dimensión de la

sección del tronco de los árboles de eucalipto presentes en esta avenida varían desde los 0,60 m hasta 1,60 m de diámetro, estos elementos naturales resaltantes que dan una secuencia visual y linealidad a la conformación de un espacio público, que es un conector longitudinal de la ciudad de Deustua Cabanillas, así mismo a lo largo del trayecto de esta avenida, se tiene una variación considerable en las secciones viales presentes, dándole así tramos de uniformidad y tramos de variación de la percepción del espacio público presente, dándole así a la Av. Deustua una riqueza espacial aprovechable para la generación de un espacio público importante para la ciudad (Ver imagen 16).



Figura 16: Vista de la Av. Deustua de este a oeste

Fuente: Elaboración Propia

Jr. Municipal.- EL Jr. Municipal se caracteriza por ser un articulador de elementos de la ciudad más importantes, tales como la plaza de armas, el palacio municipal, el mercado y el coliseo de la ciudad de manera continua, lo que hace que esta vía sea importante y que cumple una función articuladora de la ciudad, a pesar de tener una sección de vía corta de unos 6.60m en su tramo

inicial, y con 12.00m en su tramo final, por ser un articulador de espacios públicos y de equipamiento de la ciudad, es importante generar un recorrido a través de esta vía, que pueda representar un espacio público de conexión, lo que significaría, darle a un tramo la continuidad peatonal que articularía así toda la ciudad de manera transversal y longitudinal (Ver figura 17) .



Figura 17: Vista del Jr. Municipal hacia la Av. Juliaca

Fuente: Elaboración propia.

4.7. Análisis del entorno urbano de Av. Deustua y Jr. Municipal

4.7.1. Interacción del entorno urbano inmediato con Av. Deustua y Jr. Municipal

El entorno urbano inmediato está delimitado por diferentes calles que cumplen una función determinada, tanto como para interacción de la ciudad

con otras ciudades, así como para la interacción y funcionamiento de la ciudad como un organismo vivo, la disposición y ubicación de las vías que intervienen en esta investigación interactúan con vías de comunicación de primer orden, como la vía Juliaca-Arequipa, que atraviesa la ciudad de Deustua actualmente por el centro en la Av. Bolívar y Av. San Martín, así como también pasajes y jirones, que cumplen una función de interacción interna en la ciudad de Deustua.

La interacción urbana de la Av. Deustua con su entorno urbano inmediato está definido en un inicio por:

- El cruce de vías entre esta avenida y el Jr. El Sol, este jirón es importante por ser el que comunica la ciudad de Deustua-Cabanillas, con Cabanilla a través del puente, además es el punto de inicio del proyecto de investigación.
- Luego tenemos el Jr. Lampa que en la unión con la Av. Deustua cambia de denominación siendo luego el Jr. Mariano H. Cornejo, cuyo jirón cumple la función de vía de comunicación de segundo grado, dado que es por esta vía tiene una sección de cuatro vías, se observa así mismo que la ruta que los pobladores eligen para desplazarse hacia el puente de Cabanillas y posteriormente hacia el pueblo de Cabanilla, es por la ruta de Av. Deustua - Jr. Lampa - Jr. Olivares y Jr. El Sol.

- El Jr. Cabanilla es una vía de tercer orden, que une a la Av. Deustua con una zona residencial, importante interacción cumple al vincular zonas residenciales y el río Cabanillas, teniendo en el inicio el parque a la Madre, y el centro de salud de Cabanillas junto al Jr. Manuel Núñez Butrón.
- El Jr. Arequipa con el Jr. Sucre, son dos vías de tercer orden, que comunican con un área netamente residencial en su totalidad, así mismo estas vías inician en la intersección con la Av. Deustua y terminan en la interacción con el río Cabanillas.
- En la intersección entre el Jr. Piérola y la Av. Deustua se encuentra ubicada la antigua estación del ferrocarril, un hito histórico y cultural de la ciudad, este jirón inicia en la Av. Deustua y se proyecta de manera perpendicular con el río de Cabanillas, es una interacción importante entre la parte urbana y el anillo periférico de la ciudad.
- Los jirones Cabana, Salaverry y Puno, son conectores viales de segundo orden, que comunican a la Av. Deustua con el lado Sur de la ciudad, estos jirones y sus manzanas corresponden a un área residencial de mediana densidad y comercial en baja escala, también a través de estas vías se puede llegar a equipamiento urbano educativo y de salud existente para el servicio de la ciudad.
- El Jr. San Román, inicia en la intersección de la Av. Deustua, en la primera cuadra la sección de vía es inferior a los siete metros, esta es una vía

de segundo orden, y que pertenece a los primeros trazos de la ciudad en sus inicios, por lo que es parte del casco urbano antiguo de esta ciudad, por esta vía se interactúa con la plaza de armas directamente, y con equipamiento de educación, y zonas residenciales combinadas con comercio de baja escala e intensidad.

A lo largo de la vía de estudio del Jr. Municipal, tenemos la interacción con diferentes elementos importantes de la ciudad, así como hitos y nodos de relevancia para la investigación como para la ciudad, como son:

- La Av. San Martín y la Av. Bolívar inician en el cruce del Jr. Municipal, esta es una vía de primer orden ya que a través de esta es que se desarrolla el tránsito intensivo de la ciudad, ya que por esta vía pasan los vehículos de transporte que se dirigen a Arequipa de ida y Juliaca de vuelta, también se observa áreas combinadas de residencia y comercio más intensivo.
- El Jr. Cuzco, es una vía de tercer orden, ya que comunica solo con áreas residenciales, y es de muy bajo uso, la vocación de las edificaciones ubicadas inmediatamente en este jirón, son de carácter neto residencial, así mismo en el primer tramo de este jirón se encuentra la infraestructura de un centro educativo.
- El Jr. Daniel Castilla, interseca el Jr. Municipal, en un lado al oeste comunica con el coliseo y el mercado de la ciudad, equipamiento importante

para la interacción del proyecto de investigación, y por el lado este comunica con un área residencial baja.

- El Jr. Chorrillos y el Jr. Juliaca, inician en la intersección con el Jr. Municipal, estas son una vías de sección amplia, en las que el plan de desarrollo urbano recomienda sea la vía de evitamiento, y que esta vía asuma la comunicación entre Juliaca y Arequipa, y no así la Av. Bolívar y Av. San Martín.

4.7.2. Análisis de la interrelación de los elementos urbanos

Los elementos de la imagen urbana se interrelacionan entre sí a través de la senda más importante de la ciudad a nivel paisajístico urbano que es la Av. Deustua, relacionando y vinculando así de manera visual y de recorrido el parque de la madre y el centro de salud de la ciudad, siendo esta una relación directa, así mismo con el recorrido visual, se interrelaciona el nodo del parque de la madre con un hito histórico que es la estación ferroviaria, ambos se relacionan directamente tanto visualmente como con una relación visual muy próxima y directa, teniendo así la relación de un espacio abierto como es el parque de la madre con hitos y nodos de la ciudad, es importante resaltar la importancia vinculadora de la senda Av. Deustua, pues a través de esta también se relaciona con la plaza de armas de la ciudad de manera indirecta con el puente de la ciudad que conecta con la vía hacia el pueblo de Cabanilla, por lo que en esta relación actúa directamente la Av. Deustua, por lo que la

interacción de esta senda es importante para la relación e interacción de los elementos urbanos de la ciudad de manera longitudinal.

Por otro lado es importante también la relación e interacción que se desenvuelve a través de la senda Jr. Municipal, pues articula la senda de Av. Deustua con nodos importantes para la ciudad, así como la plaza de armas, y la intersección del Jr. Municipal con el Jr. Juliaca, así como también de manera proyectual esta senda es la articuladora de hitos naturales como el cerro Qenakutury, importante por las actividades que se realizan en semana santa, puesto que por esta senda es la que se desplaza la población que sale desde la plaza de armas hacia el calvario ubicado en este cerro, como también de manera proyectual, se articula también esta vía con el río Cabanillas, que es un referente natural importante. Así mismo, la interacción que tiene esta senda de Jr. Municipal es importante por la articulación que ofrece, al vincular Hitos de carácter político-administrativo, como es el palacio municipal con la plaza de armas y la iglesia cristiana de la ciudad, como también con elementos comerciales y sociales importantes, como es el mercado y el coliseo de Deustua-Cabanillas.

CAPÍTULO V

LINEAMIENTOS Y PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN URBANA DE LA AVENIDA DEUSTUA Y JIRON MUNICIPAL

5.1. Lineamientos de la Revitalización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal

Con el fin de revitalizar los sectores concernientes a la Av. Deustua y el Jr. Municipal, se establecen las estrategias llamadas lineamientos de la revitalización, para darle a la ciudad un espacio público con funcionalidad y calidad en áreas consolidadas, con el propósito de recuperar, revitalizar y re-direccionar funciones en áreas que se encuentran degradadas conociendo sus potencialidades y dándole nuevos usos urbanos, con una adecuada articulación con la ciudad de Deustua.

Es por ello que se debe definir lineamientos o ejes para delimitar los alcances pertinentes de la revitalización urbana, con alcances urbano-arquitectónicos para la intervención con rehabilitaciones y propuestas de nuevas, determinando así también coeficientes de edificación, áreas libres, alturas máximas de edificación para mantener concordancia al perfil urbano, estudios cromáticos de fachadas así como también materiales ideales para la conservación de la imagen urbana así como su tipificación e integración.

Estos lineamientos son las bases para poder hacer ciudad sobre la ciudad, es decir, generar una estructura física nueva en la ciudad, respetando

lo que significa la parte existente, comenzando implantación de un nuevo hecho arquitectónico para el bien de los residentes y visitantes de la ciudad de Deustua, y así mismo dinamizando flujos económico-sociales dentro de la ciudad dándole a si diferentes puntos de desarrollo a lo largo de la ciudad denominados polos de desarrollo.

Es así, por lo que los ejes de intervención dentro de los lineamientos se dividen para tener un manejo sistémico y coherente con la intervención de revitalización urbana para la Av. Deustua y el Jr. Municipal.

5.2. Ejes de intervención

5.2.1. Espacial

- Establecer una relación espacial tanto transversal con longitudinal de la ciudad a través de sendas tratadas para el buen funcionamiento de la ciudad y fortalecimiento del espacio público existente.
- Dinamizar el espacio urbano, a través de recorridos de articulación y de estar de la ciudad.
- Descentralización de actividades urbanas, romper la exclusividad de uso del centro de la ciudad, generando correlación y convivencia de usos de suelos.

- Transformación flexible, que posibilita que cada objeto urbano-arquitectónico responda a la realidad urbanística de los diferentes sectores existentes a lo largo de las sendas escogidas para la revitalización.

5.2.2. Funcional y accesibilidad

- Ampliación y optimización del equipamiento colectivo existente, para dar mayor continuidad a la imagen urbana de la ciudad de Deustua.
- Equipamiento de articulación con los nodos de inicio y final del proyecto de revitalización urbana con accesos peatonales, mantención de la vía del ferrocarril, y un acceso vehicular de doble sentido para un mayor dinamismo de movimiento dentro de la senda Av. Deustua, y una articulación vial vehicular en el nodo de Jr. Municipal y Av. Juliaca, por ser una articulación de una vía de primer orden con una vía peatonal (Jr. Municipal).
- Continuidad de las vías vehiculares en el margen derecho de la Av. Deustua, para una articulación y flujo continuo y sin cortes innecesarios de este tipo de flujo, por lo que los jirones Mariano H. Cornejo, Cabana, Salaverry, Puno y San Román, serán articuladas directamente con la senda de la Av. Deustua.

- Articulación peatonal en las intersecciones de las vías concernientes al margen izquierdo de la senda de Av. Deustua, por tener estas intersecciones una conectividad de carácter residencial con densidades bajas, por lo que los jirones Arequipa y sucre, tendrán este tipo de articulación peatonal en los nodos formados por las intersecciones de las respectivas calles.
- El Jr. Manuel Núñez Butrón, por ser la vía que conecta con el centro de salud de la ciudad, tendrá un acceso tanto peatonal como vehicular, que se conectara tanto con el Jr. Cabana como con el Jr. Cabanilla.
- El Jr. Cabanilla mantendrá su carácter de vía vehicular de doble sentido, hasta la intersección con el Jr. Tacna, para una correcta continuidad y comunicación con el lado norte de la ciudad.
- La senda de la av. Deustua, tendrá un flujo vehicular en ambos extremos, tanto en la unión con la av. Bolívar en el este de la ciudad, como con la av. José Gálvez en el oeste de la ciudad, teniendo así una continuidad en el flujo vehicular de segundo orden de manera longitudinal, a lo largo de la ciudad de Deustua- Cabanillas.
- La Av. Bolívar y av. San Martín, cambiaran de rol, pasando a ser una vía de comunicación vehicular de segundo orden que comunicara la ciudad en ambos sentidos a lo largo de sus calles, esta vía actualmente cumple la función de primer orden, comunicando la ciudad de Juliaca y

Arequipa, seccionando así la ciudad en dos partes por el alto tránsito que representa un vínculo como este; así mismo el rol de vía vehicular de primer orden lo asumirá la vía de evitamiento correspondiente al Jr. Juliaca y Jr. Chorrillos, respectivamente, así como se recomienda en la tesis “Plan de Desarrollo Urbano de Cabanillas – Deustua 2009 – 2030” de Luis Alfredo Gutiérrez Sánchez.

- Se cambia de uso el Jr. Municipal de vía vehicular de doble sentido a una vía peatonal, por el fuerte vínculo que representa la articulación social de elementos urbanos como la plaza de armas, palacio municipal, y la senda Av. Deustua, para la correcta vinculación de espacios abiertos y de función de la ciudad, así generar el espacio público deseado.
- Los jirones Cuzco y Daniel Castilla, mantienen sus funciones de comunicación vehicular, hasta la intersección con la senda peatonal Jr. Municipal, por ser estos jirones vías de tercer grado y que apoyan la comunicación con áreas netamente residenciales y de bajo flujo vehicular.

5.2.3. Social

- Retomar el espacio público como fuente de conexión social para hacer ciudad, formando un corredor o senda como anillo que involucre las actividades diversas dentro de la ciudad de Deustua para así relacionar

directamente elementos sociales con la naturaleza del espacio público, vinculando al centro de la ciudad con sectores más alejados, fortaleciendo así la conectividad y accesibilidad del sector del centro con el resto de la ciudad.

- Revertir el flujo de población flotante y flujos migratorios de los agentes sociales vulnerables por espacios y las actividades económicamente devaluadas, con un ambiente urbano agradable y amigable con la población y la naturaleza, que sea armónico con la parte existente y coherente con las actividades que se desarrollan por gravedad, es por ello que la imagen urbana debe cuidarse, para que las personas que visiten y las que residen en este ambiente urbano se sientan cómodos y este mismo se convierta en un lugar donde la sociedad quiera estar.
- Conectar zonas residenciales bajas con las zonas residenciales medias a través de recorridos por sendas y lugares de congruencia en diferentes zonas del proyecto, esto para revitalizar los espacios públicos abiertos, como el parque de la madre y la plaza de armas con elementos utilizados para el paisaje del espacio público de la ciudad de Deustua – Cabanillas.

5.2.4. Simbólico – identitario

- Recuperación de las fachadas de inmuebles con contenido histórico, artístico y/o arquitectónico representativo, así como establecer la

volumetría y la escala cromática pertinente para la coherencia de la imagen urbana de la senda Av. Deustua y Jr. Municipal, rescatando símbolos y valores arquitectónicos que son parte de la identidad del entorno urbano tratado.

- Usar los materiales adecuados para el tratamiento de las sendas que intervienen en la revitalización urbana de esta investigación, así como materiales el canto rodado (huevo de paloma), adoquines, piedra laja, nueva iluminación cálida, jardineras y mobiliario urbano que se adecue con el ambiente urbano presente en las vías a tratar, que generen un dinamismo y reincorporación del espacio público sobre la ciudad y sobre la población que se asienta y que usa estas vías para su comunicación entre diferentes elementos de la ciudad.
- Adecuación del ambiente urbano para que se pueda desarrollar las actividades importantes de la ciudad, así como desfiles institucionales, procesiones en días de semana santa hacia el calvario de Qenakutury, festividades de la Virgen del Carmen, y demás eventos, para poder así continuar con las costumbres que identifican a la ciudad.

5.2.5 Político – económico

- Cambiar el uso de suelo y combinar lo residencial con lo comercial para así crear movimiento económico que dinamiza la evolución y crecimiento de la ciudad, sobre la senda Jr. Municipal, la que conecta el mercado de

la ciudad con la plaza de armas, todo este recorrido es usado en ferias, por lo cual, la peatonalización y la aceptación de arquitectura efímera que contribuya al desarrollo económico debe darse de manera armónica y coherente, por lo cual la aptitud de los suelos de esta senda será la de residencial – comercial.

- Fortalecer y fomentar la homogeneidad con características similares y constantes, como también en actividades urbanas similares, donde las políticas de ordenamiento de la ciudad puedan dirigir el uso de suelo en la senda de Av. Deustua como una zona de actividades combinadas, tanto pasivas como activas, comerciales como residenciales, para el desarrollo sostenido y equilibrado de la av. Deustua.

5.2.6. Edificio

Los lineamientos para la recuperación, conservación, restauración, protección y la consolidación de la imagen urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal en el ámbito edilicio, por ser de interés para permanencia de las características físicas, culturales, sociales, de entorno y ambiente, con estos lineamientos a continuación determinamos las acciones a llevarse sobre las edificaciones del entorno urbano al ámbito de estudio, con el fin de formalizar, ordenar y regular las edificaciones.

Para efecto de la misma, se tiene:

- Las edificaciones deben tener respeto absoluto a los elementos y características arquitectónicas ya presentes.

- Las edificaciones deben tratarse como una unidad en cuanto a colores, elementos arquitectónicos, elementos decorativos, en los vanos como puertas y ventanas, así como su carpintería y herrería, deberán estar acorde al entorno urbano de la Av. Deustua y del Jr. Municipal.
- Sobre los inmuebles que sean vivienda – comercio o comercio puro, la edificación se diferenciara únicamente por su anuncio, sin que se rompa con la unidad cromática, de textura, materialidad y elementos decorativos en la fachada.
- En edificaciones dentro del área de intervención, las fachadas de los edificios que no se integren a su contexto inmediato, progresivamente deberán remodelarse para integrarse dentro de la imagen urbana presente, donde en estos no se permitirá el predominio de vanos, y además estos mismos deben mantener una posición vertical con similar proporción a las edificaciones con mayor antigüedad de orden y características republicanas presentes sobre la Av. Deustua.
- Con respecto a las edificaciones de mayor antigüedad de tipología arquitectónica republicana presentes sobre la Av. Deustua, se debe de respetar su fachada en las características originales de forma, materialidad, color y elementos decorativos. Interiormente se podrá hacer modificaciones que no afecten con las características de integración con la imagen urbana y/o edificaciones colindantes.
- Acerca de las edificaciones nuevas, estas deben integrarse y armonizar con la tipología, características de las edificaciones colindantes en las proporciones que tiene y las dimensiones, así mismo debe de respetar lo señalado en el Reglamento Nacional de Edificaciones.



Figura 18: Modelo de fachadas en esquina de uno y dos niveles



Figura 19: Modelo de fachadas en centro de uno y dos niveles

- Las relaciones sobre las ventanas y puertas, con la tabiquería o paños, será en las mismas proporciones que las construcciones de mayor antigüedad y valor tanto histórico, arquitectónico dentro del entorno visual inmediato. También los vanos deberán desplantarse y terminar sobre el mismo nivel, tomando en cuenta el nivel de los vanos presentes o que predominen sobre la calle.
- Acerca de los voladizos, estos pueden ser cornisas, enrejados y/o balcones sin embargo la medida de este sobre la calle no deberá ser mayor a 0.50m de la línea de propiedad sobre la calle.
- En ningún caso, se debe permitir edificaciones que contengan azoteas visibles desde la vía pública, tampoco se permitirá dentro del rango visual elementos de servicios tales como: tanques elevados, paneles solares, tendederos, cuartos de servicio y/o cualquier elemento ajeno al perfil urbano, con el fin de mantener una integralidad sobre los elementos arquitectónicos existentes.
- Las edificaciones nuevas no deberán dejar sobre la fachada ningún espacio entre construcciones colindantes y los estacionamientos también deberán contar con fachadas.
- La edificación nueva que colinde con una edificación antigua, debe tener concordancia en la composición, armonía y visuales, teniendo en cuenta el impacto visual que esta tendrá sobre el entorno, manteniendo la unidad del conjunto de edificaciones colindantes.
- Sobre los recubrimientos y/o revestimientos de las fachadas, estos serán de acuerdo a las características originales de la edificación, en el mismo por ningún motivo se permitirá el recubrimiento de materiales

ajenos al entorno urbano y su imagen tales como: materiales cerámicos, superficies vidriadas predominantes, concreto expuesto, enchapados metálicos o plásticos, aluminados y similares.

- Acerca de los anuncios estos deberán ser elementos de una sola pieza, cuyo diseño en forma y composición guarde respeto con la arquitectura y la imagen de la ciudad.

5.3. Direccionamiento funcional

El direccionamiento de la ciudad de Deustua-Cabanillas, es residencial y ciudad de paso, por vincular ciudades como Cabana y Cabanilla hacia Arequipa y Juliaca, siendo la una ciudad relativamente vieja, por lo cual el direccionamiento de las sendas Av. Deustua y Jr. Municipal es el reposicionamiento de la ciudad como una nueva marca en el imaginario colectivo de la ciudadanía, por la riqueza paisajística, histórica, social, cultural y económica que tienen estas sendas como articuladoras del espacio público.

Con lo cual los intercambios de experiencias respecto a actuaciones dentro de los alcances de la revitalización urbana en las sendas de Av. Deustua y Jr. Municipal serán dinamizados, llevando a la ciudad a una reorientación de la ciudad misma a través del re direccionamiento de actividades y funciones en zonas degradadas por su desuso y áreas no tratadas adecuadamente que cumpla la función acorde a los espacios públicos necesiten, como zonas de estar, vías peatonales tratadas, re funcionalización del Jr. Municipal, al pasar de vía vehicular a vía peatonal, integrar en un solo

espacio público el parque de la Madre con la senda de Av. Deustua, aparcamientos en zonas pertinentes, reorganizar adecuadamente el transporte interurbano con una zona para un terminal adecuado, re funcionalización de un tramo de la Av. Deustua para que pase a ser vía peatonal, cambio de usos de suelo más flexible a lo largo del Jr. Municipal, permitiendo actividades residenciales con actividades comerciales activas hasta de medio impacto, así mismo se genera el espacio público como dinamizador de los vínculos socio-económicos, manteniendo y fortaleciendo la identidad arquitectónica del lugar junto con sus costumbres, con estrategias de diseño urbano-arquitectónico que se integren a la naturaleza del espacio de la Av. Deustua y el Jr. Municipal respectivamente. El carácter socio-económico de la población presente en las sendas tratadas, se direcciona de manera tal que se puedan distinguir las siguientes *prácticas*:

Las prácticas comerciales, entendiendo por esto las actividades que aprovechen los flujos dinamizados de personas propias del lugar como personas foráneas, para el comercio de diferentes productos ya habituales y descritos anteriormente, esto incluye el aprovechamiento de los espacios públicos designados para dichas actividades, como ferias gastronómicas y de productos nativos, ferias artesanales y/o eventos que se puedan realizar dentro de las actividades programadas anualmente por las instituciones a cargo, ya sea asociaciones gremiales, asociaciones campesinas, instituciones municipales y demás, así como también el uso de suelo combinado residencial-comercial, habilita la posibilidad de tener locales comerciales de medio impacto

sobre las sendas tratadas y formas que relacionen el espacio público del corredor.

Las prácticas culturales y recreacionales, como actividades de uso público y social que aseguren el reposicionamiento de la ciudad a través de los espacios públicos revitalizados, integrando directamente espacios abiertos como la plaza de armas y el parque de la madre a través de vías peatonales con recorrido, que incluyen todas aquellas actividades y actores que son elementos reconocidos en el análisis, así como festividades patronales y cívicas que son parte del imaginario de la población a través de las costumbres y prácticas reconocidas tradicionales de la misma ciudad y de ciudades aledañas que concurren a la capital de este distrito de Deustua, como el folklor de la ciudad y actividades artísticas que se desarrollen por parte de la población, así como también actividades de recreación activa y pasiva que son parte de toda actividad inherente al desarrollo mismo del espacio público.

5.4. Criterios de lineamientos programáticos

Los criterios tomados en cuenta para la intervención de la revitalización urbana de la Av. Deustua y el Jr. Municipal, son criterios que conjugan los principios que se toman a base de del estudio en el capítulo IV, así como la relación que existe entre los elementos de la imagen urbana de estas vías en estudio, por lo cual se determinan los criterios adecuados para la intervención de la Av. Deustua y el Jr. Municipal, que son:

Criterios de Paisaje y ambiente urbano: Mantener las características del espacio natural urbano de la av. Deustua, concibiéndola como una interrelación entre el hombre y la naturaleza dentro de un ambiente urbano, para lo cual, se mejorara e implementara el equipamiento necesario para el desarrollo de actividades propias de una ciudad, cuyos valores principales de paisaje urbano en este caso se derivan en la relación que existe con un entorno natural en la av. Deustua y con un entorno económico-social en el jr. Municipal, armonizando las características urbanas de nivel paisajístico natural y artificial con las características tipológicas del contexto urbano construido existente, que corresponden a principios de paisaje natural y artificial de integración, sobre un ambiente urbano.

Criterios Morfológicos y tipológicos: Generar continuidad sobre la imagen urbana a nivel de tipologías existentes de elementos arquitectónicos relevantes, que configuran el borde del espacio público y el espacio privado, considerando también el trazado y la estructura tipológica de los sectores analizados así como también la naturaleza de los flujos que allí son contenidos.

Criterios de diversidad: Dar al espacio público diversidad de usos y en diferentes sectores, dinamiza el movimiento y el flujo necesario para la inclusión social, así mismo, reforzar la capacidad endógena de una ciudad para poder diversificar el uso del espacio público a diferentes niveles tanto económico, social, cultural, simbólico, histórico, ecológico, vial y de movimiento armonizados dándole a la ciudad un espacio público.

Criterio de representatividad simbólica e histórica: Renovar el valor histórico que se mantiene en la av. Deustua con sus diferentes hitos y monumentos que son parte representativa del espacio público como parte del desarrollo de la ciudad a través de las vías revitalizadas, así como incentivar el carácter inclusivo de la población y agentes recurrentes para la apropiación simbólica del espacio público para la conservación de la identidad propia de los habitantes de esta ciudad.

5.5. Propuesta de Revitalización Urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal

5.5.1 Programación urbano – arquitectónico de la Revitalización Urbana

Sistema de Circulación y Movimiento:

- A nivel vial y de movimiento se plantea generar dentro de las sendas intervenidas, mejorar el espacio vial como respuesta a las características de uso existentes para poder satisfacer y mejorar la calidad de vida de la sociedad que entre en contacto con la propuesta de revitalización urbana, con lo que se propone mejorar la calidad de los espacios de circulación lineales, mediante corredores con dotación de mobiliario urbano y a nivel vegetal, que le den un espacio público a los habitantes. Para lo cual se contempla en el proyecto caracterizar y zonificar a nivel seccional las vías y los flujos, así como el trabajo a nivel de tipos de

pisos en colores, texturas. Es por ello que se propone los siguientes tipos de circulación y movimiento:

- Corredores peatonales.
- Vías separadoras, glorieta.
- Ciclo vías.
- Vías vehiculares y de ferrocarril.

Sistema Orográfico

- Conexión cerro Qenakutury: Conformación de la conexión urbana hacia el cerro Qenakutury, que se ubicara en la intersección de la vía del Jr. Municipal con el Jr. Juliaca, la que ayudara a la interacción entre el apu tutelar y el centro de la ciudad.

Sistema Ecológico: Vegetación a nivel urbano

- Con el objetivo de mejorar la calidad del ambiente y espacio público, se genera una propuesta a nivel de vegetación a usar dentro del proyecto de revitalización urbana; por lo que la propuesta contemplara la implementación de vegetación en el recorrido de las sendas tratadas, así mismo esta propuesta a nivel de vegetación se implementara tomando en cuenta:
 - o Los lineamientos de intervención, como la implementación de especies vegetales propias de Cabanillas, para generar un

carácter identitario y además, especies que sean compatibles con el clima de la ciudad, así como pensar en jardineras acorde a la especie y la conformación de las raíces para que no se afecte a la pavimentación de la calle.

- Troncos esbeltos y follaje no muy denso, para que la relación y continuidad visual sea armónica y no se vea afectada.
- Especies estacionarias y de fácil mantenimiento a nivel de poda y cambio de plantaciones.
- Mantenimiento de toda la especie arbolea(eucaliptos) a lo largo de la av. Deustua, acondicionando el diseño a estos mismos, respetando así el ambiente natural existente y reforzándolo, así como generar a partir de esta especie generar el diseño urbano-arquitectónico.

Para lo cual se plantea implementar a nivel de vegetación con lo siguiente:

Vegetación Mayor:

- Árbol de eucalipto
- Árbol de Ccolle
- Árbol de Q'ueñua

Vegetación Menor:

- Sej'uenca
- Pasto – grass

- Plantas con floración temporal: Rosas, geranios, claveles y demás.

Sistema de Equipamiento y Mobiliario Urbano

- El mobiliario urbano se toma a partir de los lineamientos para la justificación de la propuesta a nivel de mobiliario urbano, en cuanto a diseño y ubicación para la senda de la Av. Deustua y el Jr. Municipal, así mismo tomando en cuenta:
 - o La carencia de mobiliario urbano adecuado para poder satisfacer las necesidades de la integración del espacio público a lo largo de las sendas y nodos tratados.
 - o La presencia de flujo a nivel peatonal y vehicular, para lo cual se genera mobiliario para resolver estos conflictos que existen en la combinación de ambas características de flujos.
 - o La identificación de materiales usados en las edificaciones, a fin de poder integrar la imagen urbana.

Para lo cual se toma en cuenta el siguiente mobiliario urbano:

- Bancas
- Basureros
- Bolardos
- Faroles
- Módulos para el comercio informal
- Postes para la colocación de la señalización
- Semáforos
- Jardineras

Sistema de Articulación

- *Parque:* La conformación de parques para que se genere una articulación a nivel nodal como punto de reunión y comunión social, además se trata de la conformación de los parques como escenario natural público, para este efecto de articulación, se tendrá a la senda como vinculante fundamental, en este aspecto se tiene como parque nodal dentro de la av. Deustua, el Parque a la Madre.

- *Área de cesión:* El área de cesión será constituido para la participación de la población para ejercer un control cívico del espacio público, pensado como punto de encuentro social para eventos especiales, como reuniones gremiales, asambleas de barrios, estos espacios estarán dotados con equipamiento y mobiliario acorde a las características espaciales. Tenemos como áreas de cesión a todo el tramo de Jr. municipal y Jr. San Román, sobre la av. Deustua, así como también entre el tramo de Jr. Lampa y el Jr. Manuel Nuñez Butrón.

- *Plaza:* Las plazas como puntos nodales se generaran como apoyo importante a las centralidades, así como también como apoyo del espacio público ya que en rededor de la plaza están instituciones y edificaciones importantes dentro del ambiente urbano de la ciudad de Deustua-Cabanillas, se conciben también la plaza como punto de encuentro social masivo, para lo cual se implementara con el mobiliario urbano específico como mobiliario de información, señalización,

telefonía pública, bancas y vegetación. Es así que la Plaza de armas se convierte en un punto nodal importante para la recuperación del espacio público en Deustua-Cabanillas.

- *Paraderos y estacionamientos*: Los paraderos y estacionamientos están dispuestos a lo largo de la senda de Av. Deustua, lo que permitirá ordenara las áreas de espera y descanso del transporte público, esto a traes de estructuras espaciales combinadas con vegetación que califiquen el espacio público de movimiento vehicular.
- *Puerta urbana*: La puerta urbana se generara como articulación espacial entre vías de primer orden como es la vía de Jr. Juliaca, y de acceso direccionado al centro de la ciudad, como vínculo entre ciudades, este espacio urbano de articulación, se implementa para dar un nodo articulador entre vías de primer orden y el proyecto de revitalización.

Sistema de Cultural:

- Por las características espaciales observadas y para poder fortalecer la cultura y el carácter identitario de la ciudad de Deustua – Cabanillas se propone a la senda como vía peatonal como horarios en los que se podrá desarrollar actividades culturales y recreativas como ferias, recitales, conciertos al aire libre, exposiciones de trabajos de las instituciones de la ciudad así como ofrecer el ambiente urbano apropiado para que se puedan desarrollar estas actividades culturales de los habitantes de la ciudad como de zonas aledañas.

- Esta propuesta se plantea las condiciones necesarias para que se lleven a cabo las actividades relacionadas con los centros culturales y religiosos que se encuentran a lo largo del proyecto.

5.5.2. Matriz de características espacio-sensoriales del paisaje urbano deseado

De acuerdo a la carga sensorial que debería de tener cada uno de las sendas planteadas, la Av. Deustua como un eje de mayor fuerza ecológica, y el Jr. Municipal como un eje de mayor connotación económico-social, se plantea las características espacio-sensoriales más adecuadas para la implementación como referente de diseño en la revitalización urbana de la Av. Deustua y el Jr. Municipal, para lo cual a continuación generamos las características espacio-sensoriales para la Av. Deustua:

Tabla 3:

Característica de formas en la Av. Deustua

Sentido	Percepción	Puras	Circulares	Rectangulares	Libres
Vista Visuales	Ninguna				
	Baja				X
	Media	X	X		
	Alta			X	

Fuente: Elaboración propia

Tabla 4:

Característica de olores en la Av. Deustua

Sentido	Percepción	Flores	Árbol	Smock	Artificial
Olfato Olores	Ninguna				X
	Baja			X	
	Media				
	Alta	X	X		

Fuente: Elaboración propia

Tabla 5:

Característica de colores en la Av. Deustua

Sentido	Percepción	Amarillos	Verdes	Azules	Rojos	Cafés	Grises
Vista Visuales	Ninguna						
	Baja					X	
	Media	X			X		
	Alta		X	X			X

Fuente: Elaboración propia

Tabla 6:

Característica de la luz en la Av. Deustua

Sentido	Percepción	Brillos	Reflejos	Intensidad	Transparencia	Opacidad	sombra
Vista Visuales	Ninguna				X	X	
	Baja		X				
	Media			X			X
	Alta	X					

Fuente: Elaboración propia

Tabla 7:

Característica de texturas en la Av. Deustua.

Sentido	Percepción	Dureza	Rugosidad	Suave	Liso	Estriada	Áspero
Tacto Contacto	Ninguna						
	Baja				X		
	Media	X		X		X	X
	Alta		X				

Fuente: Elaboración propia

Tabla 8:

Característica de sonido en la Av. Deustua

Sentido	Percepción	Naturales	Armonía	Artificial	Intensidad	Intermitencia
Oído Auditivo	Ninguna					
	Baja					
	Media			X	X	
	Alta	X	X			X

Fuente: Elaboración propia

Tabla 9:

Característica de temperatura en la Av. Deustua

Sentido	Percepción	Sol	Aire	Interiores	Exteriores
Todo el Organismo	Ninguna			X	
	Frio				X
	Tibio	X	X		
	Cálido				

Fuente: Elaboración propia

Tabla 10:

Característica del asoleamiento la Av. Deustua

Sentido	Percepción	6am-12am	12am-6pm	7pm-12pm	12pm-6am
Todo el Organismo	Ninguna			X	X
	Baja				
	Media	X	X		
	Alta				

Fuente: Elaboración propia

A continuación se generara las características espacio – sensoriales más adecuados para la intervención en el Jr. Municipal:

Tabla 11:

Característica de formas en el Jr. Municipal.

Sentido	Percepción	Puras	Circulares	Rectangulares	Libres
Vista Visuales	Ninguna				X
	Baja		X		
	Media	X			
	Alta			X	

Fuente: Elaboración propia

Tabla 12:

Característica de olores en el Jr. Municipal

Sentido	Percepción	Flores	Árbol	Smock	Artificial
Olfato Olores	Ninguna				X
	Baja		X	X	
	Media	X			
	Alta				

Fuente: Elaboración propia

Tabla 13:

Característica de colores en el Jr. Municipal

Sentido	Percepción	Amarillos	Verdes	Azules	Rojos	Cafés	Grises
Vista Visuales	Ninguna						
	Baja	X				X	
	Media		X		X		
	Alta			X			X

Fuente: Elaboración propia

Tabla 14:

Característica de la luz en el Jr. Municipal

Sentido	Percepción	Brillos	Reflejos	Intensidad	Transparencia	Opacida d	sombr a
Vista Visuale s	Ninguna				X		
	Baja		X	X		X	X
	Media	X					
	Alta						

Fuente: Elaboración propia

Tabla 15:

Característica de texturas en el Jr. Municipal

Sentido	Percepción	Dureza	Rugosidad	Suave	Liso	Estriada	Áspero
Tacto Contacto	Ninguna						
	Baja			X	X	X	
	Media						X
	Alta	X	X				

Fuente: Elaboración propia

Tabla 16:

Característica de sonido en el Jr. Municipal

Sentido	Percepción	Naturales	Armonía	Artificial	Intensidad	Intermitencia
Oído Auditivo	Ninguna					
	Baja					X
	Media			X	X	
	Alta	X	X			

Fuente: Elaboración propia

Tabla 17:

Característica de temperatura en el Jr. Municipal

Sentido	Percepción	Sol	Aire	Interiores	Exteriores
Todo el Organismo	Ninguna			X	
	Frio				X
	Tibio		X		
	Cálido	X			

Fuente: Elaboración propia

Tabla 18:

Característica del asoleamiento en el Jr. Municipal

Sentido	Percepción	6am-12am	12am-6pm	7pm-12pm	12pm-6am
Todo el Organismo	Ninguna			X	X
	Baja				
	Media	X			
	Alta		X		

Fuente: Elaboración propia

5.5.3. Zonificación de la propuesta de Revitalización Urbana

Las zonas se generan a partir de la programación urbana-arquitectónica, donde se distinguen dos zonas muy caracterizadas por su función que cumplen dentro la propuesta de revitalización urbana, siendo una de ellas las zonas nodales, pertenecientes a los espacios públicos de mayor capacidad para la concentración de la población, así como el parque de la madre, el tramo del Jr. San Román con el Jr. Municipal, la articulación de continuidad de la imagen urbana con la Plaza de armas, y finalmente con la intersección que articula la vía de primer orden del Jr. Juliaca con la senda de Jr. Municipal que además articula con el sistema orográfico del apu Quenacuturi.

Así como se tiene la zona con mayor extensión, que se trata de la zona de movimiento, esta zona contempla diferentes sub-zonas internas distribuidas

a lo largo del trayecto de las sendas tratadas, así como se tiene la sub zona de tránsito vehicular, la sub zona del ferrocarril, sub zonas peatonales y ciclo vías, es por ello que la propuesta de revitalización urbana, esta zonificada y sub zonificada de manera que se pueda distinguir los tipos de flujos presentes en la Av. Deustua y el Jr. Municipal, así se plantea los flujos vehiculares, presentes en la Av. Deustua, esta vía se plantea de doble sentido en los tramos correspondientes entre el Jr. El Sol y Jr. Puno, así mismo se mantiene la vía del tren (ferrocarril), generando un área de amortiguamiento por seguridad del peatón.

Las vías peatonales y ciclo vías, están dispuestas a lo largo de las sendas tratadas, tomando como punto de encuentro entre el espacio público y el espacio privado, propio de las residencias presentes en alrededores inmediatos a las sendas, como refuerzo del espacio público, la zonificación de las áreas verdes existentes son respetadas y mantenidas para que los accesos peatonales se generen en rededor de estas vías. Estas sub zonas se pueden distinguir claramente en el figura 18, donde se muestra la distribución de la sub zonificación a nivel seccional.

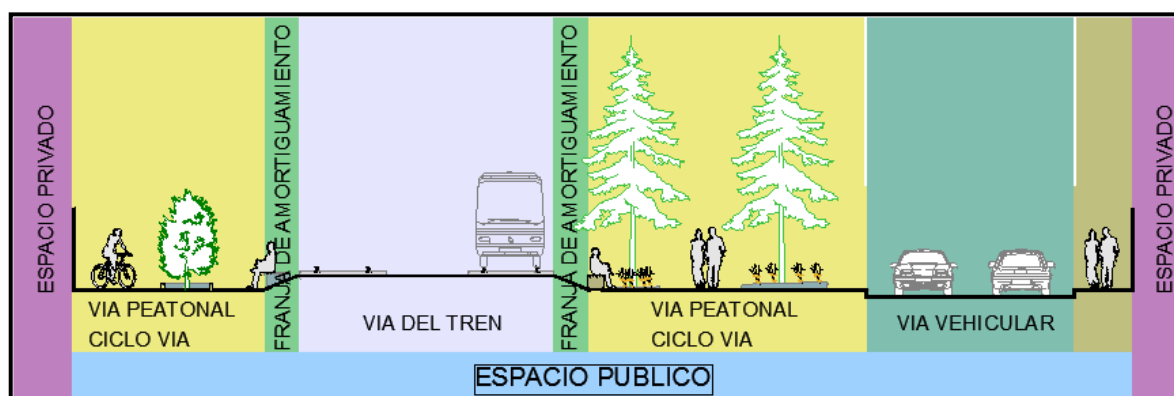


Figura 20: Sub zonificación de la propuesta de revitalización urbana

Fuente: Elaboración propia

5.5.4. Desarrollo Geométrico– espacial de la Revitalización Urbana

El desarrollo geométrico es referido a la composición urbano-arquitectónica usada para la intervención e integración de una propuesta urbana en un espacio urbano existente, así generando la premisa de los lineamientos establecidos, como es hacer ciudad sobre la ciudad, que se refiere a la interacción y adecuación que debe tener una intervención a nivel urbano una propuesta de revitalización urbana, es así que se toman en cuenta los factores naturales y artificiales existentes en las sendas tratadas, y elementos que pertenecen a la imagen urbana y el imaginario de la población de Deustua – Cabanillas.

En el figura 19, se muestra en el apartado 01, la composición de la estructura de elementos existentes, se refiere a la vía del tren y los arboles de eucalipto existentes y en el apartado 02, se muestra la forma en la que se compone el ferrocarril, mostrando su base bidimensional, la cual se toma en cuenta, por el peso significativo que tiene la línea de la riel sobre la historia, cultura y desarrollo evolutivo de la ciudad de Deustua-Cabanillas, es entonces que se muestra la composición esencial de la línea del tren, que se constituye de la línea que articula y une dos líneas paralelas, estos se toman como los conectores, en el apartado 03 se toma la esquematización de la composición del ferrocarril, para poder unir los puntos naturales, pertenecientes a los arboles de eucalipto existentes en esta senda, por los cuales se traza líneas que serán los conectores, uniendo así de manera integral la senda.

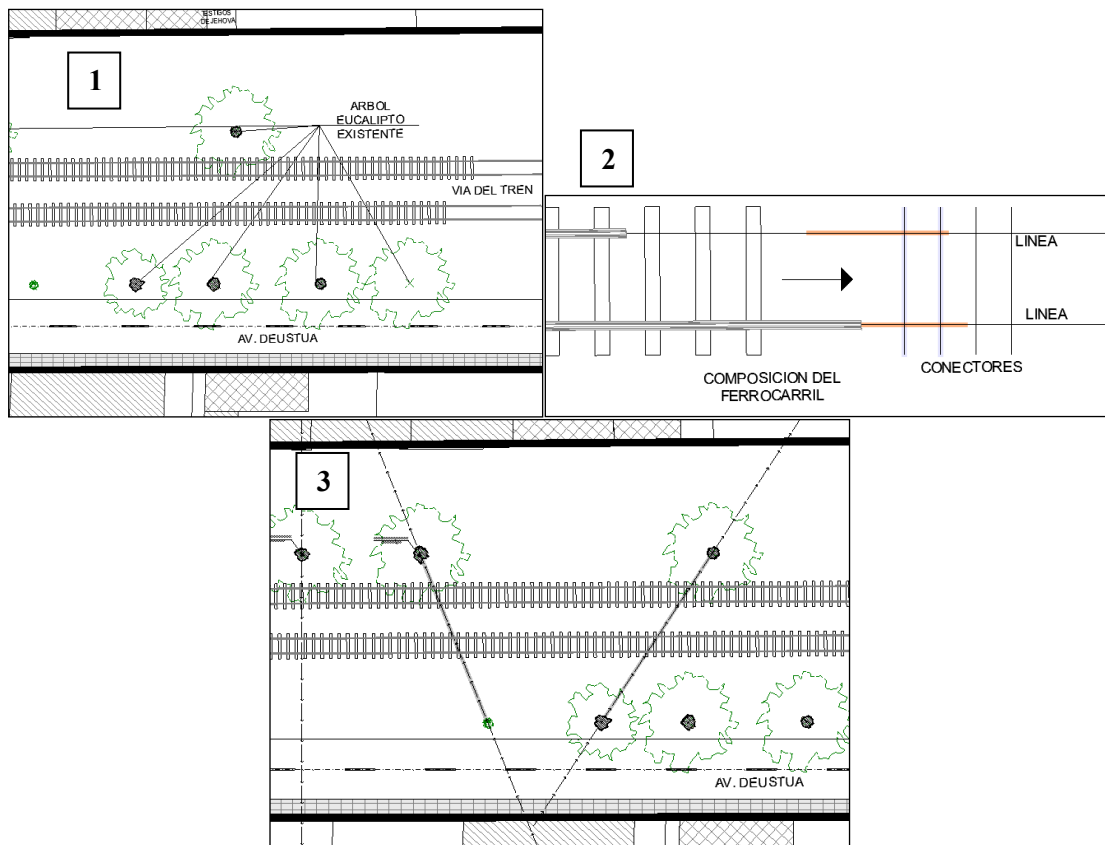


Figura 21: Composición de elementos existentes para la geometrización
Fuente: Elaboración propia

Es entonces que teniendo la premisa de diseño que integra los diferentes elementos actualmente aislados en las sendas, se procede a desarrollar de manera geométrica y de composición de la propuesta de revitalización urbana, por lo que se desarrolla en el figura 20, donde el apartado 01 muestra los conectores que se trazan por el centro de los elementos naturales existentes, como son los arboles de eucalipto, presentes en el imaginario de la población de Deustua, dándole la fuerza necesaria como conectores para unir todos los elementos, lo que se muestra en el apartado 02 del mismo gráfico, donde se implementa la fuerza y ancho necesario para la articulación debida, en los que ya se implementa áreas verdes que rodean a los árboles, donde se toma en cuenta los elementos, texturas y demás

características tomadas en cuenta en el punto de 5.5.2, referido a las características espacio sensoriales necesarias para la correcta intervención de revitalización, a ello se debe las formas adoptadas.

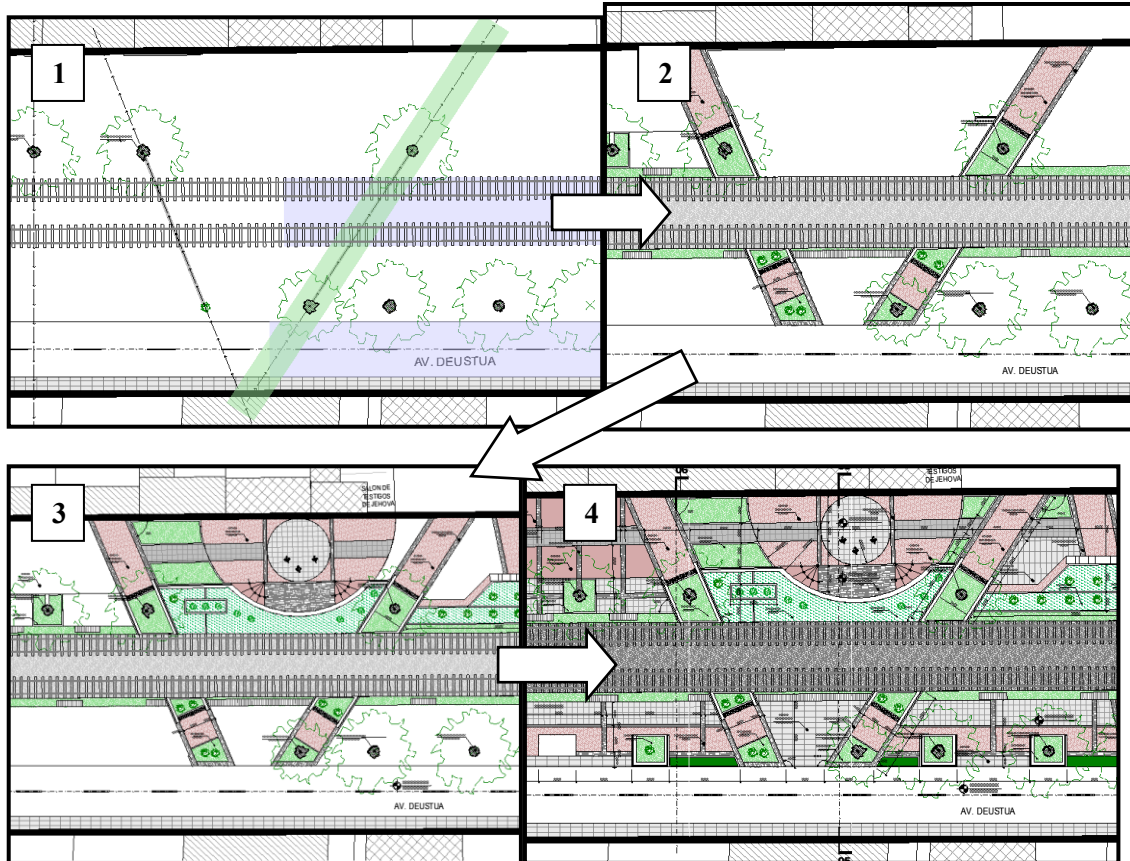


Figura 22: Desarrollo geométrico de la propuesta de revitalización

Fuente: Elaboración propia

En el apartado 03, se implementan en rededor de los conectores espacios planteados en el programa urbano-arquitectónico adoptado, con áreas de amortiguamiento, áreas verdes y espacios de congregación, ya en el apartado 04, se observa el partido arquitectónico terminado, siendo esta la premisa de diseño que se adopta para la propuesta de revitalización urbana, objeto de estudio del trabajo de investigación

5.5.5. Planos de Revitalización Urbana

Los planos que se contemplan para la revitalización urbana, son desarrollados a nivel de anteproyecto arquitectónico, considerando planos de localización del proyecto, que especifica el lugar de intervención en un contexto macro(Departamento de Puno) y se ubica la localización del proyecto dentro de la ciudad de Deustua – Cabanillas.

Planos de análisis del contexto urbano, que son parte del diagnóstico realizado en el apartado Capitulo IV, donde se aprecia la distribución espacial de los diferentes tipos de análisis espacial urbano, en estos se indica de manera gráfica la distribución de las diferentes características del espacio intervenido, tales como aspectos relacionados con el análisis urbano, dentro de los cuales se detalla el estado de la edificación, materiales predominantes, estado de vías, techumbres predominantes, tipo de piso, usos de suelos, alturas de la edificación, como análisis de las edificaciones más importantes y resaltantes dentro del ámbito de estudio .

Dentro del desarrollo propiamente dicho de la propuesta se encuentran los planos de distribución, divididos por tramos, en los que se considera cada cuadra intervenida como un tramo dentro del proyecto, en estos planos se indica la forma de distribución adoptada para el ambiente urbano de la ciudad de Deustua, así como también se observa y detalla los tipos de materiales que se usan en la intervención de revitalización urbana, las cotas y niveles de pisos considerados y las medidas de la distribución propiamente dicha, con planos de

secciones transversales y longitudinales, que muestran las diferencias de alturas y las dimensiones propias de planos de secciones, también se muestra, en imágenes los aspectos más importantes de la intervención estos propuestos en rendes e imágenes para una mejor comprensión del área de estudio.

Estos planos mencionados, se encuentran codificados y enumerados en los anexos presentes en el trabajo de investigación.

CONCLUSIONES

Primera: Las características del espacio público actual, están en vías de deterioro, por los flujos migratorios presentes en la ciudad de Deustua-Cabanillas, por ser en un 16,09 %, y sumado a esto, la tasa de crecimiento de la población va en disminución, estando para el año 2015 en un -0,074%, que indica una estatización en el crecimiento con tendencias a ser negativas en los próximos años, con una población en su mayoría entre los 10 a 19 años de edad, que implica la población tomada en cuenta haga un diseño y planteamiento para la revitalización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal.

Segunda: Las características del espacio urbano inmediato analizado para la intervención de revitalización urbana indican que la predisposición de los usos de suelos son residenciales en un 70,54 % de las edificaciones, y con tendencia comercial y de uso combinado residencial-comercial de un 20,93 % sumados, lo que implica que el diseño de intervención urbana debe direccionarse para el uso de residencias y de comercio en mediano impacto sobre las sendas tratadas de la Av. Deustua y el Jr. Municipal respectivamente, así como también el uso de la intervención debe satisfacer a los requerimientos sociales como festividades, congregación de personas que refuercen en gran medida la recuperación del espacio público en vías de deterioro.

Tercera: La identificación de los materiales y alturas usados en las edificaciones situadas en rededor del ambiente urbano muestran una preponderancia del uso de materiales tradicionales como el adobe la madera y

la calamina, que se muestran como un factor para la elección adecuada de los materiales usados en la propuesta de revitalización urbana de la Av. Deustua y el Jr. Municipal, para poder integrar y mantener y mejorar la imagen urbana en las sendas tratadas.

Cuarta: La adopción de los lineamientos de intervención urbana, se establecen a base del análisis del espacio y entorno urbano, asumiendo ejes de intervención y criterios de programación urbano-arquitectónica, teniendo ejes en las dimensiones espaciales, funcionales, de accesibilidad, de movimiento, simbólico – identitario, político y económicos, para generar una propuesta integral, así como también se toman lineamientos de criterios programáticos como criterios de paisaje y ambiente urbano, criterios morfológicos y tipológicos, de diversidad y representatividad simbólica. Que apoyan y direccionan la propuesta de revitalización urbana de la Av. Deustua y Jr. Municipal de Deustua-Cabanillas.

Quinta: La propuesta de revitalización urbana contempla aspectos a niveles sistémicos, que implican y dan una respuesta integral al problema del deterioro del ambiente urbano y del espacio público, para lo cual los ejes de implementación programática contemplan el sistema de circulación y movimiento, sistema orográfico, sistema ecológico, sistema de articulación, sistema cultural y sistema de equipamiento y mobiliario urbano, que se desarrollan a través de una propuesta urbano-arquitectónica que conduce a la recuperación y fortalecimiento del contacto social y económico, dinamizando los flujos y dándole una imagen urbana consolidada.

RECOMENDACIONES

Primera: Se sugiere la implementación del proyecto de revitalización urbana de la Av. Deustua y el Jr. Municipal, a la municipalidad de Deustua-Cabanillas, para el mejoramiento de la calidad de vida y el contacto social entre los pobladores de la ciudad de Deustua.

Segunda: Se recomienda considerar los lineamientos trazados en el presente proyecto de investigación, en el Plan de Desarrollo Concertado de Cabanillas, para un mejor funcionamiento y desarrollo más ordenado de la ciudad tratada, así como orientar las políticas pública urbanas en el manejo de los usos de suelos planteados, para la realización de actividades culturales, recreativas y económicas que se desarrollan en dicha ciudad.

Tercera: Se recomienda la participación y actuación multidisciplinaria que involucre el proyecto para la revitalización urbana de la Av. Deustua y el Jr. Municipal, para obtener mejores resultados que beneficien directamente en la dinamización y fortalecimiento de la ciudad de Deustua como capital del distrito de Cabanillas.

Cuarta: Se recomienda la incentivación a través de las instituciones involucradas, para promover el uso residencial y comercial en la Av. Deustua y Jr. Municipal respectivamente, así mismo también la creación de asociaciones de vecinos residentes para la correcta utilización del espacio público y su

respectivo mantenimiento, control de la seguridad, programas culturales y de recreación.

Quinta: Se recomienda, darle un uso de museo, a manera de generar una recuperación de la infraestructura de la estación del tren, dedicada en antaño a la carga y transporte de personas del lugar hacia Juliaca y Arequipa. Como lugar de la memoria de la ciudad de Deustua – Cabanillas.

Sexta: Se recomienda a la Universidad Nacional del Altiplano, y en especial a la Facultad de ingeniería civil y arquitectura, continuar con los estudios e investigaciones concernientes a la recuperación e implementación del espacio público, para un mejor desarrollo de la sociedad del altiplano en los diferentes centros urbanos en vías de deterioro, para dar una mejor calidad de vida a sus habitantes.

BIBLIOGRAFÍA

- Bazant S., Jan (2003). *Manual de Criterios del Diseño Urbano*. Editorial Trillas. Madrid.
- Borja, Jordi y Muxi, Zaida (2010). *El espacio Público, ciudad y ciudadanía*. Editorial Alianza. Barcelona.
- Borja, Jordi (1998) Ciudadania y espacio público”, Revista Urbanitats, Barcelona.
- Cerezo, Angel (2012). *Recuperación de un trazado urbano y su espacio en Eindhoven (Holanda)*. Revista AUS 11. Universidad Politécnica de Catalunya. España.
- Doménico Di Serna (2009). Espacios Sensibles: Hibridación físico-digital para la revitalización de los espacios públicos. Edición digital. Escuela técnica Superior de Arquitectura de Madrid.
- Fernández Cubero, Ana (2010). *Propuesta participativa para la revitalización del Centro Histórico de la Ciudad de Guatemala*. Tesis. Universidad Politécnica de Madrid.
- Gutierrez Sanchez, Luis Alfredo (2011), *Plan de desarrollo urbano de Cabanillas - Deustua 2009-2030*. Tesis. FICA. UNA. Puno.
- Hernández, Roberto y otros (1996). *Metodología de la investigación*. Editorial Mc Graw Hill. Colombia.
- Lewis, Megan E. y Fulbringht Becaria (2006-2007), *Revitalización del Centro Histórico de Lima: Transporte Público como factor para el Desarrollo*. Artículo de Investigación. Lima.

- Lynch, Kevin (1984). *La imagen de la ciudad*. Editorial Gustavo Gili. México.
- Martínez, Rafael (1991). *Investigación aplicada al diseño arquitectónico*. Editorial Trillas. México.
- Ministerio de Desarrollo Urbano (2009). *La humanización del espacio público*, Buenos Aires.
- Nolasco, Raúl, (s/f). *Resumen del libro: Gramática del diseño arquitectónico*.
- Quiñones, Ana Cecilia (2007). *Revitalización urbana del eje integrador de la 12 calle de la 1° a la 4° avenida, centro histórico, ciudad de Guatemala*. Tesis. Universidad San Carlos de Guatemala.
- Salinas, Luis Alberto (s/f). *Revitalización urbana de áreas centrales en la ciudad de México*. artículo de investigación. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Salingaros, Nikos A. (2005). *Principles of Urban Structure. Design Science Plannig. La Teoría de la Red Urbana*. University of Texas at San Antonio.
- Taracena, Erwin (2013) *La revitalización urbana: un proceso necesario*. <http://conarqket.wordpress.com/2013/08/16/la-revitalizacion-urbana-un-proceso-necesario/>
- Velásquez, Ángel R. y Rey, Nérida (1999). *Metodología de la investigación científica*. Editorial San Marcos. Lima.
- Yagüe, José M. (s/f). *Revitalización vs Rehabilitación*. Artículo de investigación. IE Universidad. España.

**ANEXOS
TOMO II**